

Trafiksäkerhetskonferens i Västra regionen 22 oktober



Rätt fart i staden – tillgänglighet och målkonflikter

- Anna Vadeby Statens väg- och transportforskningsinstitut
- Jutta Pauna-Gren Trafikverket
- Magnus Johansson Mölndals Stad
- Lina Forsgren Mölndals Stad
- Marie Bengtzon Tidaholms kommun

An aerial photograph of a city, likely Stockholm, showing a dense cluster of buildings along a waterfront. A river or harbor is visible on the right side, with a bridge crossing it. The buildings are multi-story and have various roof colors. The water is dark blue, and there are some boats visible. The overall scene is a high-angle view of a city's urban landscape.

Hastigheter i tätort och målkonflikter i små tättbebyggda områden

Anna Vadeby, senior forskare i trafiksäkerhet.

vti

Nollvisionen

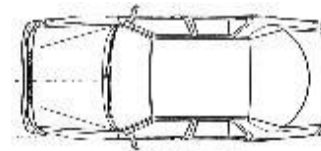
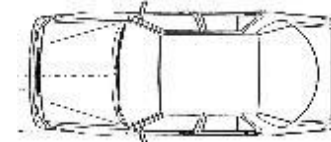
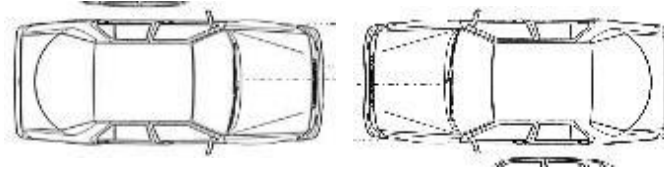
- Övergripande trafiksäkerhetsstrategin i Sverige – en vision om att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken.
- Både ett etiskt förhållningssätt och en strategi för att forma den säkra vägtrafiken där ingen dödas eller skadas allvarligt.
- Förutsätter att vägar, gator och fordon anpassas till människans förutsättningar, samtidigt som trafikanterna följer trafikreglerna – delat ansvar.
- Fokus från olycksprevention till skadeprevention.



Källa: Trafikverket

Nollvisionen och säkra hastighetsgränser

Människans begränsade förmåga att stå emot krockvåld bör dimensionera vägtransportsystemet.



Hastighetsgränser i tätort



Kvalitetsnivå	Gcm/bil-konflikter	Bil/bil, korsande kurs	Bil singel, fast hinder	Bil/bil, möte
God	≤ 30 km/tim	≤ 50 km/tim	≤ 60 km/tim	≤ 70 km/tim
Mindre god	40 km/tim	60 km/tim	70 km/tim	80 km/tim
Låg	≥ 50 km/tim	≥ 70 km/tim	≥ 80 km/tim	≥ 90 km/tim

TRAST fördjupning Rätt fart i staden

Hastighetsnivåer i en attraktiv stad

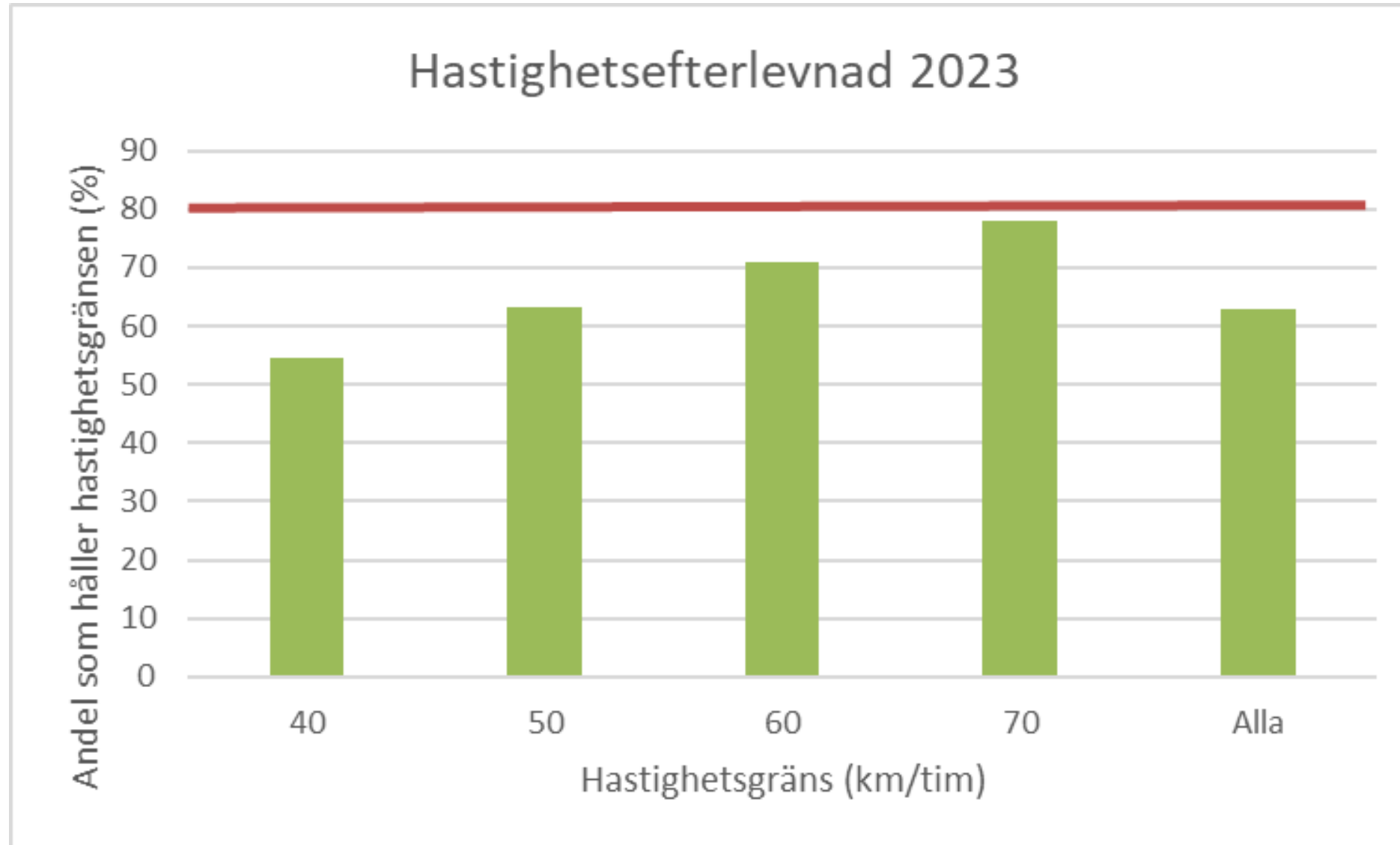




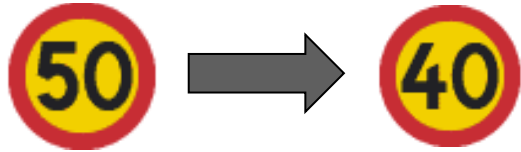
Hastigheter i tätort – vad vet vi nationellt?

