

KOMMUNIKATIONER 15



- 15.1 [Allmänna vägnätet i kommunen](#)
- 15.2 [Reservat E20, Rv49 mm](#)
- 15.3 [Byggnadsfria zoner \(vid väg\)](#)
- 15.4 [Trafikmängder, drivmedel](#)
- 15.5 [Buss- & närtrafik](#)
- 15.6 [Trafikolyckor](#)
- 15.7 [Tele, radio](#)

15.1 ALLMÄNNA VÄGNÄTET I KOMMUNEN

Det allmänna vägnätet

Kartan visar de allmänna vägarna i Skara kommun och deras nummer. Vägverket är väghållare för det allmänna vägnätet utom för (i princip) Skara tätort där kommunen är väghållare. I övriga tätorter svarar som regel kommunen för de gator som inte är allmänna vägar, i regel genomfarterna.

Definitioner

Det finns många definitioner och klassificeringar av vägar och vägnät. Nya begrepp har tillkommit utan att gamla tagits ur bruk, vilket kan vara förvirrande. I det planeringsunderlag som i juni 2000 sammanställdes av Vägverket Region Väst och Länsstyrelsen i Västra Götalands län används bl a följande definitioner och klassificeringar.

En *allmän väg* är en väg för allmän samfärdsel, och kan vara *riksväg* eller *länsväg*. På senare tid används begreppet *nationell väg* för en allmän väg som sammanbinder regioner i Sverige och sammanlänkar Sverige med omvärlden. Allmänna vägar som inte är nationella är *regionala* eller *lokala*.

Staten (Vägverket) eller en kommun är *väghållare* (väghållningsmyndighet) för en allmän väg. Med väghållning avses byggande, drift och underhåll av väg.

Nationellt stamvägnät

Ett *nationellt stamvägnät* har utpekats av riksdagen. Av vägarna i Skara kommun ingår endast E20 i detta stamvägnät.

Länk av regionalt intresse

Riksväg 49 (Rv49) mellan Skara och Skövde har av Vägverket klassificerats som *länk av regionalt intresse*. Den bedöms dessutom ha särskild betydelse för regional och interregional trafik.

Vägar av riksintresse

Såväl E20 som Rv49 har av Vägverket, i beslut den 10 september 1999, bedömts vara av *riksintresse*.

Nationell plan för vägtransport-systemet

Nationell plan för vägtransportssystemet är en strategisk tolvårig plan som revideras vart fjärde eller vart sjätte år. Planen omfattar åtgärder inom Vägverkets hela ansvarsområde.

Regional infrastrukturplan

Regional plan görs för den regionala transportinfrastrukturen. Även denna görs för tolv år och revideras vart fjärde eller vart sjätte år.

Västra Götalandsregionen har ansvaret för den regionala infrastrukturplaneringen. Regeringen anvisar preliminära ekonomiska planeringsramar utifrån vilka regionen gör ett förslag till regional plan. Förslaget behandlas i regionfullmäktige och redovisas till regeringen som fastställer den ekonomiska ramen. Därefter fastställs planen av regionfullmäktige. Den senaste planen (Regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2004-2015) antogs av regionfullmäktige i maj 2004.

Enskilda vägar

Vägar som inte är allmänna, är enskilda. En *enskild väg* kan tillhöra en enda fastighet, och då vara helt privat, eller vara gemensam för två eller flera fastigheter.

