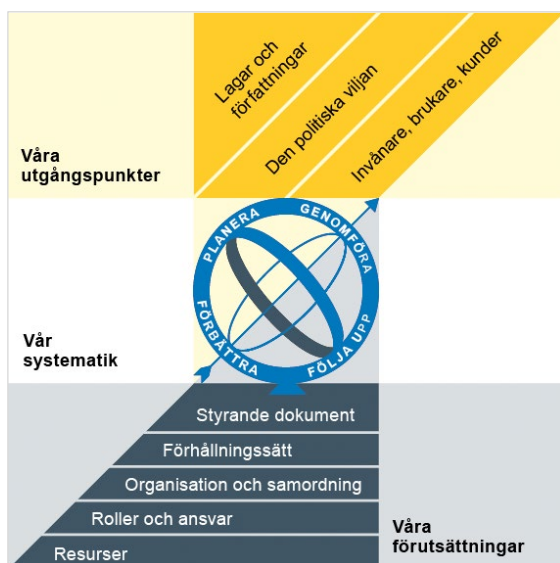


Göteborgs Stads riktlinje för hastighetsgränser

Reglerande styrande dokument

Policy
► Riktlinje
Regel
Anvisning
Rutin
Instruktion

Göteborgs Stads styrsystem



Utgångspunkterna för styrningen av Göteborgs Stad är lagar och författningar, den politiska viljan och stadens invånare, brukare och kunder. För att förverkliga utgångspunkterna behövs förutsättningar av olika slag. Stadens politiker har möjlighet att genom styrande dokument beskriva hur de vill realisera den politiska viljan. Inom Göteborgs Stad gäller de styrande dokument som antas av kommunfullmäktige och kommunstyrelsen. Därutöver fastställer nämnder och bolagsstyrelser egna styrande dokument för sin egen verksamhet. Kommunfullmäktiges budget är det övergripande och överordnade styrande dokumentet för Göteborgs Stads nämnder och bolagsstyrelser.

Om Göteborgs Stads styrande dokument

Göteborgs Stads styrande dokument är våra förutsättningar för att vi ska göra rätt saker på rätt sätt. De anger vad nämnder/styrelser och förvaltningar/bolag ska göra, vem som ska göra det och hur det ska göras. Styrande dokument är samlingsbegreppet för dessa dokument.

Stadens grundläggande principer såsom demokratisk grundsyn, principer om mänskliga rättigheter och icke-diskriminering omsätts i praktisk verksamhet genom att de integreras i stadens ordinarie beslutsprocesser. Beredning av och beslut om styrande dokument har en stor betydelse för förverkligandet av dessa principer i stadens verksamheter.

De styrande dokumenten ska göra det tydligt både för organisationen och för invånare, brukare, kunder, leverantörer, samarbetspartners och andra intressenter vad som förväntas av förvaltningar och bolag. De styrande dokumenten ligger till grund för att utkräva ansvar när vi inte arbetar i enlighet med vad som är beslutat.

Styrande dokument			
Kommunala föreskrifter		Planerande och reglerande styrande dokument	
Normgivning mot enskild	Riktade styrande dokument	Planerande styrande dokument	Reglerande styrande dokument

Beslutad av:
Trafiknämnden

Gäller för:
Stadsmiljönämnden

Diarienummer:
03325/22

**Datum och paragraf för
beslutet:**
221125 §9

Dokumentsort:
Riktlinje

Giltighetstid:
Tillsvidare

Senast reviderad:
2025-09-01

Dokumentansvarig:
Avdelningschef Anläggning
och infrastruktur

Bilagor:

Bilaga 1: Livsrumsmodellen

Innehåll

Göteborgs Stads riktlinje för hastighetsgränser	1
Inledning	4
Syftet med denna riktlinje.....	4
Vem omfattas av riktlinjen.....	4
Bakgrund	4
Lagbestämmelser	5
Trafikförordning (1998:1276) 3 kap. 17 §.....	5
Koppling till andra styrande dokument	5
Vägledning och avsteg.....	6
Stödjande dokument	6
Riktlinje	7
Bilaga 1: Livsrumsmodellen	10

Inledning

Syftet med denna riktlinje

Syftet med denna riktlinje är att skapa möjligheten att använda den mest lämpade hastighetsgränsen när behov uppstår inom stadsmiljöförvaltningens olika verksamhetsområden.

Vem omfattas av riktlinjen

Denna riktlinje gäller tillsvidare för stadsmiljöförvaltningens verksamhet.

Bakgrund

Hastighet är den viktigaste trafiksäkerhetsfaktorn.