- Hastighetsmätningar under september 2023 i 23 orter (80 mätplatser).
- Kommunalt vägnät
- Hastighetsgränser 40, 50, 60 och 70 km/tim
- Nationellt mål för hastighetsefterlevnad på minst 80 % år 2030

Hastighetsefterlevnad på kommunalt vägnät 2023



Hastighetsförändringar i tätort



- Medelhastigheten innan sänkt gräns 43 km/h
- Utvärdering visar att medelhastigheten minskade med 2,3 km/h





Målkonflikter i små tätorter/byar

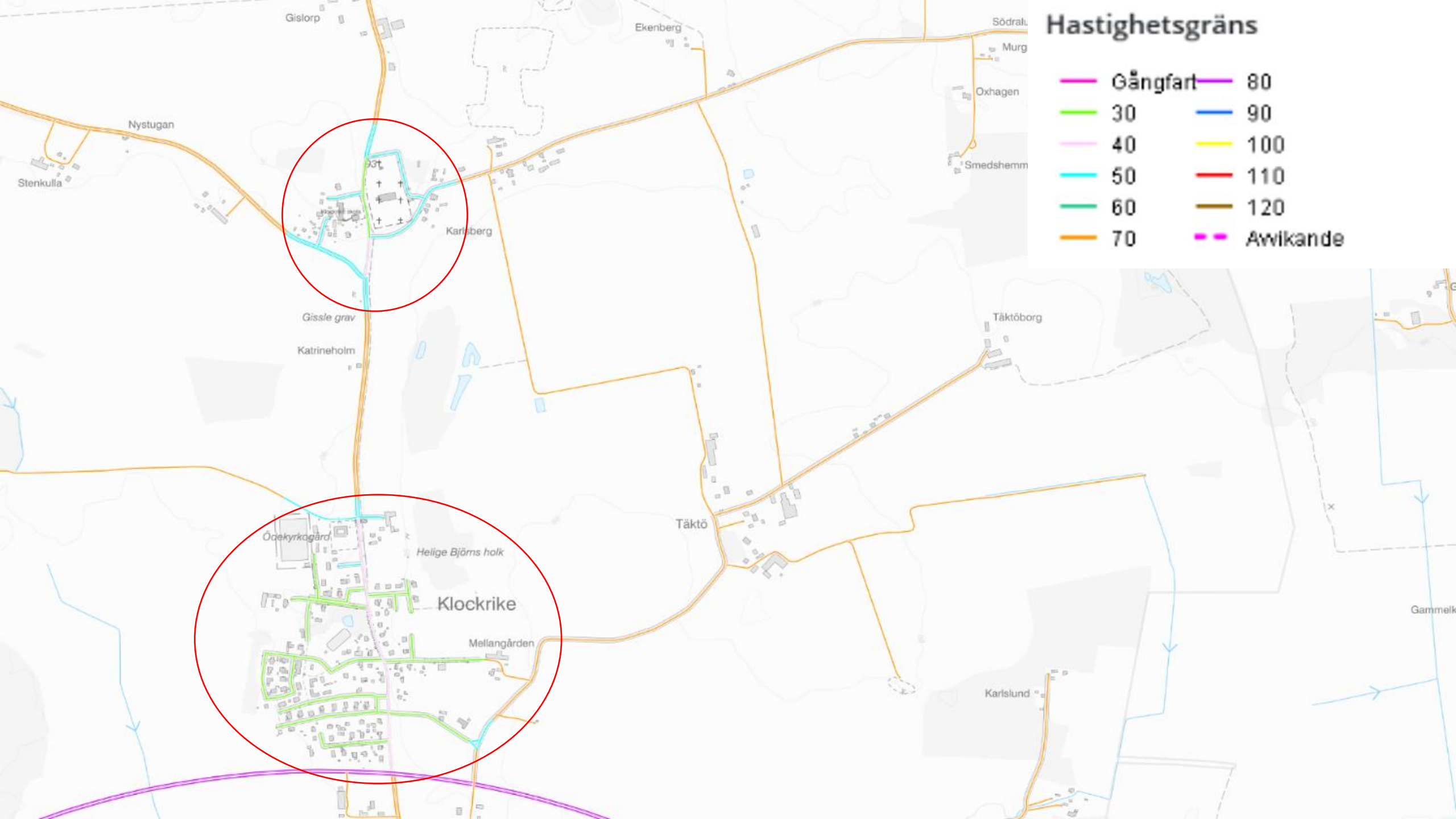
- Projekt 2025 - 2028: 16 byar i Motala kommun
- Trafiklösningar från 60-talet
- Motsvarar inte dagens krav på trafiksäkerhet och aktiv mobilitet
- Önskemål och krav från boende
- Behov av innovativa lösningar
- Ny tillämpning inom regelverk
- Målet att skapa en arena för att testa innovativa lösningar
- Samspel mellan Motala kommun och Trafikverket
- VTI, Motala kommun, Trafikverket Sydöstra region och Region Östergötland

Exempel på målkonflikter



Hastighetsgräns

	Gångfart		80
	30		90
	40		100
	50		110
	60		120
	70		Awikande



Fornåsa



Karlsby

Vägar

- 30 km/tim
- 50 km/tim
- 70 km/tim

Tättbebyggt område

- Föreskrift
- Tillfällig föreskrift





Tack!

anna.vadeby@vti.se

vti

Förhållningssätt till funktionellt prioriterat vägnät (FPV)

Trafiksäkerhetskonferens

2025-10-22

Jutta Pauna-Gren, PLgp



Agenda

- Allmänt om målkonflikter mellan olika trafikanter
- Trafikverkets förhållningssätt till funktionellt prioriterat vägnät (FPV)
- Vägledning vid val av åtgärder på FPV



