

# PM TRAFIKUTREDNING – EXPLOATERING LÄNGS VÄG 17060, VAGGERYDS KOMMUN



Jönköping 2025-12-08

WSP Sverige AB

Sebastian Hasselblom, Jonas Mörhed

# INNEHÅLL

1. Inledning	4
2. Nulägesbeskrivning av väg 17060	10
2.1. Översikt	10
2.2. Trafikflöden	12
2.2.1. Slangmätningar	12
2.2.2. Svängfördelning i den norra korsningen med väg 815	14
2.3. Allmän beskrivning efter platsbesök	15
2.3.1. Kritiska platser	23
2.3.2. Vägbredd	37
2.3.3. Mötesplatser	40
2.4. Bärighet	42
2.5. Olycksdata	42
2.6. Restider och tänkbara ruttval	43
3. Nyttillkommen trafik av exploateringarna	45
3.1. Alstringsberäkning	45
3.2. Spridning av trafiken	46
3.3. Total framtida trafik	47
4. Känslighetsanalys	47
4.1. Alstringsberäkning	47
4.2. Spridning av trafiken	48
4.1. Total framtida trafik	49
5. Kapacitets- och trafiksäkerhetsanalys	50
5.1. Kapacitetsanalys	50
5.2. Trafiksäkerhetsanalys	51
6. Åtgärdsförslag	52
6.1. Större åtgärdsförslag	52
6.1. Generellt enklare åtgärdsförslag	52
6.1.1. Öka asfaltsbredden vid en del av de naturligt bredare platserna	52
6.2. Specifika enklare åtgärdsförslag	53
6.2.1. Vid Sandsjön 1 – 3 och Sandsjön Kullen 1	53
6.2.2. Vid Fängen 2 och 3	55
6.2.3. Vid Fängen 6, 7 och 9	56
6.2.4. Rastad Sjötorp 1	57
7. Slutsats	58





# 1. INLEDNING

WSP tog under våren 2025 fram en trafikutredning för väg 17060 kopplat till ny planerad exploatering vid Rastad fritidsby respektive vid Lerås (se kartan nedan) på uppdrag av Vaggeryds kommun.

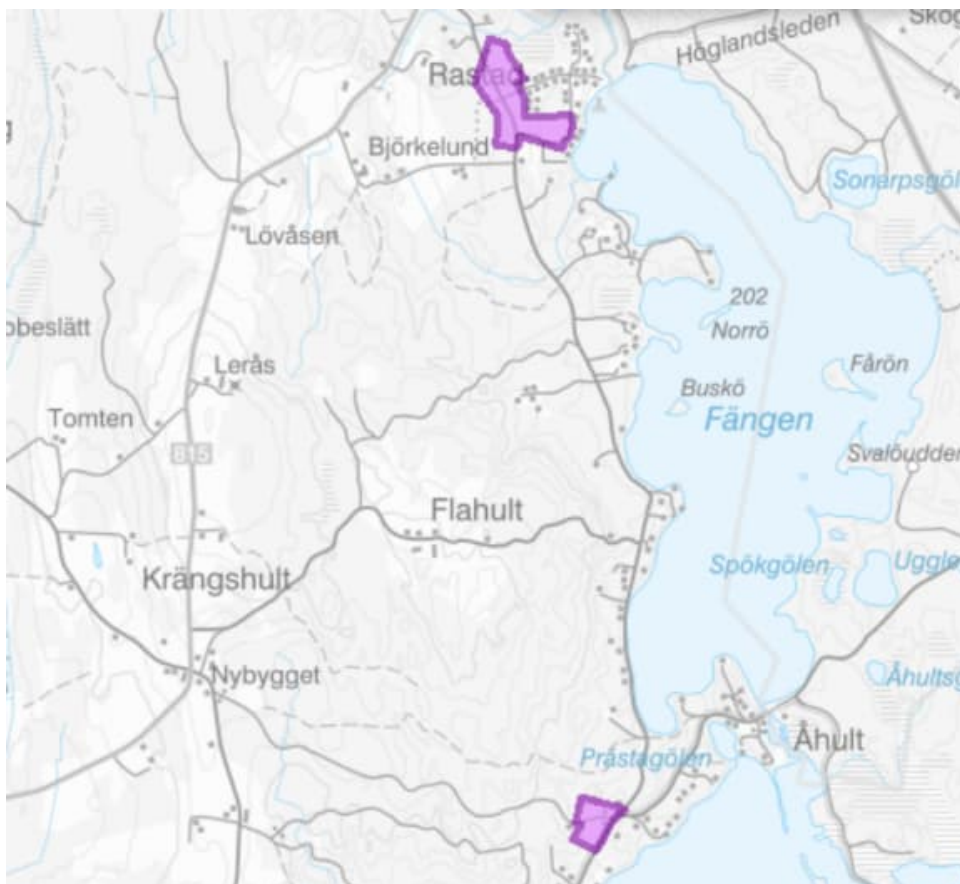
Under hösten 2025 har Vaggeryds kommun gett WSP i uppdrag att utöka trafikutredningen med anledning av att Åhults samfällighetsförening (vägföreningen) har yttrat sig och inkommit med synpunkter som behöver beaktas. Dessutom har det framkommit andra kompletterande förutsättningar i form av att även detaljplanen Grimsjö 1:14 vid Lerås behöver beaktas.

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.

Detaljplanerna 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 i Lerås, vilket totalt innebär en bebyggelse på 37 nya bostadsfastigheter. Utöver dessa även 10 fritidshus kopplade till detaljplanen Grimsjö 1:14 (se kartan längre ner).

Utredningen syftar till att analysera den totala mängden fordon som förväntas använda vägen samt att bedöma vilken påverkan den planerade exploateringen kan 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.

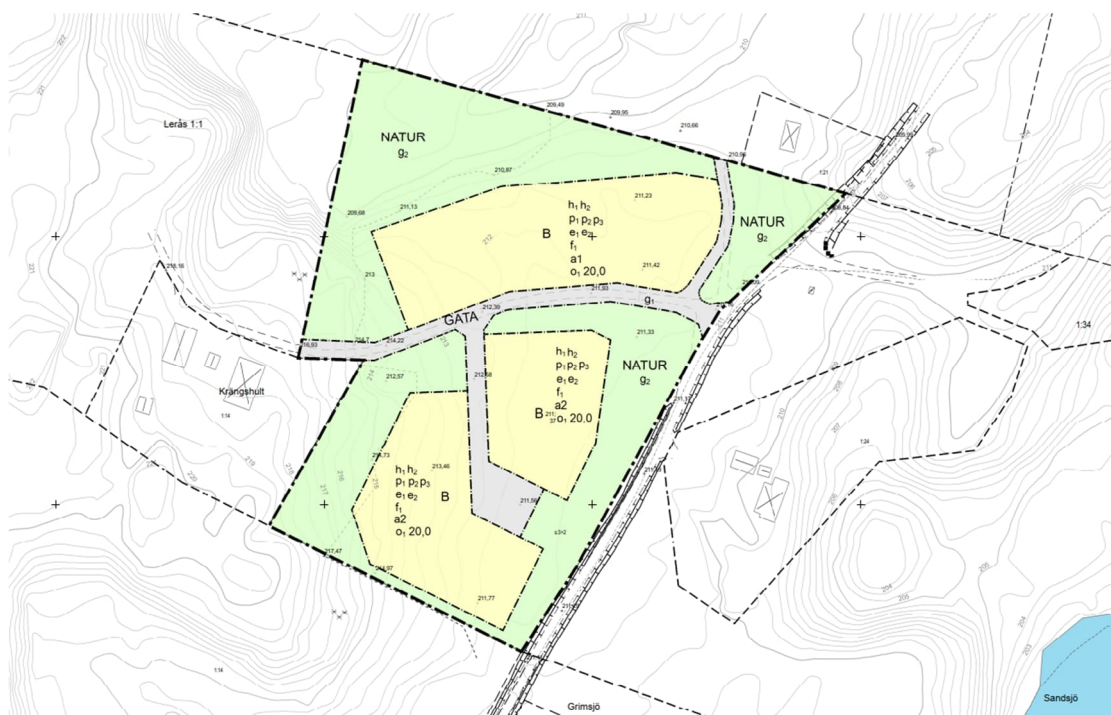


Figur 1. Lokalisering av detaljplanerna (lila markerade områden), Rastad 1:6 i norr och Lerås 1:1 i söder. Grimsjö 1:14 är belägen närmast söder om Lerås 1:1, dvs. längst ner på kartan (ej markerad på kartan).

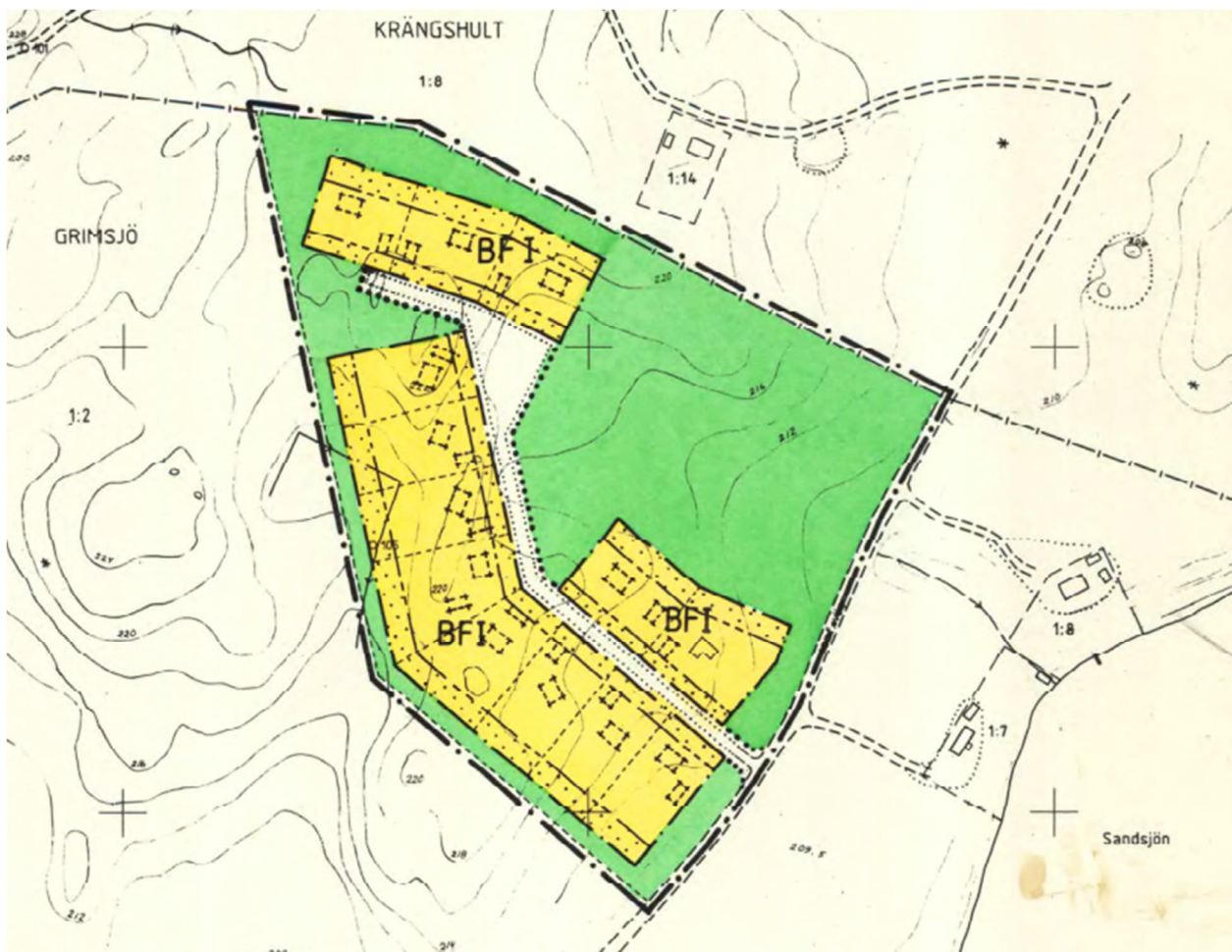




Figur 2. Karta över tänkbar utformning av Rastad 1:6 (detta är utkast för antagandehandling av plankarta).

