LOMMA KOMMUN

Trafiksäkerhetsplan
Mål och riktlinjer

TYRÉNS

2005-02-01

Trafiksäkerhetsplanen utfördes under oktober 2001 – december månad år 2003, av följande projektorganisation:

BESTÄLLARE

Lomma kommun
Tekniska Förvaltningen
Hamngatan 3
234 81 LOMMA tel. 040-641 10 00

Johnny Ohlin, projektledare
Robert Johansen, teknisk chef (-dec 2001)
Bengt Lavesson, teknisk chef (april 2002-)
Anders Rydström, ordf. Tekniska nämnden
Staffan Friberg, UKF-förvaltningen

KONSULT

Tyréns AB
Tyrénshuset
205 19 Malmö tel. 040-698 16 00

Per Eneroth, uppdragsansvarig
Josefin Selander, trafik
Anna-Karin Ekström, trafik
Lars Nilsson, oberoende granskare

Tyréns uppdragsnummer: 57362-14701, 400781
Datum: 2005-02-01
Framsidan: Vägnät Lomma kommun.

INNEHÅLL

INLEDNING 1

Bakgrund och syfte ... 1
Metod och omfattning ... 1
Samråd ... 2
Planer och tidigare utredningar ... 2

MÅL 3

Övergripande mål ... 3
Trafikens mål ... 3
Kommunal hantering ... 4
Sammanfattande prioriteringsordning ... 4

PRINCIPER FÖR ÖKAD TRAFIKSÄKERHET 5

Gator och vägar ... 5
Gång- och cykelvägar ... 8
Samverkansområden ... 10
Övergångsställen ... 12
Övriga miljöer ... 13

FRAMTIDA TRAFIKNÄT 14

Framtida huvudcykelnät ... 14
Klassificering av biltrafiknätet ... 18
Konfliktpunkter ... 21

AVVIKELSER MOT ÖVERSIKTSPLANER 21

Huvudnät för gång- och cykeltrafik ... 22
Huvudnät för biltrafik ... 24

BEGREPPSFÖRKLARING 26

INLEDNING

Bakgrund och syfte

Lomma kommun har i likhet med övriga samhället en kontinuerlig utveckling av exploatering av bostads- och verksamhetsområden och infrastruktur. Parallellt med denna fysiska utveckling sker en fortlöpande förändring av synen på trafikmiljön med olika målsättningar, värderingar och trender. Det ställs således höga krav på kommunens arbete för att tillskapa en god trafikmiljö. Samtidigt som man skall bygga ut och anpassa trafiknätet till verksamheternas behov skall hela systemet uppgraderas och anpassas till aktuella målsättningar och värderingar. Under de senaste åren har målsättningen med det mesta inom trafikmiljön fokuserats på trafiksäkerhet, som ett led i Nollvisionen. Även vägtrafikens miljöpåverkan har fått en mer framskjuten roll.

Senast kommunen såg över sin trafikmiljö var i *Trafikåtgärdsplan* 1996, *Trafiksäkerhetsprogram* 1997 och *Klassificering av gatunätet* 1998. Dessa antogs av fullmäktige och har sedan dess utgjort grund för fortsatt arbete med trafikmiljön inom kommunen.

Metod och omfattning

Arbetet med att skapa en bättre trafiksäkerhetsmiljö i kommunen har indelats i tre faser, enligt metod från *Lugna gatan!* , se nedan. Alla delar innehåller analyser, diskussioner i arbetsgrupp och framtagande av rapport. Arbetet omfattar kommunens samtliga vägar, gator, gång- och cykelvägar (gc-vägar) samt övriga ytor för transportändamål. Vägarna i Alnarp ingår inte i arbetet då dessa har annan huvudman.

Del 1. Målsättningar
Första steget har varit att ställa samman en policy för vilken trafiksäkerhetsmiljö man vill skapa i Lomma kommun med utgångspunkt från kommunens trafikmiljö idag. I denna del fastställs principer för de vanligast förekommande trafikmiljöerna; principer som sedan skall kunna ligga till grund för val av lösningar i enskilda fall. Arbetet inleddes med en inventering av dagens trafikmiljöer.

Del 2. Klassificering
Kommunens trafiknät klassificeras med principer från del 1, d.v.s. en uppdatering av tidigare *Klassificering av gatunätet*. En bristanalys identifierar skillnaderna mellan dagens och framtida trafikmiljöer. Med antagna riktlinjer för arbetet skisseras en fysisk plan över vilket behov av utveckling kommunens trafiksystem har.

Del 3. Åtgärdsprogram
Med utgångspunkt från åtgärdsbehov som framgår av planer i del 2 studeras de mest tydliga problemområdena, enskilda punkter eller hela stråk. Förslag till opinionsbildande och/eller fysiska åtgärder presenteras, analyseras och kostnadsbedöms, med syftet att ligga till grund för beslut om fortsatt utbyggnad mot en trafiksäkrare miljö i kommunen.

Cykelledsplanen
En övergripande analys av kommunens hela cykelvägnät har gjorts separat. Denna har grundats på mål från del 1. En målbild för önskat cykelvägnät har skisserats och förslag till utbyggnadsdelar identifierats och motiverats.

Dessa delrapporter har delats in i ***Målsättningar och klassificering*** samt ***Åtgärdsprogram***.

Samråd

Utredningsarbetet har granskats och styrts av en arbetsgrupp av politiker, tjänstemän och konsult.

Barn- och Utbildningsnämnden har låtit rektorerna på alla skolor med årskurs 3 – 9 lämna synpunkter på dagens mest frekventa skolvägar. Vid ett särskilt möte med UKF-förvaltningen har frågorna om trafiken runt skolorna diskuterats. Vissa boende har under utredningstiden framfört sina synpunkter. Dessa har beaktats som en del i denna övergripande diskussion.

De tre delarna har presenterats i en remissutgåva och parallellt har samrådsmöten hållits med boende i Lomma respektive Bjärred.

Planer och tidigare utredningar

Målsättningar som formuleras i detta dokument har till största delen sammanställts från tidigare analyserat och motiverat underlag. Merparten har därför hämtats ur nedan beskrivna planer och utredningar.

- Trafikåtgärdsplan 1996
- Trafiksäkerhetsprogram 1997
- Klassificering av gatunät 1998
- Översiktsplaner

MÅL

Övergripande mål

Grundläggande för all utformning av vårt samhälle är vissa övergripande frågor, som i hög grad skall ligga till grund även för utformning av vår trafikmiljö. En av de mest centrala målsättningarna bör vara att vi skall skapa ett tryggt samhälle. Det skall gälla för alla åldrar, inte minst våra barn. Barnen skall också lära sig förstå samhällets system. Trafiksystemet bör inte heller upplevas som barriär i samhällets fysiska miljö.

En annan målsättning är att skapa ett långsiktigt miljöanpassat samhälle. Då fordonstrafiken är en viktig faktor i denna miljöpåverkan, krävs särskild omsorg kring denna. Framför allt är det boendemiljöer som uppmärksammas, främst med avseende på bullernivåer och luftkvaliteter. Men även utsläppen från trafiken bör minimeras. Andra miljöeffekter som t.ex. påverkan på kulturmiljöer och risker från transporter av farligt gods m.m. skall också beaktas.

Ytterligare en målsättning bör vara ökad trivsel. Detta omfattar god gestaltning, möjlighet till sociala kontakter, stark och tydlig identitet, gröna rum och tillgång till rekreativa miljöer m.m. En del i detta är att i möjligaste mån minimera förbudsfloran och istället skapa en miljö som automatiskt leder till rätt beteende i trafiken.

Trots att vi gör allt för att skapa ett tryggt och säkert samhälle finns alltid risken för att det oväntade inträffar. Därför är det viktigt att vi har god beredskap för dessa situationer och vidtar förebyggande åtgärder, dels för att minimera risken för olycka, dels för att minimera risken för allvarliga konsekvenser om olyckan trots allt inträffar.

Trafikens mål

Idag prioriteras trafiksäkerheten högt. Nollvisionen är den vägledande målsättningen som säger att man först skall vidta åtgärder som minimerar risken för allvarligt skadade eller dödade i trafiken. En viktig faktor, som påverkar risken för allvarliga olyckor, är fordonshastigheten. Ju lägre hastighet desto mindre risk för allvarliga skador.

Alla trafikanter skall kunna röra sig i och vid trafiksystemet och samtidigt känna trygghet. Detta förutsätter att man har kontroll över vilka risker som omger oss, och att man känner att man kan hantera dem. Därför är god riskmedvetenhet viktigt för alla trafikanter.

Under lång tid har framkomligheten för biltrafiken varit det viktigaste kriteriet för god trafikmiljö både inom och utanför tätort. Inom tätorter har nu framkomligheten för biltrafiken prioriterats ned till förmån för

tillgänglighet för alla trafikantgrupper. Ställningstagandet innebär att man anser att det är viktigare att som bilist kunna finna sitt mål än att restiden förkortas. En del av god tillgänglighet är god orienterbarhet. Även framkomlighet och tillgänglighet för funktionshindrade skall beaktas.

Den planerade pågatågstrafiken kommer att förbättra kollektivtrafiken och troligen medföra att fler väljer detta mer miljövänliga trafikslag.

I den framtagna cykelledsplanen har följande mål formulerats för huvudcykelnätet:

- Att upprätta ett sammanhängande, gent, attraktivt och säkert cykelnät, som täcker in viktiga målpunkter inom hela tätorten.
- Att skapa förutsättningar för att vidmakthålla och öka den cykelandel som finns idag.
- Att skapa trafiksäkra cykelförbindelser mellan kommunens tätorter och omgivande kommuner.
- Att främja cyklisternas framkomlighet.

I *Lugna gatan!* definieras god standard på huvudcykelnätet av en maskvidd (d.v.s. ett avstånd mellan lederna) på mindre än 500 m. För Lomma kommun, som har små tätorter, är målsättningen att uppnå ett avstånd på ca 400 m.