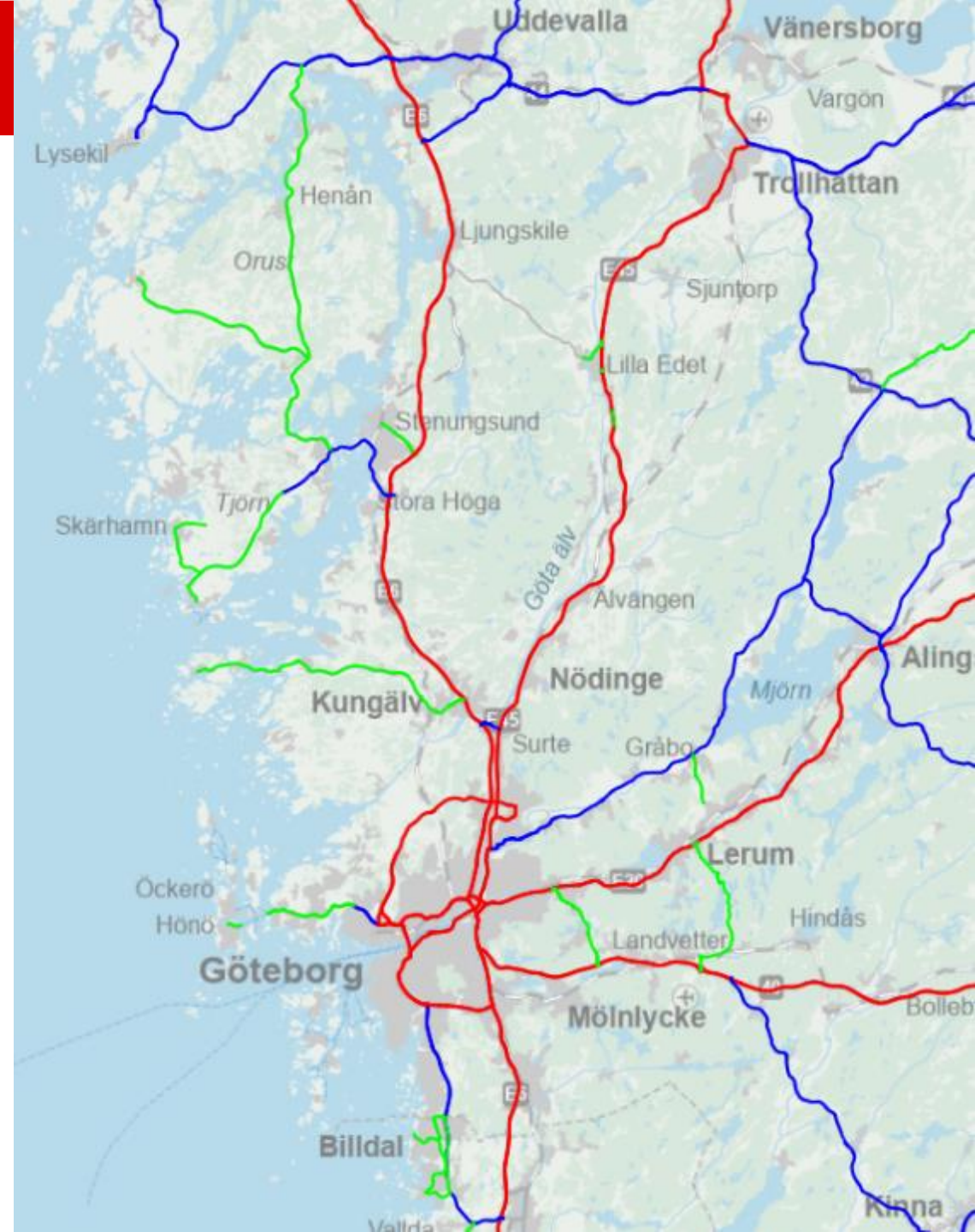
Allmänt om målkonflikter

- Tillgänglighet för motorfordon kontra tillgänglighet för oskyddade trafikanter.
- Förekommer överallt men har **olika karaktär i olika miljöer**.
- En grundförutsättning för god tillgänglighet är att trafikmiljön är trafiksäker.
- Med begränsade medel är det svårt att helt bygga bort de konfliktpunkter som finns.



Funktionellt prioriterat vägnät (FPV)

- Vägar som är viktigast för tillgänglighet för motorfordonstrafik
 - Ur ett nationellt och regionalt perspektiv.
- Stöd för prioritering av insatser längs de vägar som är utpekade att ingå i FPV.
- FPV-nätet består av vägar av olika karaktär.
 - Ca 30 % av det statliga vägnätet ingår i FPV.



Handledningen Förhållningssätt till FPV

- Ett vägledande dokument
 - Ger stöd vid val av lämpliga åtgärder på FPV-nätet.
- En reviderad version publicerades i juni 2024.
- Ett kompletterande dokument till rapporten *Funktionellt prioriterat vägnät* (2018-06-07).

Innehåll

Förord.....	4
1 Inledning	5
1.1 Bakgrund.....	5
1.1.1 FPV ett planeringsunderlag	6
1.2 Syfte.....	6
1.3 Omfattning	6
1.4 Definition för tillgänglighet.....	7
2 Generellt förhållningssätt till FPV	8
2.1 Större städer och storstadsområden	8
2.2 Att värna tillgänglighet för de olika funktionerna i FPV.....	9
2.3 Att utveckla tillgänglighet för de olika funktionerna i FPV.....	9
3 Förhållningssätt för oskyddade trafikanters tillgänglighet på FPV	11
3.1 FPV Godstransporter	12
3.2 Oskyddade trafikanter på tätortsvägar.....	13
3.3 Oskyddade trafikanter på landsbygdsvägar.....	13

HANLEDNING

Förhållningssätt till funktionellt prioriterat vägnät



Trafikverkets förhållningssätt till FPV

- Viktigt med helhetssyn vid planering av åtgärder!
- Vid val av åtgärder behöver hänsyn tas till
 - Vägens funktion
 - Trafikflöden
 - Hastighetsgränser
- Särskild fokus på vägar som ingår i FPV godstransporter



Vägledning vid val av åtgärder i tätorter

- Tillgängligheten för oskyddade trafikanter ska väga tyngre än tillgängligheten för motorfordonstrafik
 - Gäller på vägar där oskyddade trafikanters anspråk på att korsa vägen är höga.
 - Undantaget är tätorternas ytterområden där vägens utformning är anpassad för högre hastigheter.
 - Hänsyn tas till vägar som ingår i FPV godstransporter.
- Exempel på åtgärder:
 - Planskilda GCM-passager
 - Hastighetssäkrade övergångsställen/cykelöverfarter
 - Aktiva farthinder
 - Tätortsportar
 - Breda mittrefuger



Vägledning vid val av åtgärder på landsbygd

- Åtgärder ska utföras på ett sätt så att försämringar i tillgängligheten för motorfordonstrafiken blir så liten som möjligt.
 - Dock utan att äventyra tillgängligheten för oskyddade trafikanter.
- Hastighetsdämpande åtgärder i plan kan exempelvis vara:
 - Mittrefuger
 - Sidoförskjutningar



Tack för uppmärksamheten!

