

PM TRAFIKUTREDNING – EXPLOATERING LÄNGS VÄG 17060, VAGGERYDS KOMMUN



Jönköping 2025-03-17

WSP Sverige AB

Sebastian Hasselblom, Jonas Mörhed

INNEHÅLL

1. Inledning	3
2. Nulägesbeskrivning av väg 17060	8
2.1. Översikt	8
2.2. Trafikflöden	10
2.2.1. Slangmätningar	10
2.2.2. Svängfördelning i den norra korsningen med väg 815	12
2.3. Allmän beskrivning efter platsbesök	13
2.3.1. Kritiska platser	21
2.3.2. Vägbredd	35
2.3.3. Mötesplatser	38
2.4. Bärighet	40
2.5. Olycksdata	40
2.6. Restider och tänkbara ruttval	41
3. Nyttillkommen trafik av exploateringarna	43
3.1. Alstringsberäkning	43
3.2. Spridning av trafiken	44
3.3. Total framtida trafik	45
4. Kapacitets- och trafiksäkerhetsanalys	45
5. Åtgärdsförslag	47
5.1. Större åtgärdsförslag	47
5.2. Specifika enklare åtgärdsförslag	47
5.2.1. Vid Sandsjön 1 – 3 och Sandsjön Kullen 1	47
5.2.2. Vid Fängen 2 och 3	49
5.2.3. Vid Fängen 6, 7 och 9	50
5.2.4. Rastad Sjötorp 1	51
6. Slutsats	52
Bilaga 1 – mätdata slangmätningarna	52

1. INLEDNING

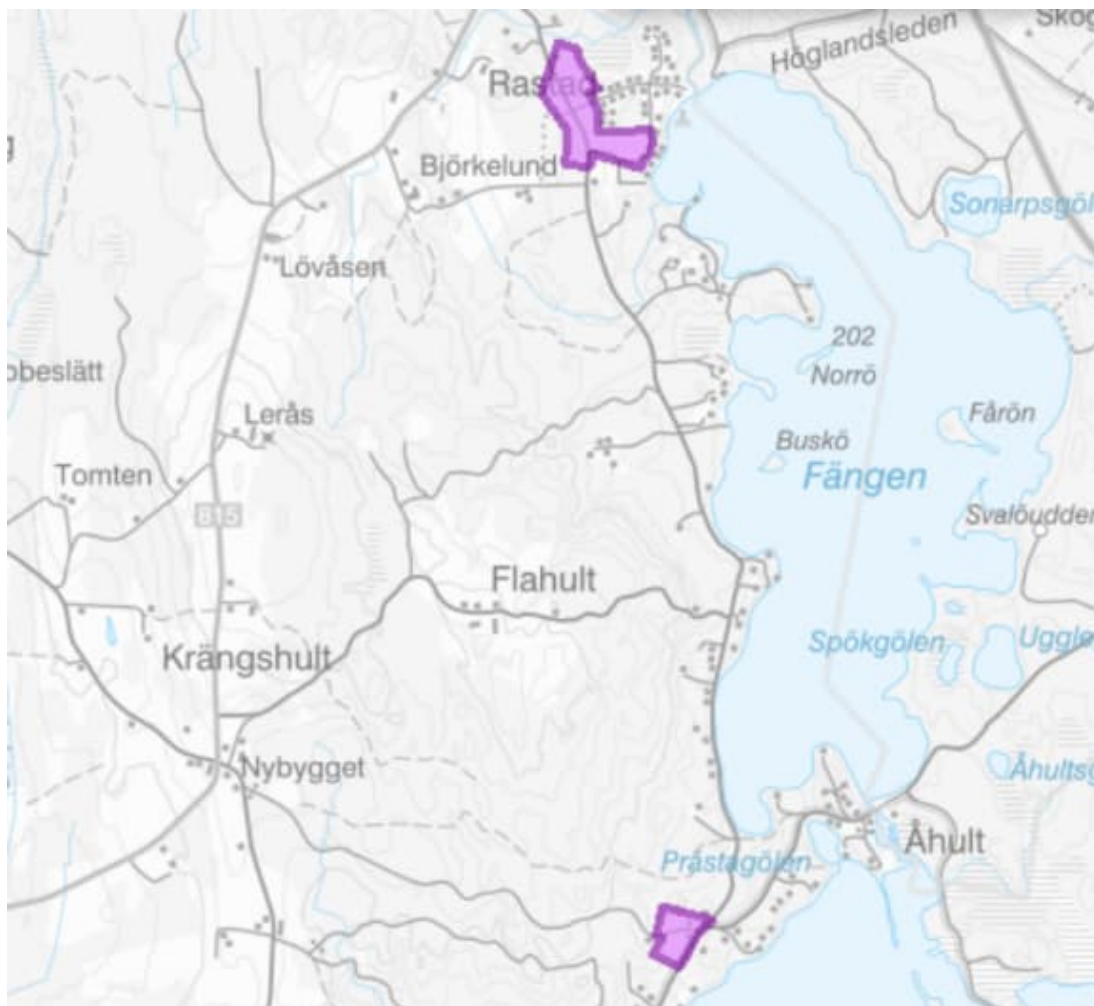
Vaggeryds kommun har gett WSP i uppgift att utföra en trafikutredning för väg 17060 kopplat till ny planerad exploatering längs vägen vid Rastad fritidsby respektive vid Lerås, se kartan nedan.

Vaggeryds kommuns översiktsplan påvisar att kommunen ska utveckla landsbygden, vilket i detta fall innebär bostadsutveckling. Utvecklingsområdena ligger längs befintlig väg 17060 som driftas av Åhults samfällighetsförening och som ägs av fastighetsägare i området.

Aktuella detaljplaner (Rastad 1:6 och Lerås 1:1) var ute på samråd under perioden 2024-11-06 – 2024-12-20 och under samrådstiden inkom yttranden som menade att vägens kapacitet inte klarar en ökad trafikmängd.

Kommunen har därför ansett att en trafikutredning behöver genomföras för att undersöka lämpligheten med att utveckla området med 30 bostadsfastigheter i Rastad och 7 bostadsfastigheter Lerås, vilket totalt innebär en bebyggelse på 37 nya bostadsfastigheter.

Utredningen syftar till att analysera den totala mängden fordon som förväntas använda vägen samt att bedöma vilken påverkan den planerade exploateringen kan antas ha på väg 17060. Dessutom ska det utredas om vägens kapacitet är tillräcklig för att hantera den förväntade trafikmängden. Analysen ska även visa på vilka åtgärder som kan appliceras för att förbättra vägens kapacitet och trafiksäkerhet.



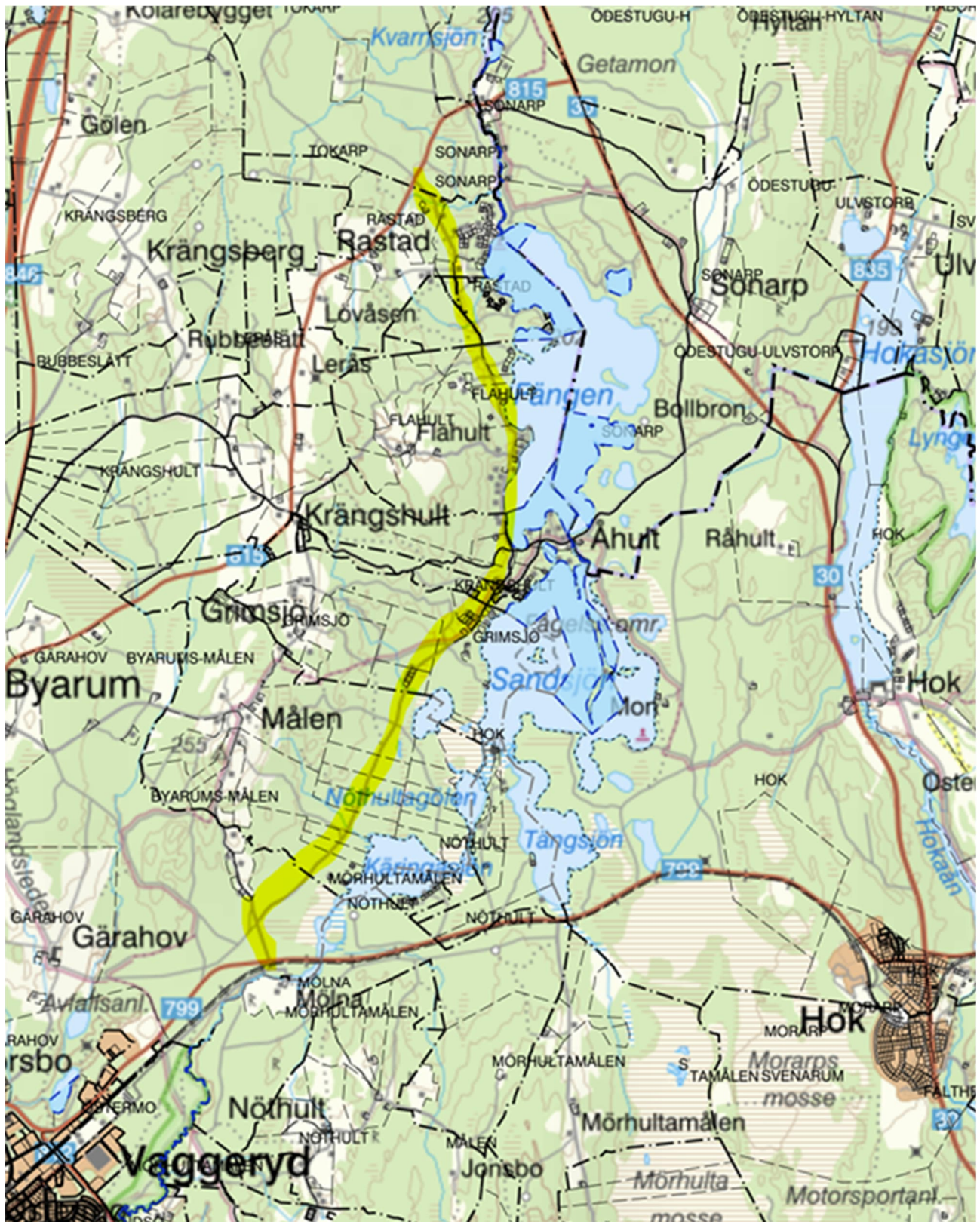
Figur 1. Lokalisering av detaljplanerna (lila markerade områden), Rastad 1:6 i norr och Lerås 1:1 i söder.



Figur 2. Karta över tänkbar utformning av Rastad 1:6.



Figur 3. Karta över tänkbar utformning av Lerås 1:1.



Figur 4. Karta över väg 17060 (gulmarkerad). I nedre vänstra hörnet syns delar av Vaggeryds tätort. E4 syns upp till vänster och väg 30 till höger i bild. Väg 17060 ansluter i norr till väg 815 och i söder till väg 799.



Figur 5. Vy över området som är planerat att exploateras vid Rastad. Väg 17060 i bild. Vy söderut.



Figur 6. Vy över området som är planerat att exploateras vid Rastad. Vy åt nordväst.



Figur 7. Vy över området som är planerat att exploateras vid Lerås (hitom den större vägen vid maskinerna i bild). Vy österut.



Figur 8. Vy över omgivningarna vid det område som är planerat att exploateras vid Lerås (det nya området ska ligga bortom väg 17060 som syns i bakgrunden). Vy västerut.

2. NULÄGESBESKRIVNING AV VÄG 17060

I detta kapitel beskrivs de nuvarande förhållandena för väg 17060, samt till viss del även för övrigt vägnät i området som påverkar vägval, etc. En del av denna beskrivning har sin grund i de iakttagelser och datainsamling som gjorts under WSP:s platsbesök den 25 februari 2025 i området.



Figur 9. Vy över väg 17060 på sträckan där den går helt intill sjön Fängen, vy söderut.

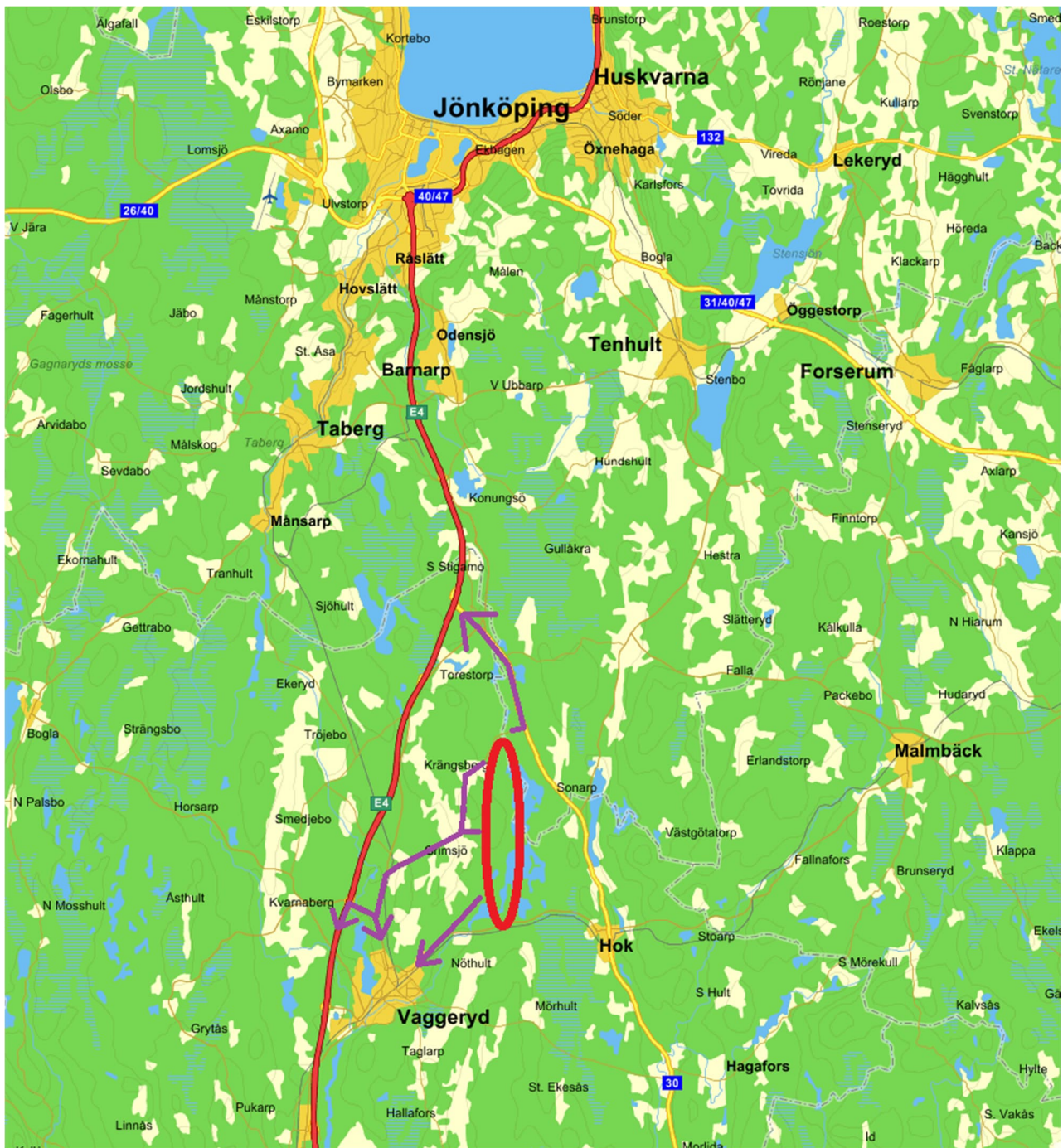
2.1. ÖVERSIKT

Väg 17060 är belägen strax nordost om Vaggeryds tätort och löper i nord-sydlig riktning längs den västra sidan av sjöarna Fängen och Sandsjön (se röd cirkel på kartan nedan för ungefärlig utbredning). De största målpunkterna för resor till/från områden längs väg 17060 bedöms vara E4N/Jönköping, E4S och Vaggeryd.