Vissa trafikantgrupper, som kollektivtrafiken, utryckningsfordon och transporter med farligt gods, kan ställa särskilda krav på trafikmiljön. Kollektivtrafiken värdesätter god framkomlighet och vill undvika rörelser som försämrar resandekomforten. Utryckningstrafiken ställer ännu högre krav på framkomlighet och utrymme för den allmänna trafiken att lämna fri väg. Transporter med farligt gods bör ske på vägsträckor med liten risk för olyckor och allvarliga konsekvenser vid eventuellt utsläpp.

Kommunal hantering

Det är också viktigt att rätt trafikmiljö kan byggas ut och underhållas. Detta ansvar ligger på kommunen och skall som all verksamhet inom kommunen samordnas med många andra kommunala intressen. Anläggningskostnaden och driftskostnaden bör vara anpassad till övriga prioriteringar i kommunens budget.

Även en mängd tekniska förutsättningar ställer krav på en hållbart utformad anläggning som kräver en anpassad volym av underhållsverksamhet. Utformning bör förutsätta t.ex. god avvattning, rätt belysning, driftsäkra signalanläggningar, enkel renhållning, effektiv snöröjning, mm.

Sammanfattande prioriteringsordning

Utifrån dagens trafiksystem och dess kvaliteter har formulerats principer för ökad trafiksäkerhet med ovan beskrivna målsättningar som grund. Här har

formats prioriteringar grundade på dagens värderingar. Generellt kan dessa målsättningar sammanfattas i en prioriteringsordning.

1. Säkerhet och trygghet.
2. Miljöhänsyn.
3. Genomförbarhet.
4. Tillgänglighet och orienterbarhet.
5. Framkomlighet.

Vid all utformning av vår fysiska omgivning ställs höga krav på god gestaltning och att den skapar trivsel.

Givetvis kommer det att finnas delar i trafiksystemet som måste prioriteras annorlunda då särskilda skäl finns, men i de flesta fall bör denna ordning kunna gälla.

PRINCIPER FÖR ÖKAD TRAFIKSÄKERHET

Principerna för Lomma kommuns trafiksäkerhetsmiljö redovisas först för de olika typer av vägar och gator som finns i kommunen, därefter ytor främst avsedda för de oskyddade trafikanterna. Beskrivning av vilka kriterier som bör gälla för utformning av samverkans- och konfliktpunkterna blir de mest centrala. Sist kommenteras trafikmiljöer med särskilda krav.

Principerna är utformade utifrån följande viktiga delar.
VILLKOR … vems villkor som bör vara styrande vid utformningen.
HASTIGHET … rekommenderad hastighetsmiljö som man vill skapa.
SEPARERING … separering av olika trafikslag och gränser dem emellan.
GESTALTNING … önskemål kring gestaltning och miljöanpassning.
ORIENTERING … krav på orientering och skyltning.

Gator och vägar

Vägar utanför tätort

VILLKOR … fordonstrafiken.
HASTIGHET … 70 km/h – 90 km/h – 110 km/h.
SEPARERING … gc-trafik separeras helt och mötesolyckor minimeras.
GESTALTNING … anvisningar i VU-94 och anpassas till omgivningen.
ORIENTERING … Vägverkets skyltningsstandard.

På både större och mindre vägar utanför tätorterna dominerar fordonstrafiken kraftigt och trafikmiljön är helt präglad av fordonstrafikens

villkor. Fotgängare och cyklister vistas här på bilarnas villkor och skall om möjligt separeras helt. Hastigheter bestäms av vägtyp och trafiktyp, 70 km/h – 90 km/h – 110 km/h. Om hastigheten överskrider 70 km/h bör risk för mötesolyckor minimeras.

Vägutformningen styrs främst av trafikmängd och hastigheter. Utformningen bör utgå ifrån Vägverkets råd och anvisningar för vägutformning (VU-94) samtidigt som den anpassas till omgivningen. Skyltning skall ge en god orientering av mål i området enligt Vägverkets skyltningsstandard.

Huvudgata, infartsgata eller genomfartsgata

VILLKOR … fordonstrafiken.
HASTIGHET … 70 km/h eller 50 km/h, gc-passager 30 km/h (50/30-gata).
SEPARERING … oskyddade trafikanter skall separeras.
GESTALTNING … fordonstrafikens dominans och tydliga gränser.
ORIENTERING … anslutningar skyltas och betonas och portar används.

Även denna gata skall i huvudsak präglas av biltrafikens villkor, främst på sträckor mellan korsningspunkter. Oskyddade trafikanter skall om möjligt helt separeras från fordonstrafiken. Hastighet kan vara 70 km/h, men är oftast 50 km/h. Vid starka behov av gc-passager eller där oskyddade trafikanter kan förekomma på gatan sänkes hastigheten till 30 km/h, s.k. 50/30-gata. Gaturum och trafikmiljö utformas med tydliga signaler om fordonstrafikens dominans. Gränser mellan fordonstrafiken och de oskyddade trafikanterna skall vara mycket tydliga och i vissa fall svårforcerade.

Till följd av Lomma och Bjärreds begränsade storlek är oftast infartsgata och genomfartsgata detsamma som huvudgata. På infartsgatan bör tydligt markeras port till tätort, där hastigheten övergår till 50 km/h. Genomfartsgatans anslutningar till tätortens huvudvägnät skyltas och betonas tydligt. I många fall kan utformningen baseras på anvisningar i VU-94.

Uppsamlingsgata

VILLKOR … gc-trafikens hastighetskrav med fordonstrafikens genomfartskrav.
HASTIGHET … 50 km/h eller 30 km/h, gc-passager 30 km/h (50/30-gata).
SEPARERING … blandtrafik, fotgängare separeras.
GESTALTNING … anpassas till gc-trafikens hastighetskrav.
ORIENTERING … gatunamn.

Mellan lokalgatan och huvudgatan finns ofta uppsamlingsgatan, som används för att koppla samman lokalgatan med huvudvägnätet. Här blandas biltrafik och oskyddade trafikanter och konfliktpunkterna kan vara många. Samtidigt använder bilisten ofta gatan för genomfart. Uppsamlingsgatan ställer vissa krav på god framkomlighet, men med rätt hastighet. Lämplig

hastighet kan vara 50 km/h eller 30 km/h, beroende främst på antal gc-trafikanter, utfarter, bredd, parkering längs gatan mm.

Gestaltning bör anpassas till gc-trafikens hastighetskrav. Blandtrafik är acceptabelt. Parkering kan förekomma bitvis längs en uppsamlingsgata. Orientering grundar sig på gatunamn.

Lokalgata

VILLKOR … långsträckta passagebehov för oskyddade trafikanter.
HASTIGHET … 30 km/h.
SEPARERING … blandtrafik.
GESTALTNING … omgivande miljöer.
ORIENTERING … gatunamn, numrering och öppna platser.

På lokalgatan bör man i de flesta fall inte behöva färdas längre än cirka 400 m. Gatunätet bör vara så uppbyggt att man kan nå alla mål på detta köravstånd från uppsamlingsgatan eller huvudgatan. Lokalgata bör inte anslutas direkt till infartsgata eller genomfartsgata.

På lokalgatan är det de omgivande miljöerna som skall prägla villkoren. Ofta förekommer passagebehov för oskyddade trafikanter på hela sträckor och det finns ett stort antal utfarter med dåliga siktförhållanden. Hastigheten bör därför alltid vara 30 km/h. Gående kan, men måste inte, separeras från cykel och bil. Parkering längs lokalgatan är fullt acceptabelt. Orientering grundar sig på gatunamn, numrering och öppna platser.

Gångfartsgata

VILLKOR … gående och barnen.
HASTIGHET … mycket låg.
SEPARERING … biluppställning och köryta väldefinierade.
GESTALTNING … obekvämt med bil och gräns med port.
ORIENTERING … entréer och angöringspunkter.

I denna trafikmiljö blandas lekande barn, gående, cyklar och bilar, helt på de gåendes och barnens villkor. Det betyder att gestaltningen skall tydligt markera att hastigheten är mycket låg. Biltrafik skall förekomma endast för att slutligen placera bilen på parkering eller angöring. Trafikrummet kan utformas med kantiga hörn, samt med kantstensöverfarter och smala sektioner. Det skall kännas obekvämt med bil.

Det bör tydligt framgå vilka platser som är ämnade för biluppställning och vad som är köryta. Det är alltid viktigt att förtydliga gränsen/porten mellan lokalgatan och gångfartsgatan. Orientering utgår främst från husnummer, biluppställningsplatser och angöringspunkter.

Gång- och cykelvägar

Passager

VILLKOR … gående eller cyklister.
HASTIGHET … högst 30 km/h.
SEPARERING … tydlig och varierande markbeläggning.
GESTALTNING … småskalighet och anpassning till omgivningen.
ORIENTERING … gc-banor och närmål.

Behovet av gc-passage kan vara både punktvis eller längs en sträcka. Trafikmiljöns anpassning kan därför gälla antingen en väl definierad korsningspunkt eller en hel gatusekvens. Oavsett omfattning krävs stor omsorg, eftersom gc-passager ställer krav på rätt hastighet och hög uppmärksamhet hos bilisten, samt respekt och god riskmedvetenhet hos cyklisten eller den gående. Platsen utformas utifrån den oskyddade trafikantens villkor, samtidigt som det ställs höga krav på anpassning till omgivningen. Det är också viktigt att platsen tydligt visar vilka skyldigheter respektive trafikslag har enligt gällande regelverk. Orientering styrs främst av anslutande gc-banor och närmål.

Hastigheten vid passager bör dämpas till 30 km/h, med undantag för mindre frekvent använda korsningar över landsvägar. Gator med långsträckta korsningsbehov, som t.ex. vid skolor, kan markeras med port eller skylt då bilen kör in på denna sträcka. Punktvis korsningsbehov säkerställs genom varierande markbeläggning, skyltning eller farthinder. Vid passage av gata bör åtgärder vidtas så att även cyklisten ökar uppmärksamheten vid överfarten.

Separerade gång- och cykelvägar

VILLKOR … gående.
HASTIGHET … anpassad till trafikbild.
SEPARERING … i vissa fall med separering mellan gående och cyklister.
GESTALTNING … småskalighet och mångfald.
ORIENTERING … mest naturliga sträckningen.

