

# **Lagom fart!**

## Hastighetsplan för tätorterna

Framtagen av: Stadsmiljöenheten

Antagen av Samhällsnämnden 2026-02-26



LILLA EDETS  
KOMMUN



## INNEHÅLL

<b>1</b>	<b>Inledning .....</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Därför är hastigheten viktig (kunskapsunderlag).....</b>	<b>3</b>
2.1	Trafiksäkerhet och trygghet .....	3
2.2	Tillgänglighet, framkomlighet och samspel .....	4
<b>3</b>	<b>Mål.....</b>	<b>6</b>
3.1	Hastighetsplanen kompletterar trafikplanen .....	6
3.2	Hastighetsplanens mål .....	6
<b>4</b>	<b>Nulägesbeskrivning och analys .....</b>	<b>7</b>
4.1	Trafiknät bil .....	7
4.2	Trafiknät gång- och cykel.....	7
4.3	Kollektivtrafik .....	7
4.4	Utryckningstrafik.....	7
4.5	Stadens karaktär.....	8
4.6	Slutsats.....	8
<b>5</b>	<b>Nya hastigheter.....</b>	<b>9</b>
5.1	30 km/tim.....	9
5.2	50 km/tim.....	9



## 1 Inledning

Nollvisionen är grunden för det framgångsrika trafiksäkerhetsarbetet som Sverige bedrivit under flera decennier och innebär ett ställningstagande om att människor inte ska dö eller skadas allvarligt i vägtrafiken. Hastigheten är av stor och avgörande betydelse för den faktiska trafiksäkerheten men också för trygghetsupplevelsen.

Hastighetsplanen omfattar huvudgator och lokalgator inom samtliga tätorter i Lilla Edets kommun.



## 2 Därför är hastigheten viktig (kunskapsunderlag)

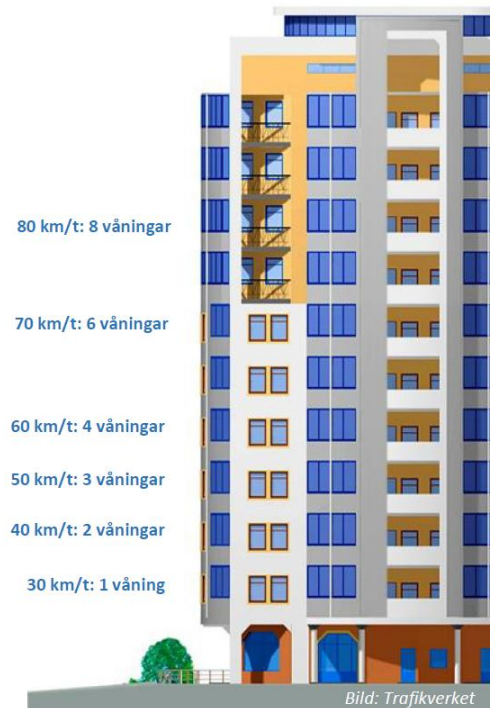
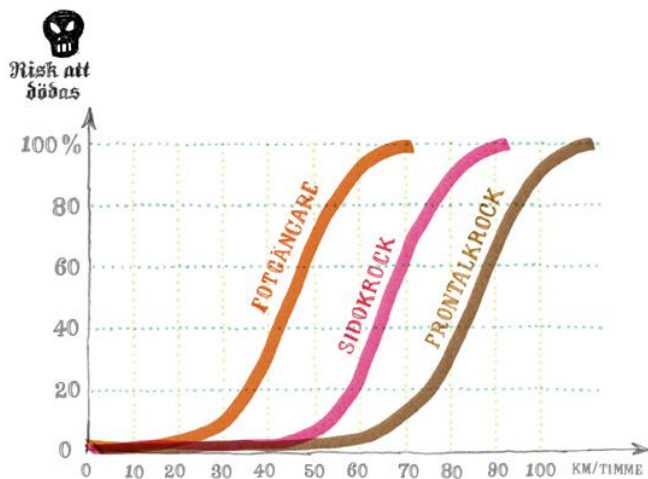
### 2.1 Trafiksäkerhet och trygghet

Hastigheten har en stor påverkan på både den faktiska trafiksäkerheten och den upplevda tryggheten.