Vid frågor, kontakta

Jutta Pauna-Gren

Strategisk planerare, Planering nationellt, Trafikverket

E-post: jutta.pauna-gren@trafikverket.se





Rätt fart i staden - Hastighetsplan för Mölndal

Magnus Johansson, Trafikchef – Mölndals stad

Lina Forsgren, Trafikingenjör - Mölndals stad

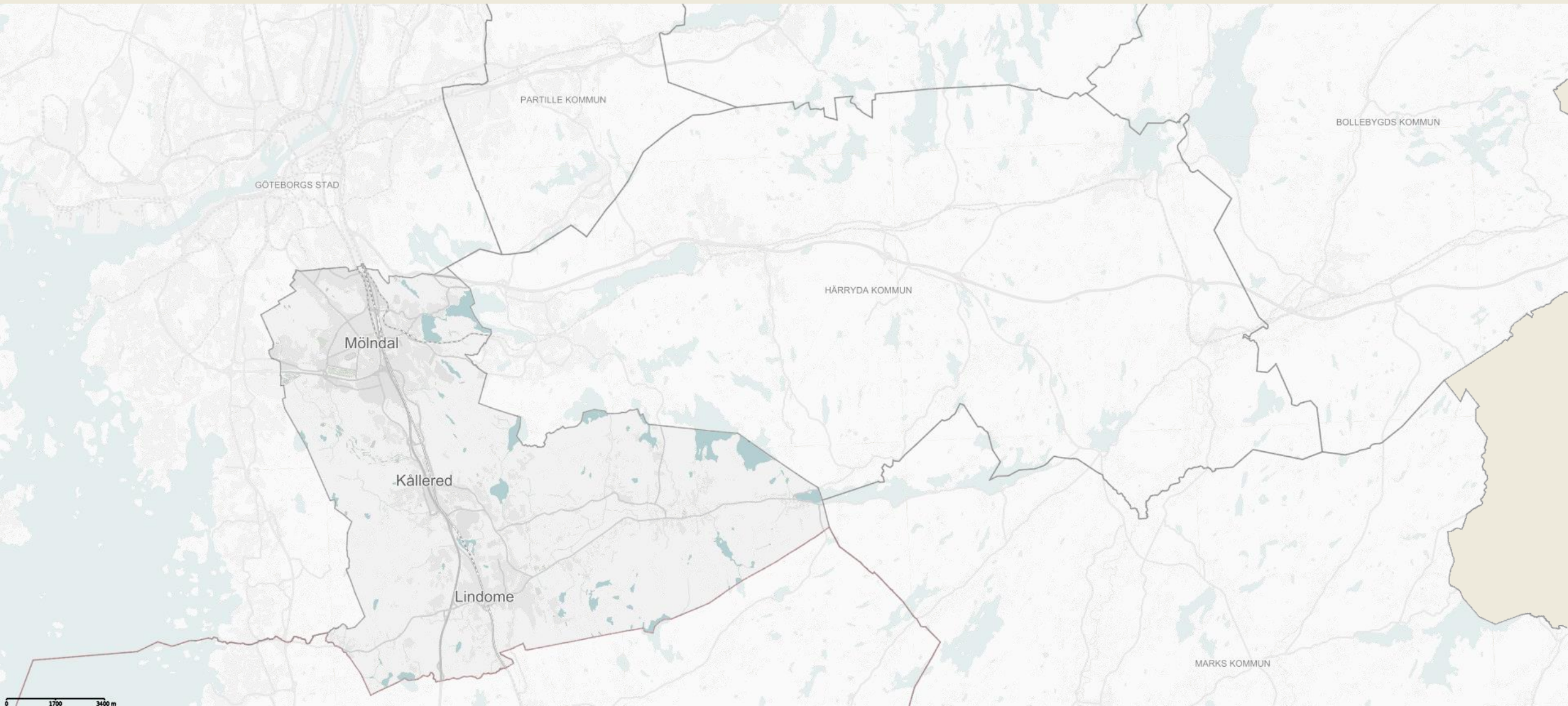
Agenda



- Bakgrund
- Genomförande
- Motgångar/svårigheter
- Framgångar



Mölndals kommun – ca 71 000 invånare



Bakgrund



Mölnåls genomförde ett testområde innan ändringen i hela kommunen:

Östra Mölnåls
2013

Sen tog det stopp!

Hastighetsplan för Mölndal 2023 (äntligen!)



- Uppdateringar av förslag Hastighetsplan under 2023
 - Utvidgning av tätbebyggt område
 - Förändrade planerings principer, Ny ÖP
 - Nya väglänkar
- Metod Rätt fart i staden
- Samtliga gator inom tätbebyggt område föreslås få nya hastigheter
 - Huvudvägnätet 50 km/h → 40 / 60 km/h
 - Bostadsgator 50 km/h → 30 km/h

Stadens syfte

- långsiktigt hållbart trafiksystem
- tryggare gatumiljöer
- en mer attraktiv stad

Stadens mål

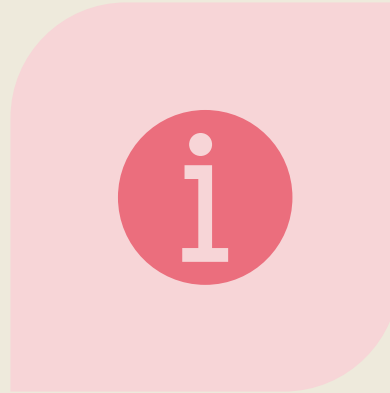
- trivseln och tryggheten i det offentliga rummet ska öka