Gång- och cykeltrafik (gc-trafik) på egen bana är ofta den mest trygga och säkra miljön för dessa oskyddade trafikantgrupper. Trafiken bör ske på de gåendes villkor. På cykelbana får framföras moped klass II (max 25 km/h). Risker för konflikter med fordon minimeras. Däremot ökar risken för konflikter mellan gående och cyklister (inklusive moped klass II). Gång- och cykelbanan bör därför utformas med goda breddmått, beroende av trafikmängder, typ av trafikanter och siktförhållanden. I vissa fall fordras separering mellan gående och cyklister.

Oftast kan råd och anvisningar från ARGUS användas (ARGUS är en handbok med allmänna råd om gators utformning och standard). Gestaltningen skall utgå från småskalighet och mångfald, samt skapa rum

med varierande upplevelser. Den gående eller cyklisten är oftast väl orienterad och vet vart man ska. Samtidigt är man mycket benägen att välja genaste väg. Därför bör gc-banor placeras i den mest naturliga *sträckningen.* För att öka tryggheten bör belysningen vara god på viktiga delar av gc-vägnätet.

Cykeltrafik i blandtrafik

VILLKOR … cyklister.
HASTIGHET … 50 km/h eller lägre.
SEPARERING … blandtrafik.
GESTALTNING … minimera onödiga konfliktsituationer.
ORIENTERING … allmänna skyltningen för trafiken.

Ofta hänvisas cykeltrafiken till nära samverkan med biltrafiken. Uppsamlingsgator och lokalgator skall alltid utformas så att detta samspel fungerar (på gångfartsgata är det självklart). Blandtrafik bör undvikas på huvudgata med större trafikmängder än 500 fordon (f) under dygnets maxtimme (Dh) och på infarts-/genomfartsgata med mer än 300 f/Dh. Dimensionering bör utgå från råd och anvisningar i ARGUS.

I blandtrafik skall samspelet baseras på cyklistens villkor, vilket ofta är svårt att uppnå i alla situationer. Bästa förutsättningen för detta är väl anpassade fordonshastigheter, d.v.s. 50 km/h eller lägre. Cykeltrafikens orientering utgår ifrån den allmänna skyltningen för trafiken. Trots att cyklisten rör sig bland bilar, väljer man ibland den genaste vägen som går att cykla. Detta innebär att trafikmiljön bör utformas med stor vaksamhet kring hur cyklisten tänker och vilka alternativa genvägar som står till buds, så att man minimerar konfliktsituationer.

Torg, lekplatser och skolor

VILLKOR … gående och lekande barn.
HASTIGHET … intilliggande fordonstrafik begränsas till 30 km/h.
SEPARERING … cykeltrafik obekvämt.
GESTALTNING … omfattande småskalighet och tydlig gräns.
ORIENTERING … närmål inom synhåll.

Många delar av samhällets offentliga ytor är reserverade för gående och lekande barn, och är i vissa fall direkt olämpliga som cykelvägar. Cyklisten färdas här på de gåendes villkor. På dessa torg eller lekplatser är det av stor vikt att gestaltningen tydligt visar en småskalighet som gör cyklisten obekväm och extra observant. I vissa fall kan skyltning vara nödvändig. Det är alltid viktigt att förtydliga gränsen mellan cykelväg och torg/lekyta. Orientering baseras främst på närmål som ligger inom synhåll.

I de fall fordonstrafik förekommer i närheten av lekande barn, bör fordonstrafikens hastighet anpassas till risken att barn kommer ut på körbanan. Därför bör hastigheten begränsas till 30 km/h där sådan risk föreligger. Detta gäller även livligt trafikerade skolvägar.

Samverkansområden

Största omsorg bör ägnas de delar av trafiksystemet där trafikanternas vägar korsas. Samverkansområdet bör alltid utformas utifrån den mest oskyddade trafikantens förutsättningar.

Trafikmiljön skall alltid beaktas utifrån den trafikantgrupp som finns högst upp på listan:

1. Lekande barn.
2. Gående barn.
3. Funktionshindrade.
4. Cyklande barn.
5. Gående vuxen.
6. Cyklande vuxen.
7. Fordon.

Vid all planering och utformning av trafikmiljöer bör man eftersträva en tydlighet i vem som har ”rätt” till varje del. Det är därför viktigt med tydliga gränser mellan säkra ytor, ytor med risker för konflikt eller ytor att samverka på. Varje trafikslag har sina revir och där emellan finns samverkansområden, där man bör ta hänsyn.

Vägkorsningar utanför tätort

VILLKOR … fordonstrafiken.
HASTIGHET … 50 km/h, om inte korsande flöden är små.
SEPARERING … tydlighet som visar var konfliktrisk föreligger.
GESTALTNING … utgör ett avbrott och anpassas till omgivningen.
ORIENTERING … skyltning enligt Vägverkets standard.

Vid korsningar som endast innehåller fordonstrafik är framkomlighet en viktig faktor. Separering och tydlighet som visar var man är säker och var konflikt finns är av stor vikt. Vid korsning med stor skillnad mellan huvudflöde och anslutande flöde prioriteras framkomlighet för huvudtrafiken och den anslutande trafiken underkastas huvudtrafiken. I de fall de korsande flödena är stora bör hastigheten inte överstiga 50 km/h för att minska risken för allvarliga skador eller dödsfall vid sidokrock. Cirkulationsplats kan vara ett trafiksäkert alternativ där ingående flöden är relativt likartade.

Platsen bör gestaltas så att den tydligt utgör ett avbrott på vägens fria sträcka och blir en markering av att här ökar riskerna för konflikt. Samtidigt skall den givetvis anpassas till omgivningen. Oskyddade trafikanter separeras på ett tydligt sätt, se även GC-passager nedan. Orienteringen grundas dels på kopplingen till närliggande tätorter och andra kända platser, dels på skyltning enligt Vägverkets standard. Korsningsutformningen bör baseras på VU-94.

Gatukorsningar i tätort

VILLKOR … fordonstrafiken i samverkan med cyklister och gående.
HASTIGHET … 50 – 30 – 10 km/h.
SEPARERING … varierande.
GESTALTNING … småskalighet och väldefinierade konfliktytor.
ORIENTERING … lokala mål och gatunamn.

Inne i tätorten har korsningen andra förutsättningar; flera trafikantgrupper, framkomlighet är inte lika centralt, lägre hastigheter, småskaliga omgivningar, begränsade ytor mm. I den mån korsningen inte innehåller oskyddade trafikanter kan den utformas enligt beskrivning av vägkorsningar ovan. Samverkan med cyklister och gående gör att hastigheten bör dämpas till 30 km/h. Samspelet förutsätter tydliga markeringar av var man är säker och var risk för konflikt föreligger.

Hastighetsstandarder i gatukorsningar

Huvudgata – huvudgata	50 km/h (30 km/h vid gc-trafik).
Huvudgata – uppsamlingsgata	30 km/h.
Uppsamlingsgata – lokalgata	30 km/h.
Lokalgata – gångfartsgata	10 km/h.

Riskmedvetenheten är central för förståelsen av trafiksituationen och möjligheterna att undvika olycka, d.v.s. att erhålla en känsla av trygghet. Korsningen skall således utformas med utgångspunkt från de oskyddade trafikanternas perspektiv, med småskalig detaljeringsgrad och konfliktytor uppdelade på flera korta passager istället för en stor osäker yta. Sikten i korsningen bör vara god för att medge överblick av trafikbilden och samtidigt god orientering om vart jag skall och vilken väg jag skall välja. Skyltning utgår ifrån lokala mål och gatunamn.

Gång- och cykelpassager

VILLKOR … gående eller cyklister.
HASTIGHET … högst 30 km/h.
SEPARERING … tydlig och varierande markbeläggning.
GESTALTNING … småskalighet och anpassning till omgivningen.
ORIENTERING … gc-banor och närmål.

Behovet av gc-passage kan vara både punktvis eller utsträckt längs en sträcka. Trafikmiljöns anpassning kan därför gälla antingen en väl definierad korsningspunkt eller en hel gatusekvens. Oavsett omfattning krävs stor omsorg, eftersom det ställer krav på rätt hastighet och hög uppmärksamhet hos bilisten, samt respekt och god riskmedvetenhet hos cyklisten eller den gående. Platsen utformas utifrån den oskyddade trafikantens villkor, samtidigt som det ställs höga krav på och anpassning till omgivningen. Det är också viktigt att platsen tydligt visar vilka skyldigheter respektive trafikslag har enligt gällande regelverk. Orientering styrs främst av anslutande gc-banor och närmål.

Hastigheten skall alltid dämpas till 30 km/h, med undantag för mindre frekvent använda korsningar över landsvägar. Anslutningar där cyklister eller springande barn kan komma ut på körbanan utan förvarning, skall utformas med goda siktförhållanden. Gator med långsträcka korsningsbehov, som t.ex. vid skolor, kan markeras med port eller skylt då bilen kör in på denna sträcka. Punktvis korsningsbehov säkerställs genom varierande markbeläggning, skyltning eller farthinder. Vid passage av gatan bör åtgärder vidtas så att även cyklisten ökar uppmärksamheten vid överfarten.

Övergångsställen

Ett nytt övergångställe är ett vanligt förekommande önskemål från allmänheten till kommunen. Då det har varit en enkel och billig åtgärd har kommunen ofta tillmötesgått önskemålet. Detta innebär att det tidigare fanns fler övergångsställen än vad som krävs. Av två olika anledningar har kommunen generellt tagit bort vissa överflödiga övergångsställen, samtidigt som man har begränsat införandet av nya.

1997 gjorde Tekniska Högskolan i Lund en litteraturstudie, "Fotgängares situation vid övergångsställen". Flera studier hade tidigare visat att trafiksäkerheten för fotgängare på övergångsställen är oroväckande dålig. Det togs fram ett enkelt risktal som beräknades som kvoten mellan antalet olyckor och antalet korsande fotgängare. Risktalet visar att risken för olycka för enskild fotgängare är mindre där det inte finns övergångsställe. Övergångsställen ger en falsk trygghet.