**Nollvisionen** är grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Den beskriver en önskad framtid där ingen dödas eller skadas svårt i trafiken. Vi kan inte acceptera att människor straffas med döden eller livslångt lidande för att de eller någon annan gör ett misstag i trafiken. Eftersom människor ibland gör misstag, går det inte att helt förhindra trafikolyckor. Däremot kan följderna av olyckor mildras genom att gator, vägar och fordon blir säkrare. Risken för att olyckor ska inträffa minskar dessutom om alla trafikanter får ökad insikt om hur viktigt det är med ett säkert beteende i trafiken.

**Trafiksäkerhet** kan enklast definieras som ” risknivån för personskador i trafiken”. Trafiksäkerhetsarbete handlar om att minska olycks- och skaderiskerna i trafiken med fokus på minskade personskador. Man kan också beskriva trafiksäkerhet i termer av att ”ta ansvar för, begränsa och kontrollera rörelseenergi i trafiken”. Framför allt handlar trafiksäkerhetsarbete på gator och vägar om att minimera risken för olyckor som innebär allvarlig skada eller död som konsekvens.

När det gäller fotgängare och andra oskyddade trafikanter så beror sannolikheten för att dö vid en kollision med en bil mycket starkt på bilens hastighet. Vid 80 km/h är sannolikheten nästan 100 % att fotgängaren dör. Vid 50 km/h är sannolikheten ca 55 % och vid 30 km/h är den ca 10 %.



Att anpassa hastigheterna utifrån krockvårdskurvan ovan innebär i praktiken att på sträckor där oskyddade trafikanter (gående, cyklister) inte är separerade från biltrafiken bör hastigheterna inte överstiga 30 km/h. Om gatan har separering kan högre hastigheter tillåtas, men då bör punkter (korsningar/passager) där konflikter mellan oskyddade och skyddade trafikanter kan uppstå ändå ha hastighetsnivåer på högst 30 km/h. Detta uppnås vanligtvis med hjälp av hastighetsdämpande åtgärder, så kallade hastighetssäkringar.



**Trygghet** är ett mått på hur vi upplever trafikmiljön. Känslan påverkar hur vi mår och hur vi agerar. Hur mycket vi oroar oss för oss själva eller för andra påverkar hur vi reser och i vilken utsträckning vi låter barnen röra sig själva i samhället. Otrygghet ger därför negativa effekter på barnens utveckling och hälsa samt resulterar ofta i att barnen körs till skolan i stället för att gå eller cykla. Med ökad bilskjutsning av barn ökar även trafikproblemen vid skolor och fritidsanläggningar. Det hela blir en negativ spiral av en alltmer ökande otrygghetskänsla i trafiken.

## 2.2 Tillgänglighet, framkomlighet och samspel

**Tillgänglighet** är ett mått på hur enkelt det är att nå en målpunkt, medan **framkomlighet** handlar om hur snabbt man kan ta sig dit. I ett mindre samhälle är det av största vikt att ha god tillgänglighet för så många som möjligt, medan framkomligheten är av underordnad betydelse. Tidsvinsten att nå sitt mål genom att köra i 50 km/h i stället för 30 km/h handlar oftast bara om några sekunder.

I en stadsmiljö blandas olika trafikslag och vikten av samspel mellan trafikanterna är avgörande för att skapa god trafiksäkerhet och trygghet. Lägre hastigheter gynnar ett gott samspel.

### 2.2.1 Livsrumsmodellen

Stadens gaturum kan, utifrån deras karaktärsdrag, delas in i olika typer av stadsrum med hjälp av livsrumsmodellen. Modellen beskriver gaturummets funktion och vilka anspråk som finns i rummet. I bedömningen tas hänsyn till behovet av samspel/integration mellan olika trafikantslag.