För resor mot E4N/Jönköping bedöms det givna vägvalet vara att färdas norrut längs väg 17060 till väg 815 och sedan vidare längs väg 30 för anslutning till E4 (se nordlig pil på kartan nedan).

För resor vidare längs E4S bedöms det givna vägvalet för områden längs den norra delen av väg 17060 vara att färdas norrut till väg 815 och härifrån åt sydväst, via Byarum, till E4 vid trafikplats Vaggeryd Norra (se pil på kartan nedan). För områden längs den mellersta delen av väg 17060 kan ett vägval vara att via grusväg färdas västerut och haka på väg 815 (se pil på kartan nedan). För områden längs de södra delarna av väg 17060 bedöms det givna vägvalet istället vara att färdas åt sydväst längs väg 17060 och härifrån vidare åt sydväst längs väg 799 via Vaggeryd till E4 (se sydlig pil på kartan nedan).

För resor till Vaggeryd bedöms det givna vägvalet för de nordligaste områdena längs väg 17060 vara att färdas norrut till väg 815 och härifrån åt sydväst förbi Byarum (se pil på kartan nedan). För områden längs den mellersta och sydliga delarna av väg 17060 istället att färdas åt sydväst längs väg 17060 och sedan vidare åt sydväst till Vaggeryd längs väg 799 (se sydlig pil på kartan nedan).



Figur 10. Ungefärlig utbredning av väg 17060 enligt röd cirkel. Givna vägval åt olika håll, från olika områden längs väg 17060, mot E4N/Jönköping, E4S, respektive Vaggeryd, enligt lila pilar.

Någon betydande genomfartstrafik från ena till andra av väg 17060 bedöms inte finnas. Detta med anledning av att det saknas direkta målpunkter utanför var ände av vägen, samt att det mellan målpunkter belägna längre bort från respektive ände snarare har andra mer givna vägval än att färdas via väg 17060.

2.2. TRAFIKFLÖDEN

2.2.1. Slangmätningar

Som del av uppdraget har slangmätningar genomförts på tre platser längs väg 17060 enligt kartan nedan under en veckas tid från den 26 februari 2025 kl. 00:00 till den 5 mars 2025 kl. 00:00.



Figur 11. Karta med markeringar för de tre platserna där slangmätningar har utförts längs väg 17060.

Detaljerad mätdata återfinns i Bilaga 1, medan summerad mätdata för respektive mätplats följer här.

Enskild väg 17060.1 nordöst Vaggeryd, Pkt 1, norra punkten		Enskild väg 17060.1 nordöst Vaggeryd, Pkt 3, mellersta punkten	
Antal passager	935	Antal passager	783
Färdriktning norr	472 (50%)	Färdriktning norr	399 (51%)
Färdriktning syd	463 (50%)	Färdriktning syd	384 (49%)
Dygnstrafik	133	Dygnstrafik	111
Vardag	140	Vardag	118
Helgdag	115	Helgdag	96
Max timme	27 (2025-02-26 16:00)	Max timme	18 (2025-02-26 16:00)
Förmiddag	18 (2025-03-04 07:00)	Förmiddag	14 (2025-02-26 06:00)
Eftermiddag	27 (2025-02-26 16:00)	Eftermiddag	18 (2025-02-26 16:00)
Tung trafik	7,4%	Tung trafik	7,5%
Medelhastighet	46 km/h	Medelhastighet	46 km/h
15-percentilen	37 km/h	15-percentilen	37 km/h
85-percentilen	53 km/h	85-percentilen	56 km/h
Hastighetsöverträdelser	(0%)	Hastighetsöverträdelser	3 (0%)
Medelöverträdelsehastighet	0 km/h	Medelöverträdelsehastighet	73 km/h

Enskild väg 17060.1 nordöst Vaggeryd, Pkt 2, södra punkten	
Antal passager	1 020
Färdriktning norr	525 (51%)
Färdriktning syd	495 (49%)
Dygnstrafik	145
Vardag	155
Helgdag	122
Max timme	21 (2025-02-28 16:00)
Förmiddag	15 (2025-03-01 11:00)
Eftermiddag	21 (2025-02-28 16:00)
Tung trafik	6,4%
Medelhastighet	56 km/h
15-percentilen	47 km/h
85-percentilen	67 km/h
Hastighetsöverträdelser	73 (7%)
Medelöverträdelsehastighet	75 km/h

Figur 12. Summerad mätdata för de tre mätplatserna.

Värt att notera är att det pågick ett arbete med vatten- och avloppssystemet längs väg 17060 under tiden som slangmätningarna utfördes, vilket lär ha påverkat flödet till viss del. Å andra sidan är det inte otänkbart att flödet är lite högre generellt under sommaren. Som schablon kan man tänka sig att det extra flödet kopplat till VA-arbetet ungefär kan motsvara den extra trafiken under sommartid.

2.2.2. Svängfördelning i den norra korsningen med väg 815

Som del av platsbesöket som WSP genomförde i området den 25 februari 2025 filmades korsningen i norr där väg 17060 ansluter till väg 815 mellan cirka kl. 15:00 – 16:40. Syftet med detta var att kartlägga hur stor andel av trafiken till/från väg 17060 som färdas åt olika håll längs väg 815, dvs. åt nordost mot väg 30 respektive åt sydväst mot Byarum.

Andel från väg 17060 som svänger vänster:	22%	höger:	78%
Andel till väg 17060 som kommer från väster:	18%	öster:	82%

Figur 13. Svängandelar till/från väg 17060 utifrån hela perioden som filmades (cirka kl. 15:00 – 16:40). Cirka 1/5 av trafiken färdas till/från väg 815 åt sydväst, medan resterande cirka 4/5 färdas till/från väg 815 åt nordost.

Alla fordon (f/h)		1	2	3	Summa
	1	0	3	0	3
	2	1	0	15	17
	3	7	12	0	19
	Summa	8	15	15	39

Figur 14. Start/mål-matris för korsningen väg 17060/väg 815. Flödena avser perioden då det var som mest trafik (cirka kl. 16:00 – 16:40), men är omräknade till fordon per timme. Nodnummer i enlighet med bilden nedan.



Figur 15. Videokamerans vy över korsningen, med nodnummer som återfinns i start/mål-matrisen ovan.

Mätningen visar på en tydlig övervikt till/från väg 815 åt nordost. Eftersom det primärt bedöms vara boende längs den nordligaste delen av väg 17060 som förväntas köra via denna korsning åt sydväst mot E4S/Vaggeryd (snarare än att färdas söderut längs väg 17060) skulle den låga andelen svängande till/från väg 815 åt sydväst delvis kunna förklaras av att det primärt är sommarbostäder längs den nordligaste delen av väg 17060 (Rastads fritidsby), som troligen inte var bebodda i betydande grad vid mätningens tillfälle, då det skedde under februari.

2.3. ALLMÄN BESKRIVNING EFTER PLATSBESÖK

Väg 17060 är asfalterad och är knappt 8 km lång. Vägen är enfältig och försedd med mötesplatser. Vägen är på de flesta sträckor tillräckligt bred för att personbil mot personbil ska kunna mötas (i låg fart) även på de avsnitt där det inte är mötesplatser eller av andra anledningar är extra bred. Marginalerna är emellertid relativt små, varför möte utanför mötesplatser eller andra extra breda platser innebär att man måste köra så långt ut man kan åt sidorna och i de flesta fall även sakta ner till låg fart.

På flertal sträckor är vägen relativt rak med relativt goda siktsträckor, även om det även finns sträckor som är mer kurviga. Längs vägen finns bebyggelse i närheten av vägen på flertal platser, dock i de flesta fall belägna en liten bit ifrån vägen snarare än att ha sin markerade tomt eller utfart direkt till vägen. Från platsbesöket bedömdes generellt att vägen erbjöd en färdhastighet på cirka 40 – 50 km/h, vilket resultatet från slangmätningarna också bekräftade. Se bilderna och tillhörande bildtexter nedan för vidare beskrivning av vägen. I Senare underkapitel återfinns beskrivning av kritiska platser utmed vägen.



Figur 16. Väg 17060 strax norr om dess södra ände, vy åt nordost. Generellt bedöms den sydligaste sträckan ha lite bättre geometri än övriga sträckor längs väg 17060, vilket innebär en aningen högre uppskattad bekväm färdhastighet på uppskattningsvis cirka 50 – 60 km/h (vilket också slangmätningens hastighetsmätning för den södra punkten bekräftar, se Bilaga 1).



Figur 17. Bostadshus längs vägen, som till skillnad från de flesta längs vägen har sin markerade tomt samt utfart direkt till vägen (mer om denna plats i senare kapitel över kritiska platser). Vy åt nordost.



Figur 18. I de flesta fall ligger bostadshus längre ifrån vägen utan markerad tomt eller anslutning direkt till väg 17060, såsom här. Vy från väg 17060 åt söder.



Figur 19. I de flesta fall ligger bostadshus längre ifrån vägen utan markerad tomt eller anslutning direkt till väg 17060, såsom här både på västra och östra sida om vägen. Arbete för vatten och avlopp genomförs längs delar av vägen, därav den grusade ytan. Vy åt norr.



Figur 20. I de flesta fall ligger bostadshus längre ifrån vägen utan markerad tomt direkt till vägen, såsom här. Vy från väg 17060 åt öster.



Figur 21. Vägen går på delar av sträckan längs den västra sidan av sjön Fängen. Vy åt söder, där väg 17060 syns upp till höger i bild i kanten av sjön. Sjön i förgrunden är Fängen, medan Sandsjön syns i bakgrunden.



Figur 22. Vägen går längs den västra kanten av sjön Fängen. Vy åt norr.



Figur 23. Vägen går längs den västra kanten av sjön Fängen. Bostadshus en bit upp i terrängen. Vy åt söder.



Figur 24. Vägen går längs den västra kanten av sjön Fängen, med bostadshus utspridda, en del nära vägen (mer om dessa i senare kapitel över kritiska platser) och en del längre ifrån. Vy åt nordväst.



Figur 25. Fin utsikt från vägen mot sjön Fängen, vy åt norr. Den grusade ytan till vänster om vägen hör till VA-arbetet.



Figur 26. Motsvarande vy från luften som fotot ovan. Vy åt norr.



Figur 27. Bostadshus med tillhörande markerad tomt helt intill väg 17060 (mer om denna plats i senare kapitel över kritiska platser). Vy åt söder.



Figur 28. Väg 17060 vid den planerade etableringen vid Rastad. Vy åt norr.



Figur 29. Väg 17060 strax söder om dess nordliga ände, norr om den planerade etableringen vid Rastad. Vy åt norr.



Figur 30. Väg 17060 närmast söder om dess nordliga ände vid väg 815, vy åt söder.



Figur 31. Den nordliga änden av väg 17060, korsningen med väg 815. Vy åt norr.



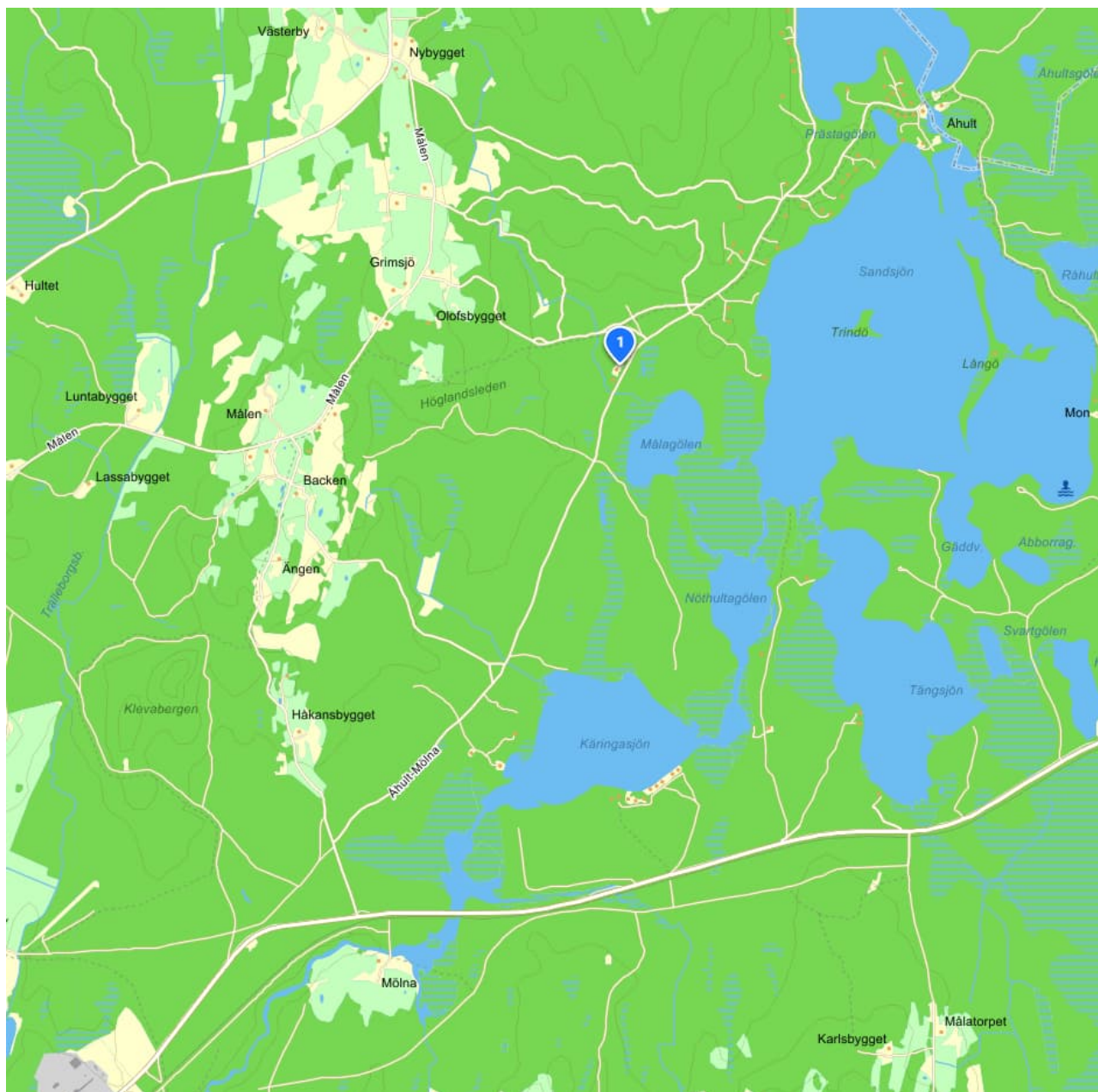
Figur 32. Väg 815 åt sydväst, väg 17060 viker av åt vänster i bild.

2.3.1. Kritiska platser

På några platser längs väg 17060 bedöms det finnas kritiska platser. Här nedan beskrivs dessa från söder till norr. I senare kapitel återfinns dessa platser där förslag på enklare åtgärder beskrivs.

2.3.1.1. Vid Sandsjön 1 – 3 och Sandsjön Kullen 1

På denna plats finns ett antal bostadshus med tillhörande markerade tomter i direkt anslutning till vägen. Även om bostadshusen ligger ett tiotals meter ifrån vägen går den markerade tomtgränsen hela vägen fram, samt att respektive fastighet har utfart direkt till vägen.



Figur 33. Översiktskarta, med markering för denna plats.



Figur 34. Markerade tomter hela vägen fram till väg 17060, samt utfarter direkt till vägen. Vy åt nordost.



Figur 35. Markerade tomter hela vägen fram till väg 17060, samt utfarter direkt till vägen. Vy åt nordost.