År 2000 infördes en ny lag om fotgängare på övergångsställen. "Vid ett obevakat övergångsställe har en förare väjningsplikt mot gående som gått ut på eller just ska gå ut på övergångsställe." Syftet med lagen var att öka framkomligheten för fotgängare. För att främja efterlevnaden är det viktigt att det inte finns alltför många övergångsställen och att de som finns markeras kraftigt.

Övergångsställen skall finnas där de är befogade av framkomlighetsskäl, med undantag av särskilda skäl som skolvägspassage eller en passage för funktionshindrade. Övergångsställe är befogat:

- Om antalet passager är cirka 50-100 fotgängare/Dh[*] och biltrafiken är mer än 300 fordon/Dh.
- Vid stora trafikmängder t.ex. vid busshållplatser.
- När särskilda behov föreligger som t. ex. funktionshindrades och stort antal skolbarns tillgänglighet.

Bilarnas hastighet bör dämpas till 30 km/h vid passagen över övergångsstället. Skolvägspassager måste hastighetssäkras. Övergångsställen och cykelpassager bör inte utföras där skyltad hastighet är

[*] Dh = trafik under dimensionerande timme, den timme under dygnet då trafiken är som störst.

över 50 km/h. Övergångställen bör inte heller anläggas på lokalgator. Där ger övergångsställen generellt sett varken en positiv trafiksäkerhetseffekt eller en framkomlighetseffekt. På lokalgator skall fotgängare och cyklister kunna korsa gatan obehindrat i samspel med biltrafiken, vars hastigheter inte bör överskrida 30 km/h.

Övergångsställets läge måste vara väl genomtänkt. Används inte övergångsstället utan fotgängarna passerar bredvid är övergångsstället verkningslöst.

Övriga miljöer

Kollektivtrafikstråk

I trafiksystemet finns miljöer som kan kräva särskilda förutsättningar, som t.ex. kollektivtrafikstråk. Busstrafiken ställer ofta höga krav på framkomlighet för att kunna konkurrera med bilresandet. Det kan medföra att ovan givna riktlinjer bör omvärderas.

Gata kan klassas högre för att medge högre hastighetsstandard om den trafikeras av busstrafik. Trots detta får trafiksäkerhetsstandarden inte sänkas till följd av framkomlighetskravet. Även busstrafik måste ta hänsyn till oskyddade trafikanter och riskerna för allvarliga olyckor. Särskilda bussgator skall tydligt utmärkas genom varierande markbeläggning och/eller skyltning.

Busshållplatser

Busshållplatsen utgör dels bussens köryta och uppehållsyta, dels resandes väntyta och gångvägar till hållplatsen. Köryta utformas som beskrivningen i Kollektivtrafikstråk ovan. Uppehållsytan skall markeras för att skapa god orientering för alla trafikanter. De resandes väntytor bör vara väl avskilda från genomgående gc-vägar, speciellt om resandefrekvensen är stor på hållplatsen.

Möjlighet till cykelparkering måste finnas nära hållplatsen. Den som ställt cykeln vid hållplatsen i en riktning, kommer att stiga av i andra riktningen och söka närmaste väg tillbaka till sin cykel. Skånetrafikens riktlinjer för utformning av busshållplatser bör om möjligt tillämpas.

Järnvägskorsningar

Järnvägskorsningar bör i möjligaste mån utformas som planskilda korsningar. Om detta inte är möjligt skall de i tätbebyggt område alltid ha bommar, ljud- och ljussignal. Om passagen även används av ett stort antal skolbarn bör bommar förses med stängsel under bommen.

FRAMTIDA TRAFIKNÄT

De olika trafikslagen ställer olika krav på trafikmiljön. Dessa krav – och i viss mån konsekvenser av brister – har redovisats i tidigare utredningar, som t.ex. *Klassificering av gatunät (1998).* En viktig del av trafiksystemet är gång- och cykelvägnätet, som särredovisas nedan. Med detta som grund redovisas sedan en uppdaterad klassificering av gatunätet.

För cykelvägar utanför kommunens väghållaransvar ansvarar Vägverket, vilket i princip är cykelvägar utanför/mellan samhällena.

Framtida huvudcykelnät

Förslaget till det framtida övergripande cykelnätet bygger vidare på och utvecklar dagens nät. Förslaget bygger på ett helhetstänkande där de oskyddade trafikanternas krav, behov och önskemål är utgångspunkten. Ambitionen är att de åtgärder som föreslås tillsammans med de kvalitéer som finns i det befintliga nätet skall skapa ett mervärde för cyklisterna.

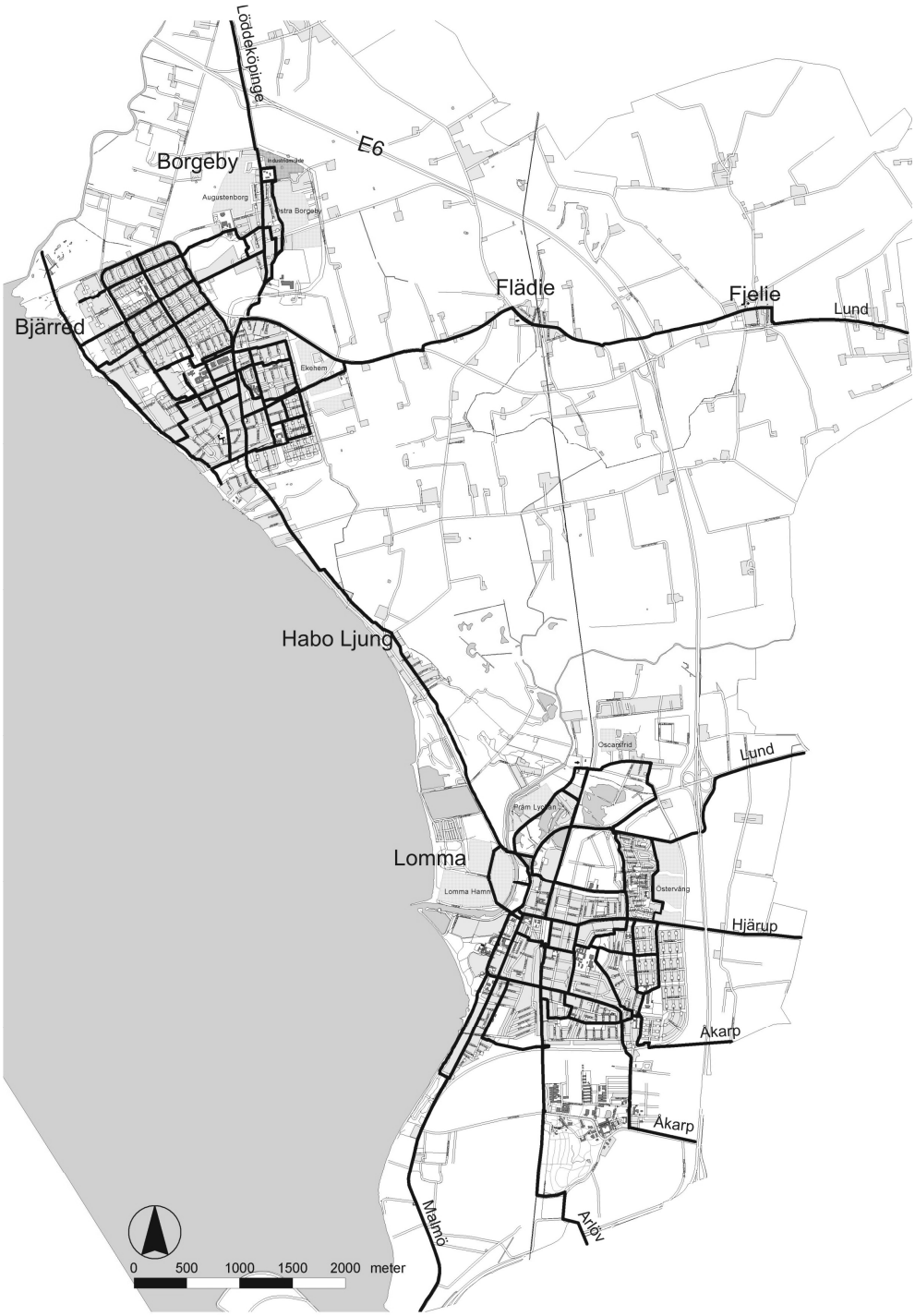
För att systematisera sökandet efter brister i det nuvarande cykelnätet har ett framtida huvudcykelnät identifierats i kommunen. Huvudcykelnätet skall leda fram till större målpunkter på ett gent och säkert sätt. Cyklar man på huvudnätet skall man erbjudas en god framkomlighet och en hög kvalitet på beläggning etc. Huvudnätet skall utgöra stommen i cykelnätet på samma sätt som huvudgatorna utgör stommen i bilnätet.

Huvudnätet bör i första hand utgöras av cykelvägar, ofta lokaliserade utmed biltrafikens huvudgator. I vissa fall kan huvudnätet utgöras av länkar i biltrafikens lokalnät. Enligt gällande riktlinjer bör ca 90 % av huvudcykelnätet utgöras av separata cykelbanor. Separata banor gör att konflikterna med biltrafiken minskar och att framkomligheten för cyklisterna ökar. Den ökade säkerhet, som gående och cyklister får vid separering, kan medföra att de underskattar när de kommer i konflikt med biltrafiken i korsningar. Resultatet kan bli fler olyckor i dessa punkter. Detta innebär att hastighetssäkringen till 30 km/h är extra viktig vid separata gång- och cykelbanor.