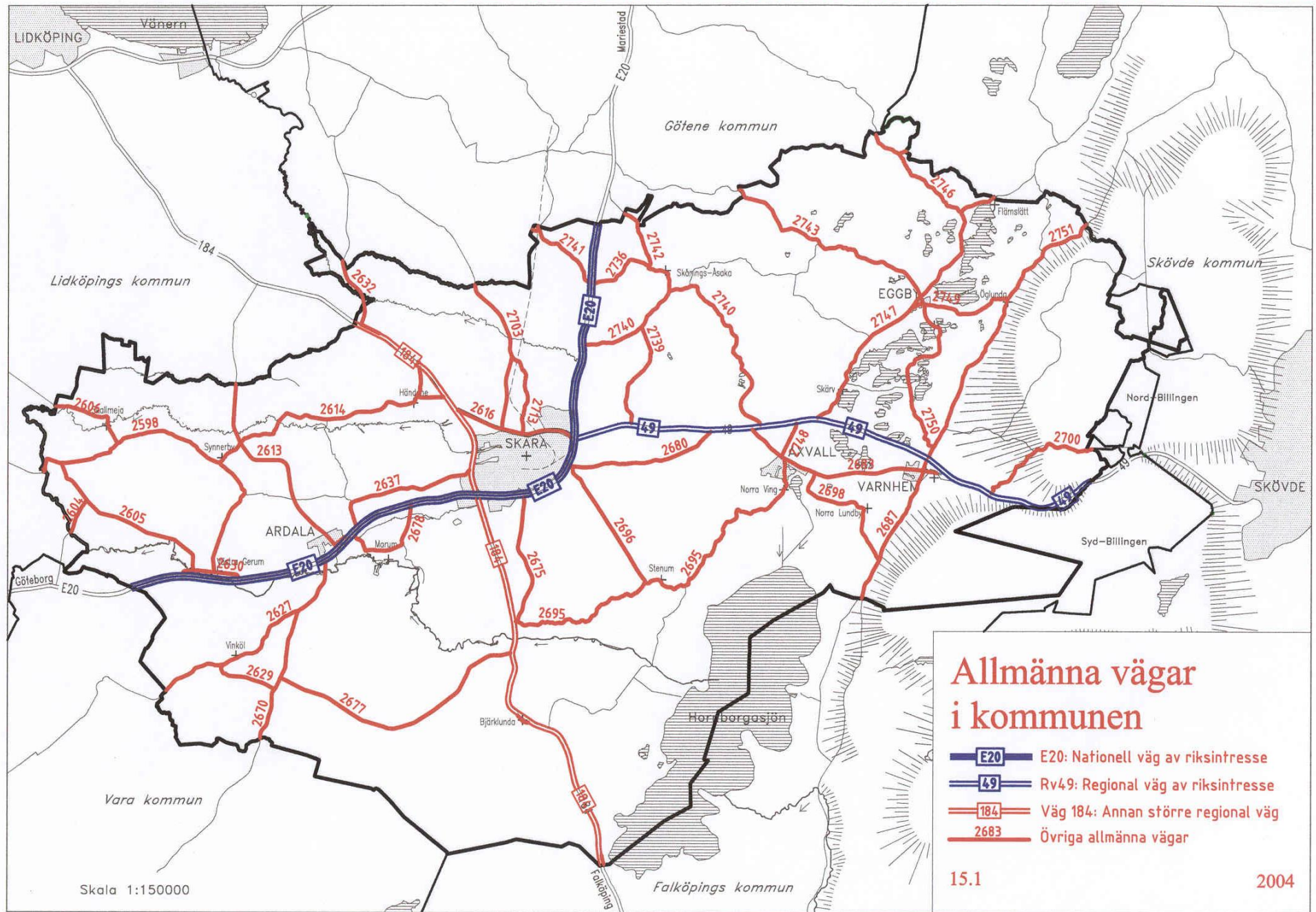
Statsbidrag ges till drift och underhåll av enskilda vägar, normalt med upp till 70 % av kostnaden. För viktiga genomfartsvägar kan bidraget uppgå till 80 %. Vissa villkor skall vara uppfyllda t ex att vägen hålls öppen för allmän trafik och att den behövs för åretruntboende. Kommunalt bidrag lämnas med ytterligare 15 % av kostnaden. Det sammanlagda bidraget skall aldrig överstiga 85 %. Utöver årligt driftbidrag kan bidrag även ges till vägförrättningar, belysning mm.

För drift och underhåll av korta, enskilda *utfartsvägar* som inte får statligt bidrag kan det kommunala bidraget överstiga 15 %. Skara kommuns bidrag till enskilda vägar uppgick 2003 till 400.000:- kronor.

Ytterligare information:

- Vägverket Region Väst, Göteborg.
- Vägverket Region Väst, Mariestad.
- Västra Götalandsregionen.
- Miljö- och byggnadskontoret.
- En kreativ partner i samhällsbygget – Underlagsmaterial från Vägverket Region Väst. Vägverket 2005.

ALLMÄNNA VÄGNÄTET I KOMMUNEN 15.1



15.2 RESERVAT FÖR E20, VÄG 49 MM

Europaväg 20 (E20)

Kartan visar det vägreservat som ingår i Lokaliseringsplan för Ny E20 1997. Förslaget innebär att ny E20 byggs i helt ny sträckning från Västra Gerum-Ardala i sydväst till Ledsjö i norr. Förbi Ardala finns två alternativ, Ardala Väst och Ardala Ost.

Bakgrunden är följande. Vägverket Region Väst presenterade 1994 ett förslag till *lokaliseringsplan* för ny E20 genom Skaraborgs och Älvsborgs län. Efter remissbehandlingen reviderades förslaget till ovannämnda rapport där 1994 års omfattande vägkorridorer ersatts av ett 100 meter brett reservat. Lokaliseringsplanen skall följas av *utredningsplan* och *arbetsplan*. Arbetsplanen blir föremål för formella samråd och fastställelseprövning innan vägutbyggnad kan påbörjas.

Om och när projektet kommer att genomföras är f n (september 2005) mycket osäkert. Istället diskuteras möjligheterna att i avvaktan på den slutliga lösningen bygga om E20, mellan Vara och Skara, i befintlig sträckning till mötesfri landsväg med s k mittvajeracke (trefältsväg).