Genomförande



SUCCESSION
GENOMFÖRANDE
2024→2028
8 OMRÅDEN,
3 UTFÖRDA

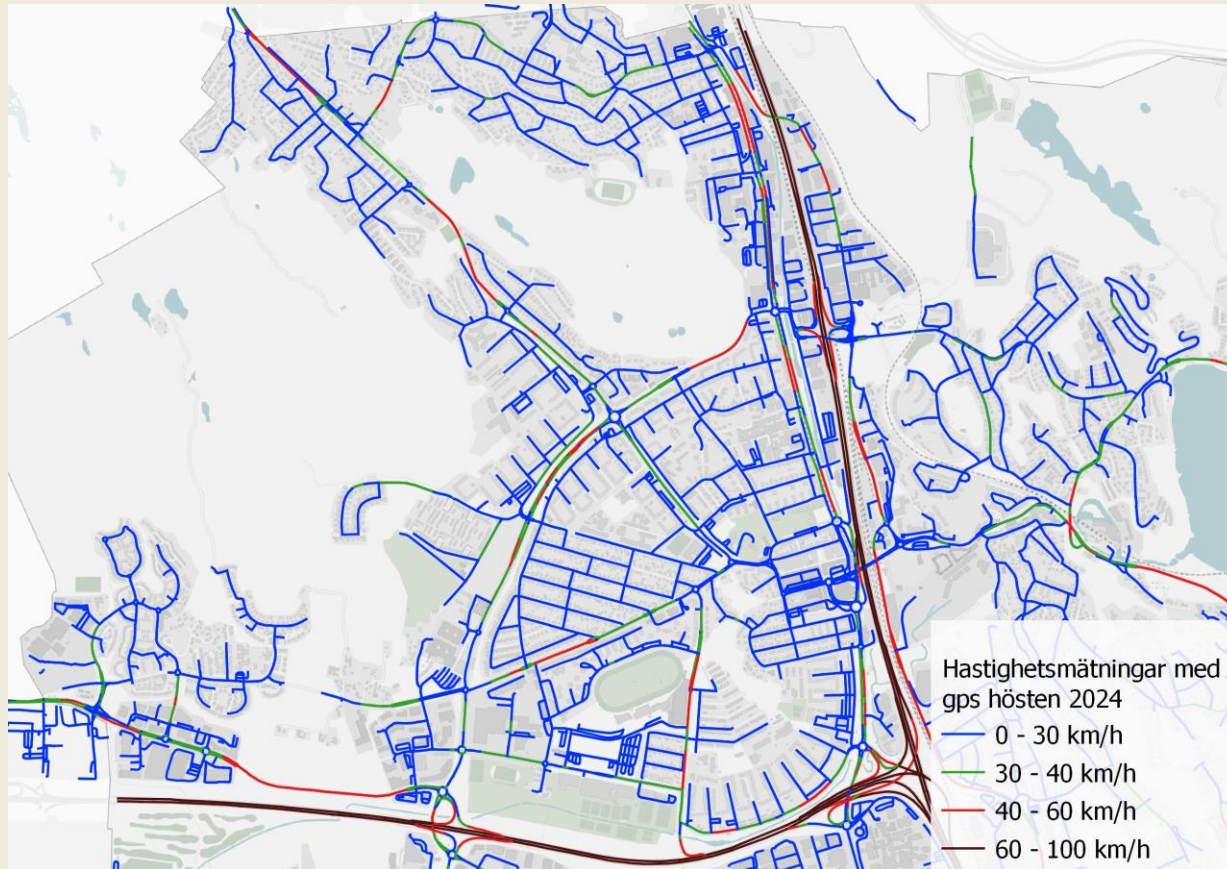


INFORMATION OCH
KOMMUNIKATION

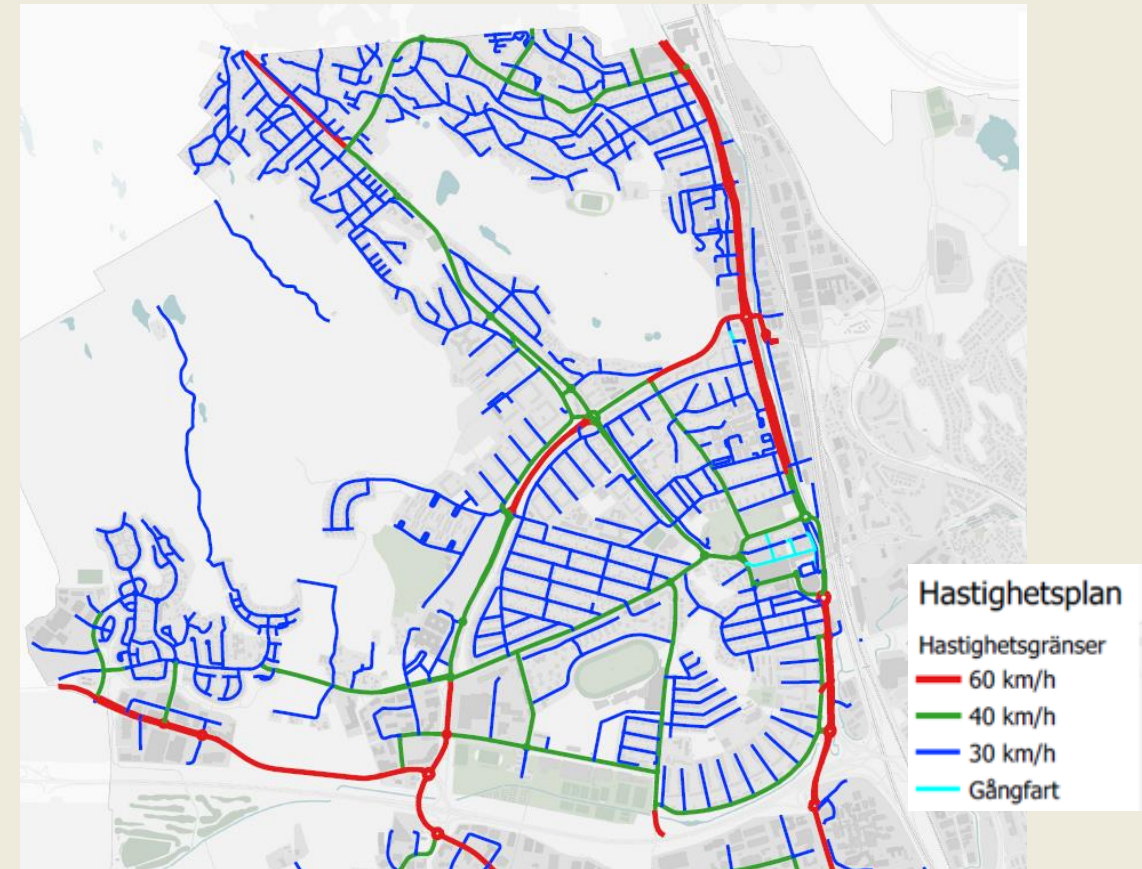


UPPFÖLJNING MED
TRAFIKMÄTNINGAR
OCH OLYCKSSTATISTIK

Exempel på trafikmätningar



Medelhastighet Källa: Tomtom



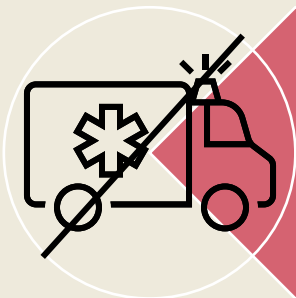
Motgångar/svårigheter



- Den politiska processen
 - det tar tid!
- Ibland är det svåra avvägningar!
 - framkomlighet/trafiksäkerhet
- Synpunkter
 - invånare, media, politiken



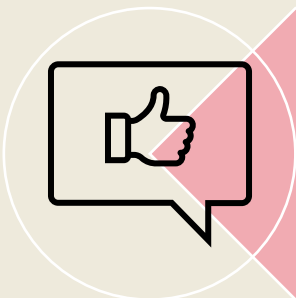
Framgångar



Utvärdering 2021 visar att efterlevnaden av hastigheterna har ökat och tendens att olyckorna är färre



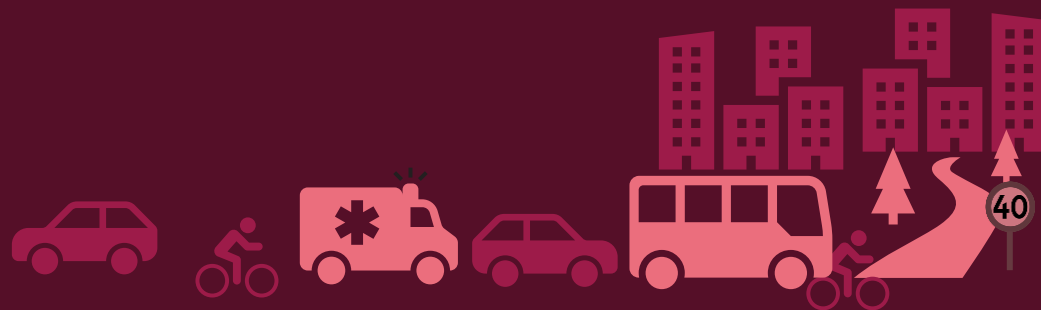
Politiska beslutet samt gedigen konsultutredning har gett tyngd vid genomförandet



Tät dialog inom och utanför organisationen har gett ett smidigt och positivt genomförande



molndal.se



Referenser och kontakt

<https://www.molndal.se/startside/trafik-och-resor/trafik-och-gator/trafikregler-och-sakerhet/nya-hastigheter.html>

Magnus Johansson, Trafikchef

magnus.johansson@molndal.se

Lina Forsgren, Trafikingenjör

lina.forsgren@molndal.se



TIDAHOLMS
KOMMUN

Rätt fart i staden

Sänkt bashastighet

Marie Bengtzon
Samhällsbyggnadsförvaltningen

tidaholm.se

Tidaholms kommun – ca 13000 inv.