Hög hastighet ger hög rörelseenergi och stor risk för dödliga eller svåra personskador vid kollisioner. Oskyddade trafikanters dödsrisk stiger snabbt om de utsätts för krockvåld redan vid hastigheter kring 30 km/h. En av Nollvisionens grundbultar är att människans tolerans mot yttre våld skall vara dimensionerande för hur trafikmiljön utformas.

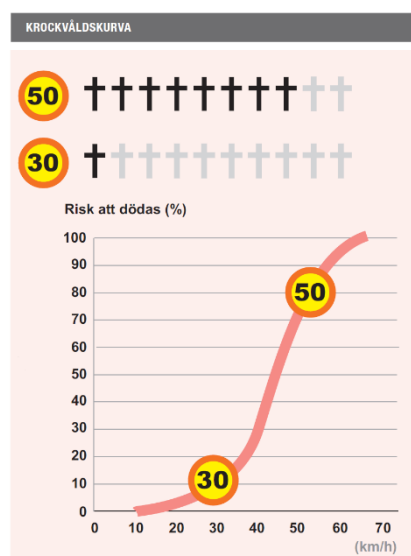
I stadsmiljöer med 30 km/h ökar stadslivs-kvaliteterna på flera sätt med mindre buller, bättre luft, bättre förutsättningar för interaktion mellan trafikanter och goda förutsättningar för gående och cyklister.

Idag arbetar stadsmiljöförvaltningen efter en praxis från 1990-talet men inga beslut till inriktningen har hittats. Praxisen innebär att bashastighet 50 km/h gäller som hastighetsgräns. I bostadsområden har gatorna hastighetssäkrats med hjälp av farthinder och skyltas med en rekommenderad hastighet (blå skylt) på 30 km/h. I närhet till några sjukhusområden är hastighetsgränsen 30 km/h och i undantagsfall används 30 km/h på kortare sträckor där det inte är möjligt att anlägga farthinder. 70 km/h finns på några få sträckor med få eller inga korsningsanspråk.

År 2008 infördes hastighetsgränser i 10-steg i Sverige men utan att ändra bashastighet för tätort (50 km/h) eller "landsväg" (70 km/h).

En hastighetsöversyn för Göteborg finns framtagen enligt metoden Rätt fart i staden sedan 2016. Den togs fram som ett underlag för att införa 30, 40 och 60 km/h i staden samt styra mot sänkta hastighetsgränser så som intentionerna är för tätort med lagstiftning om hastighetsgränser i 10-steg.

När hastighetsöversynen togs fram gjordes ett testområde i Lundby med hastighetsgränser 30, 40 och 60 km/h, hastighetsgränserna ligger kvar och området har utvärderats.



Vägledning och avsteg

Riktlinjen ska användas vid nyplanering, större och mindre ombyggnationer samt där behov uppstår. Området runt föreslagen åtgärd ska studeras för att se hur gatorna och

hastighetsgränserna hänger ihop, det får inte uppstå plottrighet. Därmed kan ett större område behöva skyltas om för att trafikmiljön ska uppfattas som logisk av trafikanterna.

Hastighetsplanen ska användas som utgångspunkt när hastighetsgränser föreslås.

Översynen utgår ifrån att åtgärder behöver utföras på vissa gator innan det är lämpligt att ändra hastighetsgräns. Ställningstagande angående framtida hastighetsanspråk saknas på vissa gator i planen.

Vid en ändring av en hastighetsgräns kan behov av hastighetssäkrande åtgärder eller ombyggnad uppstå. Dessa hanteras av berört projekt eller i ordinarie investerings- och verksamhetsplanering.

Avsteg från riktlinjen ska stämmas av med ansvarig kompetens som anges i Teknisk handbok: 2CD Hastighet

Stödjande dokument

Teknisk handbok, till exempel

- kapitel 2AN Livsrumsmodellen.
[2AN Livsrumsmodellen – Teknisk Handbok \(goteborg.se\)](https://goteborg.se/2AN-Livsrumsmodellen-Teknisk-Handbok)

Hastighetsöversyn och tillhörande underlag

Trafiksäkerhetsprogram 2010 – 2020

[Om trafiksäkerhet - Göteborgs Stad \(goteborg.se\)](https://goteborg.se/Om-trafiksakerhet-Goteborgs-Stad)

Trafiknämndens plan för trafiksäkerhet 2023–2024

Vid behov av fler stödjande dokument tas dessa fram efterhand.

Riktlinje

I Göteborg finns möjlighet att använda alla lagstadgade hastighetsgränser, med inriktning på sänkta hastighetsgränser.

Bashastigheten inom tätbebyggt område är 50km/h, utanför är den 70km/h. Dessa gäller på alla gator så länge en annan hastighetsgräns inte har beslutats genom en lokal trafikföreskrift (LTF).

