



Kontaktperson

Annika Feychting
Avdelningen för trafikplanering
Telefon: 08-508 264 91
annika.feychting@tk.stockholm.se

Till

Trafiknämnden 2005-11-29

Uppdrag om hastighetsgränserna på vägarna. Remiss.

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden översänder och åberopar detta tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Per Aronson

Anette Scheibe

Sammanfattning

Remissen gäller Vägverkets redovisning av ett regeringsuppdrag. Det handlar om att ta fram en strategi för en successiv anpassning av hastighetsgränserna till nollvisionen samt till kraven på tillgänglighet, god miljö, positiv regional utveckling och ett jämställt transportsystem. Vägverket föreslår att hastighetsgränserna utökas med 40, 60, 80, 100 och 120 km/tim utöver dagens 30, 50, 70, 90 och 110 km/tim. Vägverket vill genomföra en successiv förändring av hastighetsgränserna på vägarna.

Kontoret ser positivt på Vägverkets förslag att införa möjligheterna att använda 40 och 60 km/tim. Tillsammans med 30 km/tim är 40 och 60 km/tim hastighetsgränser som kan ge en bra avvägning mellan trafiksäkerhet och framkomlighet i gatusystemet i en tätort. Kontoret bedömer att ett sådant hastighetssystem inte skulle medföra försämrade restider för biltrafiken. De högsta hastigheterna skulle däremot minska, trafikrytmen skulle bli lugnare och samspelet mellan trafikanterna skulle bli bättre. Framkomligheten för fotgängare och cyklister skulle också förbättras, genom att samspelet mellan de olika trafikantgrupperna blir bättre med en lägre fordons hastighet.

Eftersom kontoret förordar 30 km/tim på lokalgator, 40 eller 60 km/tim på huvudgator anser kontoret också att bashastigheten i tätort bör sänkas till 30 eller 40 km/tim. För stadens trafiksituation förordar kontoret 30 km/tim

eftersom färre hastighetsbeslut måste fattas. Kommunikationen med trafikanterna om vilken hastighetsgräns som gäller blir också enklare. Dessutom ger förslaget med möjlighet att sänka hastigheten på huvudgator till 40 km/tim eller höja till 60 km/tim om det är i huvudsak biltrafik.

Kontoret föreslår att trafiknämnden beslutar att överlämna och återropa detta tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Remissen

Fyra huvudpunkter

Remissen gäller Vägverkets redovisning av ett regeringsuppdrag att ta fram en strategi för en successiv anpassning av hastighetsgränserna till nollvisionen samt kraven på tillgänglighet, god miljö, positiv regional utveckling och ett jämställt transportsystem.

Vägverkets förslag innehåller fyra huvudpunkter:

- Hastighetsgränserna ska successivt prövas mot det transportpolitiska målet så att vägtransportsystemet används effektivt.
- Den ekonomiskt långsiktiga vägtransportplaneringen och besluten om hastighetsgränserna ska tydligare integreras.
- Hastighetsgränserna ska anpassas efter trafik-, väglags-, väder- och siktförhållanden, på sikt med kostnadseffektiva, variabla hastighetsgränser.
- Dialogen med trafikanterna ska stärkas, för att förbättra förståelsen och respekten för hastighetsgränserna.

Successiv anpassning

För att successivt kunna utnyttja vägtransportsystemet på ett mer effektivt sätt föreslår Vägverket att trafikförordningen ändras, så att Vägverket kan föreskriva även 80, 100 och 120 km/tim utöver dagens 90 och 110 km/tim. Vägverket kan vidare via ändringar i egna föreskrifter ge kommuner och länsstyrelser möjlighet att använda även 40 och 60 km/tim. Detta ger sammantaget större möjligheter att successivt anpassa hastighetsgränserna till väg- och trafikförhållandena. Därmed, menar Vägverket, skapar man en bättre förståelse för hastighetsgränserna hos trafikanterna. Vägverket föreslår att de föreslagna förändringarna träder i kraft den 1 januari 2007. Vägverket föreslår också att den nuvarande generella tätortshastigheten behålls.