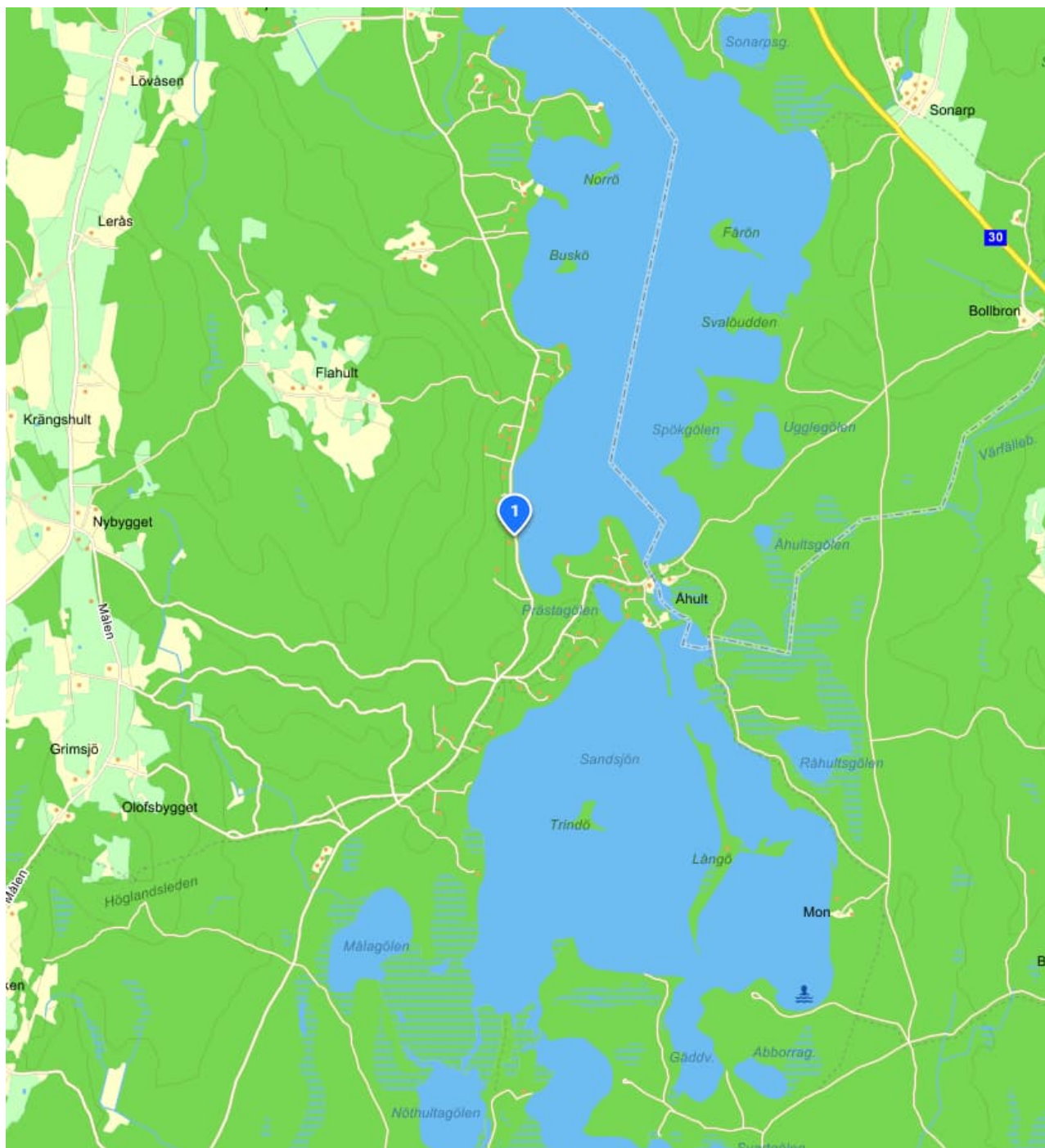
Figur 36. Markerade tomter hela vägen fram till väg 17060, samt utfarter direkt till vägen. Vy åt norr.



Figur 37. Markerade tomter hela vägen fram till väg 17060, samt utfarter direkt till vägen. Vy åt norr.

2.3.1.2. Vid Fängen 2 och 3

På denna plats finns en anslutningsväg till väg 17060 där skyddet råder. Anslutningsvägen används för att ta sig till bostadshusen på fastigheterna Fängen 2 och 3.



Figur 38. Översiktskarta, med markering för denna plats.



Figur 39. Vy över korsningspunkten mellan väg 17060 och anslutningsvägen. Pga backkrön och kurva närmast norr om korsningspunkten bedöms sikten vara skymd mellan fordon som färdas söderut längs väg 17060 (på väg hitåt i bild) och fordon som är på väg ut från anslutningsvägen (från vänster i bild). Vy åt norr.



Figur 40. Vy från anslutningsvägen. Sikten bedöms vara begränsad åt norr längs väg 17060.

2.3.1.3. Vid Fängen 6, 7 och 9

På denna plats finns bostadshus helt intill vägen, samtidigt som vägen går helt intill sjön Fängen samt är aningen smalare än på de flesta andra sträckor. Här går det inte att mötas ens personbil mot personbil, vilket annars rent generellt är möjligt längs väg 17060 även utanför mötesplatserna.



Figur 41. Översiktskarta, med markering för denna plats.



Figur 42. Vy norrut längs väg 17060 fram mot denna kritiska plats.



Figur 43. Vy norrut längs väg 17060 vid denna kritiska plats.



Figur 44. Vy söderut längs väg 17060 vid denna kritiska plats. Bostadshuset är beläget mycket nära vägen.



Figur 45. Mitt emot det blåa bostadshuset (bilden ovan) finns en brygga.



Figur 46. Vy norrut längs väg 17060 vid denna kritiska plats.



Figur 47. Vy över denna kritiska plats.



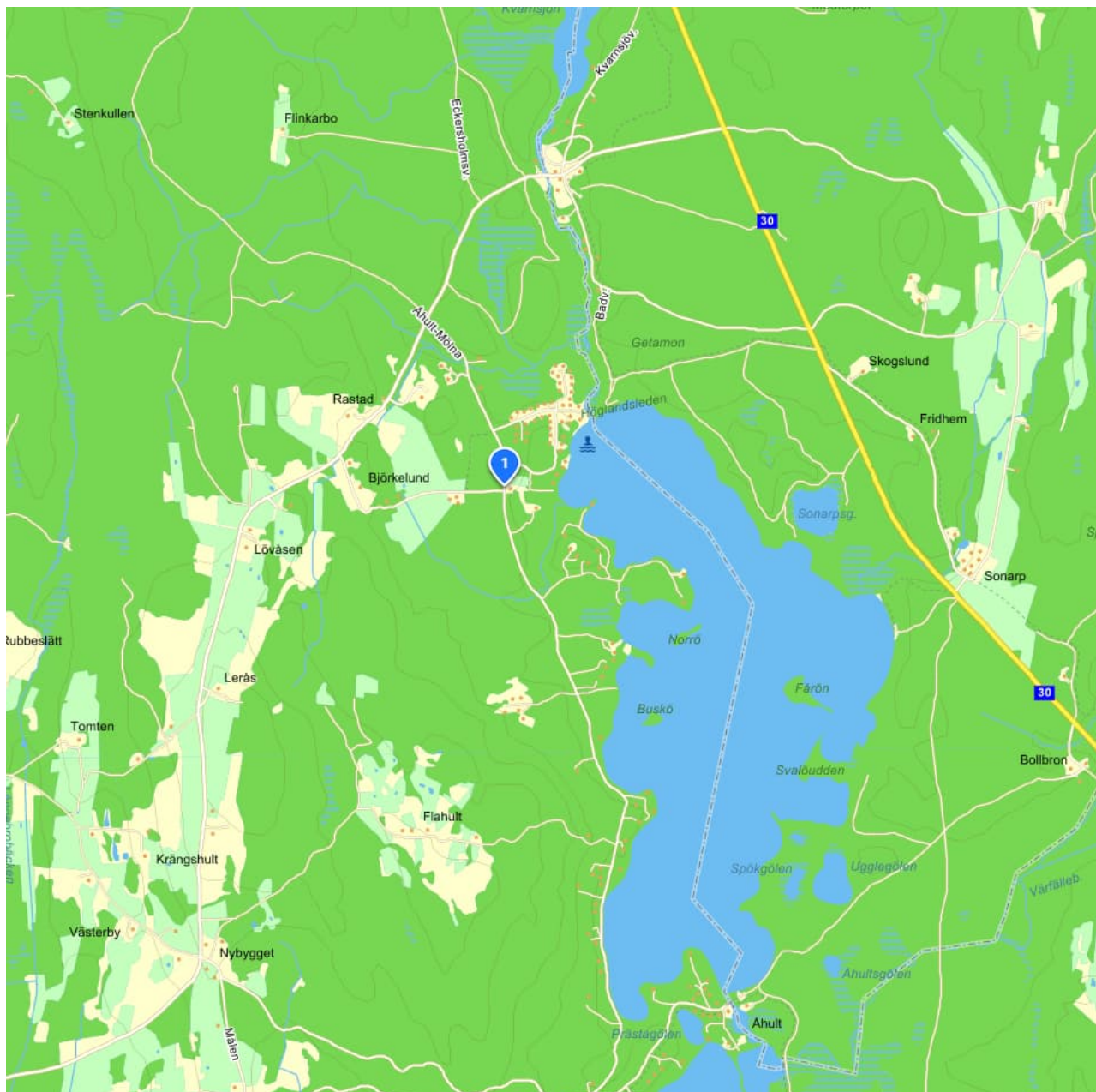
Figur 48. Vy över denna kritiska plats.



Figur 49. Vy över denna kritiska plats.

2.3.1.4. Rastad Sjötorp 1

På denna plats finns bostadshus med tillhörande markerad tomt i direkt anslutning till vägen. Även om bostadshuset ligger ett tiotals meter ifrån vägen går den markerade tomtgränsen hela vägen fram, samt har utfart direkt till vägen.



Figur 50. Översiktskarta, med markering för denna plats.



Figur 51. Markerad tomt hela vägen fram till väg 17060, samt utfart direkt till vägen. Vy åt norr.



Figur 52. Markerad tomt hela vägen fram till väg 17060, samt utfart direkt till vägen. Vy åt söder.



Figur 53. Markerad tomt hela vägen fram till 17060, samt utfart direkt till vägen. Vy åt söder.



Figur 54. Vy in mot bostadshuset från väg 17060.



Figur 55. Markerad tomt hela vägen fram till väg 17060, samt utfart direkt till vägen. Vy åt söder.



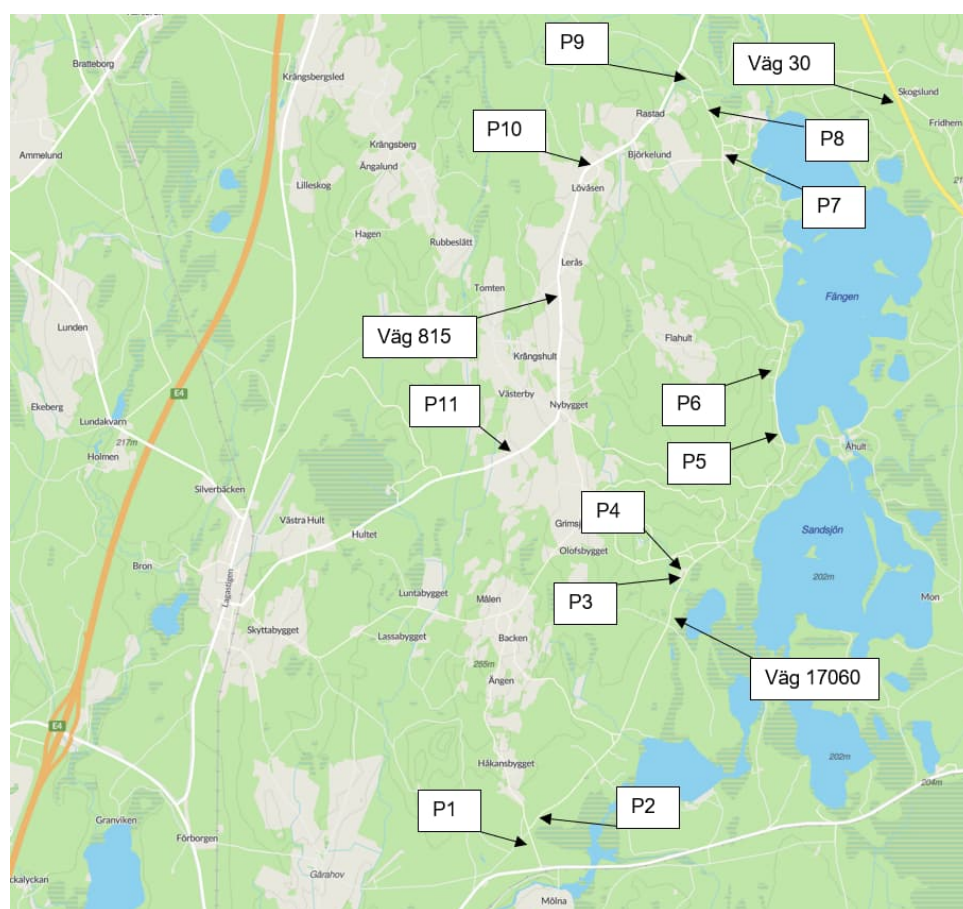
Figur 56. Markerad tomt hela vägen fram till väg 17060, samt utfart direkt till vägen.

2.3.2. Vägbredd

Under WSP:s platsbesök har mätningar utförts av belagd bredd på flertal platser längs väg 17060, samt på några platser längs väg 815. Belagd bredd framgår av tabellen nedan, med tillhörande karta nedanför över var mätningarna har utförts.

Tabell 1. Mätningar utförda av belagd bredd. P1 – P9 avser mätning längs väg 17060, medan P10 – P11 avser väg 815.

Mätpunkt enligt kartan nedan	Belagd bredd
P1	4,3 m
P2	3,8 m
P3	4,2 m
P4	4,1 m
P5	3,5 m
P6	3,3 m
P7	4,0 m
P8	3,8 m
P9	4,0 m
P10	5,6 m
P11	4,7 m



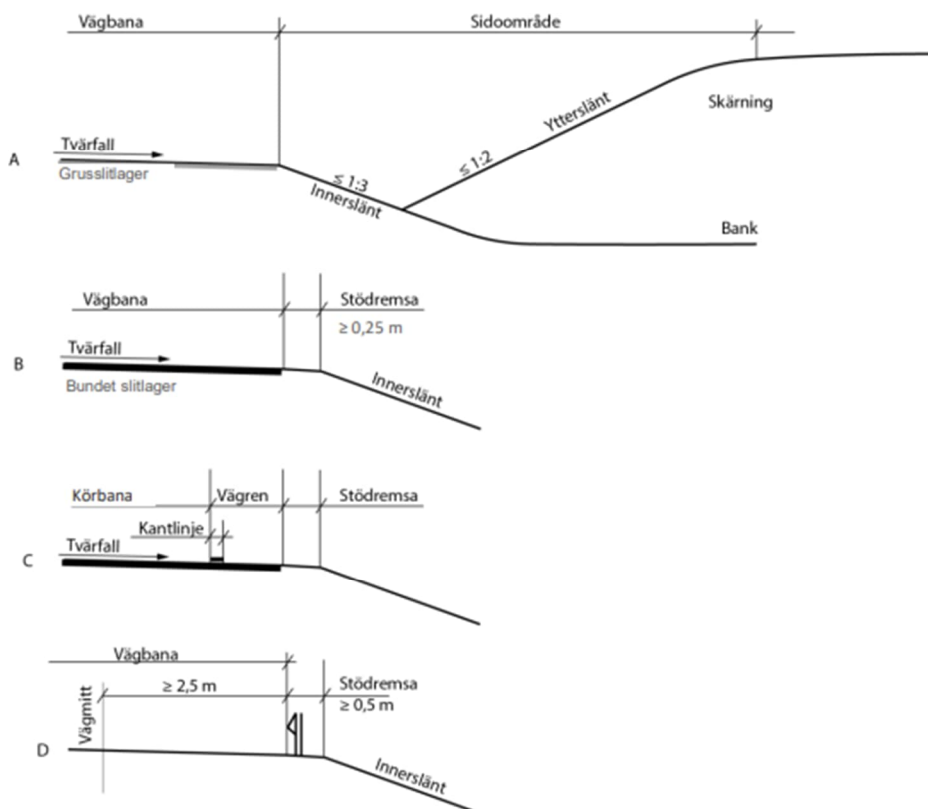
Figur 57. Karta över platser där vägbredden mättes under WSP:s platsbesök.