Tidaholms tätort – ca 8000

Tätorter: 30 + 50 km/h

Landsväg: 60 + 70 + 80 km/h



Uppdrag och bakgrund

- 2008 infördes nya hastighetssteg 30-120 km/h utifrån vägstandard
- **2020** – Uppdrag från SBN:
Utred sänkt bashastighet
- **2024** – Förstudie bashastighet presenteras

Förstudie

- Väl genomarbetad
- Nationella riktlinjer, studier och lokala förutsättningar
- Största vinst – minska antalet döda och skadade i trafiken



tidaholm.se



Riktlinjer – 30 km/tim

- Gator utanför förskolor, skolor, spontanidrottsplatser samt gator där man kan förvänta sig många oskyddade trafikanter, framförallt där barn och äldre rör sig, samt gator som är utformade för 30 kilometer i timmen

Riktlinjer – 40 km/tim

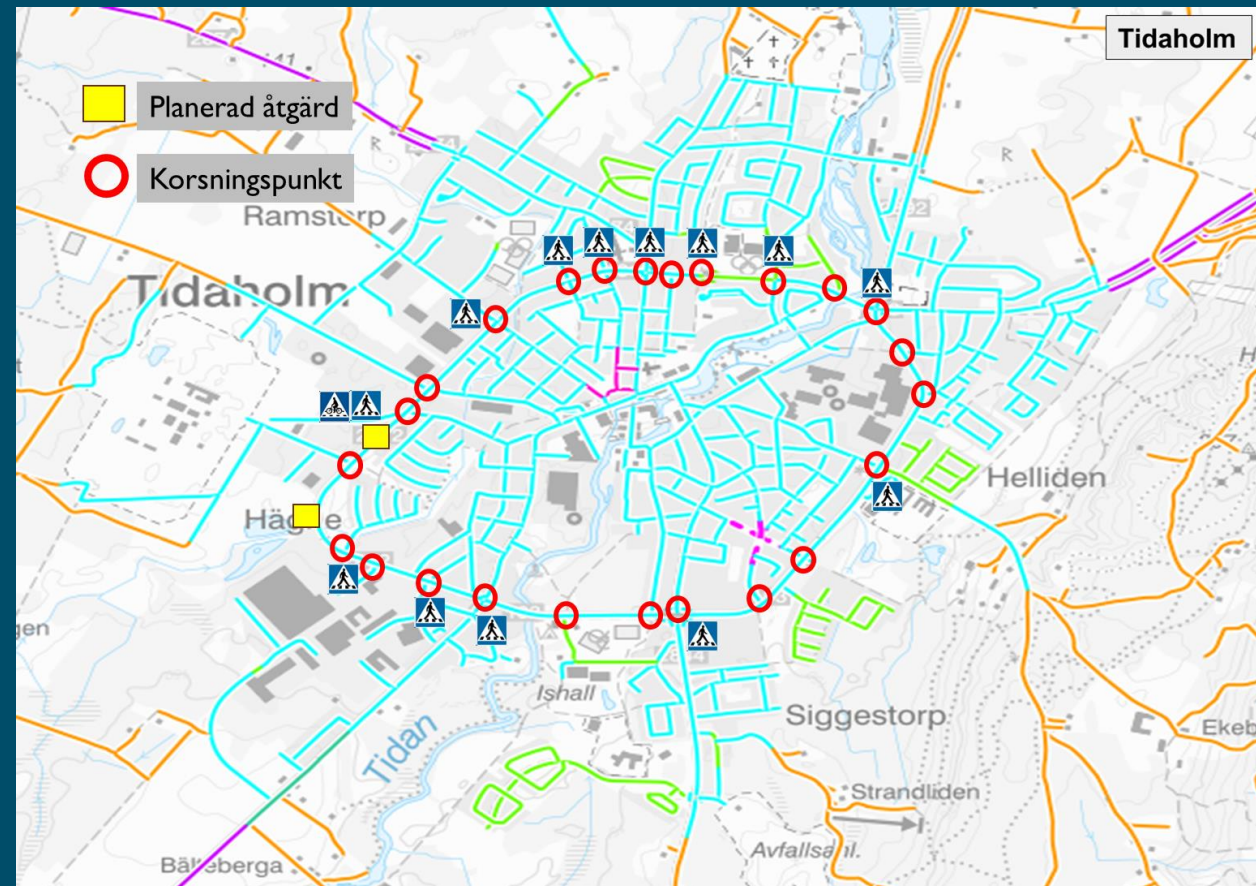
- Gator med bebyggelse längs sträckan och många korsningspunkter, gator i industri- och verksamhetsområden samt gator som ingår i lokalnätet

Riktlinjer – 60 km/tim

- Gator med hög grad av separering mellan trafikslag, få korsningspunkter och begränsad bebyggelse i direkt anslutning till vägen

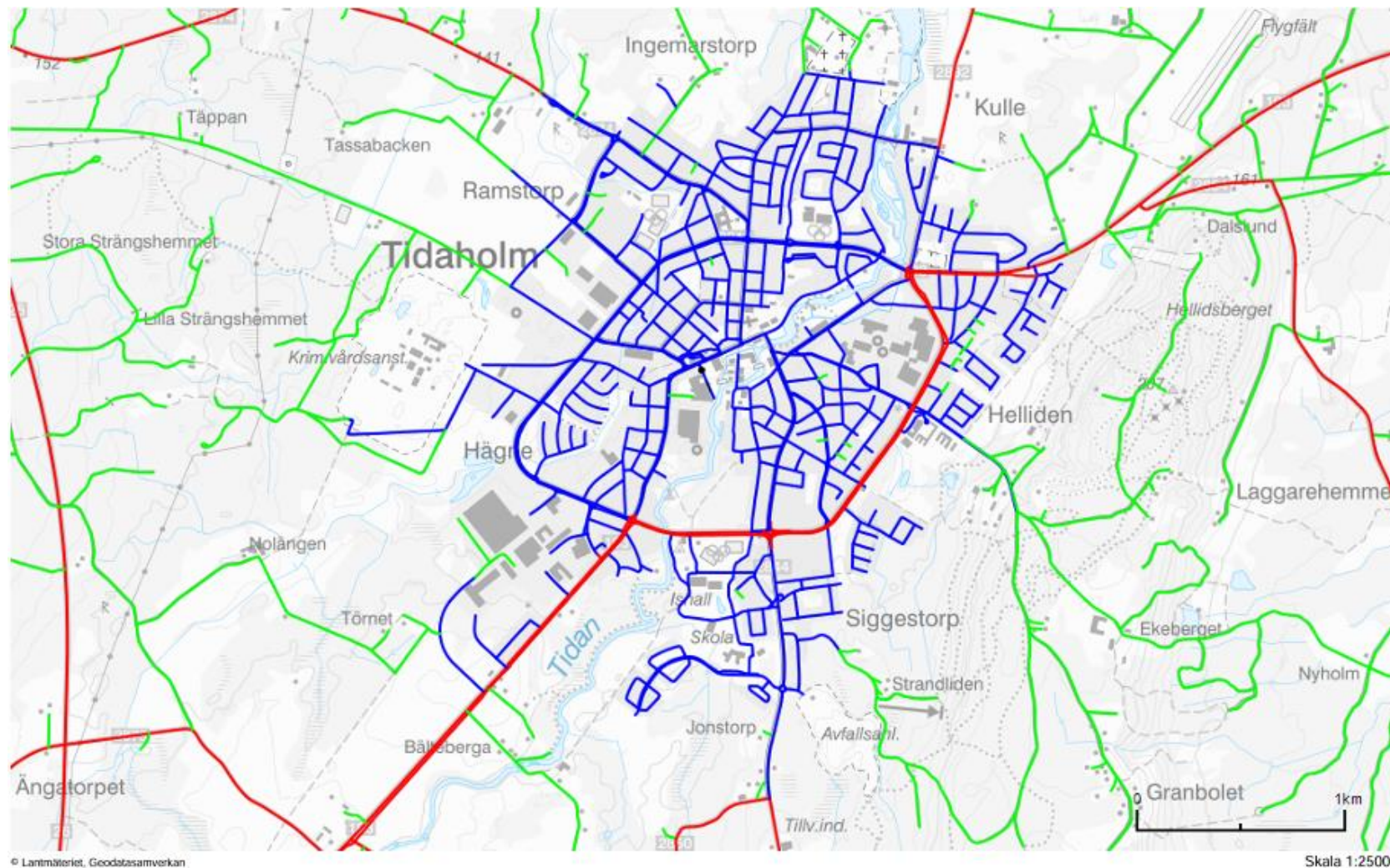
Trafikmätningar och korsningspunkter

- 30 – 40 – 60?
- Västra Ringvägen 48 km/tim
- Egnahemsvägen 46 km/tim
- Smedjegatan 46 km/tim
- Stallängsvägen 50 km/tim