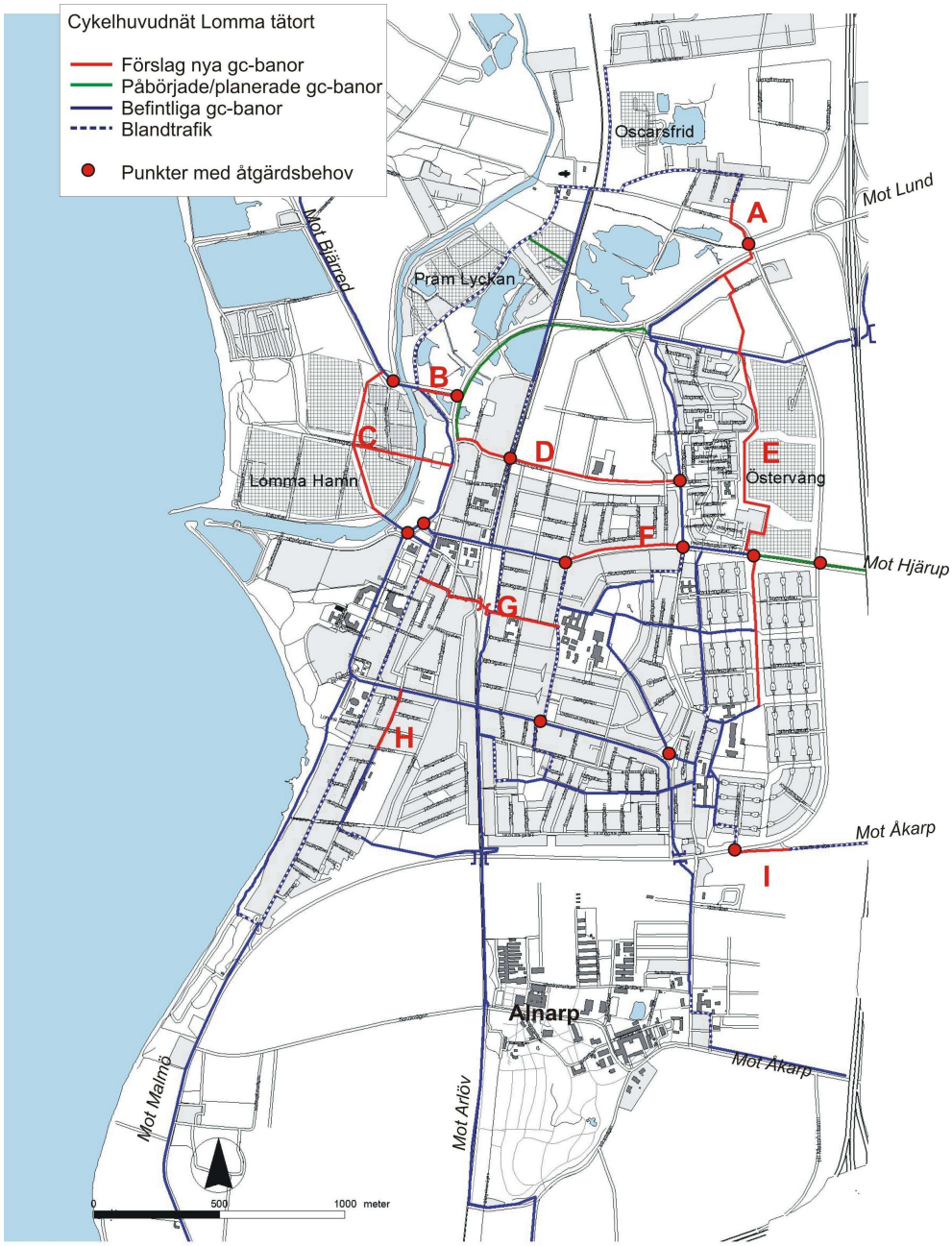
Faktorer som tydlighet, sikt och synbarhet är viktiga för såväl cykelstråkens korsningspunkter med huvudgatunätet som där cykelvägar ansluter till det lokala gatunätet.

Målbild

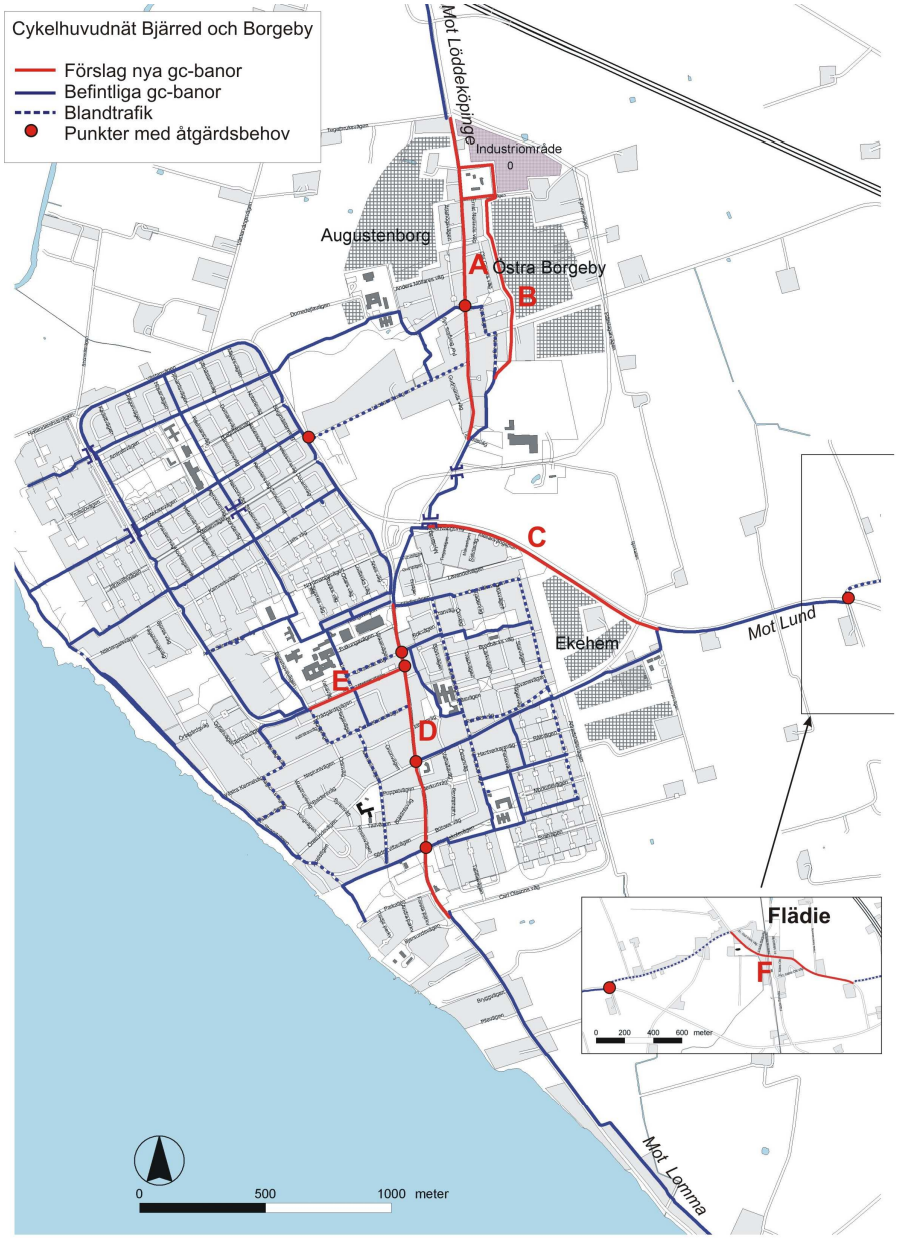
Nedan redovisas det identifierade framtida huvudnätet för hela Lomma kommun respektive mer detaljerade bilder på Lomma tätort och Bjärred/Borgeby. I tätorterna är maskvidden ca 400 m, vilket är god standard enligt *Lugna gatan!*.



Förslag på huvudcykelnät i Lomma kommun.



Förslag på huvudcykelnät i Lomma och Alnarp.



Förslag på huvudcykelnät i Bjärred/Borgeby.

Klassificering av biltrafiknätet

För att hitta en balans mellan trafiksäkerhet och framkomlighet har ett system för fordonstrafiken sammanställts för respektive tätort. Utanför tätort gäller landsvägsmiljöer som främst utformas enligt Vägverkets rekommendationer i t.ex. VU-94.

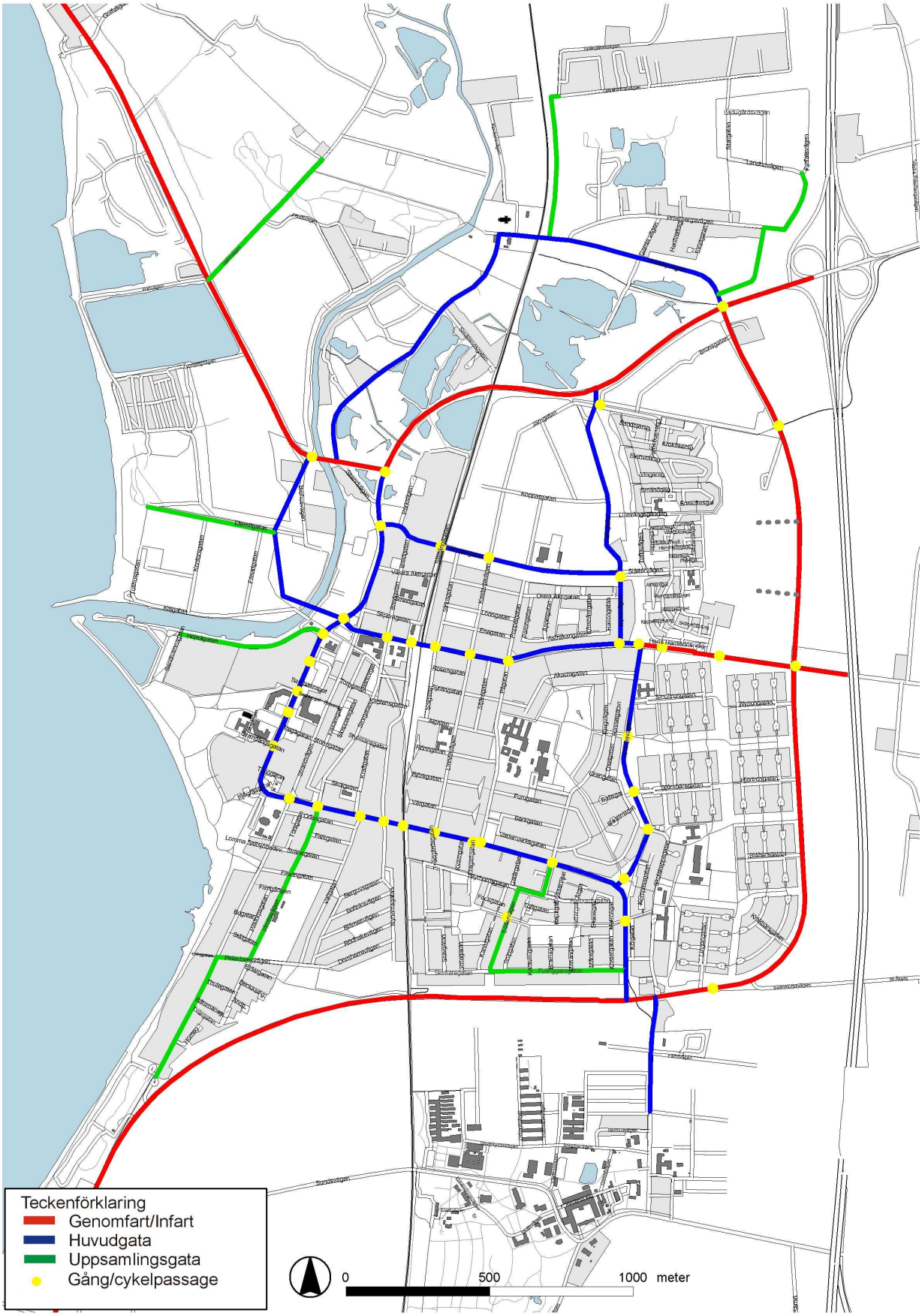
Hastighetsklassificering i tätorterna bör utgå från målsättningen att infartsgata har 70-50 km/h, huvudgata 30-50 km/h, uppsamlingsgata 50-30 km/h och lokalgata 30 km/h. Men detta bör anpassas till lokala förutsättningar i varje enskilt fall.