Vid jämförelse med vad som anges i Trafikverkets publikationer *Handboken enskilda vägar* respektive *VGU (Vägars och Gators utformning)* kan konstateras att väg 17060 söder om exploateringen vid Rastad, även med planerad exploatering, underskrider angivna flödesgränser för när vägen bör övervägas fördes med två körfält, snarare än att som nu är fallet vara enkelfältig och försedd med mötesplatser. Se gulmarkerad text i figuren nedan.

4.3 Typsektion

4.3.1 Allmänt

Typsektionen beskriver vägens indelning i vägbana (med ett eller flera körfält), eventuella vägrenar och stödremsor samt sidoområde med säkerhetszon (Figur 4-5). Den väljs med hänsyn till trafikmängd, typ av trafikanter samt omgivning.



Figur 4-5 Typsektioner.

Vägen kan ha ett eller två körfält. Tvåfältsväg kan övervägas när ÅDT är större än 200 fordon per dygn. Hänsyn behöver också tas till säsongvariation och liknande. Enfältsväg ska kompletteras med mötesplatser (se avsnitt 4.3.4).

Figur 58. Utdrag från *Handboken enskilda vägar*, som anger att tvåfältig körbana bör övervägas när flödet överskrider 200 f/dygn.

Såsom anges i senare kapitel förväntas den framtida trafikmängden vara under 200 f/dygn på sträckorna söder om exploateringen i Rastad. Däremot förväntas dygnsflödet vara strax över denna nivå på sträckan norr om, dvs. den cirka 600 meter långa sträckan norrut till korsningen längst i norr mellan väg 17060 och 815. När det gäller kortare sträckor såsom denna, dessutom försedd med mötesplatser/platser där vägen är extra bred och där det därmed är enklare att mötas, accepteras emellertid betydligt högre flöden innan enkelfältighet inte bedöms fungera, se figuren nedan.

7.6.2.3. Enfältig körbana

K235973

Enfältig gata med trafik i båda riktningar ska ha mötesficka eller annan möjlighet för mötande trafik att passera varandra.

Råd

Hastighetsdämpande åtgärd i form av smal, enfältig, dubbelriktad körbana innebär nedsatt kapacitet. Följande tumregler kan vara användbara:

- *Vid VR30 och $Dh < 300$ fordon/h kan körbanan avsmalnas till ett körfält för de båda körriktningarna utan större framkomlighetsproblem, se Tabell 7.6.2.3-1*

Tabell 7.6.2.3-1 Maximal längd mellan mötesfickor på enfältig gata med trafik i båda riktningarna

Förväntad	Trafikmängd Dh		
Hastighet	100 f/h	200 f/h	300 f/h
30 km/h	300 m	150 m	100 m
10-20 km/h	100 m	50 m	30 m

- *Vid VR > 30 och vid Dh större än 300 fordon/h bör det vara samma antal körfält i avsmalningen som på den fria sträckan.*

Figur 59. Utdrag från VGU, som anger att kritiska flödesgränser för när enkelfältig körbana inte längre anses fungera är i häraden 100 f/h – 300 f/h (beroende på hastighet och hur tätt mötesplatser/bredare platser där det är lättare att mötas är belägna).

Den framtida trafikmängden på sträckan mellan exploateringen i Rastad och korsningen längst i norr mellan väg 17060 och 815, bedöms vara cirka 30 f/h per riktning under maxtimmen, dvs. cirka 60 f/h båda riktningar summerade (detta beskrivs vidare i senare kapitel). Således ett flöde som med marginal är lägre än de nivåer som nämns i figuren. Ytterligare förmildrande är att det bedöms vara möjligt för personbil mot personbil att mötas även mellan de platser som är extra breda längs denna nordliga sträcka av väg 17060, vilket inte förutsätts vara möjligt för de kritiska flödesgränser som anges i figurerna ovan.

2.3.3. Mötesplatser

Utmed väg 17060 finns flertal anlagda mötesplatser. Utöver dessa är vägen oftast naturligt bredare i samband med att grusvägar ansluter, där det också är lättare att mötas. Såsom även har nämnts i tidigare kapitel är väg 17060 på de flesta sträckor dessutom tillräckligt bred för att möjliggöra möte personbil mot personbil även utanför dessa platser som är extra breda, dvs. även utanför mötesplatser och platser där grusvägar ansluter.

På väg in mot väg 17060 i respektive ytterände finns allmän information som informerar om hur mötesplatser är markerade längs vägen, se bilden nedan.



Figur 60. Vy längs väg 17060 i norrgående riktning strax norr om korsningen längst i söder med väg 799. Här finns information om hur mötesplatser är markerade längs med vägen.



Figur 61. Exempel på mötesplats längs väg 17060, som markeras med "M" på sidomarkeringsstolpen.

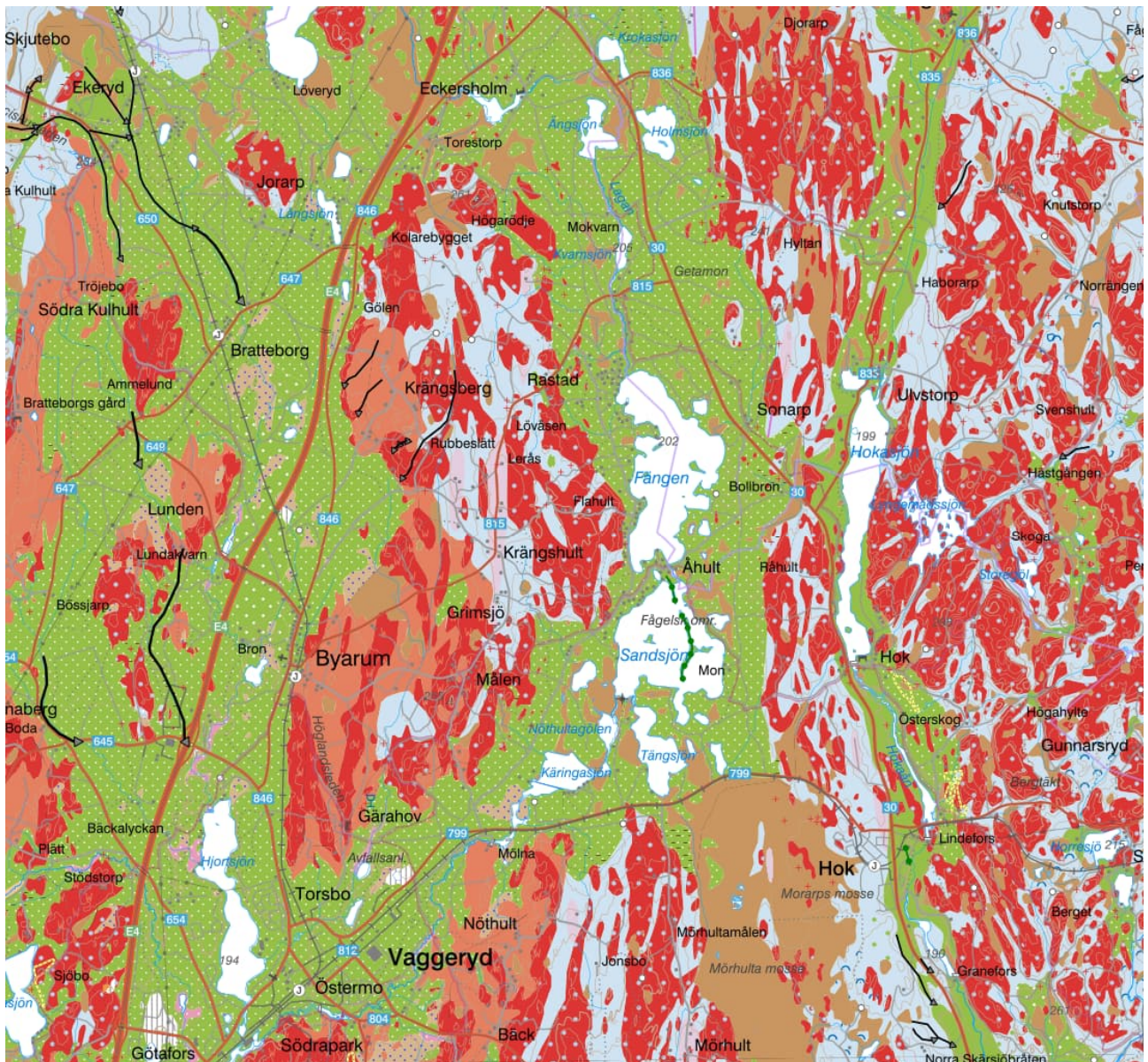


Figur 62. Exempel på plats där en grusväg ansluter till vägen. Även på dessa platser är vägen i praktiken ofta bredare, som underlättar möten. Exempelvis kan en personbil svänga in lite åt sidan för att släppa förbi ett mötande lätt eller tungt fordon.

2.4. BÄRIGHET

Bärigheten längs väg 17060 bedöms vara god. Tunga transporter förekommer relativt frekvent, inte minst nu den senare tiden kopplat till arbetet med vatten och avlopp, men även i övrigt i form av sophämtning, gallring av skog, etc. Inga sättningar eller liknande i betydande omfattning har skett längs med vägen enligt uppgift från närboende. Inte heller finns broar som bedöms ha låg bärighet.

I stort sett hela väg 17060 är anlagd på friktionsjord, vilket är en jordart som normalt betraktas vara icke sättningsbenägen. Se kartan nedan.



Figur 63. Utsnitt från SGU:s jordartskarta. Som synes går i princip hela väg 17060 inom grönt område, vilket innebär *isälvssediment, sand*, vilket innebär friktionsjord.

2.5. OLYCKSDATA

Det finns inga kända allvarligare olyckor som skett längs väg 17060. Detta enligt uppgift från närboende som har kunskap om området sedan flertal decennier tillbaka.

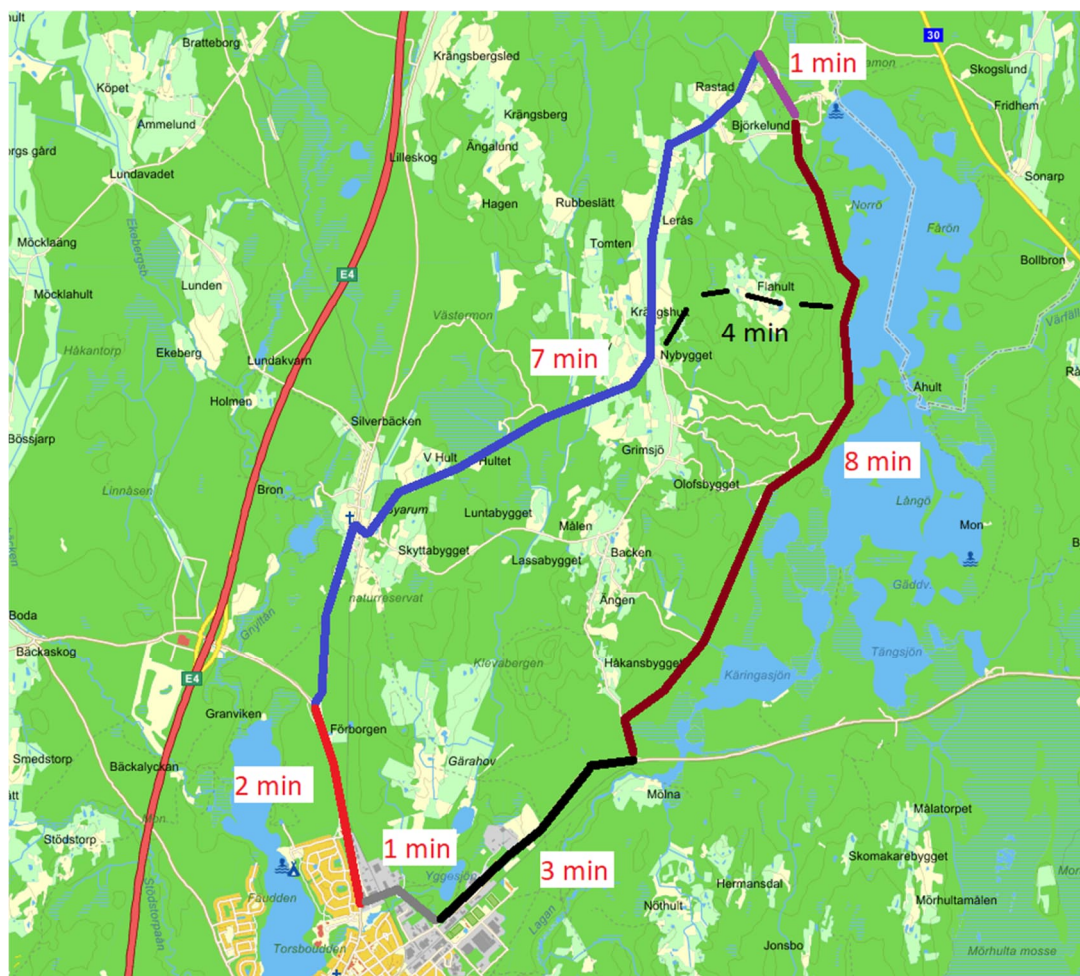
2.6. RESTIDER OCH TÄNKBARA RUTTVAL

I samband med WSP:s platsbesök i området uppmättes restider längs ett antal vägar i området. Dessa restider har sammanställts i tabellen nedan.

Tabell 2. Restider över olika sträckor. Färgerna återfinns som sträckor i kartan nedan.

Sträcka	Restid	Färg
Färd längs väg 17060 från den norra änden (kryss med väg 815) till exploateringen i Rastad	1 min	Lila
Färd längs väg 815 och gamla E4 förbi Byarum från den norra änden av väg 17060 (kryss med väg 815) till gamla E4 öster om Tpl Vaggeryd N (kryss med väg 645)	7 min	Blå
Färd längs gamla E4 från kryss öster om Tpl Vaggeryd N (väg 645) fram till cpl Hokvägen (vid Preem)	2 min	Röd
Färd längs väg 17060 från exploateringen i Rastad till den södra änden av väg 17060 (kryss väg 799)	8 min	Brun
Färd längs väg 799 från den södra änden av väg 17060 till östra krysset Vaggeryd (H Trulssons väg)	3 min	Svart
Färd längs Hokvägen i Vaggeryd från östra krysset (H Trulssons väg) till cpl vid gamla E4 (vid Preem)	1 min	Grå

Sammanfattningsvis innebär detta att det från den planerade exploateringen i Rastad till cirkulationen i Vaggeryd vid Preem (gamla E4/Hokvägen) tar cirka 10 minuter den norra vägen via väg 815/gamla E4, medan det tar cirka 12 minuter den södra vägen via väg 17060/799. Avståndet är nästan exakt lika långt längs båda vägarna, cirka 10,5 km.



Figur 64. Karta över restider på olika sträckor. Även grusvägen via Flahult mättes (svart streckad linje).

Om man ska till E4 och trafikplats Vaggeryd Norra blir det ännu större skillnad i restid mellan den norra och södra vägen, där den norra är den snabbare. Hit kan man därför tänka sig att även boende längre söder om exploateringen i Rastad längs väg 17060 söker sig via den norra vägen istället för den södra, dock eventuellt via grusväg förbi Flahult istället för att färdas norrut till krysset väg 17060/815.

Utifrån bedömning från platsbesöket upplevs väg 815 ha bättre standard än väg 17060. På de flesta sträckor längs väg 815 bedöms en hastighet på cirka 70 km/h vara bekväm att färdas i, medan motsvarande hastighet längs väg 17060 snarare bedöms ligga på cirka 40 – 50 km/h (vilket hastighetsdata från slangmätningarna längs väg 17060 för den norra och mellersta punkten även indikerar, se Bilaga 1).



Figur 65. Väg 815 närmast sydväst om det norra krysset med väg 17060, vy åt sydväst. Denna väg upplevdes generellt ha en bättre standard än väg 17060 avseende vilken färdhastighet som upplevdes bekväm att färdas i. Även bredden är generellt större.



