



**Väghållare  
Planerare**

# Trafikplanering, trafiksäkerhetsåtgärder och trafikreglering

Tema 3 i Trafiksäkerhetslyftet



Sveriges  
Kommuner  
och Regioner

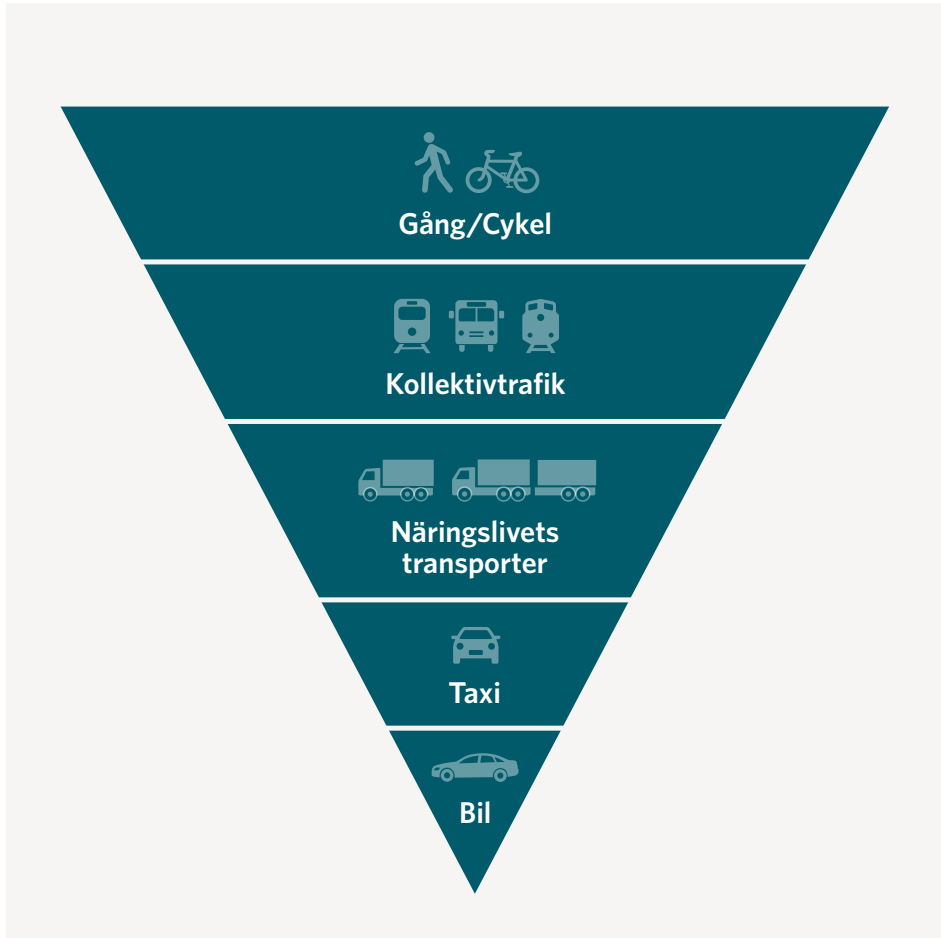
## Trafikplanering, trafiksäkerhetsåtgärder och trafikreglering

Trafiksäkerhet behöver beaktas i ny- och ombyggnad av gatumiljöer. Hastighetssäkring av den befintliga gatumiljön genom trafiksäkerhetsåtgärder är också en viktig insats. Genom bra standard på infrastrukturen för gående och cyklister förebyggs såväl singelolyckor som kollisionsoolyckor bland dessa trafikantgrupper.

Trafikplanering, trafiksäkerhetsåtgärder och trafikreglering är den klassiska verktygslådan genom vilken kommuner har stor möjlighet att påverka trafiksäkerheten. I rollen som väghållare och planerare finns stöd genom olika handböcker för trafiksäkerhetsåtgärder och utformningsriktlinjer. Samtidigt är det också i denna roll som trafiksäkerheten kan komma i konflikt med andra intressen i de skarpa prioriteringarna och avvägningarna i konkret utformning när intressen ställs mot varandra.

Många kommuner har **riktlinjer för utformning och reglering** att utgå ifrån i teknisk handbok eller liknande styrande dokument. I många mindre kommuner är det vanligt att ta inspiration i de större städernas riktlinjer. Likaså finns ofta en **trafikstrategisk prioritering** av trafikantgrupper där gång-, cykel- och kollektivtrafik prioriteras högst, före näringslivets transporter, taxi och biltrafik (se den omvända trafikpyramiden nedan).