Bidrag till måluppfyllelse

Kommunernas och Vägverkets möjlighet att bidra till såväl etappmålet 2007 för trafiksäkerhet (högst 270 döda i trafiken) som till koldioxidmålet 2010 (utsläppen av växthusgaser ska som ett medelvärde av utsläppen 2008-2012 vara minst fyra procent lägre än utsläppen 1990) ökar med förslaget. På längre sikt bedömer Vägverket att 40-50 liv per år kan sparas inom ramen

för ett effektivare utnyttjande av vägsystemet. Därtill kommer positiva bidrag till att nå koldioxidmålet.

Om alla respekterade hastighetsgränserna skulle antalet dödade kunna minska med 150 personer per år och koldioxidutsläppen kunna minska med 700 000 ton per år. Vägverket föreslår därför i strategin ökade insatser, som till exempel information till trafikanterna, ökad användning av automatisk trafikkontroll (ATK), ökad polisnärvaro på vägarna, ökad användning av variabla och tidsdifferentierade hastighetsgränser samt stimulans för ökad användning av intelligenta stödsystem, ISA.

Bakgrund

Riksdagens långsiktiga mål

Riksdagen beslutade 1997 (rskr. 1997/98:11) att det långsiktiga målet för trafiksäkerheten ska vara att ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportsystemet (nollvisionen). Riksdagen beslutade samtidigt att vägtransportssystemets utformning och funktion skall anpassas till de krav som följer av detta. I propositionen *Fortsatt arbete för en säker vägtrafik* (prop. 2003/04:160) konstaterade regeringen att hastigheten ur trafiksäkerhetssynpunkt bör bestämmas utifrån vägens och fordonens tekniska standard, med beaktande av människans fysiska förutsättningar att tåla yttre våld. Det innebär att ju bättre vägutformningen är och ju säkrare fordonen är, desto högre hastigheter bör kunna accepteras, förutsatt att det inte motverkar de miljöpolitiska målen.

Riksdagens kortsiktiga mål

Riksdagen beslutade i juni 1998 (rskr. 1997/98:266) om ett etappmål för trafiksäkerhetsutvecklingen. **Det målet innebär att antalet dödade i vägtrafikolyckor år 2007 ska halveras jämfört med nivån år 1997 (från ca 550 till 270 personer).** Mot bakgrund av de senaste tio årens trafik- och trafikskade-utveckling samt den kunskap som idag finns om effektiva trafiksäkerhets-åtgärder bedömde regeringen i uppdraget till Vägverket (regeringsbeslut 2004-12-16) att det krävs mycket stora ansträngningar, av samtliga aktörer inom vägtrafikområdet, för att detta etappmål ska kunna uppnås. Ett viktigt bidrag för att nå etappmålet är att dagens hastighetsgränser successivt anpassas till de krav som nollvisionen ställer. Regeringen konstaterar också att hastigheten har betydelse även för de andra transportpolitiska målen så som tillgänglighet, god miljö, positiv regional utveckling och ett jämställt transportsystem. Vägverket har därför fått i uppdrag att ta fram en strategi för en successiv anpassning av hastighetsgränserna.

Kontorets synpunkter

Hastigheterna är av avgörande betydelse för trafiksäkerheten. Ju högre hastighet då en olycka inträffar desto svårare skadekonsekvenser. Till exempel överlever nio av tio fotgängare som blir påkörda i 30 km/tim. Är hastigheten i stället 50 km/tim, så överlever endast två av tio. Skaderisken

vid sidokollisioner mellan två fordon är ganska liten i moderna fordon, om hastigheten inte överstiger 50 km/tim. Detsamma gäller i moderna fordon vid frontalkollisioner i 70 km/tim. Risken för att en olycka alls inträffar ökar också snabbt med stigande hastighet. Vid lägre hastigheter blir stoppsträckan kortare. Dessutom ökar möjligheterna att uppfatta situationer, samspela med andra trafikanter och stanna i tid.