Målbild – Lomma

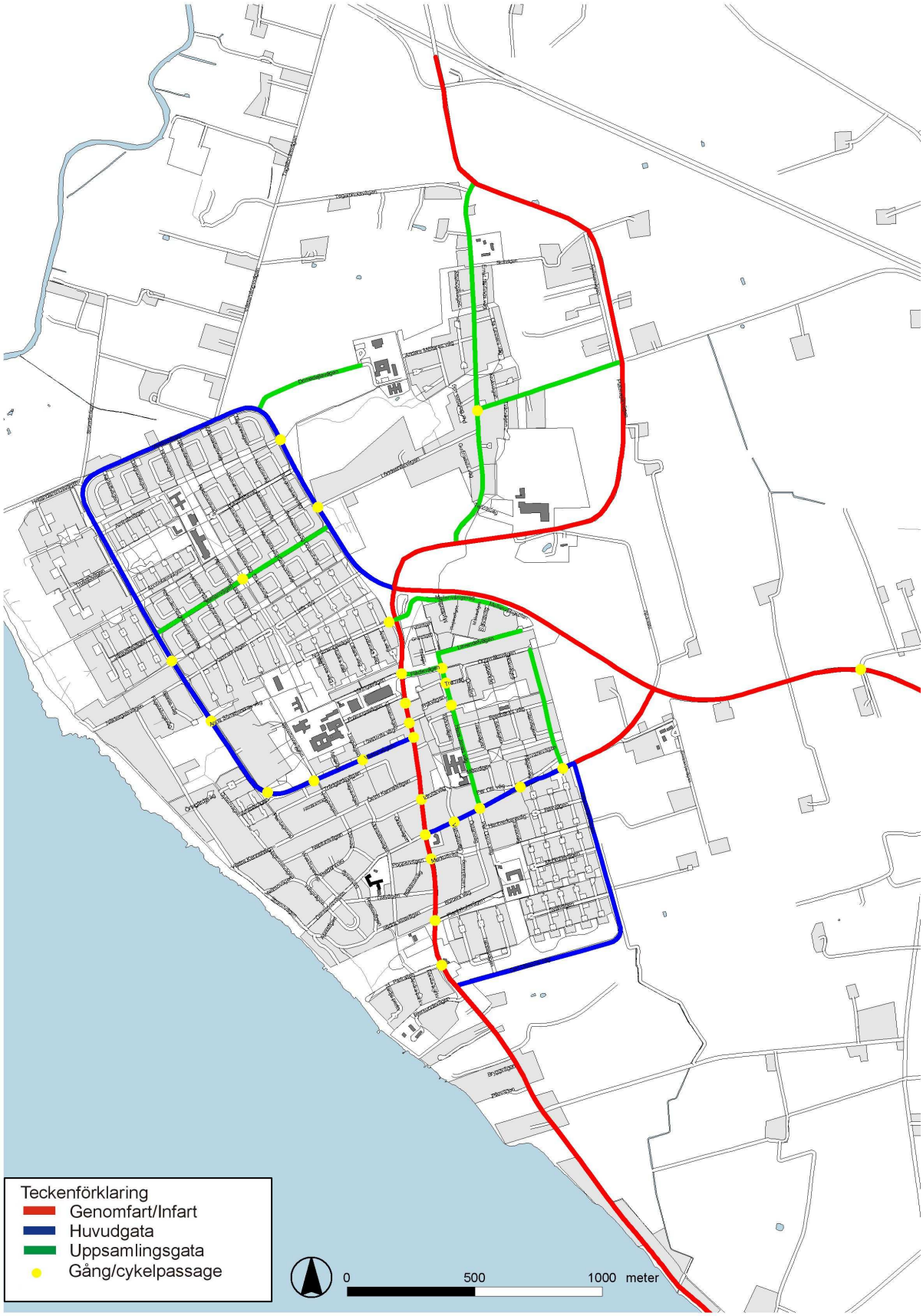
Det gamla genomfartsstråket via Strandvägen har stängts av, så att genomfart inte längre är möjlig. Södra Västkustvägen, Lundavägen och Malmövägen har idag funktionen infartsgator. Tillsammans bildar de en ring kring Lomma som fångar upp infartstrafiken. Innanför denna ring bildas ett grovmaskigt nät av huvudgatorna Industrigatan, Vinstorpsvägen och Karstorpsvägen i öst-västlig riktning, och Strandvägen/Centrumgatan, Alnarpsvägen i nord-sydlig riktning. För att områden med finmaskiga nät av lokalgator inte skall bli för stora, preciseras även uppsamlingsgator där man bör eftersträva någon högre grad av framkomlighet.

Målbild – Bjärred/Borgeby

Genom Bjärred och Borgeby finns en genomgående väg som samlar upp trafiken från omgivande bebyggelse, Västkustvägen. Sedan Österleden färdigställts ersätter den Norra Västkustvägen genom Borgeby, som då får en uppsamlande funktion för boendetrafiken inom Borgeby. Likaså har Fjelievägen och Carl Olssons väg klassats som infart/genomfartsgator. Västanvägen och Lundavägen utgör huvudgator, som komplement till alla genomfartsgator. Huvudgatorna används främst av trafik som har målpunkt i Bjärred. I likhet med Lomma har uppsamlingsgator definierats för att samla upp trafiken från omgivande lokalgator. I Gamla Bjärred finns ingen självklar huvudgata eller uppsamlingsgata, därför blir Östra Kennelvägen eller Öresundsvägen prioriteras som uppsamlingsgator för området.



Klassificering av trafiksystemet i Lomma.



Klassificering av trafiksystemet i Bjärred.

Konfliktpunkter

I trafiksystemet uppstår ett stort antal punkter där trafik kommer i konflikt med varandra, oskyddade och skyddade trafikanter eller fordon med för höga hastigheter. Dessa platser kräver särskild hänsyn. De har markerats med prickar i figurerna.

Gång- och cykelpassager korsar huvudvägnäten i så stor omfattning att det kan vara svårt att bibehålla god framkomlighet för fordonstrafiken. Men här måste säkerheten prioriteras framför framkomlighet. Restidsvinsten är marginell jämförd med trafiksäkerhetsvinsterna då körsträckan inne i tätorten är så kort. Varje definierat behov av punktvis korsningsbehov för gc-trafik skall utformas för 30 km/h för biltrafiken. Om möjligt samlas flera korsningsbehov till färre punkter. Gc-passager med många skolbarn kräver särskild omsorg och skall prioriteras högre än övriga gc-passager.

Enligt *Säkrare trafikmiljö i tätort* och *Lugna gatan!* skall korsningar med risk för sidokollision inte ha högre hastigheter än 50 km/h, för att minimera antalet olyckor med allvarligt skadade eller dödade. I Lomma finns cirka 30 större plankorsningar på vägar med högre hastigheter än 50 km/h (ej medräknat mindre anslutningsvägar). Arbetet bör koncentreras till de korsningar som uppvisar värst olycksstatik och betecknas som mest farliga.