**Figur 1:** Den omvända trafikpyramiden



En trafikstrategisk prioritering av trafikantgrupper där gång-, cykel- och kollektivtrafik prioriteras högst, före näringslivets transporter, taxi och biltrafik illustreras ofta med den "omvända trafikpyramiden".

Trots det blir det ofta svårt att veta hur man ska prioritera i det enskilda fallet. Man kan säga att det i praktiken kan finnas ett glapp mellan målen/prioriteringarna och konkret utformning. Det som ganska ofta saknas är stöd för avvägningar och prioriteringar i praktisk trafikplanering i form av **systematik på nät- och områdesnivå**. Trafiknätsanalysen och livsrumsmodellen kan utgöra utgångspunkt för denna systematik (beskrivs nedan).

I kommunens roll som väghållare ligger även myndighetsutövning, till exempel genom lokala trafikföreskrifter, parkeringstillstånd, dispenser, markupplåtelse och evenemangstrafik.

## Aktiviteter inom detta tema

### Fylla i frågeformulär

För att få en bild av läget i kommunen vad gäller trafikplanering, trafiksäkerhetsåtgärder och trafikreglering kan frågeformuläret för temaområde 3 fyllas i. Formuläret finns i **formulär för självbedömning** (en Excelfil) som samlar formulär för samtliga temaområden och som ger stöd för en summering av resultaten. Fyll gärna i formuläret tillsammans med andra, se den dialogbaserade genomförandeprocessen för Trafiksäkerhetslyftet i handledningen.

### Fördjupad kartläggning

En fördjupad kartläggning för trafikplanering, trafiksäkerhetsåtgärder och trafikreglering innebär att ta del av de styrande och stödjande dokument samt rutiner och liknande som finns. Nedan ges förslag på vad som bör undersökas i den fördjupade kartläggningen.

### Ansvariga förvaltningar/enheter

Vilka förvaltningar/enheter berörs av arbetet med trafikplanering, trafiksäkerhetsåtgärder och trafikreglering? Utifrån resultatet från checklistan, vilka förvaltningar/enheter är viktiga att prata vidare med i temamöte?

### Stödjande och styrande dokument

Vilka styrande/stödjande dokument finns för arbetet med trafikplanering, trafiksäkerhetsåtgärder och trafikreglering? Vilka styrande/stödjande dokument saknas? Till exempel:

- › Trafikstrategi?
- › Trafiknätsanalys? Utpekade gångnät respektive cykelnät?
- › Hastighetsplan?
- › Åtgärdsplan för trafiksäkerhetsarbetet?
- › Riktlinjer för utformning och reglering?
- › Stöd för prioriteringar och avvägningar i utformningen av gatumiljöer?
- › Annat?

### Mallar, granskningsrutiner och avvikelshantering

Vilka mallar, granskningsrutiner och rutiner för avvikelshantering finns för arbetet med kommunens investeringsprojekt?

## Temamöten med ansvariga förvaltningar/enheter

Exempel på frågeställningar för samtal med ansvariga förvaltningar/enheter:

- Beaktas trafiksäkerhet i kommunens investeringsprojekt? Finns det projekt där frågan är mer prioriterad än i andra? När riskerar trafiksäkerheten att tappas bort?
- Hur väl fungerar arbetet med att åtgärda trafiksäkerhetsbrister i befintliga gatumiljöer? Finns det en systematik i arbetet? Finns tillräckligt med resurser?
- Ger styrande/stödjande dokument (de som identifierats i den fördjupade kartläggningen) ett bra stöd till att beakta trafiksäkerhet? Vad saknas?
- Finns målkonflikter eller intressekonflikter för trafiksäkerheten? Hur hanteras dessa?
- Vilka möjligheter har projektledare att få stöd i trafiksäkerhetsrelaterade frågor? Finns granskningsrutiner? Fungerar dessa rutiner?
- Bedrivs kommunens arbete för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiksystemet systematiskt? Vad kan bli bättre för ett mer systematiskt trafiksäkerhetsarbete?

## Ta fram en åtgärdsplan

Grunden i ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete är de mål som formulerats utifrån nuläget och det önskade läget för trafiksäkerheten i kommunen. För att nå målen behöver insatser göras inom ett antal relevanta insatsområden. Stöd för formuleringen av mål och insatsområden finns i **temablad 1** för Trafiksäkerhetslyftet.