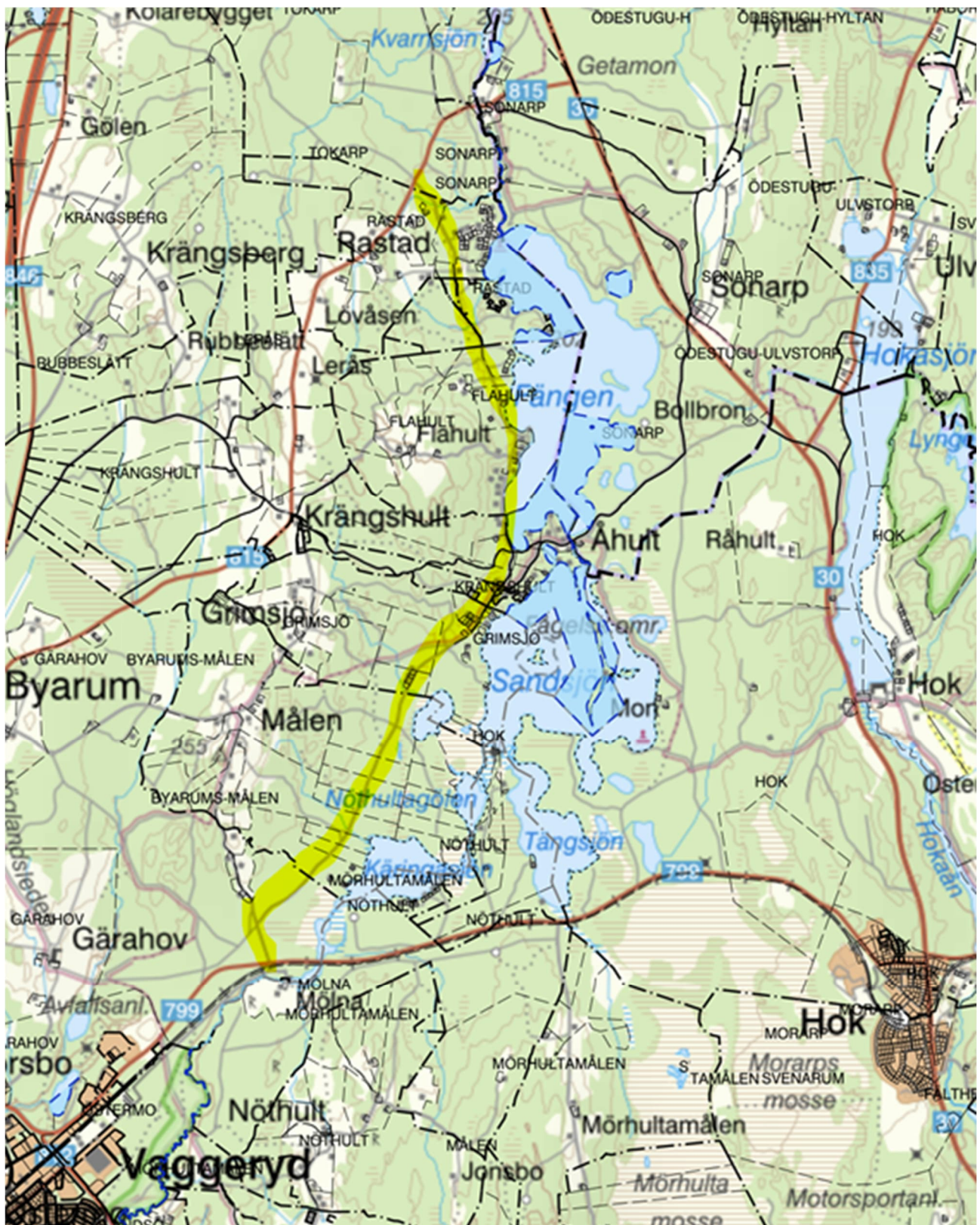


Figur 3. Karta över tänkbar utformning av Lerås 1:1 (detta är utkast för antagandehandling av plankarta).



Figur 4. Karta över Grimsjö 1:14 (detta är utkast för antagandehandling av plankarta).





Figur 5. 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 6. Vy över området som är planerat att exploateras vid Rastad. Väg 17060 i bild. Vy söderut.



Figur 7. Vy över området som är planerat att exploateras vid Rastad. Vy åt nordväst.





Figur 8. Vy över området som är planerat att exploateras vid Lerås (hitom den större vägen vid maskinerna i bild). Vy österut.



Figur 9. 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 10. 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.

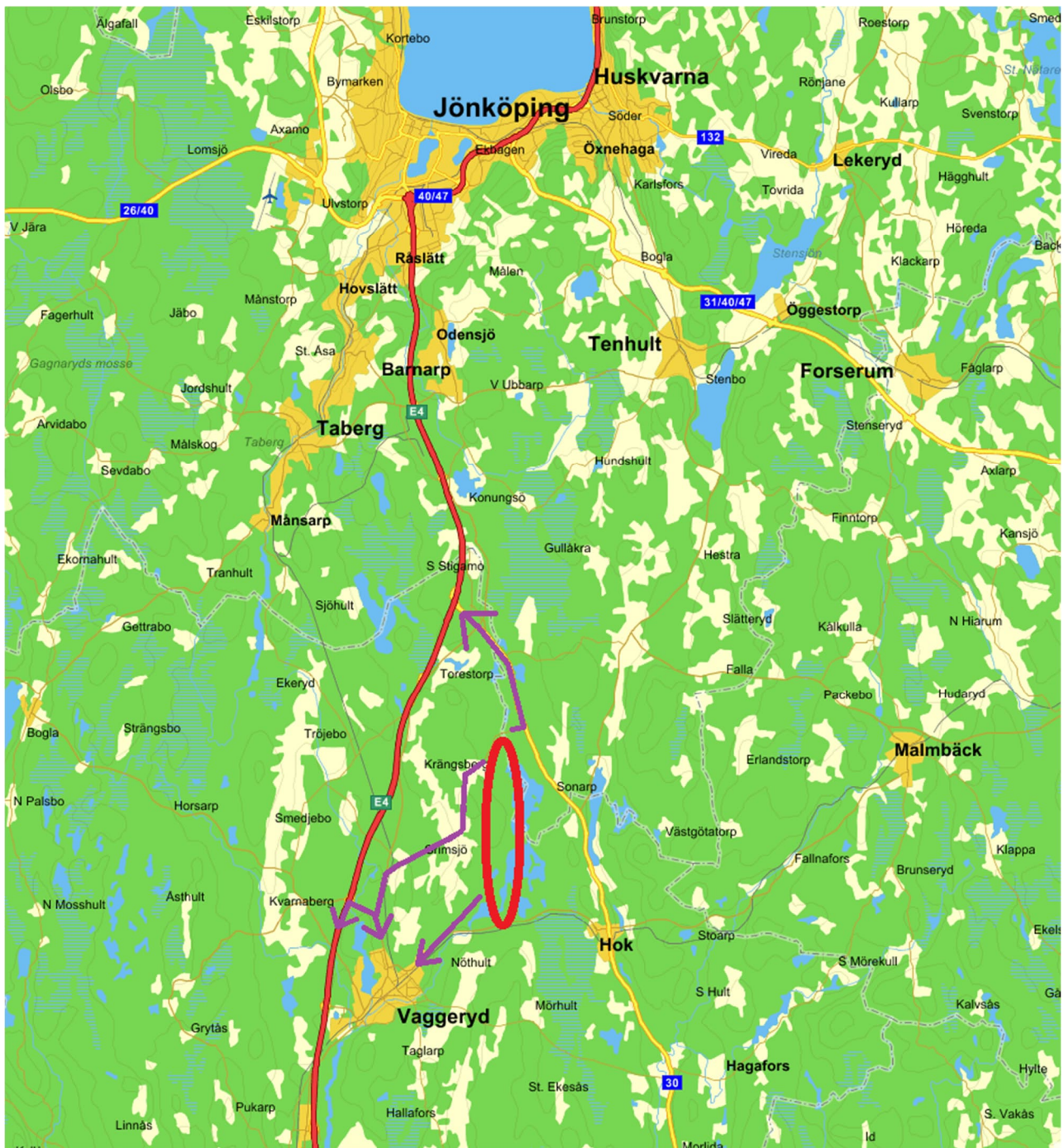
För resor mot E4N/Jönköping bedöms det givna vägvalet vara att färdas norrut längs väg 17060 till väg 815 och sedan vidare längs väg 30 för anslutning till E4 (se nordlig pil på kartan nedan).

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 (via Flahult) och haka på väg 815. 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).

Åhults samfällighetsförening (vägföreningen) har presenterat en delvis annan syn på de vägval som görs av de boende längs väg 17060. Dessa beskrivs och analyseras vidare i känslighetsanalysen i senare kapitel.





Figur 11. 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 finns andra mer givna vägval än 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 12. Karta med markeringar för de tre platserna där slangmätningar har utförts längs väg 17060.

Detaljerad mätdata återfinns i Bilaga 1. 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	
<b>Antal passager</b>	935	<b>Antal passager</b>	783
Färdriktning norr	472 (50%)	Färdriktning norr	399 (51%)
Färdriktning syd	463 (50%)	Färdriktning syd	384 (49%)
<b>Dygnstrafik</b>	133	<b>Dygnstrafik</b>	111
Vardag	140	Vardag	118
Helgdag	115	Helgdag	96
<b>Max timme</b>	27 (2025-02-26 16:00)	<b>Max timme</b>	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)
<b>Tung trafik</b>	7,4%	<b>Tung trafik</b>	7,5%
<b>Medelhastighet</b>	46 km/h	<b>Medelhastighet</b>	46 km/h
15-percentilen	37 km/h	15-percentilen	37 km/h
85-percentilen	53 km/h	85-percentilen	56 km/h
<b>Hastighetsöverträdelser</b>	(0%)	<b>Hastighetsöverträdelser</b>	3 (0%)
Medelöverträdelsehastighet	0 km/h	Medelöverträdelsehastighet	73 km/h

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

Figur 13. 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.

Åhults samfällighetsförening (vägföreningen) har presenterat en delvis annan syn på hur sommarflödena bör stå sig mot den period då mätningen genomfördes. Dessa beskrivs i känslighetsanalysen i senare kapitel.



### 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 14. 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 15. 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 16. 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 den skedde under februari månad.



## 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 17. 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 18. 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 19. 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 20. 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 21. I de flesta fall ligger bostadshus längre ifrån vägen utan markerad tomt direkt till vägen, såsom här. Vy från väg 17060 åt öster.





Figur 22. 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 23. Vägen går längs den västra kanten av sjön Fängen. Vy åt norr.





Figur 24. Vägen går längs den västra kanten av sjön Fängen. Bostadshus en bit upp i terrängen. Vy åt söder.



Figur 25. 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 26. Fin utsikt från vägen mot sjön Fängen, vy åt norr. Den grusade ytan till vänster om vägen hör till VA-arbetet.



Figur 27. Motsvarande vy från luften som fotot ovan. Vy åt norr.





Figur 28. Bostadshus med tillhörande markerad tomt helt intill väg 17060 (mer om denna plats i senare kapitel över kritiska platser). Vy åt söder.



Figur 29. Väg 17060 vid den planerade etableringen vid Rastad. Vy åt norr.





Figur 30. Väg 17060 strax söder om dess nordliga ände, norr om den planerade etableringen vid Rastad. Vy åt norr.



Figur 31. Väg 17060 närmast söder om dess nordliga ände vid väg 815, vy åt söder.





Figur 32. Den nordliga änden av väg 17060, korsningen med väg 815. Vy åt norr.



Figur 33. Väg 815 åt sydväst, väg 17060 viker av åt vänster i bild.