AVVIKELSER MOT ÖVERSIKTSPLANER

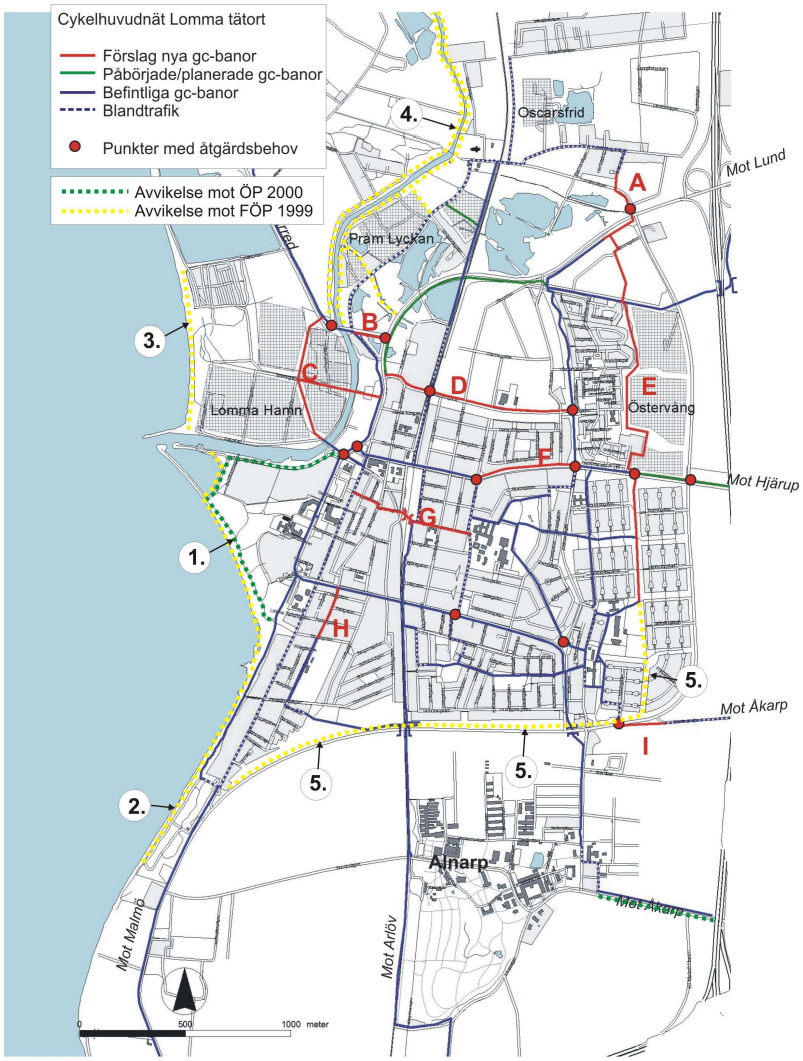
Trafiksäkerhetsplanen är bl a baserad på tidigare framtagna översiktsplaner för kommunen – *Översiktsplan 2000 för Lomma kommun, Fördjupad översiktsplan för Bjärred – Borgeby i Lomma kommun 1999 samt Fördjupad översiktsplan för Lomma tätort* – och stämmer huvudsakligen överens med dessa. Vissa avvikelser finns emellertid vilka noteras och i förekommande fall motiveras nedan.

Generellt gäller att Översiktsplanen 2000 (ÖP 2000) ligger på en mer övergripande nivå, varför huvudnäten för såväl bil som för gång- och cykeltrafik är mer detaljerade i trafiksäkerhetsplanen. I de båda fördjupade översiktsplanerna, FÖP 99 för Bjärred/Borgeby och FÖP 2004 för Lomma tätort, behandlas gång- och cykelnäten på ett mer detaljerat sätt, medan huvudnäten för biltrafik givits en mer övergripande behandling huvudsakligen uttryckt i text

Huvudnät för gång- och cykeltrafik

Lomma

Nr	Plan	Noterad avvikelse	Motivering
1.	ÖP 2000	Befintlig större gång- och cykelväg, ej upptagen i trafiksäkerhetsplanen.	Rekreativt stråk, utformas i samband med utvecklingen av strandstråket..
2.	FÖP 2004	Nytt viktigt gång/cykelstråk, ej upptagen i trafiksäkerhetsplanen.	Rekreativt stråk, utformas i samband med utvecklingen av strandstråket.
3.	FÖP 2004	Nytt viktigt gång/cykelstråk, ej upptagen i trafiksäkerhetsplanen.	Rekreativt stråk, utformas i samband med utvecklingen av strandstråket.
4.	FÖP 2004	Nytt viktigt gång/cykelstråk, ej upptagen i trafiksäkerhetsplanen.	Rekreativt stråk, delvis utbyggt till scoutgård/ Lomma kyrka.
5.	FÖP 2004	Nytt viktigt gång/cykelstråk, ej upptagen i trafiksäkerhetsplanen.	Inget behov identifierat.
Nya länkar B, D, F, G och H är ej upptagna i tidigare planer men motiveras i ny trafiksäkerhetsplan.			

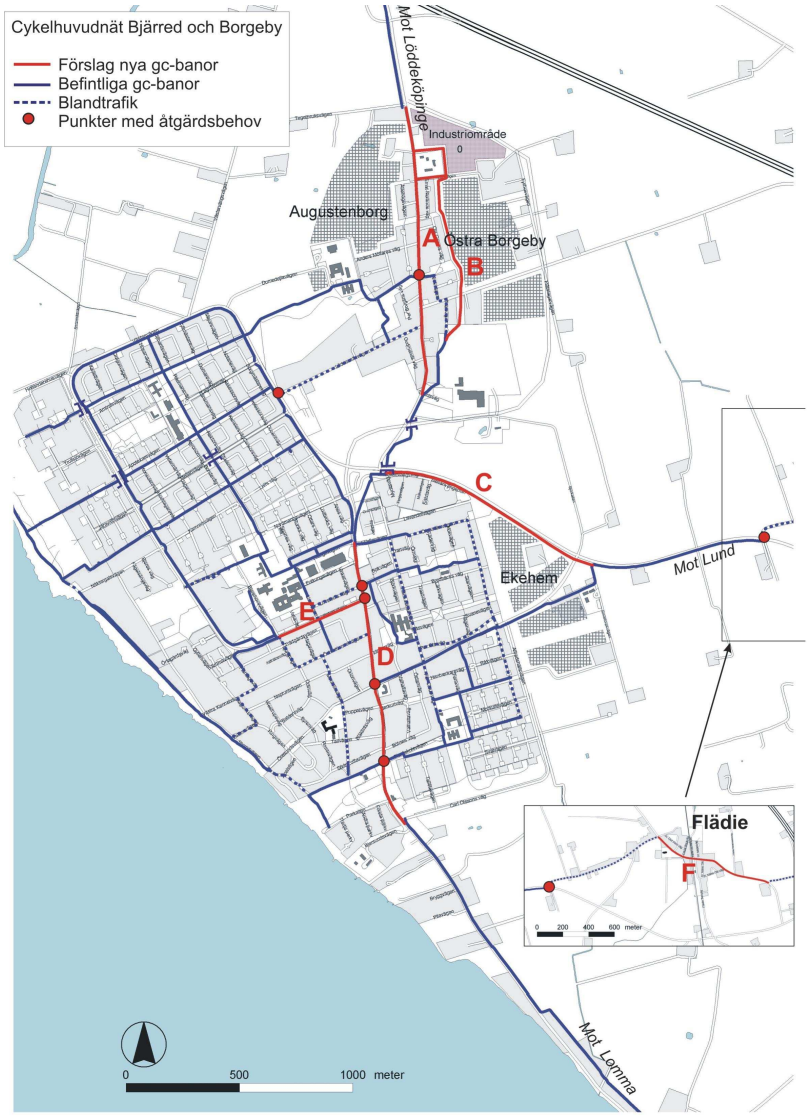


Noterade avvikelser gång- och cykelnätet i Lomma.

Bjärred/Borgeby

Vissa föreslagna gång- och cykelvägar i tidigare planer är idag utbyggda.

FÖP 99 redovisar ett omfattande nytt gång- och cykelnät bl a utifrån de utbyggnadsområden som utpekas i såväl Bjärred som Borgeby. Dessa är ej markerade i bild. Trafiksäkerhetsplanen tar upp de stråk som är motiverade utifrån dagens utformning och krav.



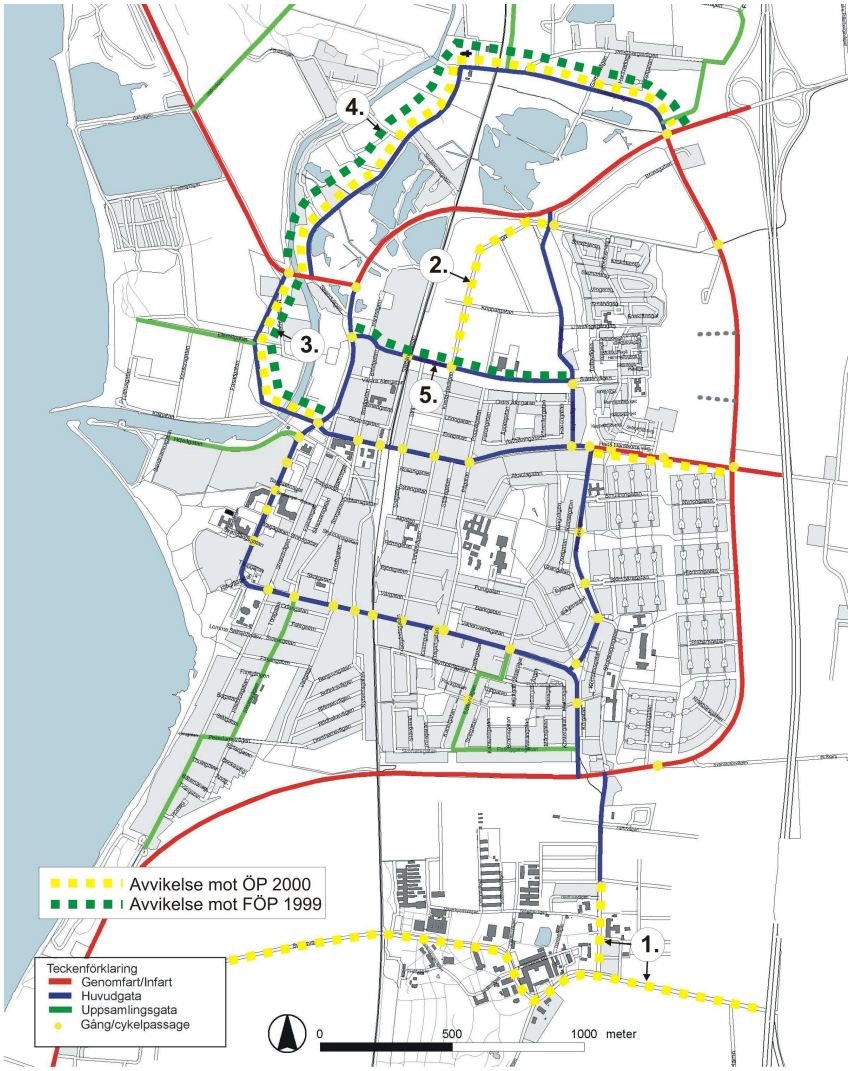
Noterade avvikelser gång- och cykelnätet i Bjärred/Borgeby.