Figur 66. Väg 815 på sträckan mellan det norra krysset (väg 17060/815) och Byarum, vy åt sydväst (mer exakt vid Lövåsen). Fotot är taget under platsbesöket, där sträckorna som kördes även filmades med videokamera (som syns på bilden).

Även grusvägen förbi Flahult besöktes under platsbesöket, där bedömningen är att denna väg håller en sämre standard än väg 17060. Det tog cirka 4 minuter att färdas hela grusvägens längd, från krysset med väg 815 i väster till krysset med väg 17060 i öster, vilket motsvarar cirka 30 km/h i genomsnittlig hastighet.



Figur 67. Grusvägen mellan väg 815 och väg 17060 via Flahult, vy åt öster (mer exakt vid Flahult).

3. NYTILLKOMMEN TRAFIK AV EXPLOATERINGARNA

3.1. ALSTRINGSBERÄKNING

I det norra området vid Rastad planeras det för 30 åretruntbostäder, medan det planeras för 7 åretruntbostäder vid Lerås. Fyra resor per dygn per bostad samt en maxtimmesandel på 13% anses rimlig.

Beräkning för Rastad

*4 resor per dygn per bostad * 30 bostäder = 120 resor per dygn*

120 resor per dygn = 60 fordon per riktning per dygn

Beräkning för Lerås

*4 resor per dygn per bostad * 7 bostäder = 28 resor per dygn*

28 resor per dygn = 14 fordon per riktning per dygn

3.2. SPRIDNING AV TRAFIKEN

I nedan tabeller görs en uppskattning av hur trafiken sprider sig ut från respektive exploateringsområde, samt summerat alstrat flöde längs väg 17060 längs olika avsnitt (norr om exploateringen i Rastad, mellan exploateringarna, samt söder om exploateringen i Lerås). Fördelningen i vägval från exploateringen i Rastad mot Vaggeryd och E4S, där flest antas köra väg 815 förbi Byarum snarare än söderut längs väg 17060, görs utifrån den jämförelse av restider som beskrivs i tidigare kapitel.

Tabell 3. Uppskattad spridning av trafiken för exploateringen i Rastad.

Målpunkt	Andel	Körväg (med andelar per vägval)	Trafik per dygn
E4 N	35%	Vägval 1: Väg 17060 norrut, sedan väg 815 och 30 norrut (100%)	$120 * 35\% * 100\% = 42 \text{ f/dygn}$
Vaggeryd	35%	Vägval 1: Väg 17060 norrut, väg 815 åt sydväst via Byarum (75%) Vägval 2: Väg 17060 söderut, väg 799 åt sydväst (25%)	$120 * 35\% * 75\% = 32 \text{ f/dygn}$ $120 * 35\% * 25\% = 11 \text{ f/dygn}$
E4 S	15%	Vägval 1: Väg 17060 norrut, väg 815 åt sydväst via Byarum (90%) Vägval 2: Väg 17060 söderut, väg 799 åt sydväst (10%)	$120 * 15\% * 90\% = 16 \text{ f/dygn}$ $120 * 15\% * 10\% = 2 \text{ f/dygn}$
Övrigt	15%	Vägval 1: Väg 17060 norrut (50%) Vägval 2: Väg 17060 söderut (50%)	$120 * 15\% * 50\% = 9 \text{ f/dygn}$ $120 * 15\% * 50\% = 9 \text{ f/dygn}$
SUMMA	100%	Väg 17060 norr om exploateringen Rastad Väg 17060 mellan exploateringarna Rastad och Lerås Väg 17060 söder om exploateringen Lerås	$42 + 32 + 16 + 9 = \mathbf{99 \text{ f/dygn}}$ $11 + 2 + 9 = \mathbf{22 \text{ f/dygn}}$ $11 + 2 + 9 = \mathbf{22 \text{ f/dygn}}$

Tabell 4. Uppskattad spridning av trafiken för exploateringen i Lerås.

Målpunkt	Andel	Körväg (med andelar per vägval)	Trafik per dygn
E4 N	35%	Vägval 1: Väg 17060 norrut, sedan väg 815 och 30 norrut (100%)	$28 * 35\% * 100\% = 10 \text{ f/dygn}$
Vaggeryd	35%	Vägval 1: Väg 17060 norrut, väg 815 åt sydväst via Byarum (5%) Vägval 2: Väg 17060 söderut, väg 799 åt sydväst (95%)	$28 * 35\% * 5\% = 0,5 \text{ f/dygn}$ $28 * 35\% * 95\% = 9 \text{ f/dygn}$
E4 S	15%	Vägval 1: Väg 17060 norrut, väg 815 åt sydväst via Byarum (25%) Vägval 2: Väg 17060 söderut, väg 799 åt sydväst (75%)	$28 * 15\% * 25\% = 1 \text{ f/dygn}$ $28 * 15\% * 75\% = 3 \text{ f/dygn}$
Övrigt	15%	Vägval 1: Väg 17060 norrut (50%) Vägval 2: Väg 17060 söderut (50%)	$28 * 15\% * 50\% = 2 \text{ f/dygn}$ $28 * 15\% * 50\% = 2 \text{ f/dygn}$
SUMMA	100%	Väg 17060 norr om exploateringen Rastad Väg 17060 mellan exploateringarna Rastad och Lerås Väg 17060 söder om exploateringen Lerås	$10 + 0,5 + 1 + 2 = \mathbf{14 \text{ f/dygn}}$ $10 + 0,5 + 1 + 2 = \mathbf{14 \text{ f/dygn}}$ $9 + 3 + 2 = \mathbf{14 \text{ f/dygn}}$

3.3. TOTAL FRAMTIDA TRAFIK

Nedan presenteras flöde per sträcka av väg 17060, dels för dagens trafik (som hämtas från slangmätningarna utförda som del av detta uppdrag), dels för den alstrade trafiken och dels för den totala framtida trafiken (där dagens trafik och den alstrade summeras).

Tabell 5. Trafik per sträcka av väg 17060.

Sträcka längs väg 17060	Dagens dygnstrafik	Alstrad dygnstrafik	Total framtida dygnstrafik
Väg 17060 norr om exploateringen Rastad	133	99 + 14 = 113	133 + 113 = 246
Väg 17060 mellan exploateringarna Rastad och Lerås	111	22 + 14 = 36	111 + 36 = 147
Väg 17060 söder om exploateringen Lerås	145	22 + 14 = 36	145 + 36 = 181

4. KAPACITETS- OCH TRAFIKSÄKERHETSANALYS

Utifrån tabellen ovan kan konstateras att både på sträckan längs väg 17060 mellan exploateringen i Rastad och i Lerås, samt på sträckan söder om Lerås, är beräknad ökad trafikmängd relativt ringa jämfört med dagens flöde, samtidigt som totalt framtida förväntat trafikflöde även i absoluta tal är relativt lågt. Av detta skäl ses ingen anledning till generell ombyggnad av väg 17060 på dessa sträckor av varken framkomlighets- eller trafiksäkerhetsskäl. Däremot föreslås specifika enklare trafiksäkerhetshöjande åtgärder vid de platser som i tidigare kapitel beskrivits som kritiska (se vidare i kapitlet nedan för beskrivning av åtgärdsförslag).

Utifrån tabellen ovan kan däremot konstateras att på sträckan norr om exploateringen i Rastad längs väg 17060 förväntas trafikmängden öka relativt mycket jämfört med dagens trafik. Emellertid är totalt framtida förväntat trafikflödet i absoluta tal fortfarande relativt lågt. Eftersom denna sträcka dels är relativt kort (cirka 600 meter), dels är försedd med mötesplatser/bredare väg där grusvägar ansluter, dels har en vägbredd som gör det möjligt att mötas personbil/personbil även mellan dessa bredare platser, dels inte har några bostadshus i omedelbar närhet eller korsningspunkter med dålig sikt, görs bedömningen att inte heller denna sträcka behöver generell ombyggnad. På denna sträcka har inte heller några kritiska platser noterats, varför inte heller några specifika åtgärder bedöms behövas.

Utifrån mätningen med videokamera i den norra korsningspunkten mellan väg 17060/815 kan konstateras ett maxtimflöde längs denna nordligaste sträcka av väg 17060 på cirka 15 – 17 f/h per riktning. Om maxtimflödet skulle öka på samma sätt som dygnsflödet skulle detta innebära ett framtida maxtimflöde på cirka 28 – 31 f/h per riktning på denna sträcka norr om exploateringen i Rastad. Eftersom det tar cirka 1 minut att färdas mellan korsningen väg 17060/815 och exploateringen i Rastad (enligt mätning från platsbesöket) innebär detta att man i genomsnitt endast kommer möta 0,5 fordon på denna sträcka under maxtimmen, då ett flöde på cirka 30 f/h per riktning innebär i genomsnitt ett (1) fordon per riktning varannan minut. Att möta 0,5 fordon i genomsnitt på denna sträcka under maxtimmen. dvs. i praktiken lika ofta noll fordon som ett (1) fordon, bedöms acceptabelt. Detta bland annat utifrån att det finns mötesplatser/bredare platser samt att man även utanför dessa kan mötas personbil mot personbil.

Precis som normalt på landsbygd får alla trafikslag samsas på samma yta längs väg 17060. På landsbygd, både på större landsvägar och som här på mindre, är det endast i undantagsfall som det finns separat gång- och cykelväg. När man på landsbygd väljer att anlägga separat gång- och cykelväg är det oftast på stråk som har särskilt stora flöden av oskyddade trafikanter, exempelvis mellan en tätort och en skola där flertal barn cyklar eller promenerar till skolan. När man anlägger en gång- och cykelväg så rör det sig också nästan uteslutande om betydligt större landsvägar än väg 17060.

På mindre vägar där hastigheten är lägre, är det också i större grad allmänt accepterat att man får samsas mellan trafikslagen, dvs. exempelvis att en bil kan få bromsa in och passera i mycket låg fart om en gående eller cyklist befinner sig på vägen. Detta till skillnad från en större landsväg där hastigheterna ofta är högre

och att allmän praxis snarare är att biltrafiken har "företräde" och att oskyddade trafikanter ska hålla sig så långt ut i kanten som möjligt och enbart korsa vägen när det är fritt.

Med tanke på att väg 17060 är en mindre väg, inte har något särskilt utpekat stort flöde åt ett eller annat håll av oskyddade trafikanter, bedöms inte avsaknaden av en parallell gång- och cykelväg utgöra en brist i sig. Därmed bedöms det heller inte ställas krav på att en sådan ska anläggas, eller att några särskilda andra åtgärder ska vidtas för att förbättra säkerheten för oskyddade trafikanter som uppehåller sig längs vägen.

Emellertid blir trafiksäkerheten högre även för oskyddade trafikanter som befinner sig på vägen av de åtgärder som föreslås på de specifika platser som nämns i kapitlet nedan.

Utifrån de jämförelser som gjorts med Trafikverkets publikationer avseende riktlinjer för flödesgränser där man accepterar enkelfältiga vägar kan konstateras att även de högre trafikmängder som förväntas uppstå med exploateringarna ligger under dessa riktvärden. Se tidigare kapitel där detta beskrivs vidare.

5. ÅTGÄRDSFÖRSLAG

5.1. STÖRRE ÅTGÄRDSFÖRSLAG

Såsom nämns i kapitlet ovan ses inga behov av större ombyggnader av väg 17060.

5.2. SPECIFIKA ENKLARE ÅTGÄRDSFÖRSLAG

Här nämns samma platser som i tidigare kapitel har omnämnts som kritiska platser.

5.2.1. Vid Sandsjön 1 – 3 och Sandsjön Kullen 1

På denna plats finns ett antal bostadshus med tillhörande markerade tomter i direkt anslutning till vägen. Även om bostadshusen ligger ett tiotal meter ifrån vägen går den markerade tomtgränsen hela vägen fram, samt att respektive fastighet har utfart direkt till vägen.

Eftersom väg 17060 är relativt rak förbi bostäderna är sikten bra (vilket är positivt), men å andra sidan inbjuder sträckan till aningen högre hastighet. För att motverka en försämrad trafiksäkerhet som en följd av viss ökad framtida trafikmängd föreslås farthinder i var ände av bebyggelsen längs väg 17060, vilket säkerställer att trafiken passerar bostäderna i låg fart. Varningsskyltar om farthinder krävs också.



Figur 68. Grov skiss ungefärliga tänkbara lägen farthinder i var ände av bebyggelsen. Notera att det södra bostadshuset ligger i skogen på flygbilden, därav att det södra farthindret är markerat där det är (när WSP:s platsbesök genomfördes var det emellertid gallrat här).



Figur 69. Exempel farthinder i gummi, med tillhörande sidomarkeringsstolpar.



Figur 70. Exempel farthinder i asfalt, med tillhörande sidomarkeringsstolpar.

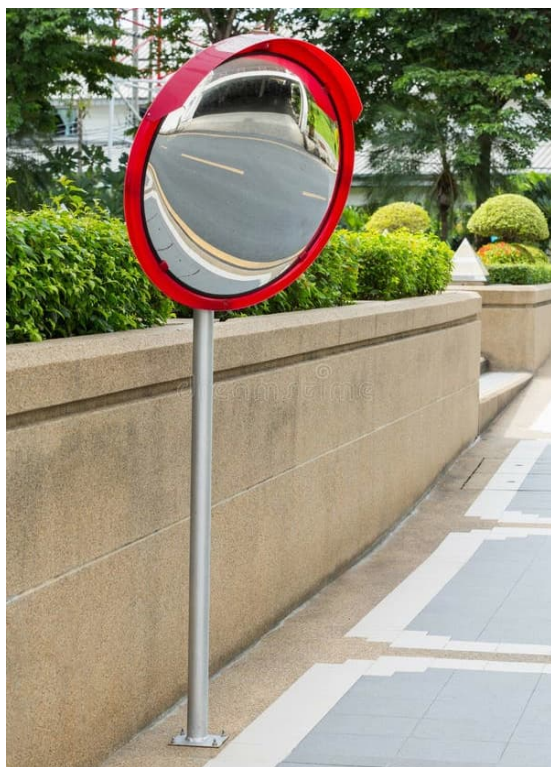
5.2.2. Vid Fängen 2 och 3

På denna plats finns en anslutningsväg till väg 17060 där skymd sikt råder. Anslutningsvägen används för att ta sig till bostadshusen på fastigheterna Fängen 2 och 3.

På denna plats föreslås en trafikspegel som placeras på östra sidan av väg 17060, i syfte att trafik mellan norr och väster ska se varandra. Detta bedöms motverka en försämrad trafiksäkerhet som en följd av viss ökad framtida trafikmängd.



Figur 71. Grovt montage tänkbar placering av trafikspegel (röd illustration). De gula linjerna symboliserar mellan vilka riktningar som spegeln riktas. Trafik norrifrån längs väg 17060 (bortifrån i bild) ser trafik från sidovägen (vänster i bild) och vice versa.



Figur 72. Exempel trafikspegel, vinklad såsom den skulle ses om man kommer norrifrån på väg 17060.

5.2.3. Vid Fängen 6, 7 och 9

På denna plats finns bostadshus helt intill vägen, samtidigt som vägen går helt intill sjön Fängen samt är aningen smalare än på de flesta andra sträckor. Här går det inte att mötas ens personbil mot personbil, vilket annars rent generellt är möjligt längs väg 17060 även utanför mötesplatserna.

Eftersom väg 17060 är relativt rak förbi bostäderna är sikten bra (vilket är positivt), men å andra sidan inbjuder sträckan till aningen högre hastighet. För att motverka en försämrad trafiksäkerhet som en följd av viss ökad framtida trafikmängd föreslås farthinder i var ände av bebyggelsen längs väg 17060, vilket säkerställer att trafiken passerar bostäderna i låg fart. Varningsskyltar om farthinder krävs också.



Figur 73. Grov skiss ungefärliga tänkbara lägen farthinder i var ände av bebyggelsen.

5.2.4. Rastad Sjötorp 1

På denna plats finns bostadshus med tillhörande markerad tomt i direkt anslutning till vägen. Även om bostadshuset ligger ett tiotals meter ifrån vägen går den markerade tomtgränsen hela vägen fram, samt har utfart direkt till vägen.