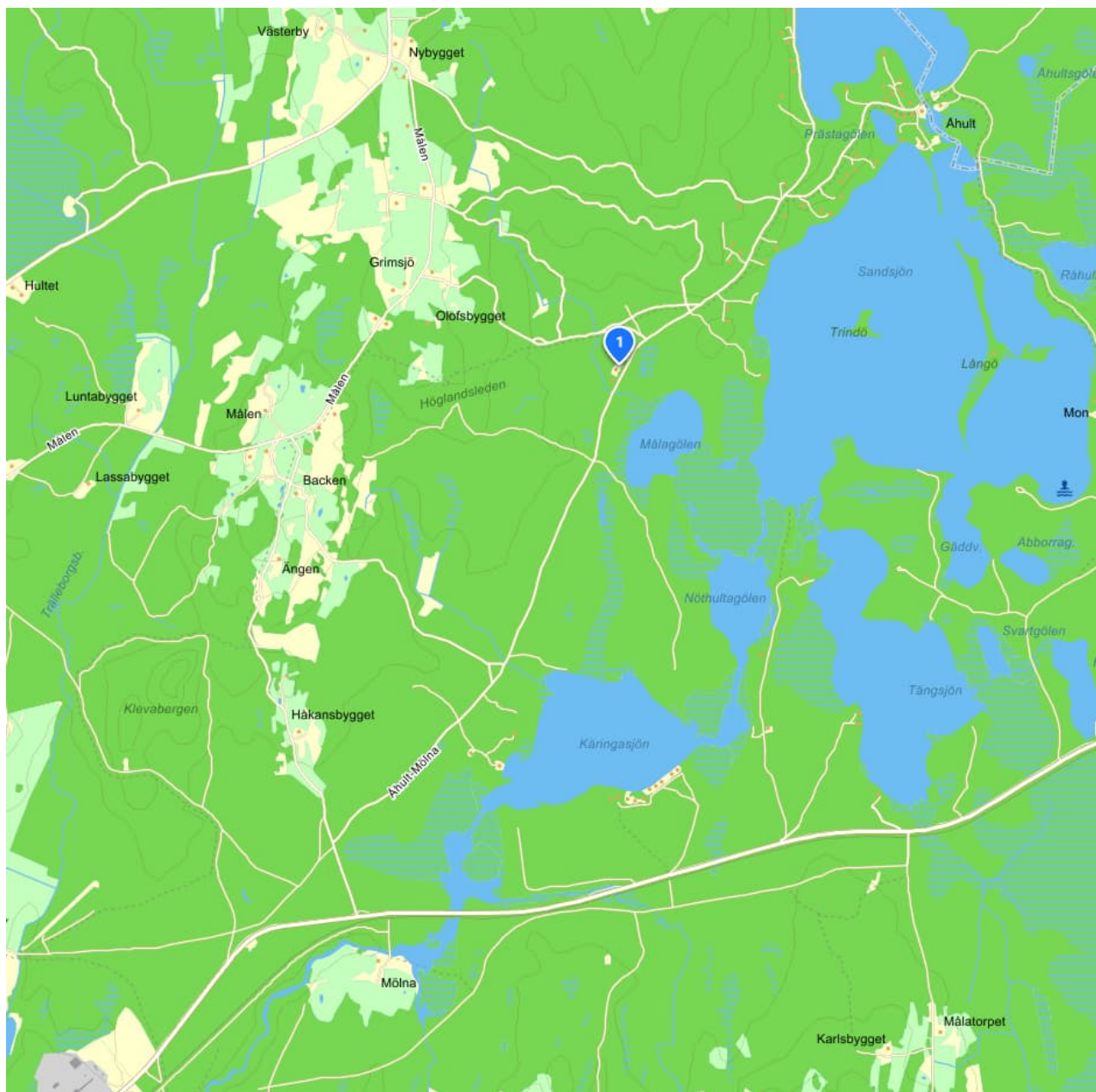


### 2.3.1. Kritiska platser

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 34. Översiktskarta, med markering för denna plats.





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 nordost.





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

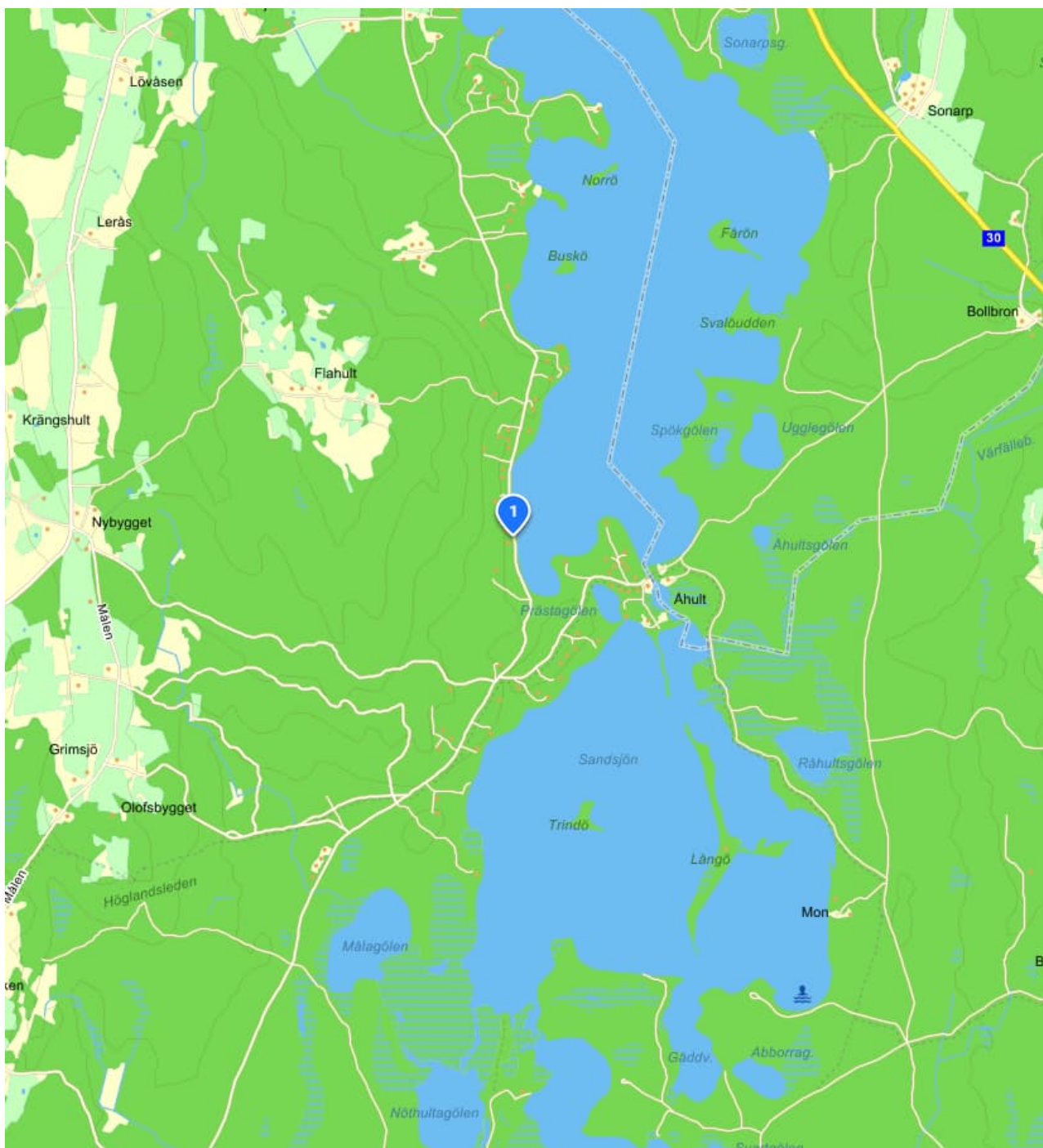


Figur 38. Markerade tomter hela vägen fram till väg 17060, samt utfarter direkt till vägen. Vy åt norr.



### 2.3.1.2. Vid Fängen 2 och 3

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



Figur 39. Översiktskarta, med markering för denna plats.





Figur 40. 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 41. 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 och 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 i låg fart.



Figur 42. Översiktskarta, med markering för denna plats.





Figur 43. Vy norrut längs väg 17060 fram mot denna kritiska plats.



Figur 44. Vy norrut längs väg 17060 vid denna kritiska plats.





Figur 45. Vy söderut längs väg 17060 vid denna kritiska plats. Bostadshuset är beläget mycket nära vägen.



Figur 46. Mitt emot det blåa bostadshuset (bilden ovan) finns en brygga.





Figur 47. Vy norrut längs väg 17060 vid denna kritiska plats.



Figur 48. Vy över denna kritiska plats.





Figur 49. Vy över denna kritiska plats.

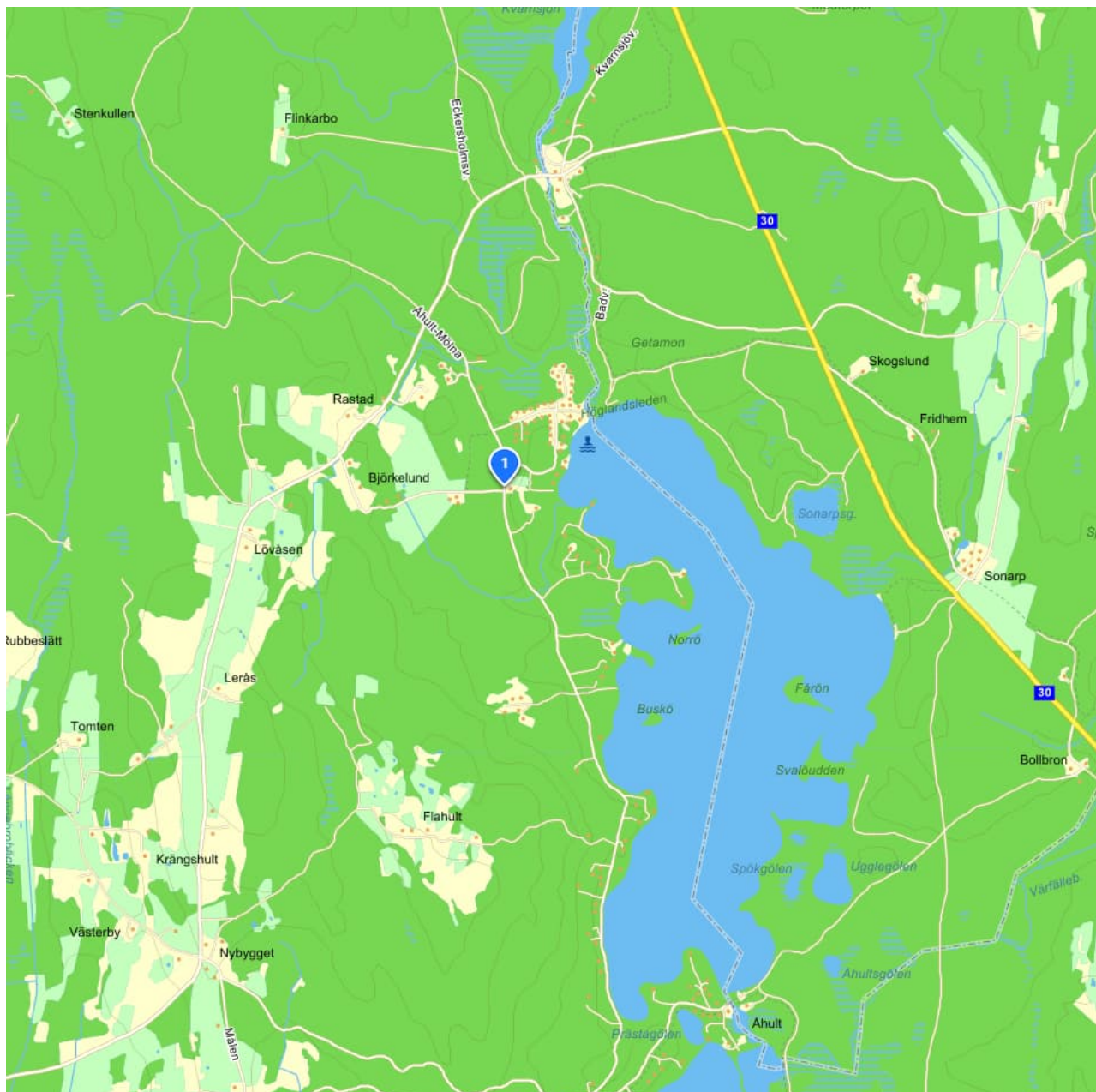


Figur 50. Vy över denna kritiska plats.



#### 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 51. Översiktskarta, med markering för denna plats.





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



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





Figur 54. Markerad tomt hela vägen fram till 17060, samt utfart direkt till vägen. Vy åt söder.



Figur 55. Vy in mot bostadshuset från väg 17060.





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



Figur 57. Markerad tomt hela vägen fram till väg 17060, samt utfart direkt till vägen.