Korsningspunkter Ringleden

Konfliktområden

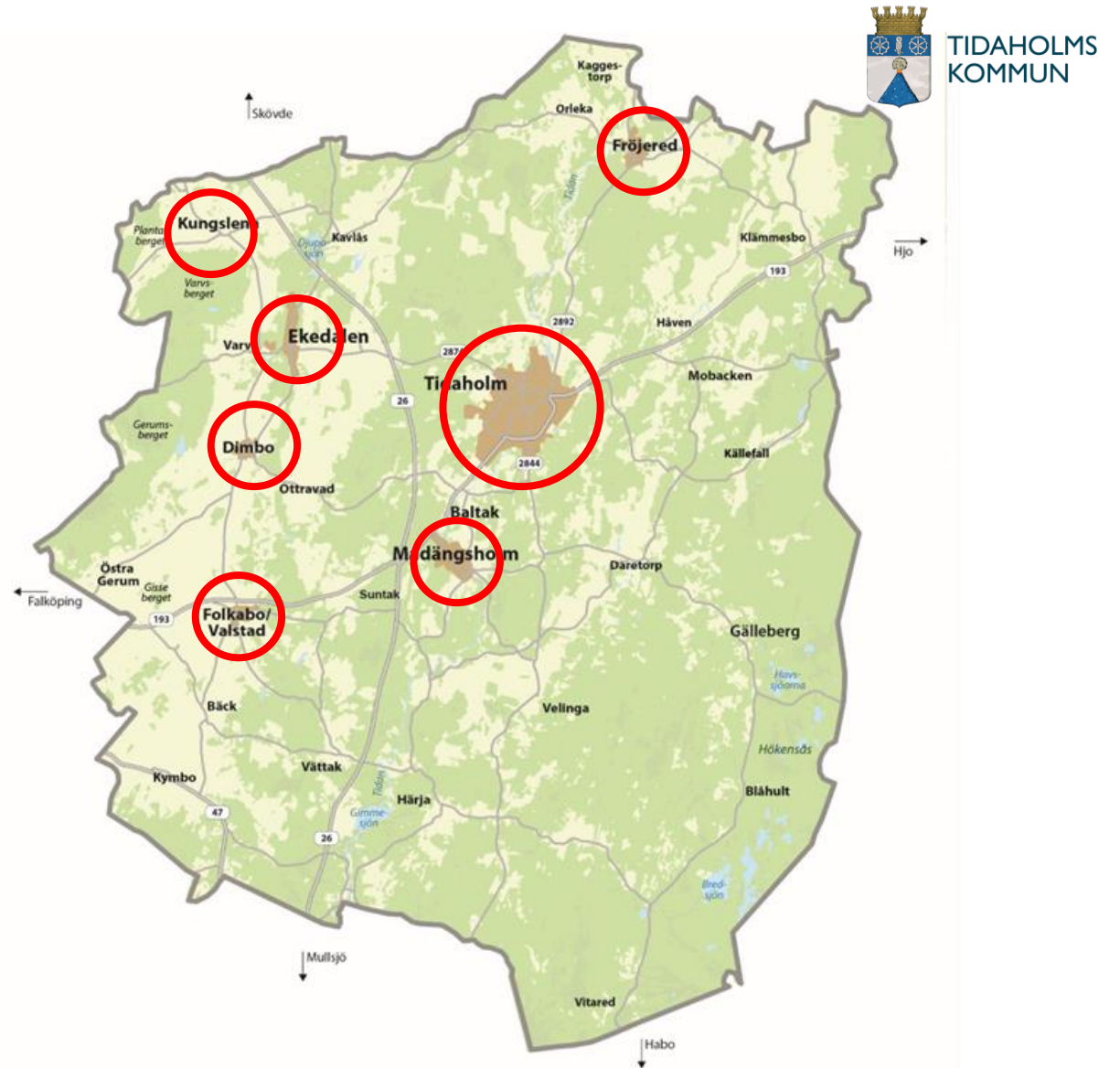
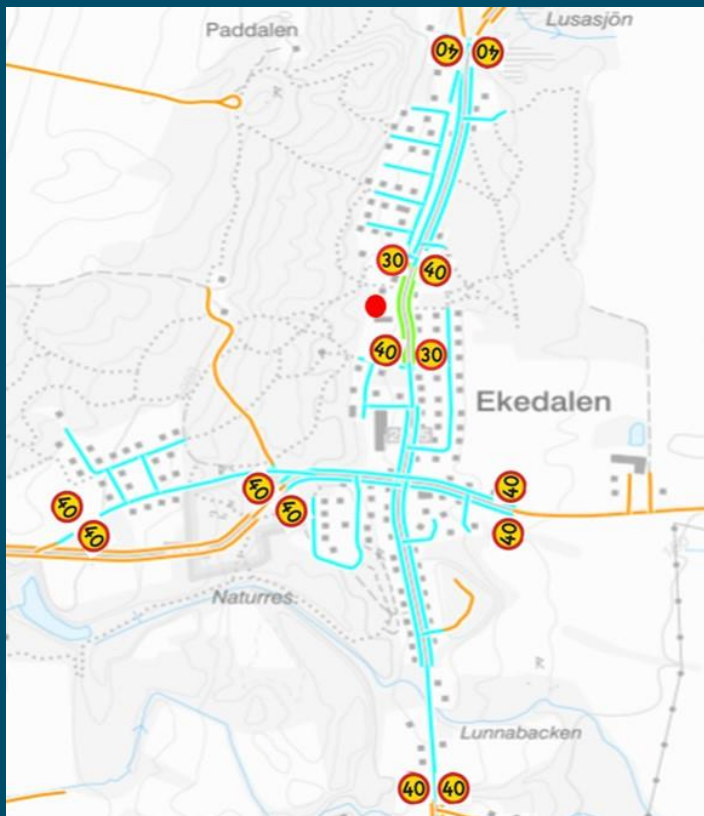