Riksväg 49 (Rv49)

Kartan visar det vägreservat som tillhör 1998 års vägutredning för Rv49 Skara-Skövde 1998. Förslaget innebär att Rv49 skulle byggas om till fyrfältsväg i samma sträckning som idag, med trafikplatser vid Finnatorp, Axvalla hed, Varnhem och Ljungstorp.

Bakgrunden är följande. Vägverket Region Väst färdigställde i februari 1998 en vägutredning för ombyggnad av Rv49 Skara - Skövde. Det som främst präglar förslaget är att den ombyggda vägen helt följer nuvarande väg. Ingen ny ostörd mark tas i anspråk för vägen. Däremot krävs relativt omfattande ombyggnader av lokalvägnätet vilket kan komma i konflikt med andra intressen.

Reviderade planer 2004-05

F n (september 2005) håller Vägverket på att utarbeta en arbetsplan med trafikplatser vid Finnatorp (ej komplett trafikplats), Axevalla travbana samt eventuellt även vid Varnhem. Öster om Axvall kan det bli aktuellt med mötesfri landsväg istället för fyrfältsväg, men frågan är ännu inte avgjord.

Brogårdsvägen (länsväg 616)

1997 - 98 utarbetade vägverket en förstudie för ombyggnad av Brogårdsvägen. Den bearbetades vidare till en *vägutredning* som i konceptform ställdes ut för allmänheten 1998. En reviderad utredning presenterades i mars 1999, och en slutrapport i december 1999. Förslaget innebär att Brogårdsvägen byggs om till "stadsmässig boulevard" som del av en framtida ringled. Vägen får fyra körfält, mittremsa, cirkulationsplatser och planskilda korsningar för gång- och cykeltrafik. Den trädplanteras både i mittremsan och längs sidorna dvs. får totalt tre trädreder. Alla nuvarande utfarter mot vägen stängs.

Med största sannolikhet kommer denna ombyggnad att delas in i flera etapper, där vissa etapper ligger långt fram i tiden.

Länsväg 184

Den del av väg 184 som ligger närmast Falköping byggdes under 1995 om till god standard. Efter den ombyggnaden återstår endast ett cirka 3 km långt parti vid Härlunda, som på grund av fastighetsutfarter och snäva kurvradier har betydligt lägre standard än vägen i övrigt. På sikt bör denna sträcka byggas om. Det reservat som redovisas här, ingick redan i 1977 års kommunöversikt (se GPF/GMF 2.2), men ingår inte i några av Vägverkets planer.

Ytterligare information:

- Vägverket Region Väst, Mariestad.
- Vägverket Region Väst, Göteborg.
- Miljö- och byggnadskontoret.
- Lokaliseringsplan ny E20 Vårgårda-Holmestad. Vägverket Region Väst juni 1997.
- Vägutredning Rv49 Skara - Skövde, slutrapport. Vägverket Region Väst februari 1998.
- Vägutredning Väg 2616 Brogårdsvägen, slutrapport. Vägverket Region Väst december 1999.
- Förstudie E20 för delen Vårgårda - Holmestad. Vägverket Region Väst augusti 2000.
- Väg 49 Skara - Varnhem. Förstudie; förslagshandling oktober 2004.

15.3 BYGGNADSFRIA ZONER VID VÄGAR

Byggnadsförbud mm vid allmän väg

1. Skyddszoner

Längs alla allmänna vägar finns *skyddszoner* med byggförbud. Inom skyddszonen får man inte utan länsstyrelsens tillstånd uppföra byggnader eller andra anordningar som kan vara negativa för trafiksäkerheten (Väglagen VägL §47).

Skyddszonen längs E20 och vägarna 49 och 184 är, enligt Länsstyrelsens beslut den 13 november 2003, **30 meter** från vägområdets gräns. Övriga allmänna vägar har skyddszon **12 meter**.

2. Vägområde

I *vägområde* (se bild nedan) ingår utöver körbanan även diken och slänter.



Längs allmän väg krävs tillstånd för att

- ansluta enskild väg, eller ändra en befintlig anslutning (VägL §39).
- inom vägområdet uppföra byggnader eller utföra andra anläggningar, eller vidta andra åtgärder som kan försämra trafiksäkerheten (VägL §43).
- inom skyddszonen uppföra byggnader, sätta upp ljusanordningar eller vidta andra åtgärder som kan vara till olägenhet för vägen eller trafiken (VägL §47).
- inom 50 m från vägområdet sätta upp skyltar eller andra reklamanordningar (VägL §46).
- inom frisiktstriangeln (se bild ovan) uppföra byggnader eller vidta andra åtgärder som kan försämra trafiksäkerheten (VägL §47).