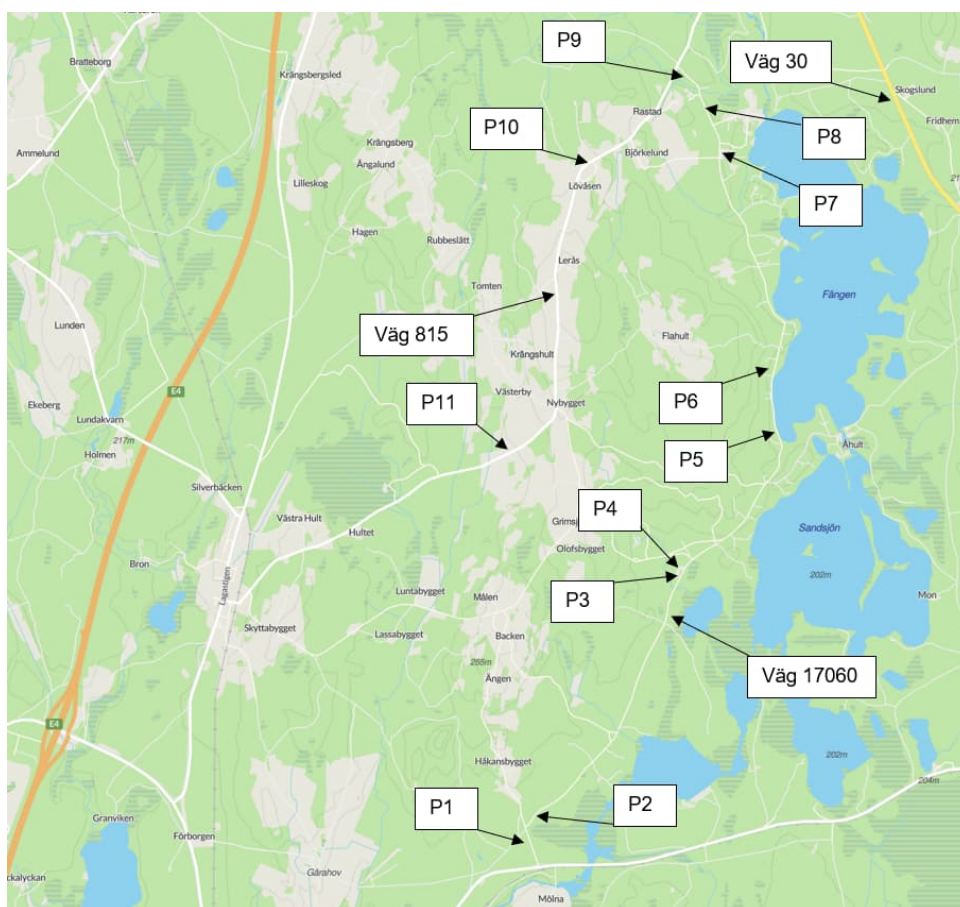


### 2.3.2. Vägbredd

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

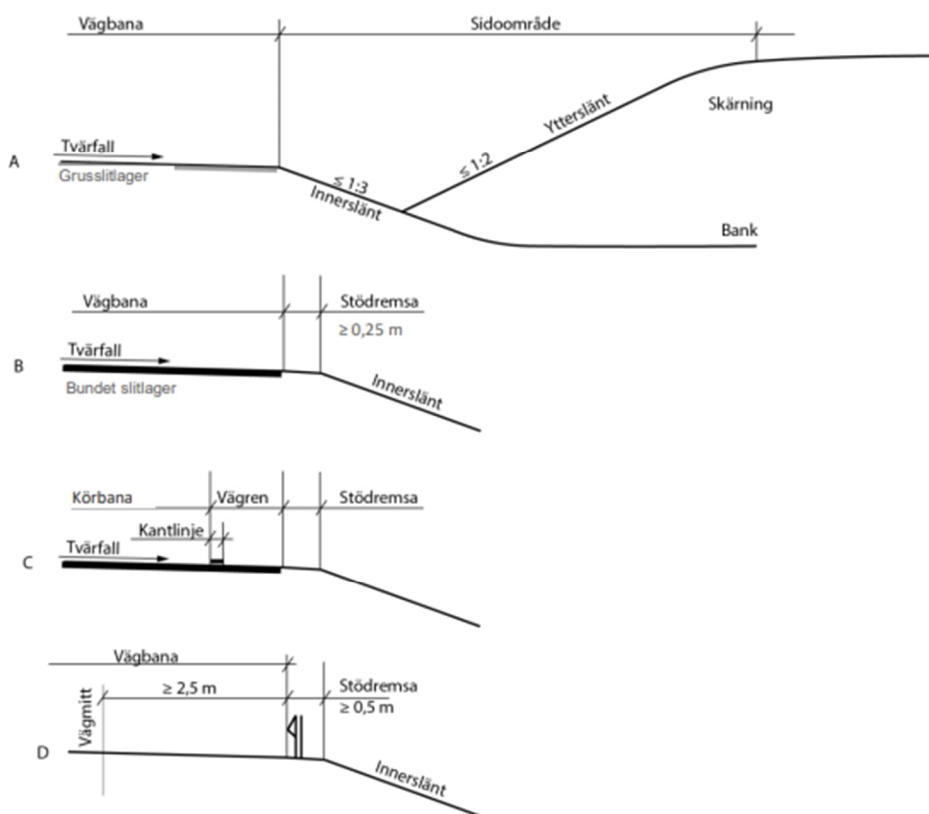


I Trafikverkets publikationer *Handboken enskilda vägar* respektive *VGU (Vägars och Gators utformning)* framgår vilka flödesnivåer som normalt utgör gränsen för när en enfältig körbana inte längre kan anses vara tillräcklig. Se gulmarkerad text i figuren nedan.

## 4.3 Typsektion

### 4.3.1 Allmänt

Typsektionen beskriver vägens indelning i vägbana (med ett eller flera körfält), eventuella vägrenar och stödremisor 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 59. Utdrag från *Handboken enskilda vägar*, som anger att tvåfältig körbana kan övervägas när flödet överskrider 200 f/dygn, alternativt att enfältig körbana kompletteras med mötesplatser.



### 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*

<b>Förväntad Hastighet</b>	<b>Trafikmängd Dh</b>		
	<b>100 f/h</b>	<b>200 f/h</b>	<b>300 f/h</b>
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 60. Utdrag från VGU, som anger att kritiska flödesgränser för när enkelfältig körbana med mötesplatser 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).

Specifikt för väg 17060 bör även nämnas att det längs de flesta sträckor utmed vägen bedöms vara möjligt för personbil mot personbil att mötas även mellan de platser som är extra breda, 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, totalt cirka 19 stycken, dvs. cirka 9 – 10 per riktning. Utöver dessa är vägen naturligt bredare i samband med att grusvägar/infarter till bostadshus, etc. ansluter, där det också är lättare att mötas. Denna typ av naturligt bredare platser vid anslutande grusvägar finns det cirka 60 stycken av utmed hela sträckan. 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 61. 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 62. Exempel på mötesplats längs väg 17060, som markeras med "M" på sidomarkeringsstolpen.



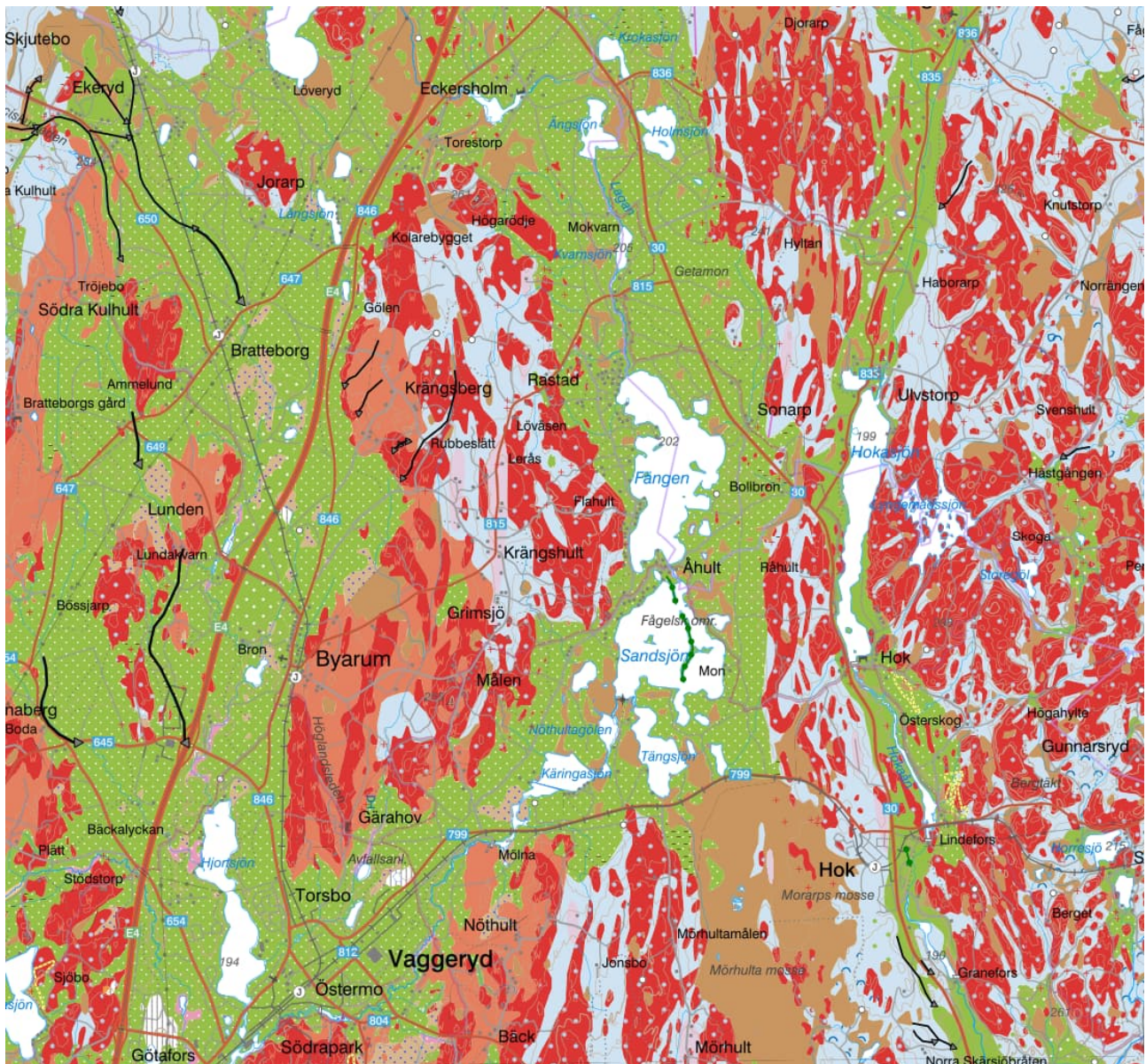
Figur 63. Exempel på plats där en grusväg ansluter till vägen. Även på dessa platser är vägen i praktiken ofta bredare, som underlättar möten. Exempelvis kan en personbil svänga in lite åt sidan för att släppa förbi ett mötande lätt eller tungt fordon.



## 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 64. 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 allvarigare olyckor som skett längs väg 17060. Detta enligt uppgift från närboende som har kunskap om området sedan flertal decennier tillbaka.



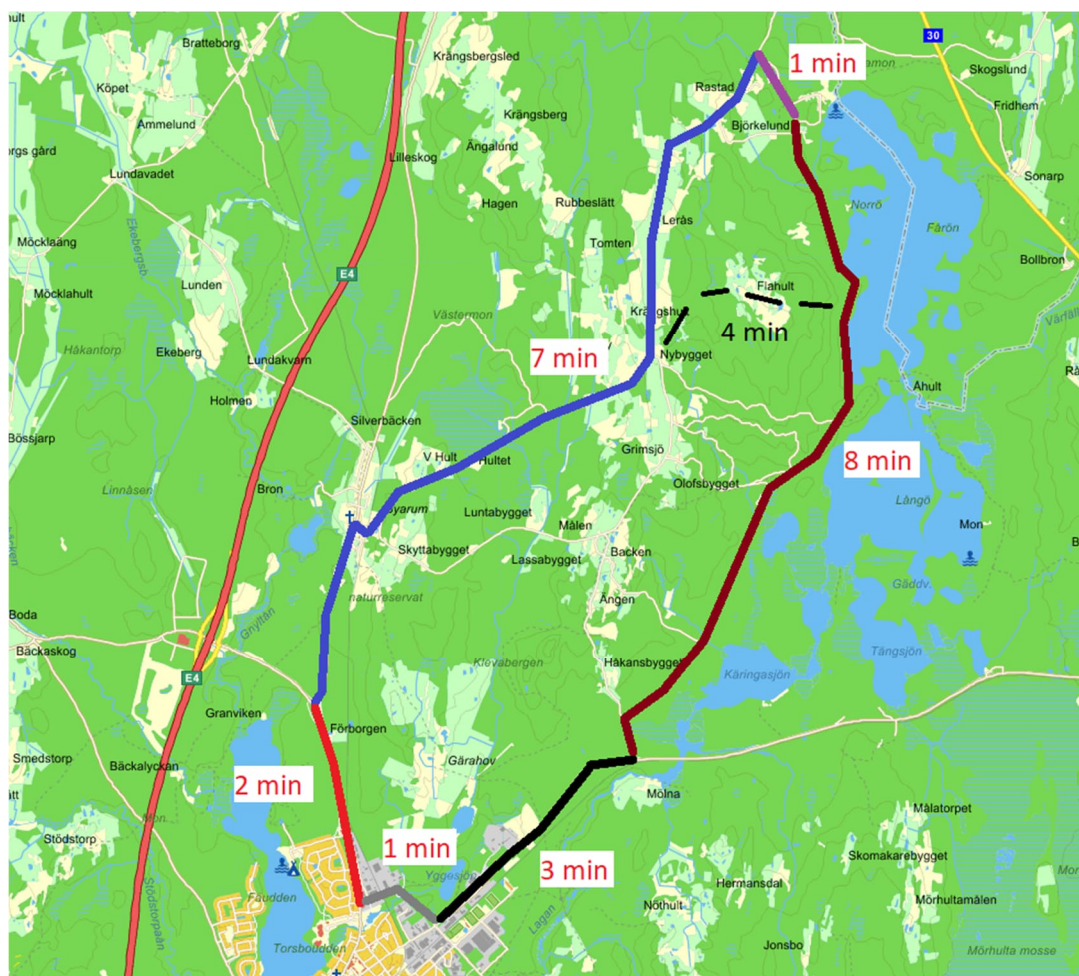
## 2.6. RESTIDER OCH TÄNKBARA RUTTVAL

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 65. 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 66. 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 67. 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 68. 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. Dessutom 10 fritidshus kopplade till detaljplanen Grimsjö 1:14. Fyra resor per dygn per bostad samt en maxtimmesandel på 13% anses rimlig.