**Frirummet** är cyklisternas, fotgängarnas och de lekande barnens område. Hit hör till exempel torg, parker, lekplatser, rekreationsområden samt gång- och cykelvägsnätet. I ett frirum bör motorfordonstrafik inte förekomma, mopedtrafik är inte heller lämplig på många sådana platser. Utformningen ska utgå från gåendes och cyklisters perspektiv och hastighet, vilket innebär mycket låg fart, detaljrikedom och småskalighet med många möjligheter till vistelse, aktiviteter och möten med andra människor.

**Integrerat frirum** är det rum där fotgängare och cyklister är prioriterade. Motorfordon har möjlighet till begränsad inkörning och behöver visa mycket stor hänsyn till de oskyddade trafikanterna. Låg fart är en förutsättning för att möjliggöra prioritet för fotgängare och cyklister. Vägarna består ofta av hus med entréer mot rummet. Vistelse och olika aktiviteter känns naturliga att göra i rummet. Ytorna har ofta en delad funktion.

**Mjuktrafikrummet** omfattar större delen av tätortens biltrafiknät. I ett mjuktrafikrum tillmötesgår människors anspråk på att lätt röra sig både längs med och tvärs gaturummet. Fordon och oskyddade trafikanter ska samspela i rummet. Mjuktrafikrummets gator utformas så att gående och cyklister ges utrymme. Biltrafikens ytor begränsas så långt det går med hänsyn till gatornas funktion.

**Integrerat transportrum** har ofta en transportfunktion för både motorfordon och gående/cyklister. Oskyddade trafikanter kan färdas längs med rummets kanter men har färre anspråk på att korsa det. Korsningsanspråken uppstår främst i anslutning till korsningar med andra gator. Det finns ringa anspråk på vistelse i rummet. Det är långa avstånd mellan entréer till byggnader.

**Transportrummet** är ett rum med en renodlad transportfunktion där gatan/vägen enbart är till för motorfordon och där snabba person- och godstransporter prioriteras. Gående och cyklister



ska färdas vid sidan av på separata nät, även korsningar/passager behöver vara säkert och tryggt separerade. Byggnader har inga entréer ut mot sådana här gator och vägar, som till exempel är trafikleder och motorvägar.



Det finns stadsmiljöer där integrering/samspel är ett naturligt inslag. Oftast är motiven för integrering starkast i de centrala delarna av samhället där det rör sig fler oskyddade trafikanter. För att integrering ska fungera ställs krav på gaturummets utformning liksom på hastighetsanpassningen.

Behovet av separering är starkt knutet till trafiksäkerhet och trygghet, därmed också till förekomsten av stora eller snabba biltrafikflöden och tung trafik. Separering medför stora ytor och bredare gaturum, vilket i sig kan driva upp tempot.



### 3 Mål

#### 3.1 Hastighetsplanen kompletterar trafikplanen

Hastighetsplanen utgör ett komplement till Lilla Edets trafikplan och tar därför avstamp i trafikplanens målformulering.

Trafikplan för Lilla Edets kommun antogs 2017 av dåvarande tekniska nämnden. Den beskriver trafiksystemets möjligheter och kartlägger vilka problem som finns för samtliga trafikantgrupper. Trafikplanen fokuserar på den fysiska planeringen och utformningen av trafiksystemet. Den har en tydlig inriktning på gående, cyklister och kollektivtrafik och med ett starkt fokus på miljö, hälsa och säkerhet. Målen som fastslogs i trafikplanen bygger på nationella, regionala och kommunala strategier och mål. Målen i trafikplanen är:

- **Säkert och tryggt;** Transportsystemet är trafiksäkert och upplevs tryggt av samtliga trafikantgrupper.
- **Tillgängligt;** Transportsystemet i Lilla Edets kommun är tillgängligt för alla – barn, äldre och funktionsnedsatta.
- **Hållbart;** Andelen hållbara resor, det vill säga resor till fots, med cykel och/eller med kollektivtrafik, ska öka.
- **Attraktivt;** Transportsystemet bidrar till en attraktiv kommun.
- **Effektivt;** Trafikplaneringen i Lilla Edets kommun karaktäriseras av kostnadseffektivitet och fokuserar på samhället bästa.