Huvudnät för biltrafik

ÖP 2000 presenterar ett huvudvägnät uppdelat på två kategorier – kategori 1 förbifart, infart/genomfart samt kategori 2 övriga huvudvägar. Övriga vägar är lokalvägar.

Lomma

Nr	Plan	Noterad avvikelse	Motivering
1.	ÖP 2000	Huvudväg kat 2, är nu lokalväg i trafiksäkerhetsplanen.	Alnarp ingår ej i trafik-säkerhetsplanen.
2.	ÖP 2000	Huvudväg kat 2, är nu lokalväg i trafiksäkerhetsplanen.	Lokalväg inom industri-området.
3.	ÖP 2000 FÖP 2004	Lokalväg, är nu huvudgata i trafiksäkerhetsplanen.	Lomma Hamn-projektet medför en uppgradering av gatan.
4.	ÖP 2000 FÖP 2004	Lokalväg, är nu huvudgata i trafiksäkerhetsplanen.	I enlighet med föreslagna principer.
5.	FÖP 2004	Lokalväg, är nu huvudgata i trafiksäkerhetsplanen.	I enlighet med föreslagna principer.



Noterade avvikelser bilnätet i Lomma.

Bjärred/Borgeby

Nr	Plan	Noterad avvikelse	Motivering
1.	ÖP 2000 FÖP 1999	Huvudväg kat 2, är nu genomfart/infart i trafiksäkerhetsplanen.	Funktionen som genomfart/infart bedöms kvarstå under överskådlig framtid. ÖP 2000s intention att föra över genomfartstrafiken till Alfredshällsvägen bedöms ej vara tillämpligt längre.
2.	ÖP 2000 FÖP 1999	Huvudväg kat 1, är nu huvudgata i trafiksäkerhetsplanen.	Se ovan.
3.	ÖP 2000 FÖP 1999	Huvudväg kat 2, är nu uppsamlingsgata i trafiksäkerhetsplanen.	I enlighet med föreslagna principer.
4.	ÖP 2000 FÖP 1999	Huvudväg kat 2, är nu genomfart/infart i trafiksäkerhetsplanen.	Förändring till följd av utbyggnaden av Österleden.
5.	ÖP 2000 FÖP 1999	Huvudväg kat 2, är nu uppsamlingsgata i trafiksäkerhetsplanen.	I enlighet med föreslagna principer.

Noterade avvikelser bilnätet i Bjärred/Borgeby.

BEGREPPSFÖRKLARING

Belastningsgrad — Förhållandet mellan aktuellt flöde och kapacitet vid given fordonssammansättning och riktningsfördelning.

Bussgata/väg — Särskild väg upplåten för buss i linjetrafik samt där annat ej anges även för cykeltrafik. Kan också vara upplåten för taxi och för särskilt dispenserad trafik.

Cykelbana — Del av trafikeringsområde avsedd för cykeltrafik samt där ej annat anges även moped klass II. Avskild från vägbana genom fysisk anordning exempelvis kantstöd. Kan vara upplåten för enkel- eller dubbelriktad trafik.

Cykelfält — Ett särskilt körfält som genom vägmarkering anvisats för cyklande och förare av moped klass II. Avskild från körbana genom vägmarkering.

Cykelöverfart — En del av en väg som är avsedd att användas av cyklande eller förare av moped klass II för att korsa en körbana eller en cykelbana och som anges med vägmarkering. En cykelöverfart är bevakad om
trafiken regleras med trafiksignaler eller av en polisman och i annat fall obevakad.

Cirkulationsplats — Korsning i ett plan med påbjuden cirkulationstrafik och väjningsplikt i alla tillfarter.

Dimensionerande trafiksituation
Den trafiksituation för vilken banbredd och korsningar dimensioneras. Den dimensionerande trafiksituationen beskrivs med hjälp av typfordon, utrymmesbehov och utrymmesklasser.

Dimensionerande timme
Den eller de timmar under den förväntade livstiden hos en trafikanläggning som den dimensioneras för. (Dh)

Framkomlighet — Den del av kvaliteten tillgänglighet som beskriver tidsförbrukning för förflyttningar i trafiknäten som gående, cyklist, busspassagerare eller bilförare. Tidsförbrukningen beror av förflyttningens längd och hastighet. Längden beror i sin tur på trafiknätens utformning medan hastigheten beror på länkarnas utformning.

Funktionsindelning
Indelning av trafiknätet för ett visst trafikslag i nätdelar med enhetliga anspråk på framkomlighet och trafiksäkerhet.

Gatunät
Den sammanhängande struktur av gator som är tillgängliga för allmän trafik inom en stad. På delar av gatunätet kan finnas förbud mot vissa trafikslag, t.ex. gång- och cykeltrafik (gc-trafik) eller förbud mot fordon av viss storlek, tyngd, etc.

Genomfart/infart
Gata för trafik till, från och genom staden. Trafik mellan stadens olika grannskap utgör normalt den största delen.

Gångbana
Del av trafikeringsområde avsedd endast för gångtrafik.

Gång- och cykelväg
Särskild, friliggande väg för gående och/eller cyklister/mopedister. (GC-väg)

Gångpassage, cykelpassage
En plats på en gatusträcka där gående resp. cyklister korsar gatan antingen därför att de finner det naturligt eller därför att de styrs mot platsen med fysiska medel (räcken etc). I begreppet passage innefattas inte någon särskild utformning, utrustning eller reglering.

Huvudgata
Gata för trafik mellan grannskap.

Huvudnät
Innefattar gator och vägar klassade som genomfarter, infarter och huvudgator enligt *Lugna gatan!*.

Industrigata
Lokalgata eller uppsamlingsgata inom industriområde.

Kapacitet
Största (stabila) trafikflöde som kan passera en given anläggning under en given tidsperiod med givna förutsättningar.

Körbana
En del av en väg som är avsedd för trafik med fordon, dock inte en cykelbana eller en vägren.

Korsning
Trafikeringsområde där trafik på olika gator/vägar korsar varandra, åtskiljs eller sammanförs. Korsningar indelas i större korsningar (delvis eller helt planskild korsning, signalreglering och cirkulationsplats) och mindre korsningar.

Kvalitetsanspråk
Önskade egenskaper hos trafiksystemet som tas upp i målsättningen. Här behandlas följande anspråk; trafiksäkerhet och trygghet, tillgänglighet och

	framkomlighet, tydlighet och orienterbarhet, samt gestaltning.
Körfält	Del av körbana avsedd för trafik med fordon i en fil.
Lokalgata	Gata för trafik som till helt övervägande del har målpunkt vid gatan.
Lokalnät	Innefattar uppsamlingsgator och lokalgator efter klassificering enligt *Lugna gatan!*. Även industrigator och bussgator kan ingå i lokalnätet.
Lugna gatan!	Metodbeskrivning för definition av olika trafikslags anspråk på näten och sammanvägning av intressen till en klassificering av gatunätet. Enligt ”Lugna gatan!”, Sv Kommunförbundet 1998.
Mittremsa	Skiljeremsa som åtskiljer vägbanor med motriktad trafik.
Nollvisionen	Grundbulten i Regeringens proposition 1996/97:137, "Nollvisionen och det trafiksäkra samhället". Där anges bl a "att det långsiktiga målet skall vara att ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportsystemet, samt att vägtransportsystemets utformning och funktion anpassas till de krav som följer av detta.
Planskilt	Genom fysiska åtgärder trafikflöden separerade i olika plan, såsom med t.ex. tunnel eller bro.
Rondell	Trafikö för att skapa enkelriktad cirkulationstrafik i cirkulationsplats.
Sidoremsa	Skiljeremsa som åtskiljer vägbana från gångbana, cykelbana eller från körbana med andra trafikuppgifter, t.ex. lokalgata utmed större gata.
Skiljeremsa	Del av trafikeringsområde som åtskiljer väg-, gång- eller cykelbanor. Skiljeremsor indelas i mittremsor och sidoremsor.
Skyddsremsa	Område vid sidan om körbana, cykelbana o.d., vilket erfordras för skydd mot fysiska hinder, t.ex. på bro, i vägport, vid stödmur.
Skyltad hastighet	Den högsta tillåtna hastigheten enligt generella bestämmelser eller lokal trafikföreskrift.
Tillgänglighet	Anger den "lätthet" med vilken olika slag av trafikanter kan nå stadens arbetsplatser, service, rekreation, samt

	övriga utbud och aktiviteter. Den beror bl.a. av restid (inklusive väntetider), reskostnader, komfort, regularitet och tillförlitlighet.
Trafikflöde	Det antal fordon eller trafikanter som under en given tidsenhet passerar ett snitt av en gata/väg eller en korsning.
Trafiknät	Den sammanhängande struktur av förbindelser som används av ett trafikslag.
Trafikplats	Korsningspunkt i trafiknätet där ett eller flera trafikslag skall samverka och anpassas till varandra. Kan vara plankorsningar eller planskilda konstruktioner.
Trafiksäkerhet	I praktisk planering kan begreppet enklast definieras som "låg risk för personskador i trafiken". Egendomsskador ingår sålunda inte i det formella trafiksäkerhetsbegreppet, men ska givetvis tas med i (ekonomiska) analyser av trafikens konsekvenser.
Trygghet	Människornas upplevelse av att det innebär liten risk att vara trafikant eller uppehålla sig i trafikmiljön. Här behandlas i huvudsak endast risker som orsakas av trafik – inte risker för överfall och liknande.
Uppsamlingsgata	Gata inom grannskap som ingår i lokalnät och har till huvudsaklig uppgift att samla upp trafiken från lokalgator.
Årsmedeldygn	Ett dygn med genomsnittlig trafikmängd räknat över ett givet år. (ÅDT)
Övergångsställe	Del av väg som är avsedd att användas av gående för att korsa körbana eller cykelbana och som anges med vägmarkering eller vägmärke. Övergångsställe är bevakat om trafiken regleras med trafiksignaler eller av polisman och i annat fall obevakat.