Utgångspunkten för val av hastighetsgräns ska utgå från närvaron av gående och cyklister, utgångspunkten är 30 km/h.

Vid val av skyltad hastighetsgräns ska det eftersträvas att hastighetsgränsen stämmer överens med gaturummets rumsliga karaktär. Gaturummet beskrivs utifrån dess väggar och golv samt oskyddade trafikanter anspråk att korsa/använda gatan enligt Livsrumsmodellen, se bilaga 1. Fler faktorer som påverkar valet av hastighetsgräns är:

- Stadens mål och strategier
- Gatans funktion (funktionsklass för alla trafikslag)
- Trafikflöden (alla trafikslag)
- Gatans lokalisering i gatunätet
- Buller och luftkvalitet

Gatans separeringsgrad är också viktig vid val av hastighetsgräns. Där blandtrafik mellan motorfordon och oskyddade trafikanter förekommer ska hastighetsgränsen inte vara högre än 30 km/h. Konfliktpunkter mellan motorfordon och oskyddade trafikanter ska hastighetssäkras till 30 km/h där hastighetsgränsen är högre.

Hastighetsgränsen bestäms för varje enskild gata men hastighetsgränserna ska vara relaterade till systemet i sin helhet. Vid ombyggnad och nyplanering ska hastighetsgränserna 30, 40 eller 60 km/h eftersträvas.

Kort om Livsrumsmodellen

Frirum (F) – "Rum för fotgängare, ej motorfordon"

Integrerat frirum (IF) – "Låg fart på delade ytor"

Mjuktrafikrum (M) – "Rum för alla trafikslag i samspel"

Integrerat transportrum (IT) – "Korsar i korsningar"

Gångfart

Ska användas på:

- Gator med Livsrum F

Kan användas på:

- Lokalgata - bostadsgata
- Gator med Livsrum IF

30 km/h

Ska användas på:

- Lokalgata - bostadsgata
- Huvud- och lokalgata utanför skola där majoriteten av de oskyddade trafikanterna rör sig till och från skolan

Kan användas på:

- Lokalgata - Uppsamlingsgata
- Gator med Livsrum IF, M
- Gator som är hastighetssäkrade till 30 km/h på sträcka

40 km/h

Ska eftersträvas att användas på:

- Lokalgata - Uppsamlingsgata
- Huvudgata - Uppsamlingsgata (gaturum)
- Huvud- och lokalgata i industri- och verksamhetsområden

Kan användas på:

- Lokalgata - bostadsgata med kollektivtrafikens linjenät
- Gator med Livsrum M, IT

50 km/h

Ska eftersträvas att inte användas.

Kan användas på:

- Gator som kräver stora åtgärder för att höja/sänka hastighetsgränsen från 50 km/h
- Gator med en trafikmiljö/karaktär som talar för 60 km/h men det finns faktorer till exempel buller, som talar emot en höjning av hastighetsgränsen
- Gator med Livsrum IT, T

60 km/h

Ska användas på:

- Huvudgata - Genomfartsgata (vägrum)

Kan användas på:

- Huvudgata - Uppsamlingsgata (gaturum)
- Huvudgata - Led/Genomfartsgata

- Vägar som tillhör Göteborgs Stad men som ligger utanför tätbebyggt område
- Gator med Livsrum IT, T

70 km/h

Ska eftersträvas att inte användas.

Kan användas på:

- Vägar som tillhör Göteborgs Stad, men ligger utanför tätbebyggt område, i de fall det behövs för att harmonisera med Trafikverkets hastighetsgränser. Samråd sker med Trafikverket
- Gator som kräver stora åtgärder för att höja/sänka hastighetsgränsen från 70km/h
- Gator med en trafikmiljö/karaktär som talar för 80 km/h men det finns faktorer till exempel buller, som talar emot en förändring av hastighetsgränsen
- Gator med Livsrum T

80 km/h

Ska eftersträvas att inte användas inom tätbebyggt område i Göteborgs Stad.

Kan användas på:

- Huvudgata - Genomfartsgata (vägrum)
- Huvudgata - Led/Genomfartsgata
- Vägar som tillhör Göteborgs Stad men som ligger utanför tätbebyggt område
- Gator med Livsrum T

90–120 km/h

Ska eftersträvas att inte användas.

Rekommenderad hastighetsgräns

Kan användas:

- Där förhållandena är sådana att det är lämpligt att färdas med lägre hastighet än den högsta tillåtna.