#### 3.2 Hastighetsplanens mål

- ”Rätt hastighet på rätt plats” baserat på
  - kommunens mål och strategier, bland annat Trafikplanen
  - gatans funktion (funktionsklass för alla trafikslag)
  - trafikflöden (alla trafikslag)
  - gatans lokalisering i gatunätet
  - buller och luftkvalitet
- Enhetlighet i hastighetsregleringar

Utvecklat innebär målsättningarna till exempel att:

- Hastighetsgränserna ska vara samma för likartade områden/gator så att trafikanten lättare förstår trafikmiljön och en igenkänningseffekt uppstår.
- Hastigheterna ska bidra till att trafikmiljön/stadsrummet som inte upplevs som plottrigt.
- Hastigheterna ska bidra till att det blir attraktivt, säkert och tryggt att leva, vistas och verka i Lilla Edets kommun.
- Hastigheterna ska, som en ingående del i kommunens trafiksystem, bidra till att samhället utvecklas mot att bli mer hållbart.
- I de fall olika trafikantgruppers intressen står i konflikt med varandra görs avvägningar. De grupper som har störst behov på den specifika gatan/sträckan/platsen och är mest känsliga för trafikens negativa effekter ska generellt prioriteras. Prioriteringsperspektiven är säkerhet, tillgänglighet, framkomlighet, trygghet och attraktivitet. Mest känsliga för hastigheters negativa inverkan är s.k. oskyddade trafikanter som rör sig ute i samhället till fots eller per cykel/moped, dvs utan det fysiska skyddet som en bil ger. I tätort innebär det vanligen gående, cyklister, barn, äldre och personer med funktionsvariationer.



## 4 Nulägesbeskrivning och analys

Lilla Edets kommun är väghållare för de flesta lokalgatorna inom tätorterna. Totalt sett är kommunen väghållare för ca 73 km gata och ca 17 km gång- och cykelväg.

Kommunen genomför kontinuerligt hastighetsmätningar på olika platser i kommunen. På flera platser kan konstateras att hastigheterna ligger något över skyltad hastighet. Detta särskild på vägar med större andel genomfartstrafik. Dock är spridningen av hastighet stor. Ett fåtal höga maxhastigheter är registrerade, men de flesta ligger runt den skyltade hastigheten.

Bashastigheten i Sverige är 50 km/h inom tätbebyggt område, 70 km/h utanför tätbebyggt område.

### 4.1 Trafiknät bil

Det kommunala gatunätet ligger främst inom tätbebyggt område och är till största delen reglerat till 50 km/h. Relativt stora områden i centrala Lilla Edet, ett tätare bostadsområde öster om E45, den lokala genomfartsgatan i Lödöse, samt de flesta allmänna gatorna vid skolor är reglerade ner till 30 km/h.,

I bostadsområdena har uppdelningen av 30- respektive 50-områden i dagsläget ingen tydlig grund eller naturlig gräns. Identiska bostadsområden som ligger i direkt anslutning till varandra har olika hastigheter, vilket är irrationellt och skapar irritation bland boende.

### 4.2 Trafiknät gång- och cykel

Gång- och cykelvägnätet är inte sammanhängande, varken inom eller mellan tätorterna. Generellt finns det inte gång- eller cykelbanor i bostadsområdena utan där är gående och cyklister hänvisade till körbanan.

Standarden på gång- och cykelvägnätet är mycket skiftande. Bredder, ytskikt och skyltning skiljer sig markant åt. Sträckor med bredder som normalt skulle benämnas som gångbanor/trottoarer är på ett flertal platser skyltade som gång- och cykelbanor. Separering mellan fotgängare och cyklister finns endast på ett fåtal sträckor och då med låg utrymmesstandard.

Flertalet övergångsställen, cykel och gångpassager ligger på gator med en skyltad hastighet på 50 km/h. Några övergångsställen/passager är s.k. hastighetssäkrade genom upphöjningar och/eller avsmalningar med avsikt att minska hastigheten ner till 30 km/h, vilket ger ökad trafiksäkerhet. De flesta övergångställena är dock inte hastighetssäkrade och de verkliga/reella hastigheterna kan vara långt över den skyltade hastighetsgränsen.