Eftersom väg 17060 är relativt rak förbi bostadshuset är sikten bra (vilket är positivt), men å andra sidan inbjuder sträckan till aningen högre hastighet. För att motverka en försämrad trafiksäkerhet som en följd av viss ökad framtida trafikmängd föreslås farthinder mittför bostaden längs väg 17060, vilket säkerställer att trafiken passerar bostaden i låg fart. Varningsskyltar om farthinder krävs också.



Figur 74. Grov skiss ungefärligt tänkbart läge farthinder mittför bostaden.

6. SLUTSATS

Tack vare att den större exploateringen (Rastad) av de två som planeras är belägen nästan allra längst i norr längs väg 17060 bedöms merparten av den alstrade trafiken som tillkommer endast att belasta den allra nordligaste sträckan av väg 17060, dvs. mellan exploateringen i Rastad och korsningen allra längst i norr där väg 17060 ansluter till väg 815. Detta med anledning av att det från exploateringen i Rastad är kortast restid längs denna väg även när man ska åt sydväst till Vaggeryd eller E4S, i jämförelse med att färdas söderut längs väg 17060. Avståndet är nästan exakt lika långt, men väg 815 erbjuder en högre färdhastighet än väg 17060 rent generellt (cirka 70 km/h längs väg 815, mot cirka 40 – 50 km/h längs väg 17060).

Varken denna nordligaste sträcka av väg 17060, eller de övriga längre söderut bedöms vara i behov av generell ombyggnad som en följd av exploateringarna. Däremot har ett antal kritiska platser noterats utmed väg 17060, där enklare platsspecifika åtgärder rekommenderas som förväntas öka trafiksäkerheten och motverka att den försämras av viss ökad framtida trafik som en följd av exploateringarna. Samtliga dessa kritiska platser är belägna söder om den större exploateringen (Rastad), dvs. ingen av dem befinner sig längs den sträcka av vägen längst i norr som förväntas få störst tillkommande trafikmängd. Åtgärder som föreslås på dessa platser är farthinder för tre av dem och trafikspegel för en av dem.

Anledningen till att inte heller sträckan längst i norr, som förväntas få störst trafikökning, bedöms vara i behov av åtgärder, beror på att den framtida förväntade trafikmängden i absoluta tal även här bedöms vara i sammanhanget låg. På denna sträcka bedöms flödet under maxtimmen vara cirka 30 f/h per riktning, vilket motsvarar ett fordon per riktning varannan minut i genomsnitt. Eftersom denna sträcka enbart tar cirka en minut att färdas innebär det i genomsnitt att man kommer möta 0,5 fordon under maxtimmen på denna sträcka, dvs. i praktiken lika vanligt att möta noll fordon som ett (1). Eftersom denna sträcka dels har bredare platser på några ställen i form av mötesplats eller anslutande grusväg där det är enkelt att mötas, och dels även mellan dessa platser generellt är tillräckligt bred för att personbil och personbil ska kunna möta varandra, bedöms nuvarande väg erbjuda en acceptabel standard även här.

Utifrån de jämförelser som gjorts med Trafikverkets publikationer avseende riktlinjer för flödesgränser där man accepterar enkelfältiga vägar kan konstateras att även de högre trafikmängder som förväntas uppstå med exploateringarna ligger under dessa riktvärden.

BILAGA 1 – MÄTDATA SLANGMÄTNINGARNA

Se separat rapport längre ner.

Trafikrapport

Enskild väg 17060.1 nordöst Vaggeryd,...

2025-02-26 (7 dagar)

Enskild väg 17060.1 nordöst Vaggeryd,...

2025-02-26 (7 dagar)

Enskild väg 17060.1 nordöst Vaggeryd,...

2025-02-26 (7 dagar)

Innehållsförteckning

Summering av trafikrapporter	3
Enskild väg 17060.1 nordöst Vaggeryd, Pkt 1, norra punkten	4
Enskild väg 17060.1 nordöst Vaggeryd, Pkt 2, södra punkten	10
Enskild väg 17060.1 nordöst Vaggeryd, Pkt 3, mellersta punkten	16

Summering av trafikrapporter

Mätplats	Dygnstrafik	Vardag	Helgdag	Max timme	Skyltad hastighet	Medelhastighet	85-percentilen	Tung trafik
Enskild väg 17060.1 nordöst Vaggeryd,...	133	140	115	27	70 km/h	46 km/h	53 km/h	7,4%
Enskild väg 17060.1 nordöst Vaggeryd,...	145	155	122	21	70 km/h	56 km/h	67 km/h	6,4%
Enskild väg 17060.1 nordöst Vaggeryd,...	111	118	96	18	70 km/h	46 km/h	56 km/h	7,5%

Enskild väg 17060.1 nordöst Vaggeryd, Pkt 1, norra punkten



Platsinformation

Enskild väg 17060.1 nordöst Vaggeryd, Pkt 1, norra punkten

Plats-id	80757
Mätdata insamlad	7 dagar
Start	2025-02-26 00:00
Stop	2025-03-05 00:00
Sensorer	Metor
Funktioner	✓ Hastighet ✓ Klassificiering
Upplösning	Timme
Trafikslag	Motorfordon
Skyltad hastighet	70 km/h

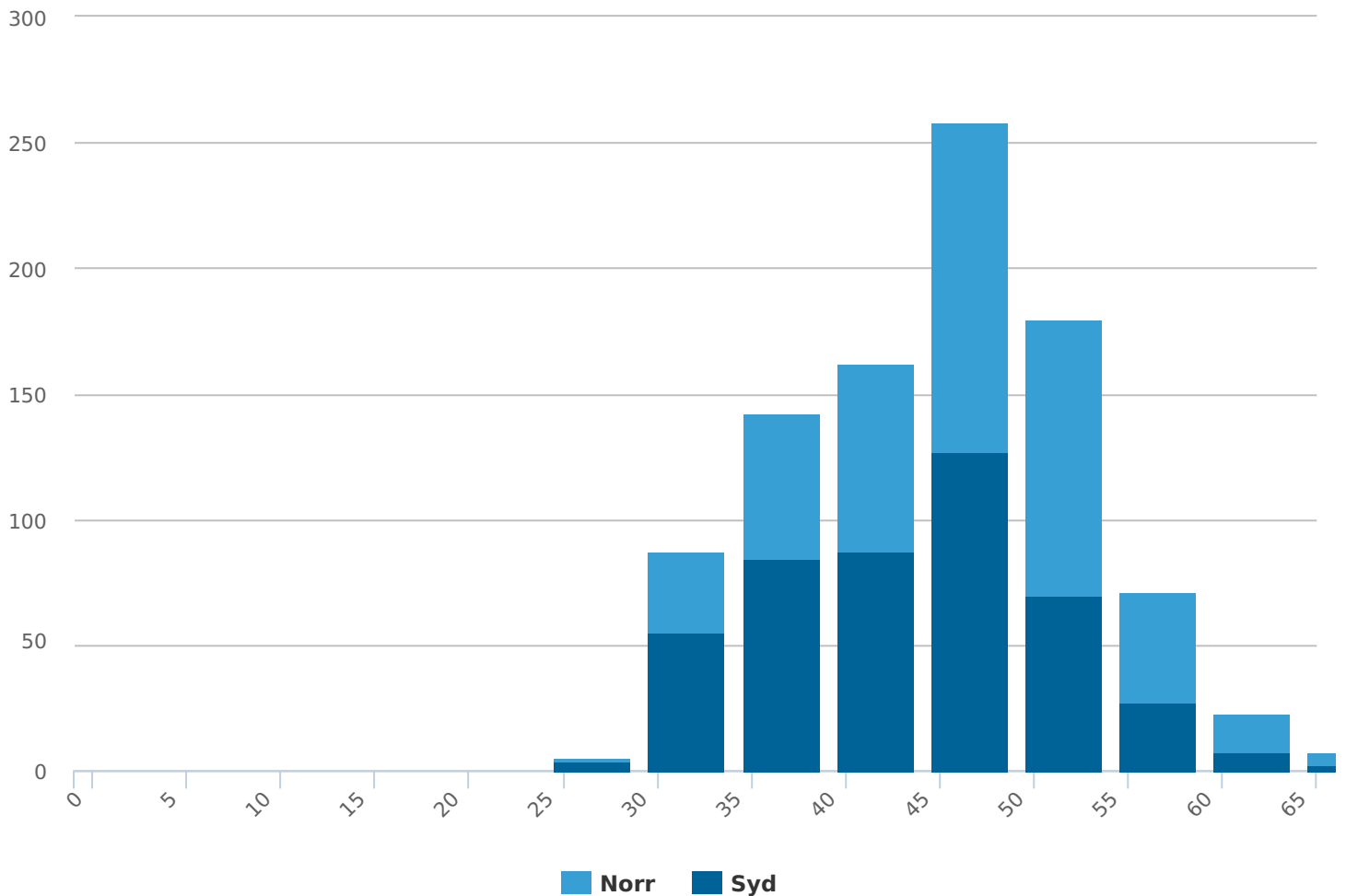
Om trafiken

Enskild väg 17060.1 nordöst Vaggeryd, Pkt 1, norra punkten

Antal passager	935
Färdriktning norr	472 (50%)
Färdriktning syd	463 (50%)
Dygnstrafik	133
Vardag	140
Helgdag	115
Max timme	27 (2025-02-26 16:00)
Förmiddag	18 (2025-03-04 07:00)
Eftermiddag	27 (2025-02-26 16:00)
Tung trafik	7,4%
Medelhastighet	46 km/h
15-percentilen	37 km/h
85-percentilen	53 km/h
Hastighetsöverträdelser	(0%)
Medelöverträdelsehastighet	0 km/h

Hastighetsfördelning per färdriktning

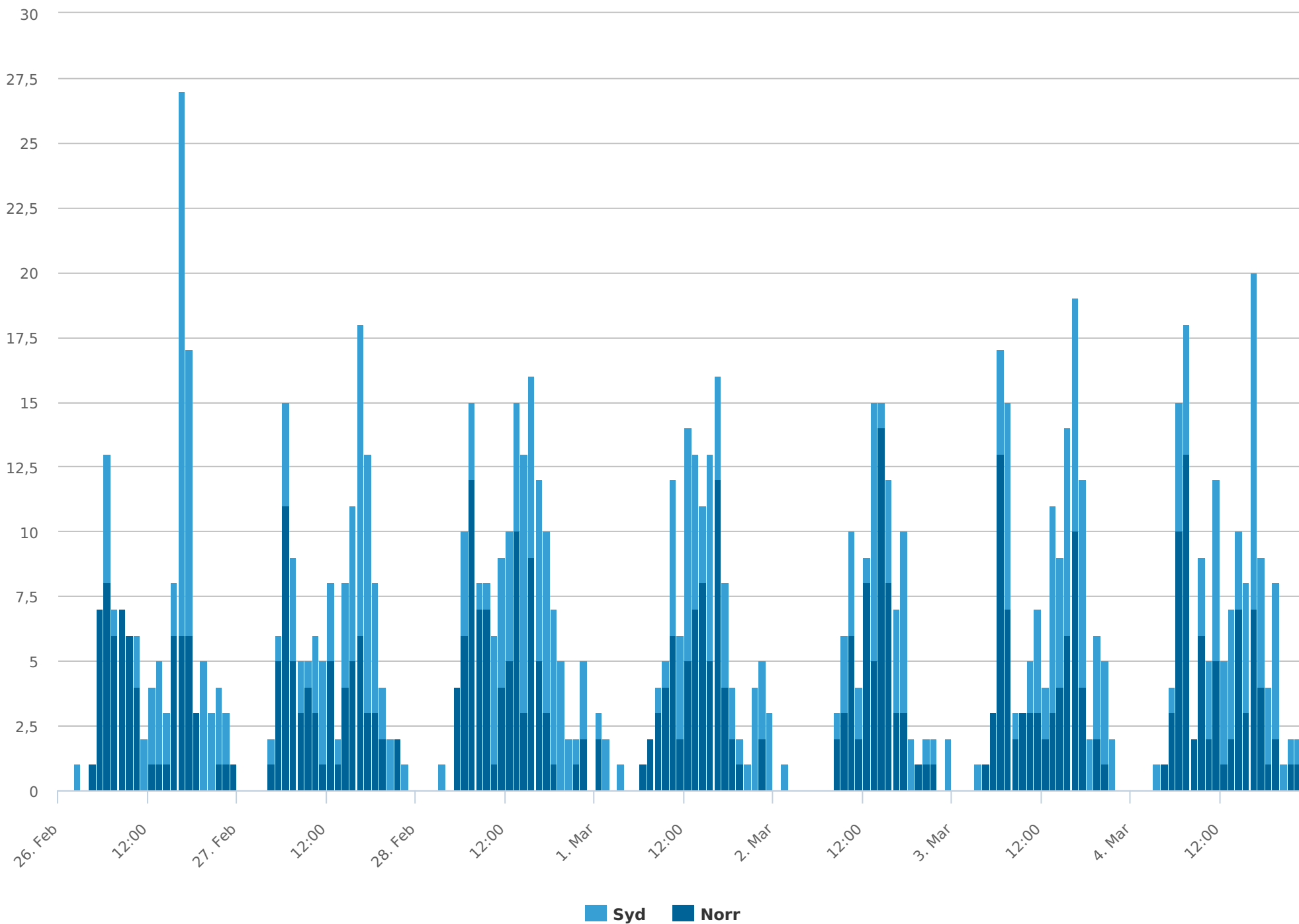
Enskild väg 17060.1 nordöst Vaggeryd, Pkt 1, norra punkten



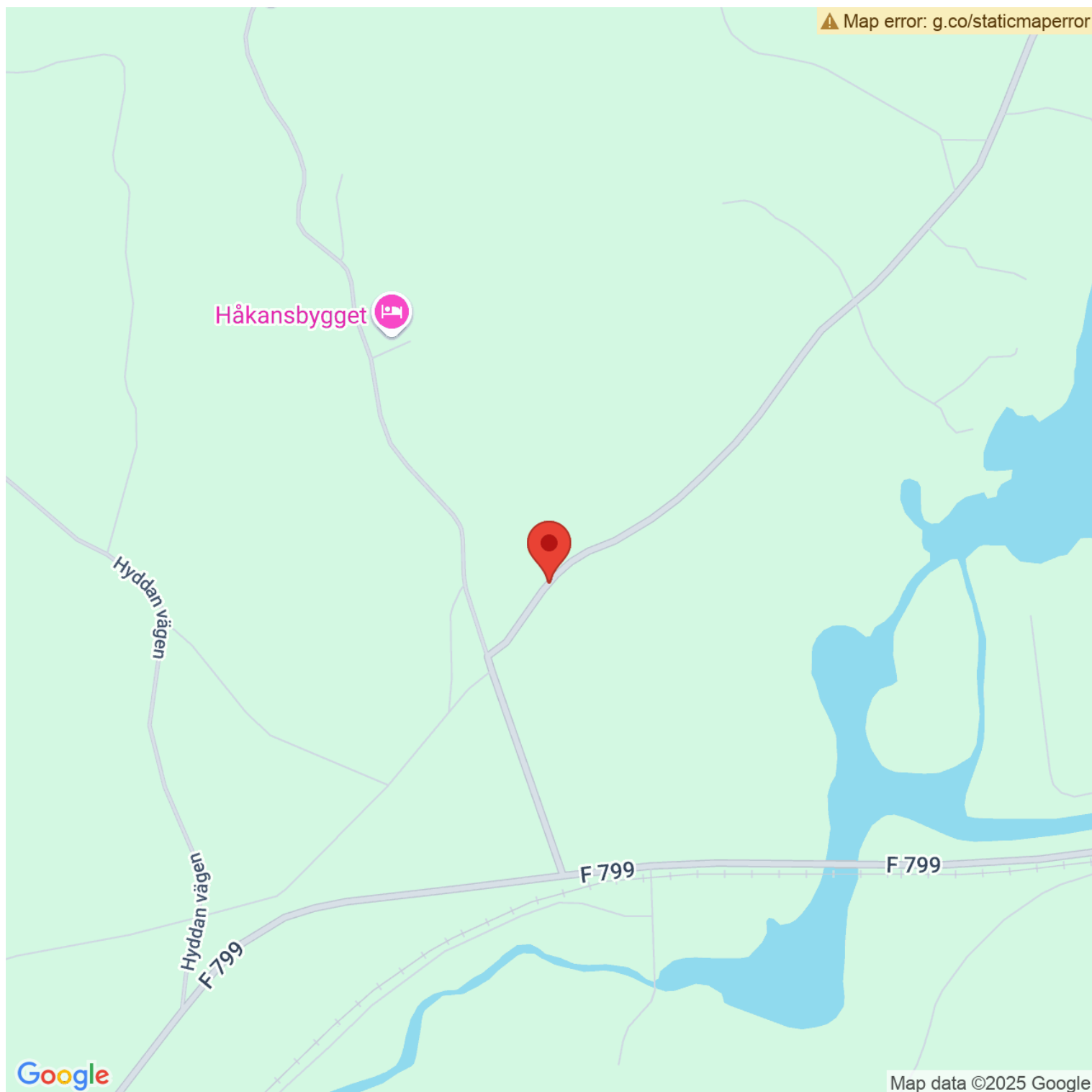
Veckotabeller - Enskild väg 17060.1 nordöst Vaggeryd, Pkt 1, norra punkten (Totalt)