Frisiktstriangeln gäller 1) vid korsning mellan allmänna vägar, 2) mellan allmän väg och sådan enskild väg som i större omfattning används av allmänheten, samt 3) mellan allmän väg och järnväg.

Vägverket prövar tillstånd enligt VägL §39 och §43 medan Länsstyrelsen beslutar i övriga ärenden.

För åtgärd som kräver bygglov erfordras inte tillstånd enligt VägL §46 och §47. Vid bygglovprövning samråder miljö- och byggnadskontoret emellertid rutinmässigt med vägverket.

Master intill allmän väg

Vägverket har särskilda rekommendationer för placering av mobilmaster och liknande intill allmänna vägar (Vägverket publikation 2001:110). Sammanfattningsvis rekommenderar Vägverket att avståndet till en allmän väg skall vara minst lika stort som mastens höjd.

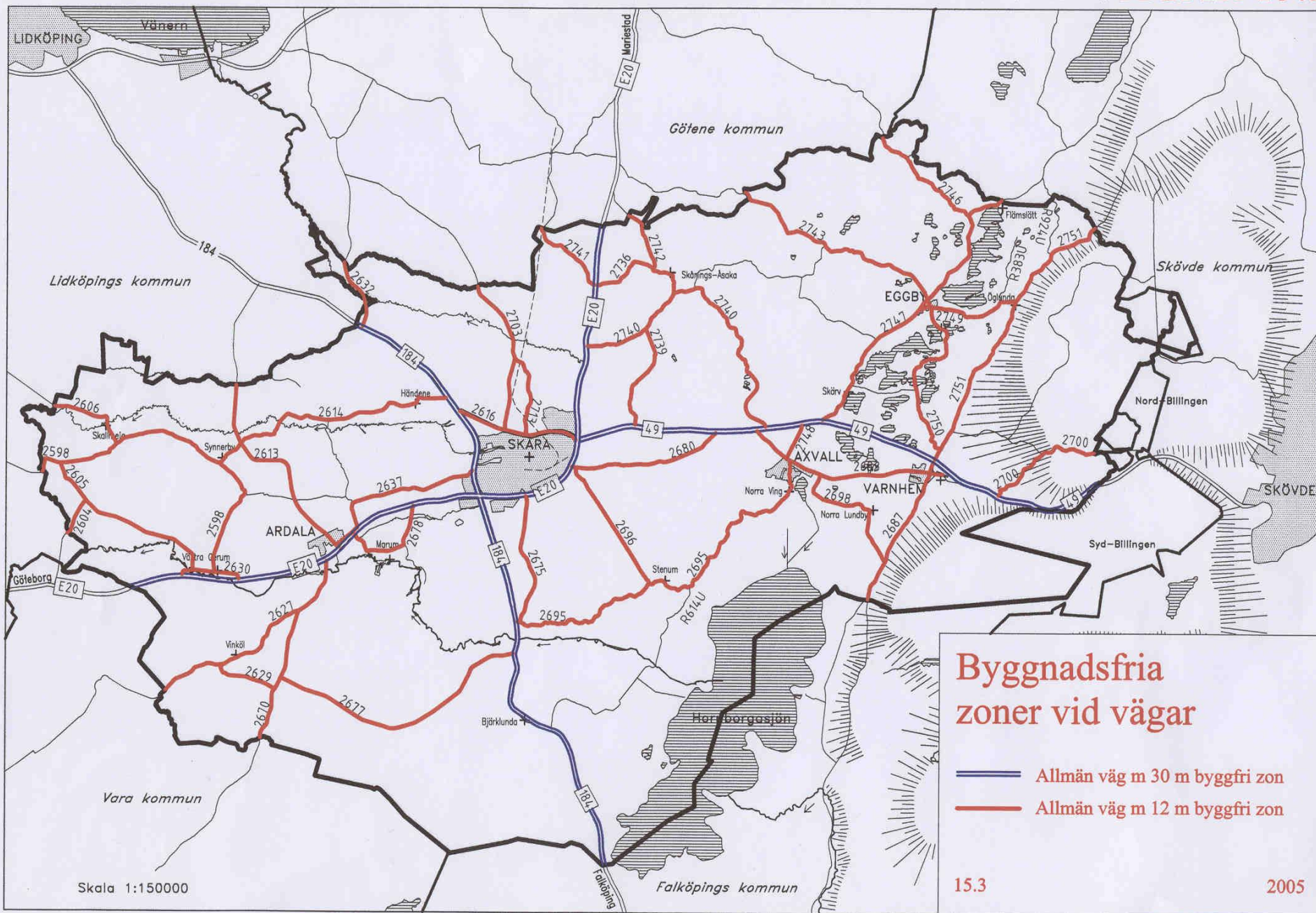
Vindkraftverk intill allmän väg

För vindkraftverk gäller i princip samma rekommendation som för master. Avståndet från ett vindkraftverk till en allmän väg skall alltså inte vara mindre än verkets totalhöjd dvs tornhöjden plus rotorradien.