Ett av trafiksäkerhetsproblemen i staden är för höga fordons hastigheter i förhållande till trafikmiljöns utformning. I Stockholms stads trafiksäkerhetsprogram för åren 2005 – 2010, antaget av kommunfullmäktige den 21 februari i år, är ett av åtgärdsområdena säkra hastigheter och ett annat säker trafikmiljö för oskyddade trafikanter.

Hastighetsgränser på lokalgator

En av åtgärderna i trafiksäkerhetsprogrammet är införande av 30-zoner. Den 14 februari i år infördes också 30-zoner på lokalgator i bostadsområden. En tredjedel av alla polisrapporterade trafikolyckor med personskada sker på lokalgatorna. Årligen skadas ca 550 personer på lokalgator. Även dödsolyckor inträffar på dessa gator.

Kontoret har bedömt att införandet av 30-zoner kommer att sänka medelhastigheten med 3-5 km/tim. Denna bedömning bygger på uppmätta effekter från andra ställen där 30-zoner genomförts. De högsta hastigheterna bedöms minska i motsvarande mån. Det ger i sin tur en bedömd minskning av antalet inträffade skadeolyckor med 10-15 procent. För närvarande pågår en utvärdering av 30-zonerna där bl.a. mätning av hastigheter ingår.

30-zonerna medför också en förbättrad miljö. Bullernivåerna bedöms minska så pass mycket att människor kommer att uppfatta skillnaden på vissa lokalgator. Vidare minskar avgasutsläppen på grund av den lägre hastigheten, ett jämnare körsätt och en minskad bränsleförbrukning.

Restiden för biltrafiken har bedömts öka endast marginellt, eftersom medelhastigheten i bostadsområdena bedöms minska efter införandet av 30-zoner. Anledningen till att restiderna bedöms påverkas endast marginellt är att det är andra saker så som rödljus, köbildning eller övergångsställen som påverkar körtiderna i mycket större utsträckning. Acceptansen för 30-zoner på lokalgator bland stockholmarna är mycket hög. Vid den senaste mätningen som gjordes i mars, strax efter införandet, var 79 procent av stockholmarna positiva.

Hastighetsgränser på huvudgator med blandtrafik

På huvudgatorna gäller idag 50 km/tim. Om en skola ligger nära gatan gäller dock 30 km/tim. På de större lederna så som Drottningholmsvägen, Ulvsundaleden, Örbyleden m.fl. gäller 70 och/eller 50 km/tim.

Två tredjedelar av de polisrapporterade trafikolyckorna med personskada inträffar på huvudgatorna. En förbättring av trafiksäkerhetsstandarderna på huvudgatorna är därför nödvändig för att trafiksäkerhetsmålet ska uppnås. På de flesta av Stockholms huvudgator blandas oskyddade trafikanter och motorfordonstrafik. Gående och cyklister korsar gatorna på många ställen. Cykelbanor finns inte utbyggda längs alla huvudgator.

Om hänsyn bara tas till trafiksäkerhetsmålet bör hastigheten sänkas till 30 km/tim även på dessa gator. Kontoret bedömer att en lämplig avvägning mellan trafiksäkerhet och framkomlighet för biltrafiken kan vara en högsta tillåten hastighet på 40 km/tim. Kontoret bedömer vidare att detta inte påverkar biltrafikens framkomlighet i någon större utsträckning. Framkomligheten på huvudgator styrs hög grad av andra faktorer som t.ex. trafikljus, köer etc. Framkomligheten för fotgängare och cyklister skulle förbättras eftersom en lägre hastighet ger möjlighet till ett bättre samspel. En sänkning till 40 km/tim bör kombineras med andra trafiksäkerhetsåtgärder så som förbättring av säkerhetsstandarderna på övergångsställen.

Hastighetsgränser på övriga huvudgator

På många av de stora lederna finns stora, signalreglerade korsningar med, i vissa fall, övergångsställen. Det är framför allt i dessa korsningar som en mängd trafikolyckor inträffar. En lämplig hastighetsgräns ur trafiksäkerhetssynpunkt för dessa korsningar är 50 km/tim. Kontoret bedömer att en lämplig avvägning mellan trafiksäkerhet och framkomlighet på dessa leder skulle kunna vara 60 km/tim. Det finns också vissa vägar som idag har hastighetsgränsen 50 km/tim och som är nästan helt utan oskyddade trafikanter. För dessa vägar kan en höjning av hastighetsgränsen till 60 km/tim ge bättre trafikantacceptans.