	2025-02-26 (ons)		2025-02-27 (tor)		2025-02-28 (fre)		2025-03-01 (lör)		2025-03-02 (sön)		2025-03-03 (mån)		2025-03-04 (tis)		Totalt			Vardag		
Timme	Antal	Hast.	Antal	Hast.	Antal	Hast.	Antal	Hast.	Antal	Hast.	Antal	Hast.	Antal	Hast.	Antal	Tung	Hast.	Antal	Tung	Hast.
00:00-01:00	0	-	0	-	0	-	3	43,3	0	-	0	-	0	-	3	0	43,3			
01:00-02:00	0	-	0	-	0	-	2	44,5	1	57,6	0	-	0	-	3	1	48,9			
02:00-03:00	1	54,0	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	1	0	54,0	1	0	54,0
03:00-04:00	0	-	0	-	1	56,5	1	56,2	0	-	1	49,7	1	54,4	4	0	54,2	3	0	53,5
04:00-05:00	1	51,5	2	53,5	0	-	0	-	0	-	1	49,3	1	46,8	5	0	50,9	5	0	50,9
05:00-06:00	7	49,2	6	50,8	4	55,6	0	-	0	-	3	56,4	4	51,7	24	0	52,0	24	0	52,0
06:00-07:00	13	51,8	15	49,7	10	51,0	1	53,6	0	-	17	50,2	15	50,1	71	5	50,5	70	5	50,5
07:00-08:00	7	45,0	9	46,5	15	51,5	2	42,1	0	-	15	47,8	18	47,0	66	18	47,8	64	18	47,9
08:00-09:00	7	45,6	5	49,2	8	46,2	4	44,2	3	49,1	3	44,1	2	49,0	32	4	46,5	25	4	46,6
09:00-10:00	6	51,1	5	45,7	8	50,0	5	50,2	6	44,3	3	50,5	9	50,6	42	4	49,0	31	3	49,8
10:00-11:00	6	45,9	6	43,9	6	45,2	12	46,8	10	42,8	5	46,6	5	53,9	50	5	46,0	28	5	46,9
11:00-12:00	2	38,0	5	45,2	9	45,1	6	45,3	4	42,5	7	44,0	12	45,8	45	4	44,6	35	4	44,7
12:00-13:00	4	40,8	8	45,6	10	43,1	14	42,4	9	43,1	4	41,2	5	45,8	54	3	43,2	31	3	43,6
13:00-14:00	5	48,6	2	47,4	15	45,4	13	39,0	15	43,8	11	44,0	7	43,2	68	1	43,7	40	1	45,2
14:00-15:00	3	48,0	8	48,1	13	43,7	11	44,2	15	42,0	9	48,0	10	46,5	69	6	45,1	43	6	46,4
15:00-16:00	8	46,5	11	44,5	16	42,3	13	44,9	12	39,5	14	43,3	8	50,5	82	6	43,9	57	6	44,7
16:00-17:00	27	47,2	18	47,0	12	47,0	16	46,1	7	44,1	19	45,9	20	49,6	119	10	47,0	96	10	47,4
17:00-18:00	17	41,3	13	43,6	10	44,2	8	42,1	10	40,8	12	45,0	9	45,1	79	2	43,1	61	2	43,6
18:00-19:00	3	46,6	8	43,8	7	41,4	4	44,1	2	50,4	2	40,1	4	41,6	30	0	43,5	24	0	42,8
19:00-20:00	5	45,5	4	38,2	5	39,0	2	51,9	1	52,6	6	41,2	8	44,3	31	0	43,0	28	0	42,0
20:00-21:00	3	40,7	2	39,8	2	49,3	1	36,4	2	47,4	5	44,2	1	41,4	16	0	43,4	13	0	43,3
21:00-22:00	4	42,1	2	36,9	2	36,2	4	43,1	2	42,0	2	44,3	2	44,1	18	0	41,5	12	0	40,9
22:00-23:00	3	44,7	1	34,6	5	41,6	5	47,1	0	-	0	-	2	51,5	16	0	44,7	11	0	43,6
23:00-00:00	1	48,2	0	-	0	-	3	41,5	2	40,1	0	-	1	65,2	7	0	45,4	2	0	56,7
Totalt	133	46,3	130	46,0	158	45,8	130	44,4	101	43,0	139	46,0	144	47,9	935	69	45,7	704	67	46,4

Antal passager per färdriktning - Enskild väg 17060.1 nordöst Vaggeryd, Pkt 1, norra punkten



Enskild väg 17060.1 nordöst Vaggeryd, Pkt 2, södra punkten



Platsinformation

Enskild väg 17060.1 nordöst Vaggeryd, Pkt 2, södra punkten

Plats-id	80755
Mätdata insamlad	7 dagar
Start	2025-02-26 00:00
Stop	2025-03-05 00:00
Sensorer	Metor
Funktioner	✓ Hastighet ✓ Klassificiering
Upplösning	Timme
Trafikslag	Motorfordon
Skyltad hastighet	70 km/h

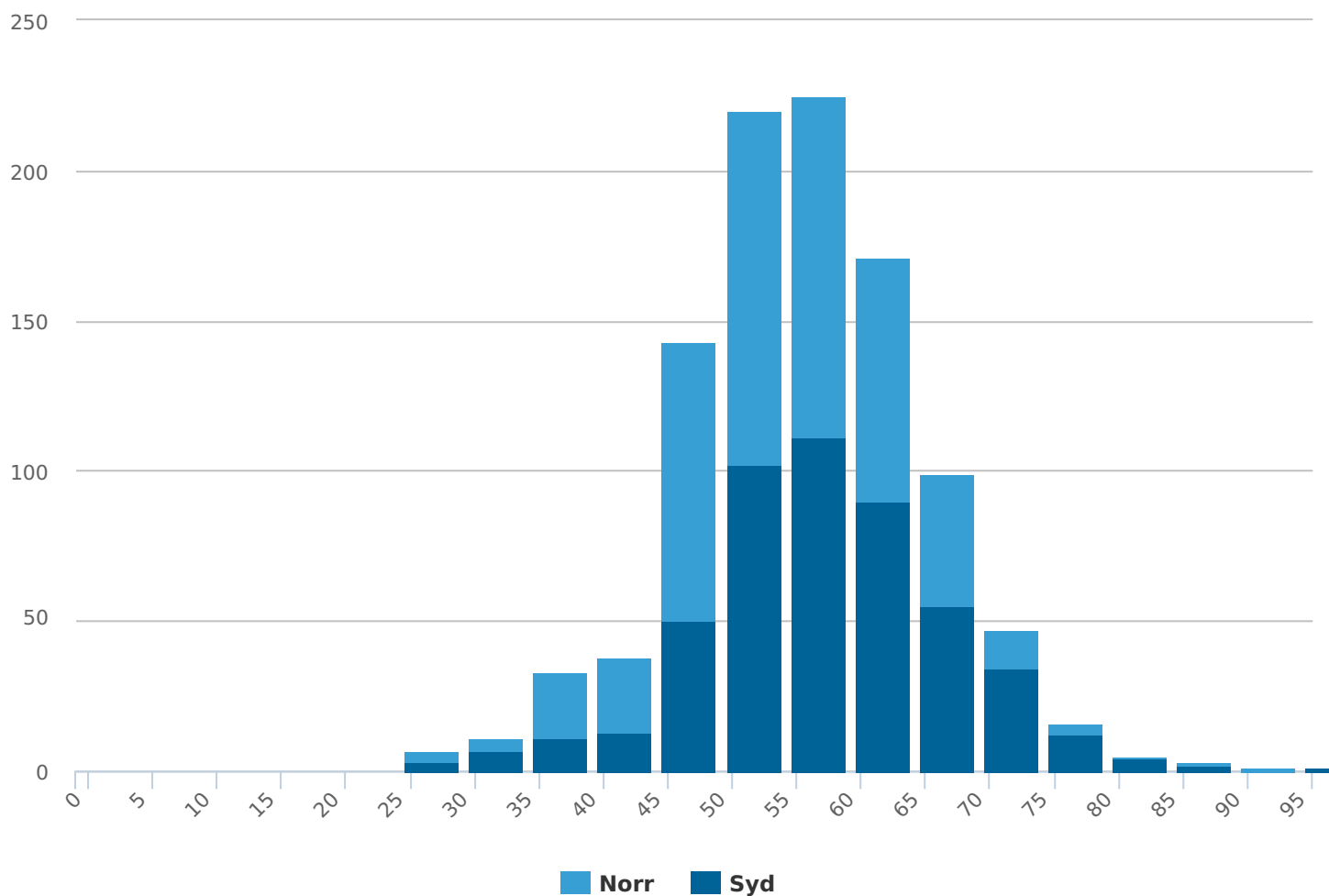
Om trafiken

Enskild väg 17060.1 nordöst Vaggeryd, Pkt 2, södra punkten

Antal passager	1 020
Färdriktning norr	525 (51%)
Färdriktning syd	495 (49%)
Dygnstrafik	145
Vardag	155
Helgdag	122
Max timme	21 (2025-02-28 16:00)
Förmiddag	15 (2025-03-01 11:00)
Eftermiddag	21 (2025-02-28 16:00)
Tung trafik	6,4%
Medelhastighet	56 km/h
15-percentilen	47 km/h
85-percentilen	67 km/h
Hastighetsöverträdelser	73 (7%)
Medelöverträdelsehastighet	75 km/h

Hastighetsfördelning per färdriktning

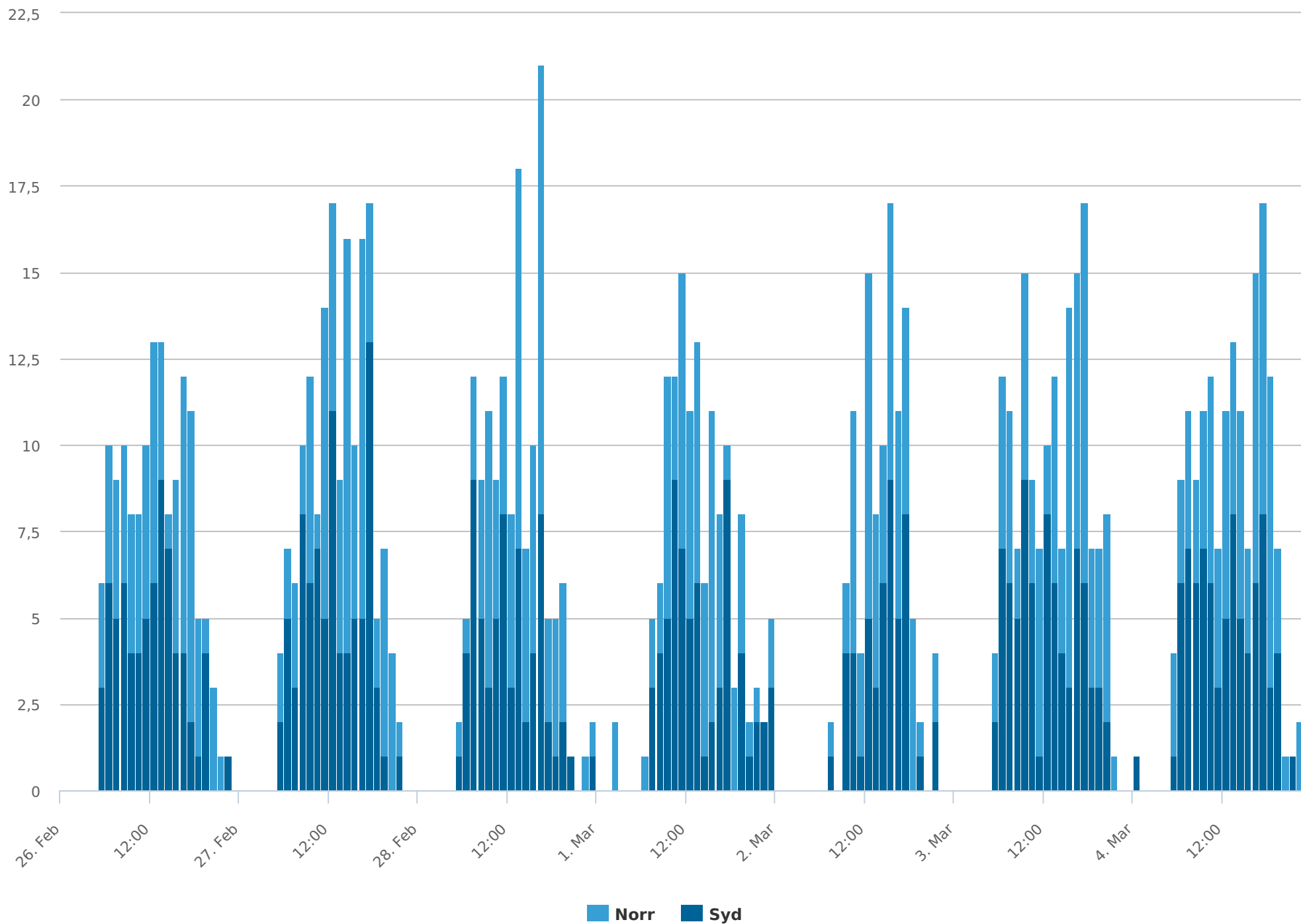
Enskild väg 17060.1 nordöst Vaggeryd, Pkt 2, södra punkten