Ytterligare information:

- Vägverkets regionkontor i Mariestad.
- Miljö- och byggnadskontoret.
- Väglagen VägL §§39 - 47 mm.
- Vägverkets rekommendationer avseende placering av mobilmaster intill vägar (Publikation 2001:110).
- Länsstyrelsens beslut 2003-11-13.
- Vägars närområde – en planeringsriktning för markanvändning. Vägverket region Skåne samt Länsstyrelsen i Skåne län (Vägverkets publikation 2004:168)
- En kreativ partner i samhällsbyggandet – Underlagsmaterial från Vägverket Region Väst. Vägverket 2005.

BYGGNADSFRIA ZONER VID VÄGAR 15.3



15.4 TRAFIKMÄNGDER, DRIVMEDEL

Trafikmängder/Trafikflöde

Trafikmängderna på det statliga vägnätet mäts av Vägverket. Resultatet har tidvis funnits tillgängligt kostnadsfritt på internet.

Siffrorna anger ÅDT, som står för ÅrsmedelDygnsTrafiken. ÅDT är det genomsnittliga trafikflödet mätt under ett helt år under ett dygn på en mätpunkt på vägnätet. Det motsvarar i princip det gamla begreppet trafik per ÅMD (årsmedeldygn). De större vägarna redovisas som "band" där bandets bredd är proportionell mot trafikmängden.

För de små vägarna är uppgifterna osäkra, av flera skäl. Dels kan mätningarna vara gamla, dels har trafikmängderna längs de mindre vägarna stora lokala variationer.

Kommunens vägar och gator.

Trafikmängderna på det kommunala väg- och gatunätet mäts av tekniska kontoret.

Alternativa drivmedel

Förr eller senare tar oljan slut som global resurs, och därigenom även bensin och diesel som drivmedel. Arbetet med att introducera alternativa drivmedel blir allt intensivare. Med alternativa drivmedel avses framför allt följande:

Alkoholer:

- Etanol E5: 5 % etanol, 95 % bensin. Detta är "vanlig" bensin eftersom all sådan i dag har en inblandning av 5 % etanol.
- Etanol E85: 85 % etanol, 15 % bensin.

Metangas:

- Naturgas (fossilt bränsle)
- Biogas

Övrigt:

- El (batteribilar)
- Vätgas (bränsleceller som drivs med väte producerar el)
- RME Rapsmetylester (Rapsolja)

Tankställe för E85

Antalet bilar för etanol drift ökar snabbt och bensinbolagen håller på att anpassa sig till detta. STATOIL installerade 2004 en pump för tankning med E85 vid sin servicestation i Skara.

Gastankstation

FordonsGas Väst planerar ett antal gastankstationer längs E20 för att det skall gå att köra gasbil mellan Göteborg och Stockholm. Skara är en av de platser som prioriteras högst.

Ambitionen är att en gastankstation skall kunna tas i bruk i Skara vintern 2005-

2006. Var den skall placeras är ännu inte (september 2005) avgjort, men utredning pågår.

Tankstället kommer åtminstone inledningsvis att försörjas med biogas som tillverkas i Skövde och körs till Skara i lastväxlarflak.

Ytterligare information trafikmängder:

- Vägverkets länskontor i Mariestad
- Miljö- och byggnadskontoret
- Tekniska kontoret
- Vägplan för Skara kommun. Vägplanegruppen 6 september 2004.

Ytterligare information drivmedel:

- <http://www.ecobransle.se/>
- <http://www.miljofordon.se/>
- <http://www.sekab.se/>
- <http://www.fordonsgas.se/>

15.5 BUSS- & NÄRTRAFIK

Busstrafik

Skara har, jämfört med andra orter i motsvarande storlek, mycket goda bussförbindelser med omvärlden. Skara har ett strategiskt läge mitt i Skaraborg, intill E20 och vid den tätt trafikerade axeln Lidköping – Skara – Skövde.

Särskilt täta är förbindelserna mot Skövde Resecentrum, som både ger bra kollektivtrafik i Axvall och Varnhem, och goda anslutningar till tågtrafiken.

Sedan Kinnekullebanan fått direkttåg mot Göteborg och Hallsberg har anslutningen till järnvägen i Lidköping blivit viktigare än förut.