Med utgångspunkt i handboken **Trafiksäkra staden** finns även stöd för att ta fram en åtgärdsplan (se moment 4 i handboken). Processen innebär att systematiskt ta fram de åtgärder som behöver utföras inom de valda insatsområdena för att uppnå målen. Åtgärderna i åtgärdsplanen tas fram med hänsyn till vilken trafiksäkerhetseffekt som åtgärderna har och vilka åtgärder som krävs (och i vilken omfattning) för att gå från nuläget till de uppsatta målen för trafiksäkerhetsutvecklingen i kommunen. I processen för att ta fram en åtgärdsplan ingår även att bedöma kostnaderna för åtgärderna.

Åtgärder tas fram som rör:

- › Utformning och reglering
- › Drift och underhåll
- › Kommunal upphandling och regelverk
- › Lokal samverkan med delat ansvar

Det innebär således att åtgärdsplanen sträcker sig utanför enbart temat ”trafiksäkerhet, trafiksäkerhetsåtgärder och trafikreglering” och till viss del även rör kommunens påverkansmöjligheter som kravställare, upphandlare och påverkare.

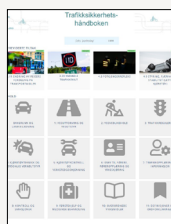
Nedan ges förslag på skrifter som ger stöd för valet av åtgärder för ökad trafiksäkerhet.



**Trafiksäkra staden** är en handbok i TRAST-serien som ger stöd för framtagningen av kommunalt trafiksäkerhetsprogram. Handboken utgår från de nationella indikatorerna för trafiksäkerhetsarbetet. Den ursprungliga handboken gavs ut av Trafikverket tillsammans med SKR 2013. Handboken kom i en ny version av Trafikverket 2022.



**Åtgärds katalog för säker trafik i tätort** gavs ut av SKR i en tredje upplaga 2009. Den ger en översiktlig beskrivning av de allra flesta åtgärder för ökad trafiksäkerhet i tätort som var aktuella 2008. På senare år har fler åtgärder tillkommit som inte finns med i åtgärds katalogen, till exempel dynamiska farthinder.



**Norska trafiksäkerhets handboken** har getts ut av TØI med stöd av Samferdseldepartementet och Statens vegvesen i Norge sedan tidigt 1980-tal. Handboken ger aktuell kunskap om 148 olika trafiksäkerhetsåtgärder. Informationen om åtgärderna uppdateras kontinuerligt och finns tillgänglig via <https://www.tshandbok.no/>.



**Effektsamband för transportsystemet, Kapitel 6 Trafiksäkerhet**

<https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/Samhallsekonomska-analys-och-trafikanalys/gallande-fortsattningar-och-indata/>

## Ta fram stöd för trafikplanering och utformning

### Övergripande nät för gående och cyklister

Trafikplanering börjar inte i detaljerna. Det är viktigt att ta avstamp i systemnivån för att få med sig frågan om gång och cykel i samhällsplaneringen på olika nivåer, från övergripande mål till detaljutformning. Enskilda detaljplaner och trafikutredningar behöver kopplas samman med de övergripande näten för gående och cyklister i staden, kommunen eller regionen. I mer detaljerade utformningskedan bör man även zooma ut och ta hänsyn till var man befinner sig i nätet och vilka funktionskrav som då ställs på utformningen av platser eller stråk. Stöd för att ta fram nät ges i följande skrifter:



**Handbok för trafikstrategiskt arbete: Tillgänglighet i ett hållbart samhälle** ger stöd för det trafikstrategiska arbetet där trafiksäkerhet är en av flera frågor som ingår. Utgiven av Trafikverket, Boverket och SKR 2022. Handboken har ersatt den tidigare TRAST-handboken.



**Trafik för en attraktiv stad (TRAST), Underlag till handbok Del 1 och Del 2** utgör faktaunderlag för arbete med trafikstrategi, trafikplan eller åtgärdsprogram. I framförallt **Del 2 (Trafiksystemet)** ges stöd för trafiknätsanalys.



**Rätt fart i staden** är en handbok som gavs ut av SKR och Trafikverket 2008. Handboken finns också i en nyttgåva från 2022 utgiven av Trafikverket. Handbokens metodik resulterar i en hastighetsplan och förslag på fysiska åtgärder. Valet av hastighetsnivåer görs genom en avvägning mot stadsbyggnadskvaliteter och transportpolitiska mål.



**GCM-handboken** heter **Mobilitet för gående, cyklister och mopedister** sedan nyttgåvan utkom 2022. Handboken ger kunskapsunderlag och stöd för planering, utformning, underhåll och uppföljning med fokus på gående, cyklister och mopedister klass 2. Kapitlet *Nät* ger stöd för systematik på nät- och områdesnivå som underlag för prioriteringar.