För Rastad kan mer i detalj sägas att det ingick 30 bostäder i samrådsförslaget men att det efter planprocessen har justerats ner till 20 bostäder. I samråd med kommunen har 30 bostäder emellertid ändå valts för denna alstringsberäkning för att räkna på säkra sidan.

Åhults samfällighetsförening (vägföreningen) har presenterat en delvis annan syn på hur många resor per dygn per bostad som bör vara rimligt att räkna med. Dessa beskrivs och analyseras vidare i känslighetsanalysen i senare kapitel.

#### ***Beräkning för Rastad***

$$4 \text{ resor per dygn per bostad} * 30 \text{ bostäder} = 120 \text{ resor per dygn}$$

$$120 \text{ resor per dygn} = 60 \text{ fordon per riktning per dygn}$$

#### ***Beräkning för Lerås***

$$4 \text{ resor per dygn per bostad} * 7 \text{ bostäder} = 28 \text{ resor per dygn}$$

$$28 \text{ resor per dygn} = 14 \text{ fordon per riktning per dygn}$$



### Beräkning för Grimsjö 1:14

4 resor per dygn per fritidshus \* 10 bostäder = 40 resor per dygn

40 resor per dygn = 20 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 exploateringarna 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%	<b>Vägval 1:</b> Väg 17060 norrut, sedan väg 815 och 30 norrut (100%)	$120 * 35\% * 100\% = 42 \text{ f/dygn}$
Vaggeryd	35%	<b>Vägval 1:</b> Väg 17060 norrut, väg 815 åt sydväst via Byarum (75%) <b>Vägval 2:</b> 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%	<b>Vägval 1:</b> Väg 17060 norrut, väg 815 åt sydväst via Byarum (90%) <b>Vägval 2:</b> Väg 17060 söderut, väg 799 åt sydväst (10%)	$120 * 15\% * 90\% = 16 \text{ f/dygn}$ $120 * 15\% * 10\% = 2 \text{ f/dygn}$
Övrigt	15%	<b>Vägval 1:</b> Väg 17060 norrut (50%) <b>Vägval 2:</b> Väg 17060 söderut (50%)	$120 * 15\% * 50\% = 9 \text{ f/dygn}$ $120 * 15\% * 50\% = 9 \text{ f/dygn}$
<b>SUMMA</b>	100%	<b>Väg 17060 norr om exploateringen Rastad</b> <b>Väg 17060 mellan exploateringarna Rastad och Lerås</b> <b>Väg 17060 söder om exploateringarna Lerås</b>	$42 + 32 + 16 + 9 = 99 \text{ f/dygn}$ $11 + 2 + 9 = 22 \text{ f/dygn}$ $11 + 2 + 9 = 22 \text{ f/dygn}$

Tabell 4. Uppskattad spridning av trafiken för exploateringarna i Lerås (även inräknat fritidshuset Grimsjö 1:14).

Målpunkt	Andel	Körväg (med andelar per vägval)	Trafik per dygn
E4 N	35%	<b>Vägval 1:</b> Väg 17060 norrut, sedan väg 815 och 30 norrut (100%)	$68 * 35\% * 100\% = 24 \text{ f/dygn}$
Vaggeryd	35%	<b>Vägval 1:</b> Väg 17060 norrut, väg 815 åt sydväst via Byarum (5%) <b>Vägval 2:</b> Väg 17060 söderut, väg 799 åt sydväst (95%)	$68 * 35\% * 5\% = 1 \text{ f/dygn}$ $68 * 35\% * 95\% = 23 \text{ f/dygn}$
E4 S	15%	<b>Vägval 1:</b> Väg 17060 norrut, väg 815 åt sydväst via Byarum (25%) <b>Vägval 2:</b> Väg 17060 söderut, väg 799 åt sydväst (75%)	$68 * 15\% * 25\% = 3 \text{ f/dygn}$ $68 * 15\% * 75\% = 8 \text{ f/dygn}$
Övrigt	15%	<b>Vägval 1:</b> Väg 17060 norrut (50%) <b>Vägval 2:</b> Väg 17060 söderut (50%)	$68 * 15\% * 50\% = 5 \text{ f/dygn}$ $68 * 15\% * 50\% = 5 \text{ f/dygn}$
<b>SUMMA</b>	100%	<b>Väg 17060 norr om exploateringen Rastad</b> <b>Väg 17060 mellan exploateringarna Rastad och Lerås</b> <b>Väg 17060 söder om exploateringarna Lerås</b>	$24 + 1 + 3 + 5 = 33 \text{ f/dygn}$ $24 + 1 + 3 + 5 = 33 \text{ f/dygn}$ $23 + 8 + 5 = 36 \text{ f/dygn}$



### 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).

Åhults samfällighetsförening (vägföreningen) har presenterat en delvis annan syn på hur många resor per dygn per bostad som bör vara rimligt att räkna med, vilket följaktligen även ger andra flöden på olika sträckor längs väg 17060. Dessa presenteras i känslighetsanalysen i senare kapitel.

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 + 33 = 132	133 + 132 = 265
Väg 17060 mellan exploateringarna Rastad och Lerås	111	22 + 33 = 55	111 + 55 = 166
Väg 17060 söder om exploateringarna Lerås	145	22 + 36 = 58	145 + 58 = 203

## 4. KÄNSLIGHETSANALYS

I detta kapitel beräknas alstrad trafik och spridning av denna utifrån Åhults samfällighetsförenings (vägföreningens) uppgifter i det yttrande de har lämnat till kommunen, daterat 251006.

### 4.1. ALSTRINGSBERÄKNING

I det norra området vid Rastad planeras det för 30 åretruntbostäder, medan det planeras för 7 åretruntbostäder vid Lerås. Dessutom 10 fritidshus kopplade till detaljplanen Grimsjö 1:14. Vägföreningen uppgav i sitt yttrande 13 fritidshus vid Grimsjö 1:14, men i detta fall används en annan siffra, då kommunen har meddelat att det rör sig om 10, då 4 av de 14 fritidshus som detaljplanen tillåter redan är byggda.

För Rastad kan mer i detalj sägas att det ingick 30 bostäder i samrådsförslaget men att det efter planprocessen har justerats ner till 20 bostäder. I samråd med kommunen har 30 bostäder emellertid ändå valts för denna alstringsberäkning för att räkna på säkra sidan.

Vägföreningen menar att trafikflödesmätning på plats omräknat efter hur många boenden som finns innebär 5,3 resor/bostad/dygn, istället för 4 resor/bostad/dygn som WSP har utgått ifrån för huvudanalysen.

Vägföreningen har inte haft någon avvikande åsikt gällande den maxtimmesandel på 13% som WSP anser är rimlig, varför denna används. Inte heller har vägföreningen haft någon åsikt gällande antagandet om hur stor del av trafiken som har olika målpunkter, dvs. hur stor del av trafiken som antas färdas mot E4N, E4S, Vaggeryd, etc., varför samma fördelning används.

#### **Beräkning för Rastad**

$$5,3 \text{ resor per dygn per bostad} * 30 \text{ bostäder} = 159 \text{ resor per dygn}$$

$$159 \text{ resor per dygn} = 80 \text{ fordon per riktning per dygn}$$

#### **Beräkning för Lerås**

$$5,3 \text{ resor per dygn per bostad} * 7 \text{ bostäder} = 37 \text{ resor per dygn}$$

$$37 \text{ resor per dygn} = 19 \text{ fordon per riktning per dygn}$$



### Beräkning för Grimsjö 1:14

5,3 resor per dygn per fritidshus \* 10 bostäder = 53 resor per dygn

53 resor per dygn = 27 fordon per riktning per dygn

## 4.2. 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 exploateringarna i Lerås). Vägvalen alltså utifrån vägföreningens uppgifter.

Tabell 6. Uppskattad spridning av trafiken för exploateringen i Rastad.

Målpunkt	Andel	Körväg (med andelar per vägval)	Trafik per dygn
E4 N	35%	<b>Vägval 1:</b> Väg 17060 norrut, sedan väg 815 och 30 norrut (100%)	$159 * 35\% * 100\% = 57 \text{ f/dygn}$
Vaggeryd	35%	<b>Vägval 1:</b> Väg 17060 norrut, väg 815 åt sydväst via Byarum (6%) <b>Vägval 2:</b> Väg 17060 söderut, väg 799 åt sydväst (94%)	$159 * 35\% * 6\% = 3 \text{ f/dygn}$ $159 * 35\% * 94\% = 52 \text{ f/dygn}$
E4 S	15%	<b>Vägval 1:</b> Väg 17060 norrut, väg 815 åt sydväst via Byarum (44%) <b>Vägval 2:</b> Väg 17060 söderut, väg 799 åt sydväst (56%)	$159 * 15\% * 44\% = 10 \text{ f/dygn}$ $159 * 15\% * 56\% = 13 \text{ f/dygn}$
Övrigt	15%	<b>Vägval 1:</b> Väg 17060 norrut (50%) <b>Vägval 2:</b> Väg 17060 söderut (50%)	$159 * 15\% * 50\% = 12 \text{ f/dygn}$ $159 * 15\% * 50\% = 12 \text{ f/dygn}$
<b>SUMMA</b>	100%	<b>Väg 17060 norr om exploateringen Rastad</b> <b>Väg 17060 mellan exploateringarna Rastad och Lerås</b> <b>Väg 17060 söder om exploateringarna Lerås</b>	$57 + 3 + 10 + 12 = 82 \text{ f/dygn}$ $52 + 13 + 12 = 77 \text{ f/dygn}$ $52 + 13 + 12 = 77 \text{ f/dygn}$

Tabell 7. Uppskattad spridning av trafiken för exploateringarna i Lerås (även inräknat fritidshusen Grimsjö 1:14).

Målpunkt	Andel	Körväg (med andelar per vägval)	Trafik per dygn
E4 N	35%	<b>Vägval 1:</b> Väg 17060 norrut, sedan väg 815 och 30 norrut (100%)	$90 * 35\% * 100\% = 32 \text{ f/dygn}$
Vaggeryd	35%	<b>Vägval 1:</b> Väg 17060 norrut, väg 815 åt sydväst via Byarum (0%) <b>Vägval 2:</b> Väg 17060 söderut, väg 799 åt sydväst (100%)	$90 * 35\% * 0\% = 0 \text{ f/dygn}$ $90 * 35\% * 100\% = 32 \text{ f/dygn}$
E4 S	15%	<b>Vägval 1:</b> Väg 17060 norrut, väg 815 åt sydväst via Byarum (0%) <b>Vägval 2:</b> Väg 17060 söderut, väg 799 åt sydväst (100%)	$90 * 15\% * 0\% = 0 \text{ f/dygn}$ $90 * 15\% * 100\% = 14 \text{ f/dygn}$
Övrigt	15%	<b>Vägval 1:</b> Väg 17060 norrut (50%) <b>Vägval 2:</b> Väg 17060 söderut (50%)	$90 * 15\% * 50\% = 7 \text{ f/dygn}$ $90 * 15\% * 50\% = 7 \text{ f/dygn}$
<b>SUMMA</b>	100%	<b>Väg 17060 norr om exploateringen Rastad</b> <b>Väg 17060 mellan exploateringarna Rastad och Lerås</b> <b>Väg 17060 söder om exploateringarna Lerås</b>	$32 + 7 = 39 \text{ f/dygn}$ $32 + 7 = 39 \text{ f/dygn}$ $32 + 14 + 7 = 53 \text{ f/dygn}$



## 4.1. 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). Detta utifrån vägföreningens uppgifter.

Tabell 8. Trafik per sträcka av väg 17060.

Sträcka längs väg 17060	Dagens dygnstrafik	Alstrad dygnstrafik	Total framtida dygnstrafik
Väg 17060 norr om exploateringen Rastad	133	$82 + 39 = 121$	$133 + 121 = 254$
Väg 17060 mellan exploateringarna Rastad och Lerås	111	$77 + 39 = 116$	$111 + 116 = 227$
Väg 17060 söder om exploateringarna Lerås	145	$77 + 53 = 130$	$145 + 130 = 275$

Vägföreningen menar att sommartrafiken innebär en fördubbling av trafiken utifrån en schablon (någon trafikmätning har inte utförts). Nedan tabell utgår från denna schablon, dock enbart där dagens dygnstrafik dubblas, inte att den alstrade trafiken dubblas. Om även den alstrade trafiken hade dubblats hade det inneburit mer än 10 resor/dygn/bostad för dessa tillkommande bostäder, vilket inte bedöms rimligt ens för denna känslighetsanalys.

Tabell 9. Trafik per sträcka av väg 17060, uppskattat sommarflöde.