Busslinjer i Skara kommun

Följande reguljära linjer trafikerar Skara kommun, se kartan:

- 1 Västtrafiks expressbuss Lidköping – Skara – Skövde - Karlsborg
- 5 Västtrafiks expressbuss Trollhättan – Grästorp - Lidköping – Skara - Skövde
- 103 Skara – Vara
- 158 Skara –Kvänum – Jung – Vara
- 200 Lidköping – Skara – Axvall – Varnhem – Skövde
- 202 Skara – Lundsbrunn – Götene – Mariestad
- 203 Skara – Falköping
- 211 Skara – Köpstaden/Sommarland – Varnhem
- 212 Skara – Eggby – Lerdala
- 217 Skara busstation – Uddetorpsskolan

GPF/GMF JUNI 2008

(ej på kartan)

- R2 ”Ronden” Lidköping – Skara – KSS (Kärnsjukhuset i Skövde)
- 801 SWEBUS expressbuss Göteborg – Alingsås – Skara - Örebro

Mjuka Linjen

1990 startade Skaras tätortstrafik ”Mjuka Linjen”. Trafiken är anpassad för funktionshindrade, och kör i större delen av Skara tätort. Två bussar kör vardera tio turer på vardagar och fem på lördagar. Resenärer kan gå på vid hållplatserna, men också mellan hållplatserna ”vinka till sig” bussen, som stannar om trafiksituationen medger det.

Fr o m 2005 får den som är färdtjänstberättigad eller fyllt 65 år åka gratis på Mjuka Linjen. Man har även rätt att ta med en ledsagare utan kostnad. För övriga resenärer gäller samma taxa som för övrig kollektivtrafik.

Närtrafik

Alla som bor mer än en kilometer från en väg med busslinje får åka ”Närtrafik” (tidigare benämnt kompletteringstrafik) till och från närmaste tätort eller till Skara. Man har också rätt att åka Närtrafik om den busslinje man bor vid har färre än tre turer per dag i varje riktning. Av kartan framgår inom vilka områden rätten till Närtrafik gäller.

Närtrafiken utnyttjar oftast mindre fordon (taxi), och vänder sig till resenärer som saknar eller inte har godtagbar tillgång till ordinarie kollektivtrafik. Man kan resa dagligen, och hämtas någon gång inom

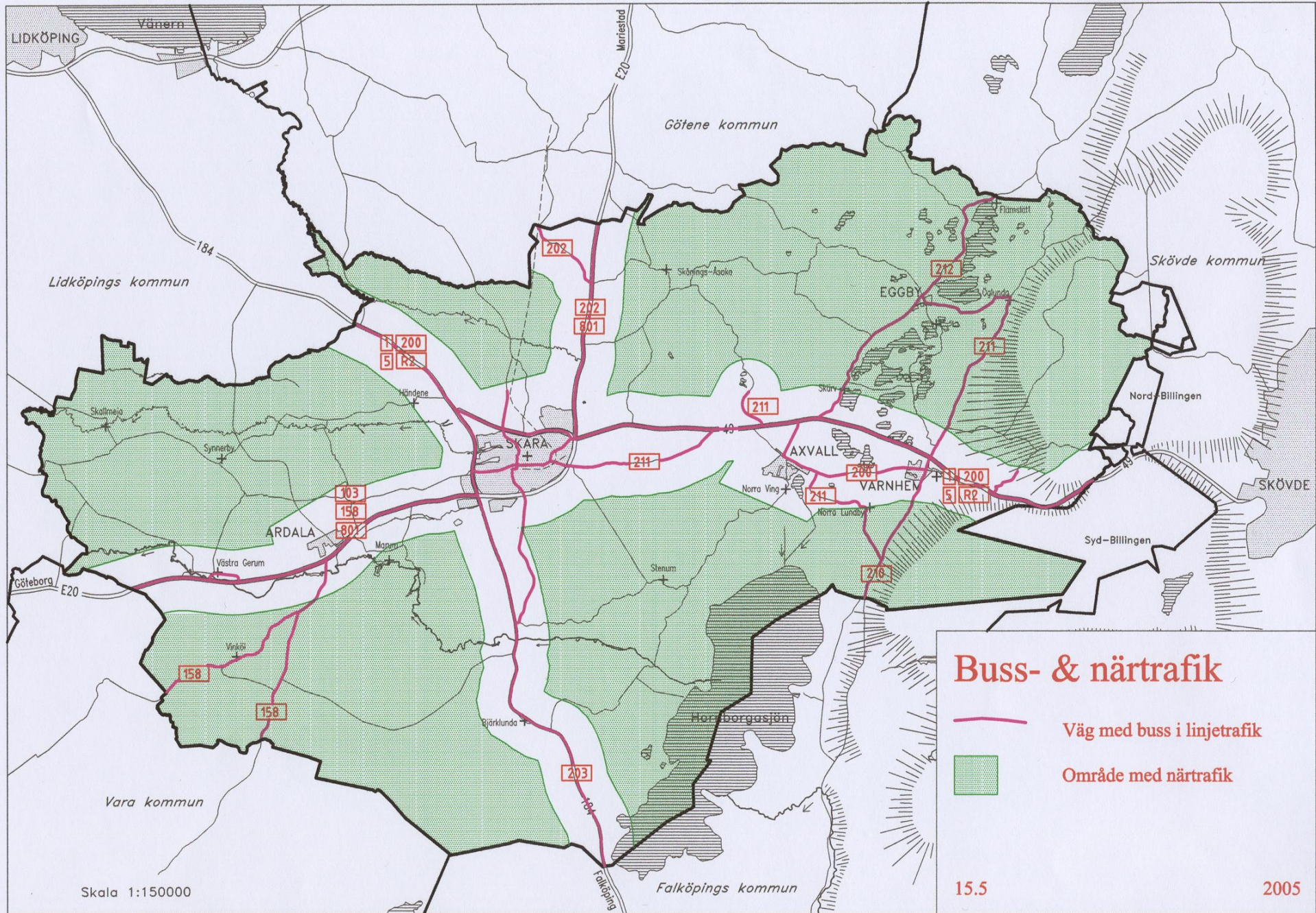
intervallerna 9.30 – 10.30, 12.30 – 13.30, 15.00 – 16.00, 18.00 – 19.00 samt 21.00 – 22.00. Skälet till att man bara får resa under dessa intervaller är att färdtjänsten då är relativt lågt efterfrågad.