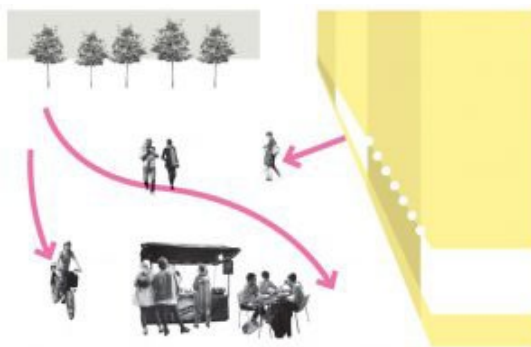
Bilaga 1: Livsrumsmodellen

Detta är ett utdrag ur Teknisk handbok, kapitel 2AN publicerad 2019-10-15.

Stadens gaturum kan utifrån deras karaktärsdrag delas in i olika stadsrum med hjälp av livsrumsmodellen. Denna kan vara användbar i de tidiga planeringsskedena för att beskriva gaturummets roll och anspråk. I modellen ingår frirum, mjuktrafikrum och transportrum. I gränsen mellan dessa återfinns även integrerat frirum och integrerat transportrum.

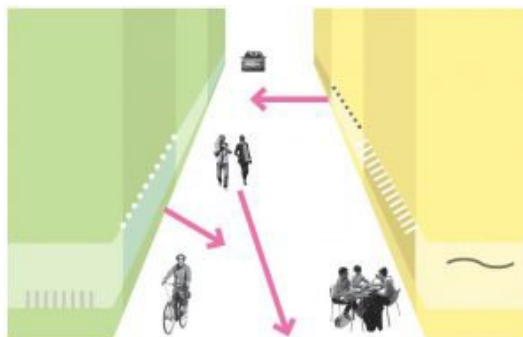
Frirum (F)

Rum för cyklister, fotgängare och lekande barn. Motorfordonstrafik bör inte förekomma. Utformningen utgår ifrån gående och cyklisters perspektiv och hastighet vilket innebär detaljrikedom och småskalighet med många möjligheter till möten mellan människor. Exempel på sådana bilfria områden är torg, parker, lekplatser, avstängda gator och separata gång och cykelvägar. Mopedtrafik är inte lämplig på dessa platser.



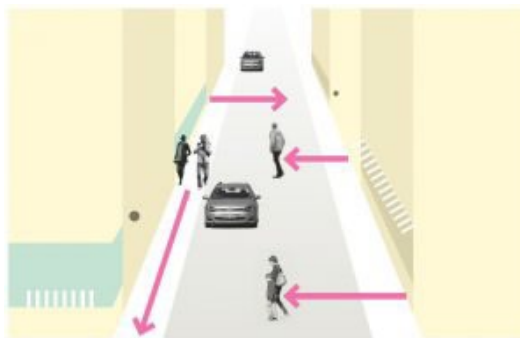
Integrerat frirum (IF)

Ett gaturum där fotgängare och cyklister är prioriterade. Motorfordon har möjlighet till begränsad inkörning och behöver visa stor hänsyn till de oskyddade trafikanterna. Låg fart är en förutsättning och prioritet för fotgängare och cyklister gäller. Väggarna består ofta av hus med entré mot rummet. Olika typer av aktiviteter känns naturliga att göra i rummet. Ytorna har delad funktion.



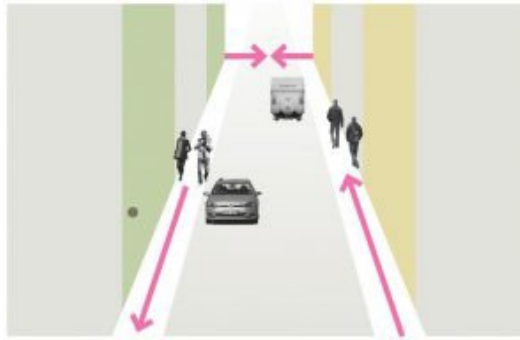
Mjuktrafikrum (M)

Rum som tillmötesgår människors anspråk att lätt röra sig i rummets längs- och tvärriktning. Fordon och oskyddade trafikanter ska samspela i rummet. Biltrafikens ytor bör begränsas så långt det går med hänsyn till gatans funktion. Vägarna uttrycker ett anspråk på kontakt och närvaro.



Integrerat transportrum (IT)

Oskyddade trafikanter färdas i rummet men har ringa anspråk att korsa det. Det finns också ringa anspråk för vistelse i rummet. Väggarna vänder sig mot rummet men har inget anspråk på det. Långa avstånd mellan entréer och korsningsanspråk uppstår i anslutning till korsningar med andra gator. Oskyddade trafikanter har ett anspråk på trygghet i form av andra trafikanter men utan samspel dem emellan. Gaturummet har ofta en transportfunktion.



Transportrum (T)

Rum för enbart motorfordonstrafik, där gång- och cykelpassager på ett tryggt och bekvämt sätt är separerade. Väggar vänder sina anspråk bort från rummet. Transportrummet har en renodlad transportfunktion.