**Gångbar stad: Att skapa nät för gående.** Handbok som ger vägledning och råd för hur man skapar gångnät och ger bättre förutsättningar för gångtrafiken i kommunen.

## Stöd för steget mellan mål och utformning

Många kommuner har utformningsriktlinjer att utgå ifrån (se avsnittet ”Riktlinjer för utformning och reglering” nedan) och det finns också ofta en trafikstrategisk prioritering av trafikantgrupper. Trots det blir det ofta svårt att veta hur man ska prioritera i det enskilda fallet. I praktiken finns ofta glapp mellan mål/prioriteringar och konkret utformning och förvaltning.

Stöd behövs även för de prioriteringar och avvägningar som görs i praktisk trafikplanering i form av systematik på nät- och områdesnivå. **Trafiknätsanalysen** kan utgöra utgångspunkt för denna systematik för att peka ut gångnät och cykelnät i kommunen (se avsnitt ”Övergripande nät för gående och cyklisterna” för stöd). Det utpekade nätet blir underlag för prioriteringar. I detta sammanhang används även **livsrumsmodellen**<sup>1</sup> (se exempel nedan) som kompletterar trafiknätsanalysen med karaktären hos de stadsrum som gatan är en del av.

Trafiknätsanalysen och livsrumsmodellen är en grund för att välja lämplig hastighetsgräns (se Rätt fart i staden) och för lämplig utformning av korsningar och passager (se GCM-handboken och VGU-guiden). Ett stöd för ”vad som ska vara var” förenklat uttryckt.

### **Exempel:** Livsrumsmodellen som stöd för utformning och reglering

---

Livsrumsmodellen kan vara stöd i sammanvägning av olika anspråk och i arbetet med stråk. En trafiknätsanalys beskriver gatornas funktionella roll, men gatan har inte bara en funktionell roll, och man måste utgå från de stadsrum gatan är en del av och som har olika karaktär. Staden delas då in i tre ”rum” och två ”mellanrum”: **frirum, integrerat frirum, mjuktrafikrum, integrerat transportrum** och **transportrum**. I frirummet är biltrafiken helt frånvarande och gående prioriterade, medan motorfordonstrafiken helt äger transportrummet. Däremellan finns mjuktrafikrummet där utformning och reglering ska medge ett fungerande samspel mellan oskyddade trafikanter och motorfordonstrafik. Livsrumsmodellen blir därmed en grund för att välja lämplig hastighetsgräns och för lämplig utformning av korsningar och passager.

Not. 1 Livsrumsmodellen benämns ”trafikrumsmodellen” i ”Handbok för trafikstrategiskt arbete” (Trafikverket Publikation 2022:164).





**Bild 1.** Analys som visar gaturummets prioritering av trafikanter i centrala Göteborg i en skala från helt gångprioriterat (rött) till helt bilprioriterat (blått). Bildkälla: Göteborgs Stad (2012). Stadslivet i centrala Göteborg.

Göteborgs stad har börjat att arbeta med trafikområdesplaner för att mer systematiskt titta på nät/stråk i ett större geografiskt område med utgångspunkt i livsrumsmodellen. Syftet med trafikområdesplanen är att hantera svår-lösta prioriteringsfrågor mellan olika anspråk och kvaliteter. Utgångspunkten är trafiknätsanalysen, men att näten tydligare kopplas till specifika gaturum och att man väger de olika näten (för olika trafikantgrupper) mot varandra. En trafikområdesplan ger underlag till fortsatta beslut i projekt.



**Bild 2.** Schematisk bild över trafikområdesplanens omfattning och syfte. Bildkälla: Göteborgs stad. Trafikkontorets anvisning för trafikområdesplaner.

## Riktlinjer för utformning och reglering

För konkret trafikplanering behövs riktlinjer för utformning och reglering att utgå ifrån. Detta kan finnas i teknisk handbok eller liknande styrande dokument. I många mindre kommuner är det vanligt att ta inspiration i de större städernas riktlinjer. Under **Läsa vidare** finns hänvisningar till teknisk handbok för de tre storstadskommunerna.

Nedan ges exempel på stöd för utformning av gatumiljöer som också kan vara utgångspunkt för framtagning av kommunens egna riktlinjer för utformning och reglering.