Väghållare

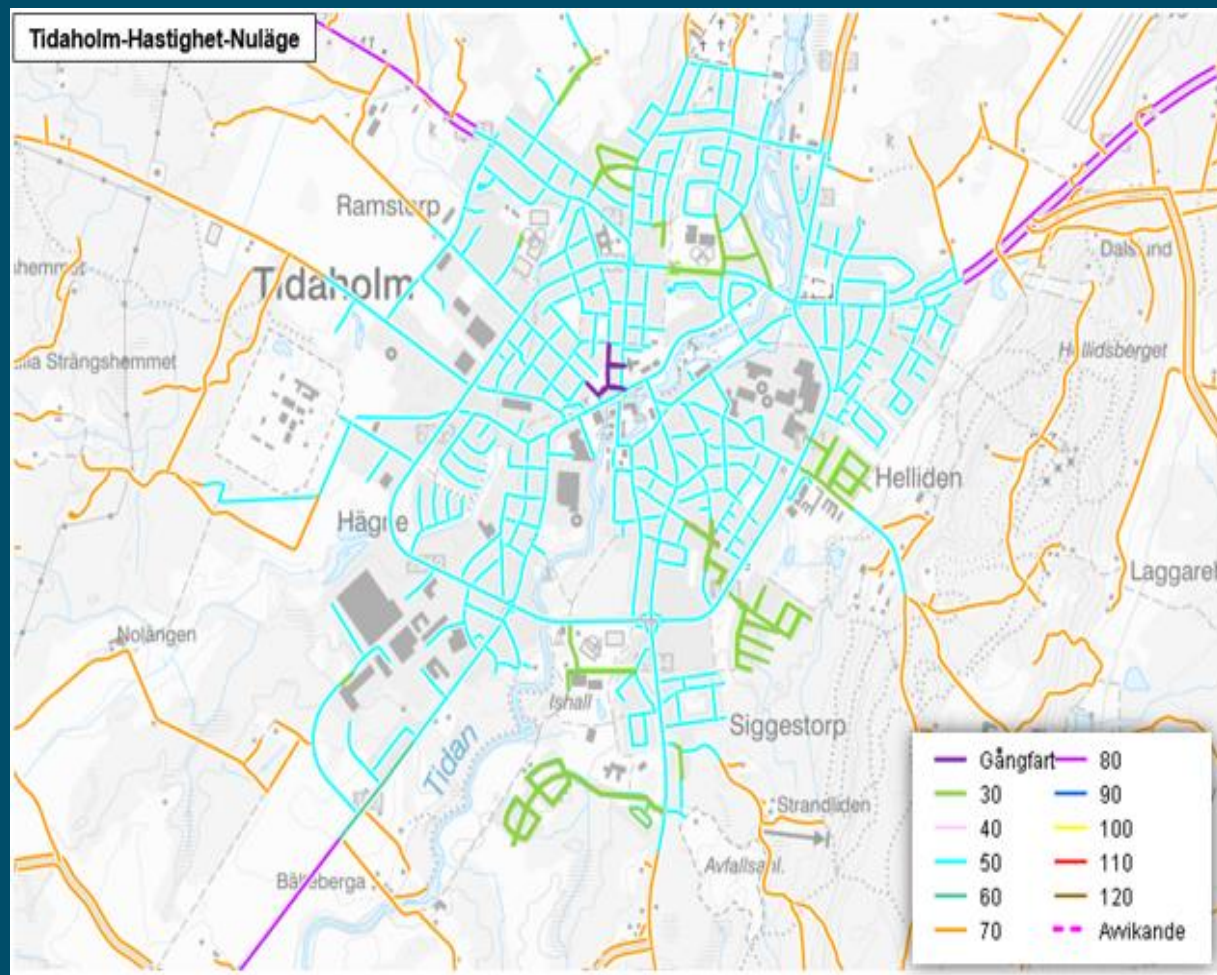
- Statlig
- Kommunal
- Enskild

Genomförande

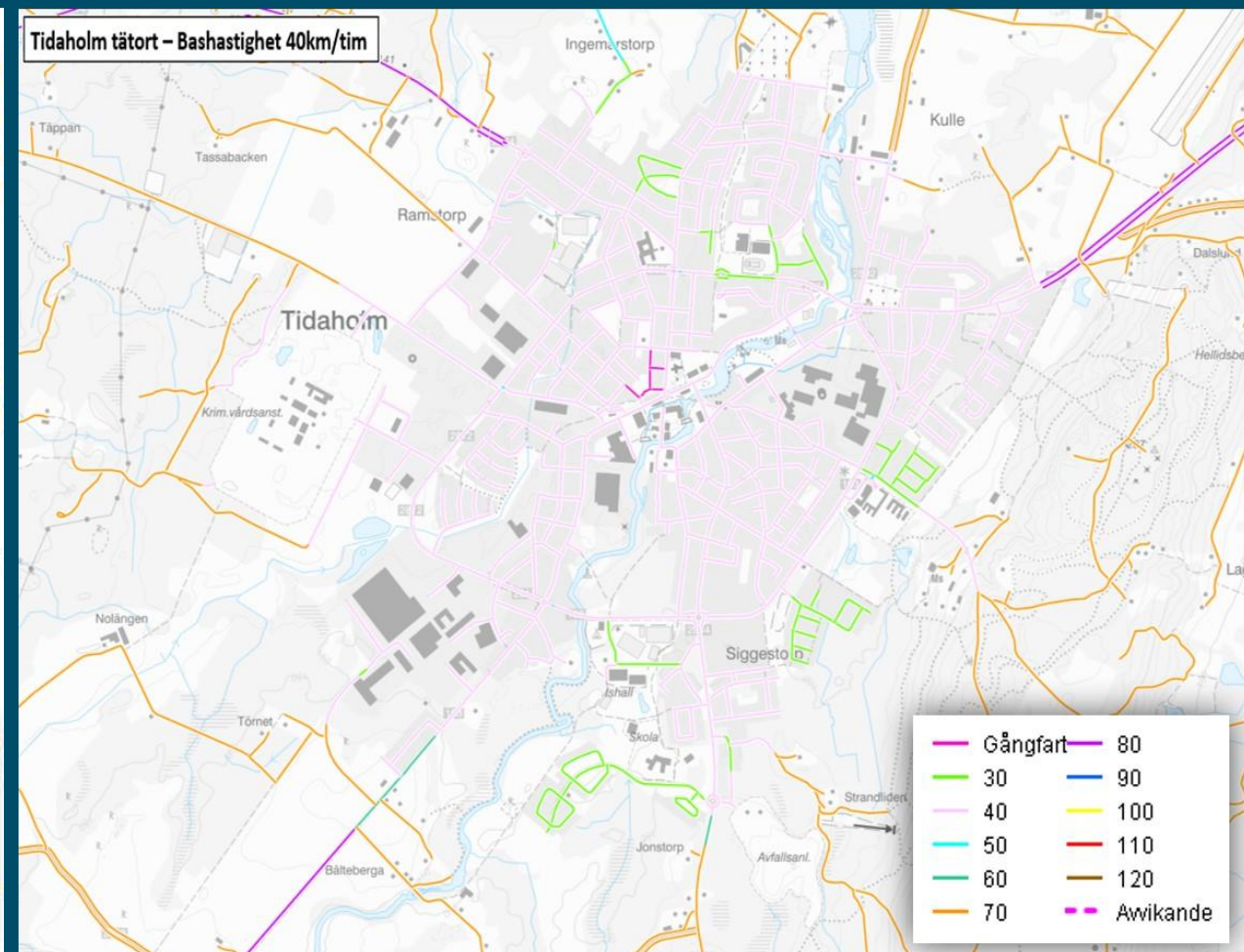
- Beslut 16 maj 2024
- Trafikmätningar (40 st)
- Omskytning maj 2025 kommun/Trafikverket



Innan



Efter



Uppföljning

- Förväntade invändningar har uteblivit – nästan enbart positiv respons (!)
- Uppföljande trafikmätningar maj 2026

https://qcnl.tv/p/BZg_QEk6LP2DcgSHOgUKXQ





TIDAHOLMS
KOMMUN

Tack!

Marie Bengtzon
Samhällsbyggnadsförvaltningen

tidaholm.se