Synpunkter på Vägverkets förslag i tätort

Kontoret ser positivt på Vägverkets förslag att införa möjligheterna att använda 40 och 60 km/tim. Tillsammans med 30 km/tim är 40 och 60 km/tim hastighetsgränser som kan ge en bra avvägning mellan trafiksäkerhet och framkomlighet i gatusystemet i en tätort. Kontoret bedömer att ett sådant hastighetssystem inte skulle medföra försämrade restider för biltrafiken. Det är andra saker i trafikmiljön så som korsningar, trafikljus, köer och liknande som styr restiderna. De högsta hastigheterna skulle däremot minska, trafikrytmen bli lugnare och samspelet mellan trafikanterna bättre. Framkomligheten för fotgängare och cyklister skulle också förbättras genom att samspelet mellan trafikantgrupperna blir bättre med en lägre fordonshastighet.

Vägverket föreslår att den nuvarande bashastighet i tätort, 50 km/tim, behålls. Kontoret anser, som framförts ovan, att 30 km/tim bör gälla på lokalgator och 40 eller 60 km/tim på huvudgator beroende på om det förekommer oskyddade trafikanter eller inte. Det innebär att 50 km/tim inte behövs. Kontoret anser därför att den bashastigheten i tätort bör sänkas till

30 eller 40 km/tim. För stadens trafiksituation förordar kontoret 30 km/tim, eftersom antalet lokalgator är många fler än huvudgatorna. Det skulle därmed ge färre beslut om hastighetsföreskrifter eftersom de då endast behöver fattas för huvudgatorna. Kommunikationen med trafikanterna om vilken hastighetsgräns som gäller blir också enklare – 30 km/tim gäller överallt, utom där det är skyltat 40 eller 60 km/tim d.v.s. på huvudgator.

Synpunkter på övriga åtgärder i Vägverkets strategi

Kontoret instämmer i Vägverkets bedömning att det behövs kompletterande åtgärder för att bilisterna ska anpassa hastigheterna. Sådana komplement är:

- Ombyggnad av trafikmiljön för att säkra lägre hastigheter.
- Faktainformation till trafikanterna om skälen till hastighetsgränserna.
- Ökad övervakning, där automatisk trafikkontroll (ATK) är ett lämpligt verktyg även i tätort.
- Utveckling av stimulans för införande av ISA (intelligent stöd för anpassning av hastigheten), ett fordonsbaserat system som ger stöd till föraren att hålla hastighetsgränserna.
- Utveckling av förutsättningarna att införa ISA.

Trafiknämnden gav den 25 oktober i år kontoret i uppdrag att genomföra försök med automatisk trafiksäkerhetskontroll på Drottningholmsvägen. Stockholm kommer att delta i Vägverkets och polisens satsning att etablera nya trafiksäkerhetskameror under 2006 och 2007.

Kontoret driver på uppdrag av dåvarande nämnden ett utvecklingsarbete för att kunna införa ISA i Stockholm. ISA är ett stödsystem, som hjälper föraren att inte köra över hastighetsgränsen. En försöksverksamhet i samarbete med Vägverket i regionen samt Solna stad har just avslutats. I försöket deltog totalt 20 bilar. Kontoret håller för närvarande på att ta fram en handlingsplan för stimulans och införande av ISA i större skala. Det kommer därför att dröja några år innan genomslagskraften av ISA i trafiken blir så stor, att hastighetsnivån i hela trafikflödet kan påverkas.

Kostnader

Kontoret har beräknat att en omskyltning från 50 till 40 eller i vissa fall 60 km/tim och 70 till 60 km/tim kostar mellan åtta och nio miljoner kronor. Till det kommer kostnader för en informationskampanj i samband med genomförandet.

Kontorets förslag

Kontoret föreslår att trafiknämnden översänder och åberopar detta tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som svar på remissen.

SLUT