Sträcka längs väg 17060	Dagens sommarygnstrafik	Alstrad dygnstrafik	Total framtida sommarygnstrafik
Väg 17060 norr om exploateringen Rastad	$133 * 2 = 266$	$82 + 39 = 121$	$266 + 121 = 387$
Väg 17060 mellan exploateringarna Rastad och Lerås	$111 * 2 = 222$	$77 + 39 = 116$	$222 + 116 = 338$
Väg 17060 söder om exploateringarna Lerås	$145 * 2 = 290$	$77 + 53 = 130$	$290 + 130 = 420$



## 5. KAPACITETS- OCH TRAFIKSÄKERHETSANALYS

Utifrån de beräknade flödena i både huvud- och känslighetsanalysen kan konstateras att flödena längs de olika sträckorna längs väg 17060 fortsatt förväntas vara relativt låga i absoluta tal. Detta även utifrån det scenario som ger högst tillkommande flöde, vilket är sommarperioden enligt känslighetsanalysen som bygger på vägföreningens antaganden. Av detta skäl ses ingen anledning till generell större ombyggnad av väg 17060, varken av framkomlighets- eller trafiksäkerhetsskäl. Däremot föreslås både generella och specifika enklare kapacitets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder vid bland annat de platser som i tidigare kapitel beskrivits som kritiska (se vidare i kapitlet nedan för beskrivning av åtgärdsförslagen).

Jämförelse kan även göras med Trafikverkets publikationer *Handboken enskilda vägar* respektive *VGU (Vägars och Gatans utformning)* som har redovisats i tidigare kapitel. I den förstnämnda nämns att tvåfältig körbana kan övervägas om dygnsflödet överskrider 200 fordon/dygn, alternativt att en enkelfältig körbana förses med mötesplatser, vilket väg 17060 redan har. I den sistnämnda nämns att kritiska flödesnivåer för när enkelfältig körbana med mötesplatser inte längre kapacitetsmässigt bedöms fungera ligger i häraden cirka 100 – 300 f/h, vilket med 13% omräkning mellan maxtimme och dygn innebär cirka 770 – 2300 fordon per dygn, dvs. nivåer som är avsevärt högre än de 420 fordon per dygn som under sommarperioden bedöms vara det högsta flödet utifrån vägföreningens antaganden.

Att personbil mot personbil dessutom på de allra flesta sträckor längs väg 17060 i praktiken kan mötas även utanför de markerade mötesplatser är ytterligare förmildrande, då detta kraftigt ökar den faktiska kapaciteten utmed vägen. När trafiken bedöms vara som högst, under sommarmånaderna, finns heller ingen risk för snövallar eller liknande i vägkanterna.

### 5.1. KAPACITETSANALYS

Längs väg 17060 finns cirka 19 mötesplatser, dvs. cirka 9 – 10 per riktning. För att kunna mötas spelar det ingen roll på vilken sida om vägen som mötesplatsen är belägen, dvs. man kan inräkna alla mötesplatser när man ska bedöma hur ofta de är belägna. Detta innebär i snitt att det finns en mötesplats cirka var 410:e meter (7,7 km väg dividerat med 19 mötesplatser).

Utöver dessa är vägen även i praktiken bredare i samband med att grusvägar/infartsvägar till bostäder, etc. ansluter, där det utefter platsbesök har bedömts finnas cirka 60 sådana platser utmed vägen. Totalt innebär detta att det finns cirka 79 platser där vägen är bredare (19 mötesplatser + 60 naturligt bredare platser). Detta innebär således i snitt en bredare plats cirka var 100:e meter (7,7 km / 79).

Med utgångspunkt i det scenario som innebär högst flöde (sommartrafiken med vägföreningens antaganden, 420 fordon per dygn), med antagandet om 13% av dygnsflödet under maxtimmen, blir det 27 fordon/timme/ riktning ( $420 * 0,13 / 2$ ). Detta innebär ungefär ett fordon varannan minut per riktning. Om du kör åt ena hållet innebär det således att du möter ett fordon ungefär en gång i minuten. Under denna minut hinner du färdas cirka 670 meter om du färdas i cirka 40 km/h ( $40 / 3,6 * 60$ ). Det innebär att du i snitt behöver nyttja var sjätte bredare plats som du passerar för möte (behov av plats för att mötas var 670:e meter, medan du passerar en bredare plats cirka var 100:e meter). Således finns det med god marginal tillräckligt många bredare platser. Att personbil mot personbil dessutom i praktiken kan mötas på de flesta avsnitt längs väg 17060 även mellan dessa bredare platser gör att marginalerna blir ännu större rent kapacitetsmässigt.



## 5.2. TRAFIKSÄKERHETSANALYS

Längs väg 17060 får alla trafikslag samsas på samma yta, dvs. det finns ingen separat gång- och cykelväg eller liknande. På landsbygd, både på större landsvägar och som här längs väg 17060 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 två tätorter som ligger nära varandra, mellan tätort och skola eller liknande. Ofta handlar det om större vägar än väg 17060, där medelhastigheten är högre.

På mindre vägar där hastigheten är lägre, är det i större grad allmänt accepterat att man får samsas mellan trafikslagen, dvs. exempelvis att en bilförare 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 där allmän praxis snarare är att biltrafiken har "företräde" och att oskyddade trafikanter får hålla sig så långt ut i kanten som möjligt.

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.

Däremot kan man överväga farthinder, speglar eller liknande åtgärder på platser där sikten är skyddad, för att undvika överraskningsmomentet för en bilförare, där en oskyddad trafikant dyker upp bakom ett backkrön eller liknande. Dessutom kan man överväga att öka asfaltsbredden på några platser, för att underlätta möjligheten för biltrafik att passera oskyddade trafikanter på ett säkert sätt.

Således förväntas trafiksäkerheten öka även för oskyddade trafikanter som befinner sig på vägen av de åtgärder som föreslås och som nämns i kapitlet nedan.



## 6. ÅTGÄRDSFÖRSLAG

### 6.1. STÖRRE ÅTGÄRDSFÖRSLAG

Såsom nämns i kapitlet ovan ses inga behov av större generella ombyggnader av väg 17060, såsom breddning till tvåfältig väg, anläggande av separat gång- och cykelväg eller liknande.

### 6.1. GENERELLT ENKLARE ÅTGÄRDSFÖRSLAG

Ett generellt enklare åtgärdsförslag föreslås, i form av att öka asfaltsbredden vid en del av de naturligt bredare platserna vid anslutande grusvägar/infarter till bostadshus, etc. Se vidare nedan.

#### 6.1.1. Öka asfaltsbredden vid en del av de naturligt bredare platserna

Som en följd av ökad trafik längs väg 17060, bedöms en lämplig åtgärd vara att öka asfaltsbredden vid en del av de naturligt bredare platserna som idag finns där grusvägar ansluter och liknande. Som har konstaterats i tidigare kapitel bedöms det totala antalet bredare platser vara fullt tillräckliga i antal utifrån hur ofta man som bilförare i snitt förväntas få ett möte (en bredare plats cirka var 100:e meter inräknat både markerade mötesplatser och naturligt bredare platser). Detta utifrån det scenario med högst flöde (sommarperioden utifrån vägföreningens antaganden), där möten i snitt förväntas ske cirka var 670:e meter.

Men för att öka standarden på en del av dessa naturligt bredare platser så föreslås alltså att en breddad asfaltsyta anläggas på en del av dessa. Exakt på vilka platser som detta bör utföras på, samt exakt med hur många kvadratmeter per plats, etc. bedöms som alltför detaljerat att beskriva i denna trafikutredning. Istället anges här ett riktmärke om att denna typ av breddad asfaltsyta bör utföras på cirka 10 platser utmed vägen, båda riktningarna inräknade. Därmed skulle antalet breddade platser motsvara cirka 50% av dagens markerade mötesplatser och tillsammans med dessa innebära att det finns cirka 29 platser med bredare asfalt (19 markerade mötesplatser + dessa 10). Således i snitt en sådan plats var 270:e meter längs väg 17060 (7,7 km / 29), vilket med god marginal bör anses vara tillräckligt även utifrån den bedömda sommartrafiken utifrån vägföreningens antaganden (som alltså innebär ett möte cirka var 670:e meter).



## 6.2. SPECIFIKA ENKLARE ÅTGÄRDSFÖRSLAG

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

### 6.2.1. 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 tiotals 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 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 69. 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 70. Exempel farthinder i gummi, med tillhörande sidomarkeringsstolpar.



Figur 71. Exempel farthinder i asfalt, med tillhörande sidomarkeringsstolpar.



### 6.2.2. 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 72. 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 73. Exempel trafikspegel, vinklad såsom den skulle ses om man kommer norrifrån på väg 17060.



### 6.2.3. 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 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 74. Grov skiss ungefärliga tänkbara lägen farthinder i var ände av bebyggelsen.



#### 6.2.4. 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 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 75. Grov skiss ungefärligt tänkbart läge farthinder mittför bostaden.



## 7. SLUTSATS

Scenariot med högst trafikflöde, känslighetsanalysen för sommartrafiken utifrån vägföreningens antaganden, uppgår till cirka 420 fordon per dygn, vilket motsvarar cirka 27 fordon/timme/riktning under maxtimmen. Vägens befintliga utformning med cirka 19 markerade mötesplatser och cirka 60 naturligt bredare platser vid grusvägars/infartsvägars anslutningar, ger goda förutsättningar för att kunna mötas.

Vid detta flöde skulle du som förare längs väg 17060 i genomsnitt få möte cirka en gång per minut, vilket vid 40 km/h motsvarar ett möte cirka var 670:e meter. Detta ska då jämföras med att vägen i snitt är bredare (markerade mötesplatser samt vid grusvägars anslutningar) cirka var 100:e meter (7,7 km / 79 bredare platser). Man får också ha i åtanke att det även mellan dessa bredare platser längs de flesta avsnitt av väg 17060 är möjligt för personbil mot personbil att mötas, vilket ytterligare ökar kapaciteten. Under den period på året (sommartid) när trafikflödet bedöms vara som högst finns heller ingen risk för snövallar eller liknande.

För att kompensera för det ökade flödet föreslås emellertid ändå generella och specifika enklare åtgärder, som både förväntas öka vägens kapacitet och trafiksäkerhet. Se kapitlet ovan för beskrivning av dessa.

Sammanfattningsvis bedöms väg 17060 med dessa enklare åtgärder på ett bra sätt kunna hantera den förväntade ökade trafiken som förväntas uppstå som en följd av den planerade utbyggnaden med fler bostäder. Detta både utifrån kapacitet och trafiksäkerhet, där även oskyddade trafikanter förutsättningar har vägts in. Noterbart är också att det finns en extra marginal, då alstringsberäkningen utgår från 30 bostäder för Rastad (som var det antal gällde i samrådsförslaget), men att det efter planprocessen har justerats ner till 20 bostäder.

## 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

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



# Om trafiken

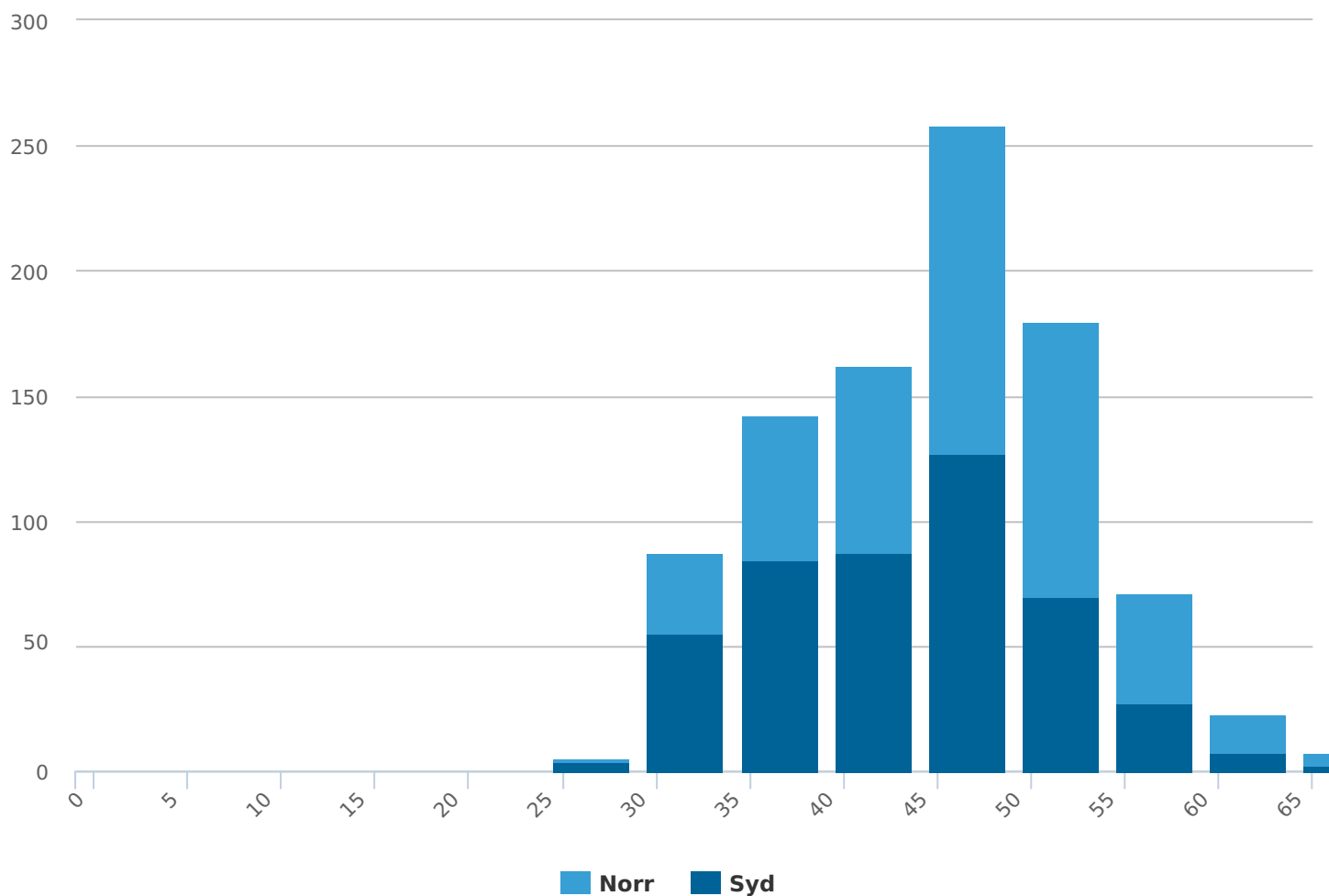
Enskild väg 17060.1 nordöst Vaggeryd, Pkt 1, norra punkten