En resa måste förbeställas på beställningscentralen, senast två timmar i förväg. Vilken rutt som körs, påverkas av vilka andra som beställt resa. Kostnaden är densamma som för enkelresa med buss. Rabattkort och liknande kan inte utnyttjas.

Ytterligare information:

- Miljö- och byggnadskontoret
- Tekniska kontorets trafiksamordnare
- Västtrafik Tidpunkten 0771 - 41 43 00
- www.vasttrafik.se

BUSS- OCH NÄRTRAFIK 15.5



15.6 TRAFIKOLYCKOR

Tio års olyckor på landsbygdens vägar i Skara kommun

Varje kors på kartan representerar ett dödsoffer på det allmänna vägnätet i Skara kommun under tioårsperioden 1994 – 2004.

Dödsolyckor i tätorterna

Dödsolyckor i tätorterna redovisas inte på kartan. Under den aktuella perioden har det i Skara tätort inträffat en dödsolycka med dödlig utgång. En cyklist omkom 1997 efter att ha blivit påkörd i korsningen Smedstorpsgatan – Skaraborgsgatan. Olyckan inträffade kort innan korsningen byggdes om till cirkulationsplats med gång- och cykeltunnel.

Säkrare gator

1999 byggdes de centrala delarna av Skaraborgsgatan om, för att säkerheten skulle förbättras. I stället för trafikljus försågs gatan med cirkulationsplats, förhöjda korsningar, förhöjda övergångsställen mm. Dessutom gjordes körbanorna smalare. Resultatet blev att antalet olyckor med personskador minskade avsevärt, samtidigt som det blev mycket lättare för fotgängare och cyklister att korsa gatan.

Tekniska nämnden antog den 2 mars 2000 en *Trafiknätsanalys för Skara kommun*. Analysen utgör underlag för fortsatta gatuombyggnader som bl a skall förbättra trafiksäkerheten.

Nollvisionen

Trafiksäkerhetsarbetets inriktning har lagts fast i riksdagens beslut om *Nollvision* hösten 1997. Säker trafik i enlighet med Nollvisionen innebär att ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av olyckor i vägtrafiken.

Den nuvarande utvecklingen

Under augusti 2005 omkom knappt 40 personer i trafiken i Sverige. Under samma tid 2004 omkom 57 personer. Genomsnittligt under åren 1996 – 2003 har antalet omkomna under augusti varit 55.

Hittills har under januari – augusti 2005 ca 286 personer dödats i trafiken. Även detta är lägre än motsvarande värden 1996 – 2004. Samtidigt är det högt i förhållande till nollvisionens nästa etappmål som är högst 270 dödade under hela år 2007.

Antalet trafikdödade under tolv månadersperioden september 2004 – augusti 2005 uppgick till ca 450. Under hela år 2004 omkom 480 personer.

Källa: Statens Väg- och Transportforskningsinstitut VTI

Historisk jämförelse

Även om nollvisionen inte uppfyllts skall man vara medveten om att antalet trafikdödade var betydligt högre förr, trots lägre trafikmängder och hastigheter. Det är viktigt att se antalet trafikdödade i ett historiskt perspektiv. Satsningar på bättre fordon, vägar, trafikutbildning mm har haft effekt.

År	Dödade	Dödade per 100.000 bilar
1950	595	173
1960	1036	78
1965	1313	68
1970	1307	53
1975	1172	40
1980	848	28
1985	808	24
1990	772	20
1995	572	15
2000	591	14
2004	480	11

Antalet skadade uppvisar inte samma positiva utveckling. Det ligger sedan 1960-talet ganska konstant på cirka 20.000 per år, och har t o m ökat de senaste fem åren.