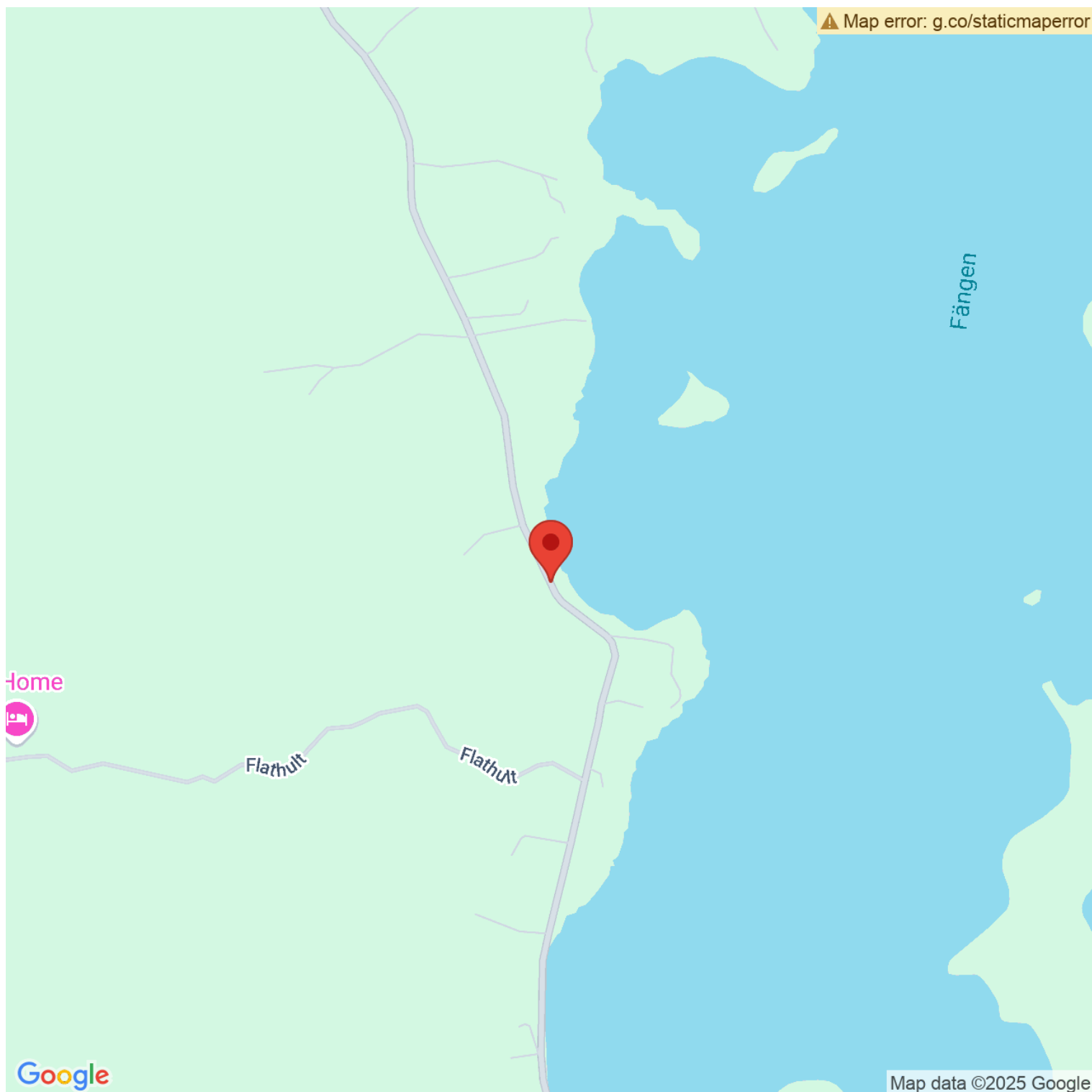
Veckotabeller - Enskild väg 17060.1 nordöst Vaggeryd, Pkt 2, södra punkten (Totalt)

	2025-02-26 (ons)		2025-02-27 (tor)		2025-02-28 (fre)		2025-03-01 (lör)		2025-03-02 (sön)		2025-03-03 (mån)		2025-03-04 (tis)		Totalt			Vardag		
Timme	Antal	Hast.	Antal	Hast.	Antal	Hast.	Antal	Hast.	Antal	Hast.	Antal	Hast.	Antal	Hast.	Antal	Tung	Hast.	Antal	Tung	Hast.
00:00-01:00	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	1	38,9	1	0	38,9	1	0	38,9
01:00-02:00	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	0	-			
02:00-03:00	0	-	0	-	0	-	2	42,1	0	-	0	-	0	-	2	0	42,1			
03:00-04:00	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	0	-			
04:00-05:00	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	0	-			
05:00-06:00	6	57,4	4	58,5	2	53,1	0	-	0	-	4	54,6	4	61,4	20	0	57,4	20	0	57,4
06:00-07:00	10	57,4	7	65,6	5	61,0	1	64,8	0	-	12	60,2	9	62,2	44	0	61,0	43	0	60,9
07:00-08:00	9	55,5	6	61,7	12	59,3	5	57,3	2	56,7	11	53,7	11	56,2	56	5	57,0	49	5	57,0
08:00-09:00	10	51,8	10	61,4	9	58,9	6	52,4	0	-	7	59,7	9	56,2	51	10	56,9	45	10	57,5
09:00-10:00	8	53,3	12	57,7	11	57,2	12	55,7	6	57,0	15	58,7	11	56,8	75	8	56,8	57	7	57,1
10:00-11:00	8	57,1	8	59,2	9	56,0	12	60,4	11	55,0	9	58,0	12	56,3	69	13	57,4	46	12	57,2
11:00-12:00	10	52,3	14	50,8	12	54,6	15	56,3	4	58,8	7	53,8	7	51,4	69	7	53,7	50	7	52,5
12:00-13:00	13	57,6	17	56,7	8	55,2	11	58,1	15	56,3	10	56,6	11	62,5	85	6	57,5	59	6	57,8
13:00-14:00	13	58,3	9	61,6	18	59,3	13	55,7	8	56,2	12	55,1	13	61,2	86	3	58,3	65	3	59,0
14:00-15:00	8	54,2	16	60,9	7	59,9	6	52,4	10	49,1	7	56,4	11	57,4	65	6	56,3	49	6	58,2
15:00-16:00	9	59,5	10	54,8	10	60,1	11	61,2	17	51,2	14	54,3	7	53,8	78	2	56,0	50	2	56,4
16:00-17:00	12	55,2	16	56,5	21	53,7	8	50,1	11	48,2	15	58,1	15	60,1	98	5	55,1	79	5	56,5
17:00-18:00	11	52,1	17	51,6	5	54,9	10	51,4	14	55,4	17	53,8	17	55,7	91	0	53,6	67	0	53,5
18:00-19:00	5	48,8	5	55,6	5	46,4	3	66,1	5	57,7	7	58,6	12	59,6	42	0	56,4	34	0	55,3
19:00-20:00	5	57,9	7	51,1	6	55,5	8	55,9	2	57,1	7	59,2	7	55,7	42	0	55,8	32	0	55,8
20:00-21:00	3	58,6	4	41,8	1	44,6	2	43,1	0	-	8	52,5	1	64,1	19	0	50,4	17	0	51,3
21:00-22:00	1	48,2	2	60,1	0	-	3	31,1	4	45,3	1	55,1	1	95,0	12	0	49,4	5	0	63,7
22:00-23:00	1	58,7	0	-	1	49,7	2	58,1	0	-	0	-	2	67,3	6	0	59,9	4	0	60,8
23:00-00:00	0	-	0	-	2	56,7	5	57,9	0	-	0	-	2	62,3	9	0	58,6	4	0	59,5
Totalt	142	55,4	164	56,7	144	56,6	135	55,4	109	53,6	163	56,4	163	58,2	1 020	65	56,2	776	63	56,7

Antal passager per färdriktning - Enskild väg 17060.1 nordöst Vaggeryd, Pkt 2, södra punkten



Enskild väg 17060.1 nordöst Vaggeryd, Pkt 3, mellersta punkten



Platsinformation

Enskild väg 17060.1 nordöst Vaggeryd, Pkt 3, mellersta punkten

Plats-id	80756
Mätdata insamlad	7 dagar
Start	2025-02-26 00:00
Stop	2025-03-05 00:00
Sensorer	Metor
Funktioner	✓ Hastighet ✓ Klassificiering
Upplösning	Timme
Trafikslag	Motorfordon
Skyltad hastighet	70 km/h

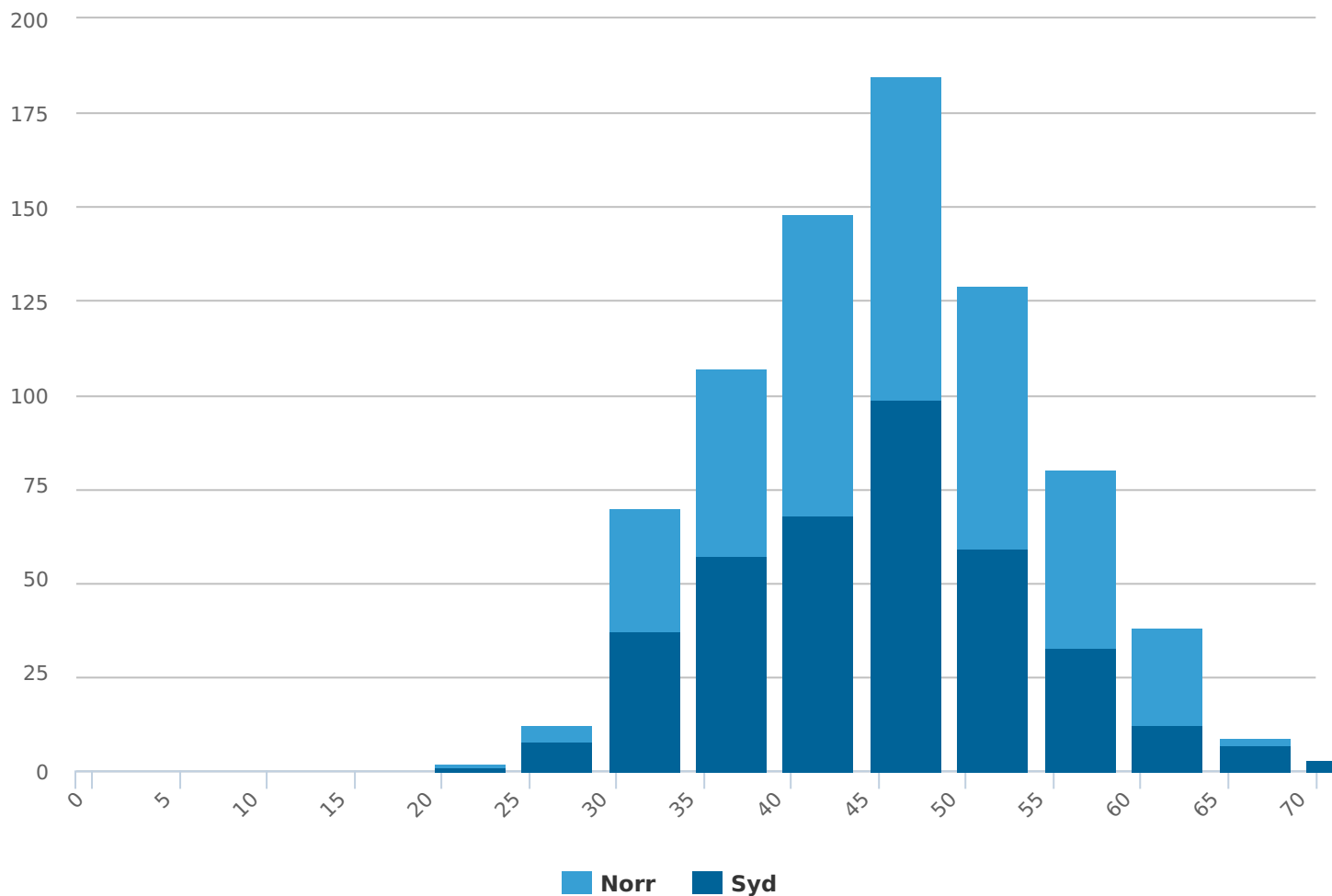
Om trafiken

Enskild väg 17060.1 nordöst Vaggeryd, Pkt 3, mellersta punkten

Antal passager	783
Färdriktning norr	399 (51%)
Färdriktning syd	384 (49%)
Dygnstrafik	111
Vardag	118
Helgdag	96
Max timme	18 (2025-02-26 16:00)
Förmiddag	14 (2025-02-26 06:00)
Eftermiddag	18 (2025-02-26 16:00)
Tung trafik	7,5%
Medelhastighet	46 km/h
15-percentilen	37 km/h
85-percentilen	56 km/h
Hastighetsöverträdelser	3 (0%)
Medelöverträdelsehastighet	73 km/h

Hastighetsfördelning per färdriktning

Enskild väg 17060.1 nordöst Vaggeryd, Pkt 3, mellersta punkten



Veckotabeller - Enskild väg 17060.1 nordöst Vaggeryd, Pkt 3, mellersta punkten (Totalt)

	2025-02-26 (ons)		2025-02-27 (tor)		2025-02-28 (fre)		2025-03-01 (lör)		2025-03-02 (sön)		2025-03-03 (mån)		2025-03-04 (tis)		Totalt			Vardag		
Timme	Antal	Hast.	Antal	Hast.	Antal	Hast.	Antal	Hast.	Antal	Hast.	Antal	Hast.	Antal	Hast.	Antal	Tung	Hast.	Antal	Tung	Hast.
00:00-01:00	0	-	0	-	0	-	2	52,7	0	-	0	-	0	-	2	0	52,7			
01:00-02:00	0	-	0	-	0	-	2	48,1	1	59,4	0	-	0	-	3	1	51,9			
02:00-03:00	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	0	-			
03:00-04:00	1	73,8	0	-	1	53,6	1	73,4	0	-	1	72,4	0	-	4	0	68,3	3	0	66,6
04:00-05:00	1	42,1	2	47,4	1	50,4	0	-	0	-	1	50,4	2	51,8	7	0	48,7	7	0	48,7
05:00-06:00	4	51,2	3	52,1	2	60,3	0	-	0	-	3	55,5	4	51,7	16	0	53,4	16	0	53,4
06:00-07:00	14	55,5	10	53,8	9	50,0	1	52,9	0	-	10	49,8	13	50,5	57	4	52,1	56	4	52,1
07:00-08:00	8	51,1	6	48,7	11	51,4	5	37,2	3	37,1	8	48,4	9	50,5	50	10	48,1	42	10	50,2
08:00-09:00	2	37,3	7	55,0	2	45,9	3	51,0	0	-	1	46,1	0	-	15	2	50,0	12	2	49,8
09:00-10:00	4	49,1	4	50,1	7	47,4	7	43,4	3	44,7	4	44,1	6	53,9	35	3	47,6	25	2	49,1
10:00-11:00	3	52,1	8	43,5	4	52,6	10	41,3	7	44,7	3	44,3	5	52,6	40	5	45,9	23	5	48,3
11:00-12:00	6	38,1	8	45,0	7	49,2	8	43,5	2	45,8	6	47,0	3	52,3	40	6	45,3	30	6	45,7
12:00-13:00	4	44,4	7	45,8	4	48,0	9	40,7	8	46,3	8	37,4	7	40,9	47	5	42,8	30	5	42,5
13:00-14:00	8	43,4	6	42,1	12	49,9	11	46,9	9	45,2	10	43,0	9	42,5	65	2	45,1	45	2	44,7
14:00-15:00	7	39,8	8	48,6	4	38,3	11	47,0	5	39,5	5	49,9	12	47,2	52	4	45,2	36	4	45,5
15:00-16:00	7	46,6	11	43,7	8	37,7	10	44,2	13	35,3	7	45,3	9	44,0	65	6	41,9	42	6	43,4
16:00-17:00	18	51,2	17	47,1	15	44,7	9	40,5	6	43,2	15	45,6	16	50,4	96	11	47,0	81	11	48,0
17:00-18:00	13	44,8	14	42,5	8	42,0	4	41,5	10	40,2	11	44,0	11	44,3	71	0	43,0	57	0	43,6
18:00-19:00	5	44,8	9	45,6	6	44,6	3	37,0	5	50,1	3	42,7	3	49,2	34	0	45,3	26	0	45,3
19:00-20:00	5	46,2	2	47,7	7	44,3	8	48,0	2	44,1	5	44,6	10	49,5	39	0	46,8	29	0	46,7
20:00-21:00	2	49,2	2	47,7	0	-	1	47,2	1	40,3	7	47,2	1	43,2	14	0	46,8	12	0	47,3
21:00-22:00	3	43,9	2	36,2	2	34,7	2	27,4	2	38,7	3	38,4	0	-	14	0	37,2	10	0	38,9
22:00-23:00	2	41,4	0	-	3	47,6	6	46,0	0	-	0	-	0	-	11	0	45,6	5	0	45,1
23:00-00:00	1	55,4	0	-	1	48,2	3	45,7	0	-	0	-	1	69,8	6	0	51,8	3	0	57,8
Totalt	118	47,6	126	46,7	114	46,6	116	44,1	77	42,3	111	45,7	121	48,3	783	59	46,1	590	57	47,0

Antal passager per färdriktning - Enskild väg 17060.1 nordöst Vaggeryd, Pkt 3, mellersta punkten