### 4.3 Kollektivtrafik

I Göta trafikerar kollektivtrafiken endast E45 och i Nygård endast på landsvägen utanför samhället. I Hjärtum trafikerar kollektivtrafiken endast landsvägen till/från Trollhättan samt landsvägen till/från Hasteröd, Kärrdalsvägen. Skoltrafiken är upphandlad separat och har andra körvägar som inte redovisas i denna rapport.

### 4.4 Utryckningstrafik

Räddningstjänsten nyttjar i första hand det större vägnätet, Trafikverkets vägar, som utryckningsvägar. För räddningsinsatser i Lilla Edets tätort eller i de västra delarna av kommunen använder Räddningstjänsten Göteborgsvägen och Skolgatan som utryckningsvägar.



#### 4.5 Stadens karaktär

I samband med arbetet med hastighetsplanen har stadsrummens karaktär inventerats och gaturummen kategoriserats/funktionsklassats enligt Livsrumsmodellen.

Alla bostadsområden har behandlats som likartade gaturum. Matargatan/upsamlingsgatan i varje bostadsområde har klassats som Mjuktrafikrum. De mindre bostadsgatorna, som ofta är återvändsgator, har klassats som Integrerat frirum. Större gator, så som Skolgatan och delar av Göteborgsvägen är i sitt funktionsanspråk ett Mjuktrafikrum, även om den fysiska utformningen av vissa avsnitt på dessa gator idag mer har karaktären av Integrerat transportrum. Några av industrigatorna har bedömts som rena Integrerade transportrum.



#### 4.6 Slutsats

Efter att ha analyserat gatustrukturen och gjort en funktionsklassning via rumskaraktärisering finner man att tätorterna har ett relativt homogent gatusystem med fåtal avvikelser. Samhället idag domineras i sin karaktär och funktionsklass av Mjuktrafikrummet, vilket är ett gaturum där trafikanter samsas och hastigheterna bör vara så låga att samspel och interaktion främjas. Några av de större gatorna genom samhällena har klassats som Integrerat transportrum.



## 5 Nya hastigheter

Den nya föreslagna, mer enhetliga, hastighetindelningen har sin bakgrund i bl a krockvårdkurvan (avsnitt 2) och utgår från rumskaraktärerna/funktionsklassningen, trafikflöden, samt gatornas lokalisering i nätet i enlighet med hastighetsplanens mål.

Att arbeta med ett fåtal hastighetsbegränsningar gör trafiksituationen tydligare för trafikanten, samtidigt som det blir mer kostnadseffektivt för kommunen då det kräver färre antal vägmärken. Hastighetsgränserna anpassas därför främst till ett system med jämna 20-steg. Då kommunen inte ansvarar för vägar där det kan vara aktuellt med hastigheter över 50 km/h och stora delar av tätorter redan är reglerade till 50 km/h respektive 30 km/h, föreslås i hastighetsplanen att hastighetsbegränsningarna även fortsättningsvis huvudsakligen kommer vara 30 km/h respektive 50 km/h, med några få undantag.

### 5.1 30 km/tim



I först hand används 30 km/h på majoriteten av lokalgatunätet, det vill säga i alla bostadsområden, verksamhetsområden och i centrum (med några få undantag) samt vid förskolor, skolor och fritidshem Även kortare industri-/verksamhetsgator ingår som ligger i direkt anslutning till 30-område och där det skulle vara irrationellt att höja till 50 km/h.

### 5.2 50 km/tim



I första hand används 50 km/h på gator som har tydlig karaktär av Integrerat transportrum. Några exempel på Integrerade transportrum där 50 km/h ska gälla är bland annat följande gator:

- Göteborgsvägen i Lödöse
- Timmervägen
- Bäckvägen/Stenhusvägen
- Emil Hägers väg
- Göteborgsvägen i Lilla Edet
- nedre delen av Skolgatan
- Högstorpsbacken
- Borydsvägen