**Vägars och Gators Utformning (VGU)** beskriver krav och råd för utformning av den färdiga väg- eller gatu- anläggningens egenskaper. Kraven i VGU ska användas vid utformning inom Trafikverket och är rådgivande för kommuner. Som stöd finns **VGU-guiden** som består av två handböcker: en om *utformningsprocessen* och en med *stödande kunskap*. Den kommunala VGU-guiden från 2015 har utgått och dess innehåll har inarbetats i den nu gällande VGU-guiden.



**GCM-handboken** heter **Mobilitet för gående, cyklister och mopedister** sedan nyutgåvan utkom 2022. Handboken ger kunskapsunderlag och stöd för planering, utformning, underhåll och uppföljning med fokus på gående, cyklister och mopedister klass 2.

## Läsa vidare

Trafikplanering, trafiksäkerhetsåtgärder och trafikreglering är den klassiska verktygslådan för trafiksäkerhetsarbetet genom vilken kommuner också har stor möjlighet att påverka trafiksäkerheten. Det finns många olika handböcker för trafiksäkerhetsåtgärder och utformning av gatumiljöer som kan användas i detta sammanhang.

## Stöd för att ta fram åtgärdsplan

SKR (2009). Åtgärds katalog för säker trafik i tätort. Tredje utökade upplagan.  
<https://skr.se/skr/tjanster/rapporterochskrifter/publikationer/atgardskatalogen.65830.html>

Trafikverket (2022). Effektsamband för transportsystemet.

Kapitel 6 Trafiksäkerhet.

<https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/Samhallsekonomisk-analys-och-trafikanalys/gallande-forutsattningar-och-indata/>

Trafikverket Publikation 2022:010. Trafiksäkra staden: Handbok för ett målinriktat kommunalt trafiksäkerhetsprogram. Stöd för att ta fram en åtgärdsplan finns i moment 4 i handboken.

<https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/samspel-mellan-trafik-och-bebyggelse/Planera-for-hallbara-stader-och-attraktiva-regioner/Trafik-for-en-attraktiv-stad/Rapporter-om-TRAST/>

Transportøkonomisk institutt (2019). Trafikksikkerhetskåndboken.

<https://www.tshandbok.no/>

## Stöd för trafikplanering och utformning

Trafikverket Publikation 2022:164. Handbok för trafikstrategiskt arbete – Tillgänglighet i ett hållbart samhälle. Trafikverket, SKR & Boverket.

<https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/samspel-mellan-trafik-och-bebyggelse/Planera-for-hallbara-stader-och-attraktiva-regioner/Trafik-for-en-attraktiv-stad/Rapporter-om-TRAST/>

Trafikverket Publikation 2022:095. TRAST Underlag till handbok del 2: Trafiksystemet.

<https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/samspel-mellan-trafik-och-bebyggelse/Planera-for-hallbara-stader-och-attraktiva-regioner/Trafik-for-en-attraktiv-stad/Rapporter-om-TRAST/>

Trafikverket Publikation 2021:191. Gångbar stad: Att skapa nät för gående.

<https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/samspel-mellan-trafik-och-bebyggelse/Planera-for-hallbara-stader-och-attraktiva-regioner/Trafik-for-en-attraktiv-stad/Rapporter-om-TRAST/>

Trafikverket Publikation 2022:006. VGU-guiden, Vägars och gators utformning: Stödjande kunskap. Trafikverket & SKR. diva2:1640989.

<http://trafikverket.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1640989&dswid=-4251>

Trafikverket Publikation 2021:10. VGU-guiden, Vägars och gators utformning: Utformningsprocess. Trafikverket & SKR. diva2:1587448.

<http://trafikverket.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1587448&dswid=4222>

SKR (2022). Mobilitet för gående, cyklister och mopedister: En handbok med fokus på planering, utformning underhåll och uppföljning.

<https://skr.se/skr/tjanster/rapporterochskrifter/publikationer/mobilitet-forgaendecyklisterochmopedister.66199.html>

### **Exempel på Teknisk handbok**

Teknisk handbok för de tre storstadskommunerna:

- › [Göteborg stad](#)
- › [Malmö stad](#)
- › [Stockholms stad](#)

**Upplysningar om innehållet:**

Prem Huq, prem.huq@skr.se

© Sveriges Kommuner och Regioner, 2023

**Bestnr:** 5536

Ladda ner på [skr.se/publikationer](https://skr.se/publikationer)

**Post:** 118 82 Stockholm | **Besök:** Hornsgatan 20

**Telefon:** 08-452 70 00 | [skr.se](https://skr.se)



**Sveriges  
Kommuner  
och Regioner**