Källa: SCB

Ytterligare information:

- Miljö- och byggnadskontoret
- Tekniska kontoret
- Trafiknätsanalys Skara kommun. Tekniska kontoret 2000.
- Vägverket Region Väst
- <http://www.vti.se>

15.7 TELE, RADIO, BREDBAND

Tredje generationens mobiltelefoni

Tredje generationens mobiltelesystem, 3G eller UMTS, byggs ut i Sverige. 3G innebär snabbare informationsöverföring till mobiltelefoner än vad som tidigare varit möjligt. Systemet gör det möjligt att förutom ljud även överföra stillbilder, rörliga bilder, grafik och andra tjänster. Mobiltelefonen kommer mer och mer att likna en dator, med trådlös tillgång till internet. EU-parlamentet och Rådet har beslutat att samtliga medlemsstater skall möjliggöra ett samordnat och gradvist införande av UMTS-tjänsterna.

Basstationer

När vi ringer från en mobiltelefon, sänder den radiovågor som fångas upp av antennerna på en *basstation*. Basstationen har förbindelse med en mobilväxel. Såväl telefonen som basstationen både sänder och tar emot signaler. Eftersom mobiltelefoner och basstationer har begränsad räckvidd måste det finnas en basstation i närheten av den som ringer.

Tidigare generationer

Första generationens mobiltelsystem NMT använder radiovågor med frekvenser kring 450 megahertz (MHz). Den andra generationen GSM använder frekvenser kring 900 – 1800 MHz. Den tredje generationen 3G utnyttjar radiovågor med frekvenser kring 2100 MHz dvs 2.1 gigahertz (GHz). Ju högre frekvenser vågorna har desto kortare är deras utbredning, vilket betyder att fler basstationer behövs.

Påverkas människor av radiovågor?

Den ökande användningen av mobiltelefoner har skapat oro för skadliga hälsoeffekter. Forskningen har inte kunnat visa några skadliga biologiska effekter, inte heller att telefonin ger s k elöverkänslighet eller andra besvär. De effekter som förorsakas av basstationerna bedöms vara ytterst små. Men försiktighetsprinciper skall gälla, och fortsatt forskning behövs.

Basstationer i Skara kommun

Kartan visar de basstationer för 3G som fått bygglov i Skara kommun (2005). Därutöver kan det finnas sändare som inte kräver bygglov t ex på befintliga byggnader, skorstenar, master etc.

Annan trådlös kommunikation

Utöver 3G finns andra sändare för trådlös kommunikation. Skara kommun, Skara Energi AB, räddningstjänsten, försvaret, flygtrafiken, företag, näringsidkare etc har tillstånd från PTS (Post- och Telestyrelsen) att använda specificerade frekvenser upp till ett visst avstånd från en sändare.

Bredbandskommunikation

Möjligheterna till bredbandsuppkoppling via fiberkabel finns främst i Skara tätort. För att fler skall kunna få bredband samarbetar Skara Energi AB med Lidköping och Falköping för att binda ihop städernas nät och erbjuda ADSL-uppkoppling även på landsbygden och i övriga tätorter. Skara Energi är delägare i Fastbit AB vars uppdrag är att skapa en gemensam organisation för utveckling av bredbandstjänster.

För att kunna erbjuda ADSL måste relativt kostsamma investeringar göras till och i den telestation som abonnenterna är anslutna till. Kartan visar de telestationsområden vars abonnenter f n (feb 2005) kan få ADSL-uppkoppling. Upphandling pågår för att utöka området; målet är 95 % täckning. Uppkoppling mot radiolänk är en ”reservlösning”, främst där ADSL inte fungerar.

Förkortningar och förklaringar

NMT = Nordisk Mobil Telefoni

GSM = Global System for Mobile communication

UMTS = Universal Mobile Telecommunications System

KHz = kiloherz = 1.000 (tusen) herz.

MHz = megahertz = 1.000.000 (miljon) herz

GHz = gigahertz = 1.000.000 (miljard) herz

ADSL = bredbandsuppkoppling via befintligt telenät

Ytterligare information:

- Miljö- och byggnadskontoret
- Statens Strålskyddsinstitut SSI www.ssi.se
- Socialstyrelsen www.sos.se
- Post & Telestyrelsen PTS www.pts.se
- Fastbit <http://www.fastbit.se>
- Arbetsmiljöverket www.av.se
- Magnetfält och ev. hälsorisker. Informationsbroschyr från sex myndigheter. Statens Strålskyddsinstitut, Boverket, Socialstyrelsen m fl 2000.
- Strålning från mobiltelesystem. Informationsbroschyr från sex myndigheter 2003.
- Elektromagnetiska fält i arbetslivet. Arbetslivsinstitutet 2005.

TELE, RADIO, BREDBAND 15.7