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



# Hastighetsfördelning per färdriktning

Enskild väg 17060.1 nordöst Vaggeryd, Pkt 1, norra punkten

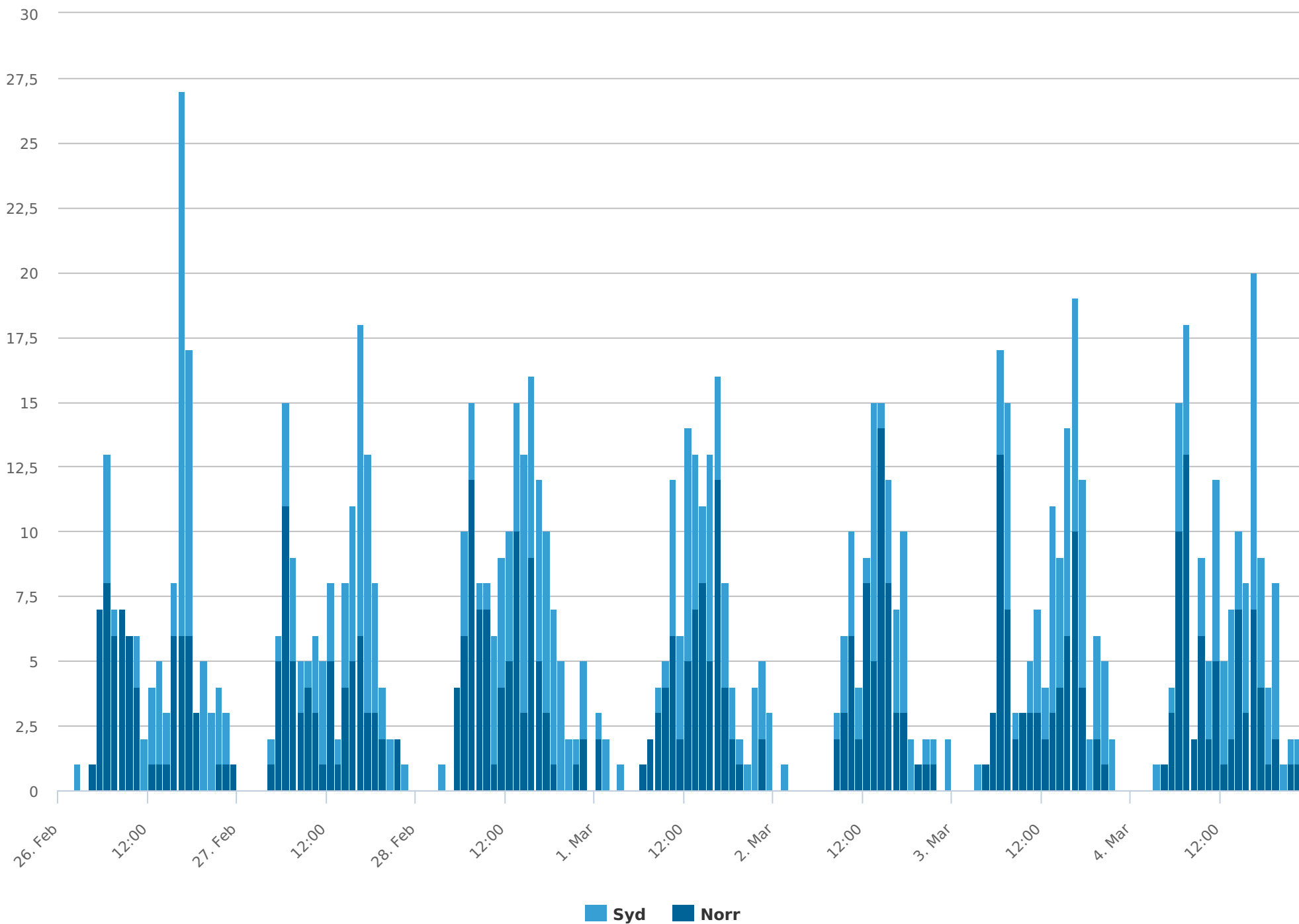




Veckotabeller - Enskild väg 17060.1 nordöst Vaggeryd, Pkt 1, norra punkten (Totalt)

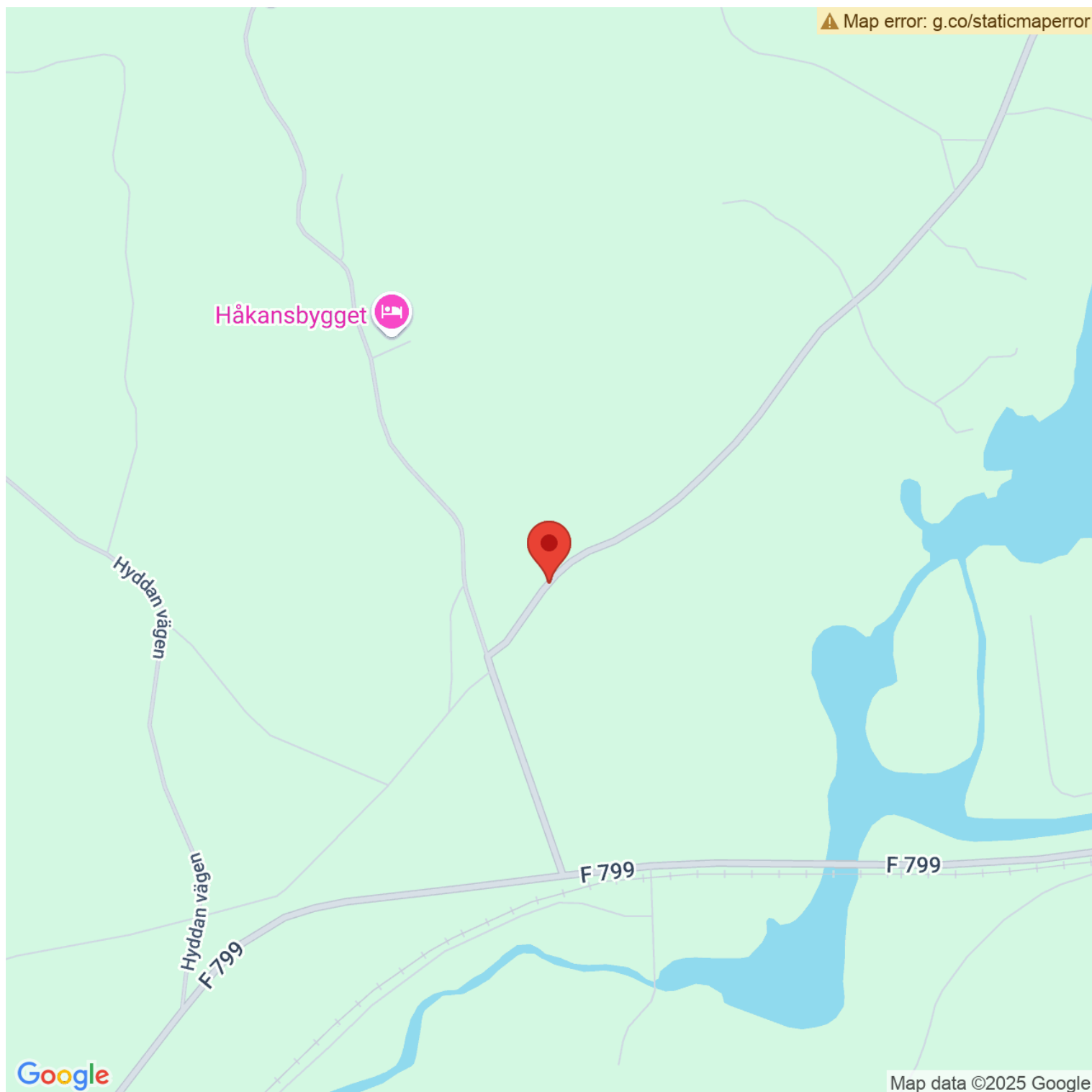
	2025-02-26 (ons)		2025-02-27 (tor)		2025-02-28 (fre)		2025-03-01 (lör)		2025-03-02 (sön)		2025-03-03 (mån)		2025-03-04 (tis)		Totalt			Vardag		
Timme	Antal	Hast.	Antal	Hast.	Antal	Hast.	Antal	Hast.	Antal	Hast.	Antal	Hast.	Antal	Hast.	Antal	Tung	Hast.	Antal	Tung	Hast.
00:00-01:00	0	-	0	-	0	-	3	43,3	0	-	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

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



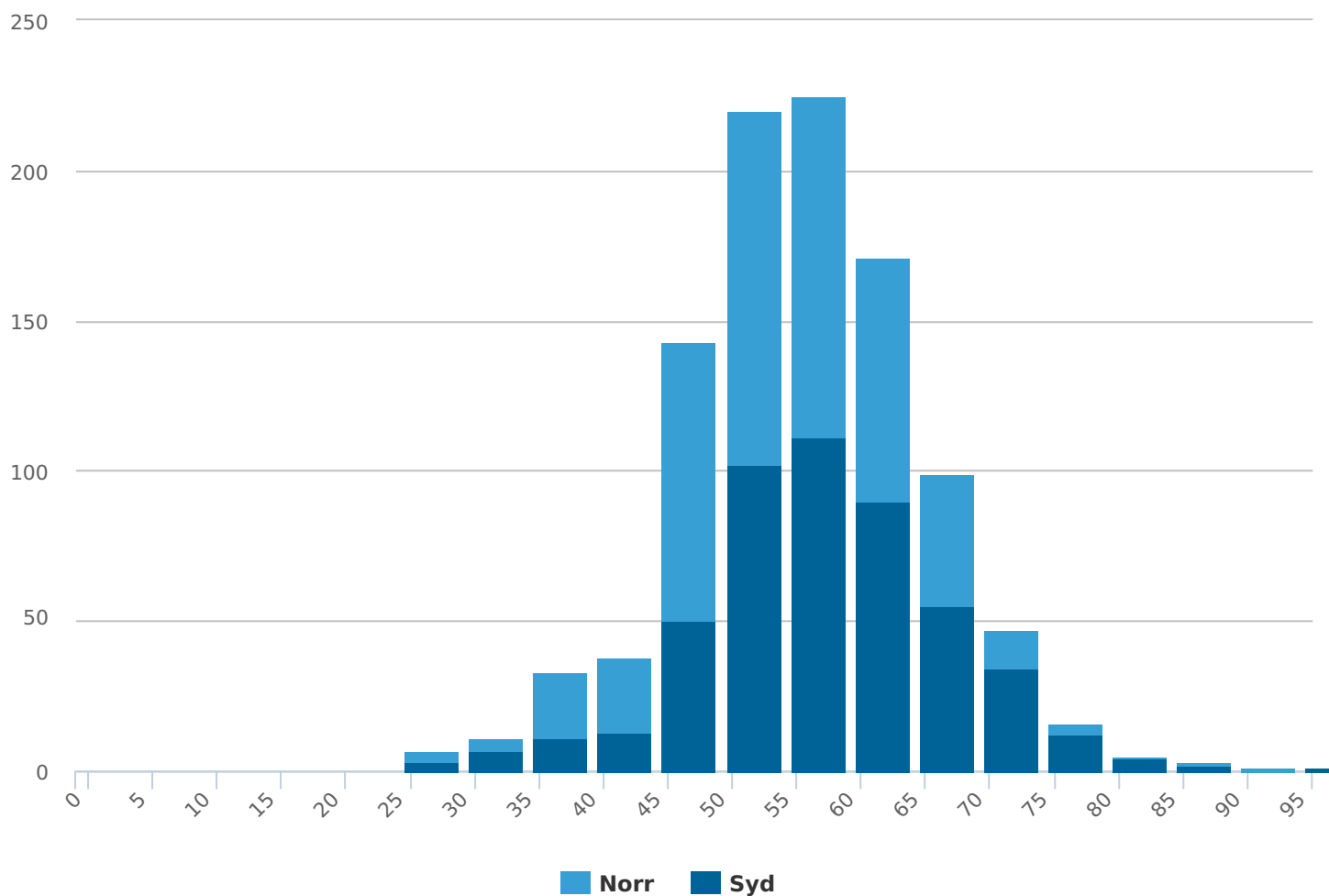
# Om trafiken

Enskild väg 17060.1 nordöst Vaggeryd, Pkt 2, södra punkten

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

# Hastighetsfördelning per färdriktning

Enskild väg 17060.1 nordöst Vaggeryd, Pkt 2, södra punkten

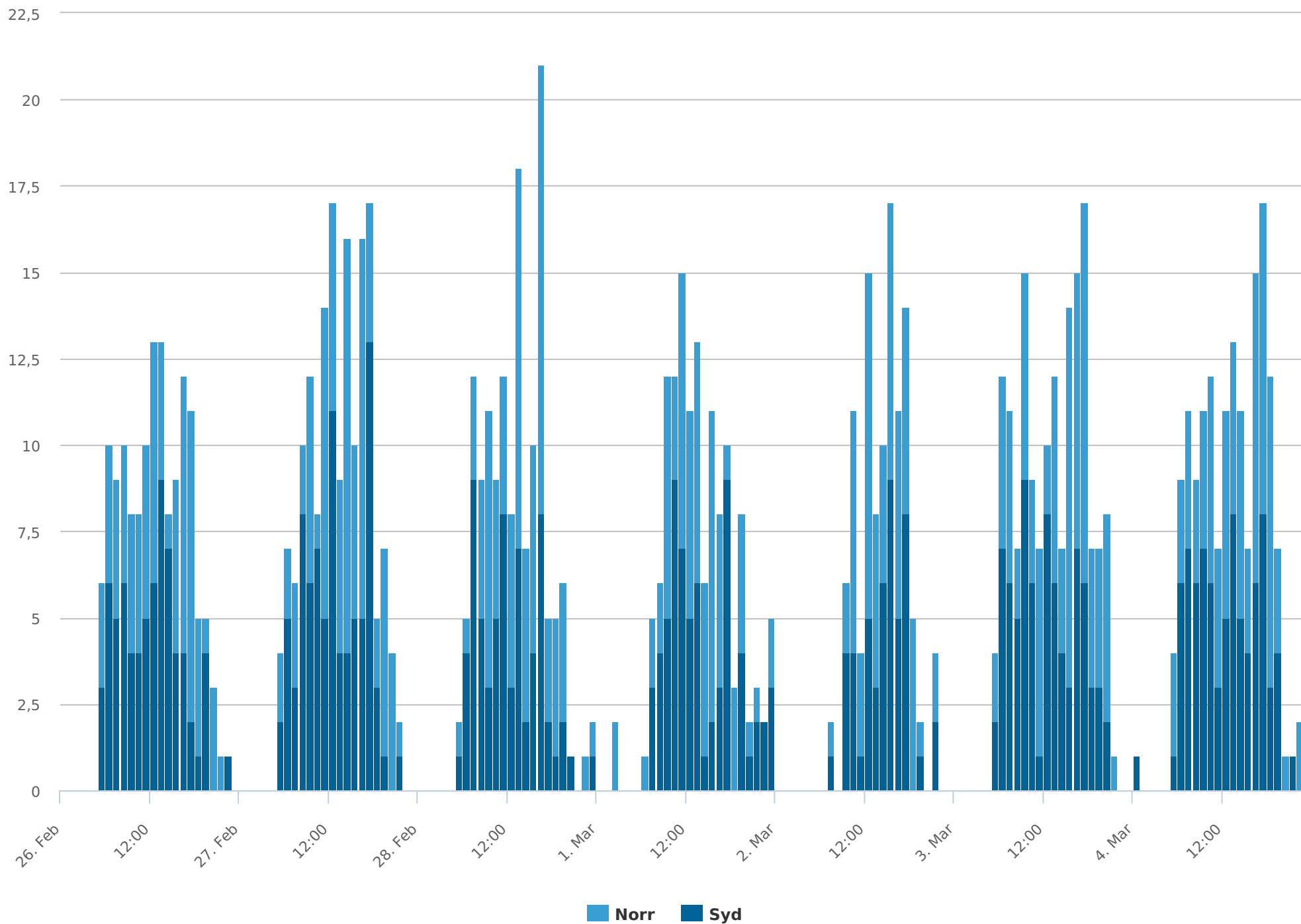




Veckotabeller - Enskild väg 17060.1 nordöst Vaggeryd, Pkt 2, södra punkten (Totalt)

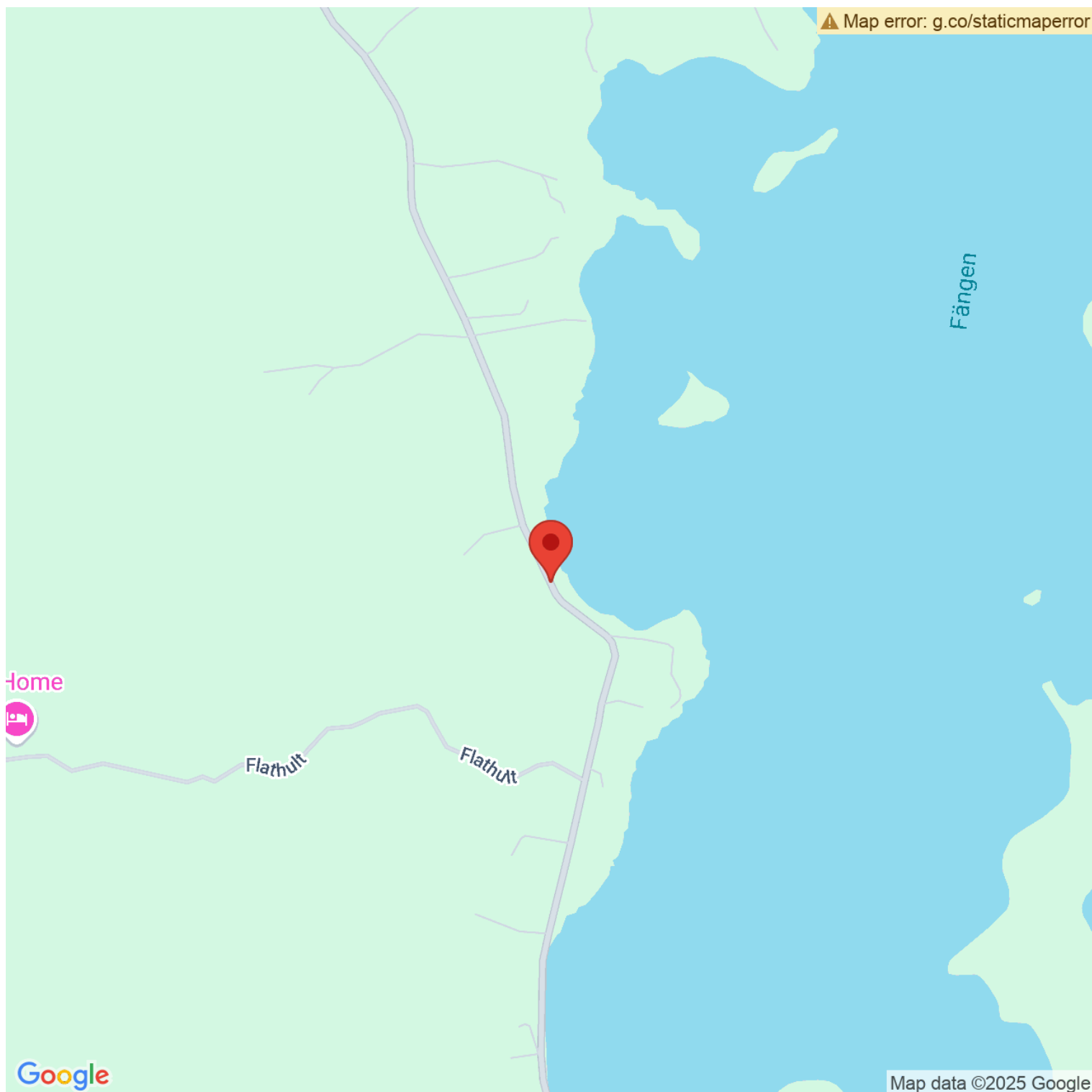
	2025-02-26 (ons)		2025-02-27 (tor)		2025-02-28 (fre)		2025-03-01 (lör)		2025-03-02 (sön)		2025-03-03 (mån)		2025-03-04 (tis)		Totalt			Vardag		
Timme	Antal	Hast.	Antal	Hast.	Antal	Hast.	Antal	Hast.	Antal	Hast.	Antal	Hast.	Antal	Hast.	Antal	Tung	Hast.	Antal	Tung	Hast.
00:00-01:00	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	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

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



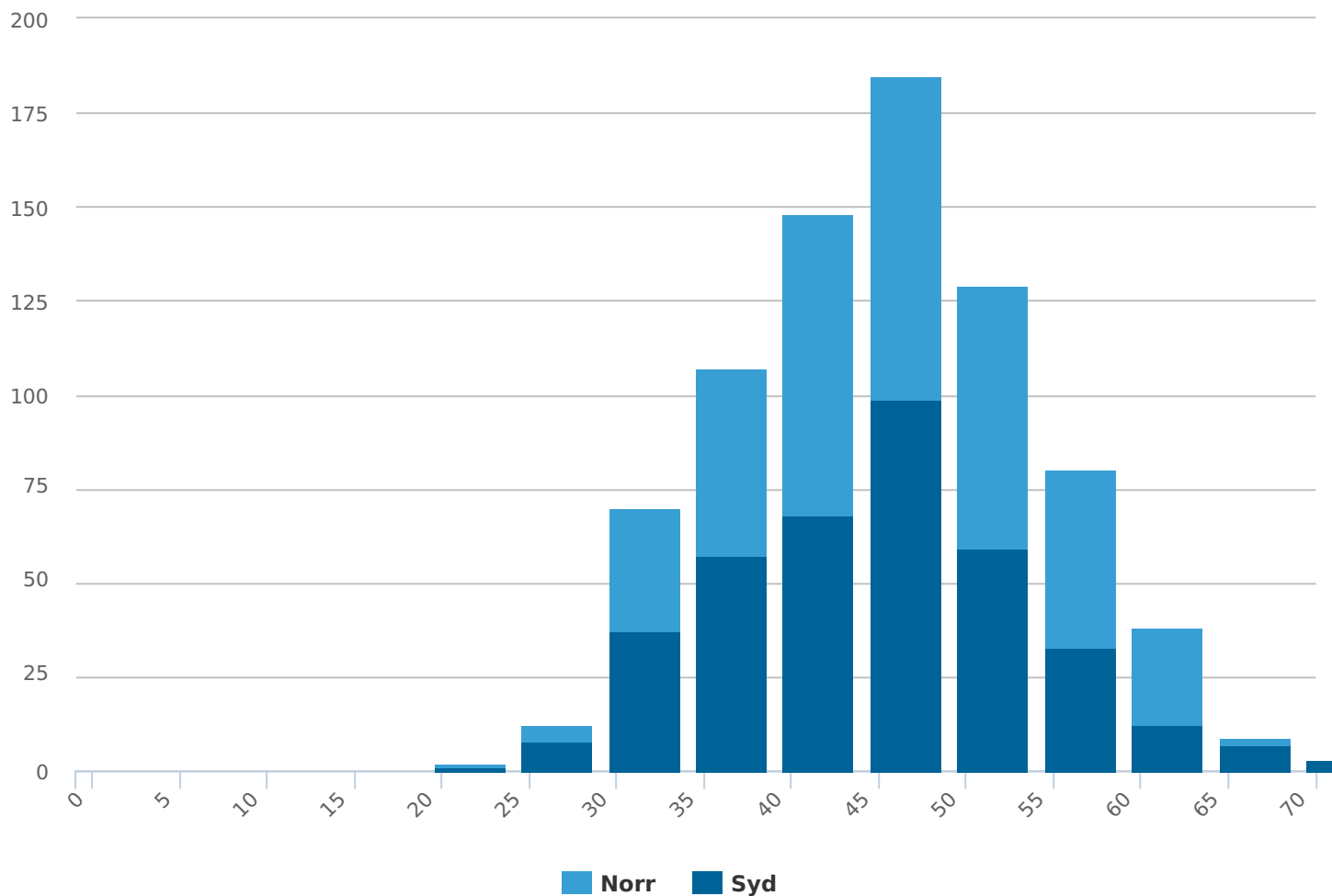
# Om trafiken

Enskild väg 17060.1 nordöst Vaggeryd, Pkt 3, mellersta punkten

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

