

PM 2005 RIII (Dnr 314-3571/2005)

Hastighetsgränserna på vägarna; förslag från Vägverket

Remiss från Näringsdepartementet

Remisstid 11 januari 2006

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande

1. Som svar på remissen från Näringsdepartementet angående hastighetsgränserna på vägarna överlämnas och återopas denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Föredragande borgarrådet Leif Rönngren anför följande.

Bakgrund

Regeringen har uppdragit åt Vägverket att ta fram ”en strategi för en successiv anpassning av hastighetsgränserna på vägarna 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 hela tiden används effektivt. 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 trafikanter ska stärkas för att förbättra förståelse och respekt för hastighetsgränserna.

Remisser

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, brand- och räddningsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden samt trafiknämnden.

Stadsledningskontoret anser det positivt att Vägverket nu föreslår en flexiblere hastighetssättning på vägarna. Stockholm har i arbetet för att uppnå nollvisionen tagit beslut om 30 km/tim i alla bostadsområden. Den nu föreslagna revideringen av hastighetsgränserna ger möjlighet att få mer anpassade hastighetsgränser även på huvudgatorna. 50 km/tim uppfattas ofta som en hastighet som är antingen för hög eller för låg i förhållande till rådande trafikmiljö. Det är viktigt att få en acceptans hos trafikanterna för hastighetsgränserna, och det är lättare med det nya mer flexibla förslaget.

Förslaget ger förutsättningar för att skapa en jämnare trafikrytm och därigenom öka framkomligheten på många ställen, samt att förbättra samspelet mellan olika trafikantgrupper. En jämnare trafikrytm minskar utsläppen från bilarna, och är därför ett led i att uppnå målen för bättre luftkvalité.

Vi föreslår att bashastigheten ändras till 30 km/tim. Detta skulle för Stockholms del innebära att endast huvudgatorna skulle ha utmärkta hastigheter, och att om inget annat anges gäller 30 km/tim.

För att uppnå önskat resultat både vad gäller trafiksäkerhet och miljö krävs övervakning. Det är viktigt att polisen har dessa resurser framöver antingen det sker i form av

kameraövervakning eller med polispatruller. Genomförandet av förslaget kan ske successivt eftersom det för staden innebär stora kostnader.

Trafiknämnden beslöt att överlämna ärendet utan eget ställningstagande.

Trafikkontoret 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 fordonshastighet. 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 möjlighet att sänka hastigheten på huvudgator till 40 km/tim eller höja till 60 km/tim om det är i huvudsak biltrafik.

Brand- och räddningsnämnden ställer sig i huvudsak positiv till utredningens övergripande förslag samt ger några kommentarer till dessa. T.ex. att en bättre dialog med lokala räddningstjänster väsentligt skulle kunna förbättra kvaliteten i bedömning av hastighetsgränser och förändringar i vägnätet.

Stockholms brandförsvär konfronteras i sitt operativa arbete med trafikolyckor och åtföljande skador. Dessa är ofta förorsakade av trafikanters bristande åttlydnad av gällande hastighetsgränser. Med tanke på detta välkomnas utredningens förslag till åtgärder i syfte att öka förståelse och respekt för uppsatta hastighetsgränser.

Eftersom brandförsvaret har tydliga miljömål bl.a. vad gäller typ av fordon och bränslen i fordonsparken, ställer sig nämnden bakom utredningens intentioner att följa miljö kvalitetsmålen för partiklar och luftkvalitet samt hänsynstagande till koldioxidmålet.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att materialets huvudsakliga underlag är inriktat mot säkerhetsfrågor kopplat till nollvisionen och möjligheten att uppnå en större acceptans för gällande hastighetsgränser hos bilisterna.

Nämnden är kritisk till den bristfälliga behandlingen av hastighetens relation till miljöfrågorna. Effekter på koldioxidutsläpp beskrivs endast delvis medan det i stort sett helt saknas beskrivningar av hur luftföroreningar och buller kan komma att påverkas.

Förslaget, som innebär att Vägverket, Länsstyrelser och kommuner ges möjlighet att föreskriva nya hastighetsgränser, ställer höga krav på väl genomarbetade underlag som möjliggör en sammanvägning av samtliga delmål för att undvika varierande bedömningar i olika delar av landet.

Det är väl dokumenterat att mjukare körsätt, kan ge positiva effekter på flera av de transportpolitiska målen. Det är därför anmärkningsvärt att frågan om körsätt inte alls behandlas i utredningen.

Enligt nämndens bedömning behövs det vid fastställande av hastighetsgränser en tydligare vägledning för hur konflikter mellan de olika transportpolitiska delmålen ska hanteras. En djupare analys av konflikter och körsätt bör göras. Hänsyn bör tas till hastighetens relation till miljöeffekterna.

Mina synpunkter

Hastigheterna är avgörande för ett antal betydelsefulla faktorer i trafiken. Hastigheten har en direkt bäring på trafiksäkerheten men är också viktig ur ett miljöperspektiv där körsätt och trafikrytm har stor inverkan på föroreningar och buller. På detta område finns det även andra åtgärder att ta till som miljövänliga bränslen, bättre vägbeläggning och renhållning.

Det är positivt att vägverket föreslår en flexiblere hastighetssättning på vägarna och jag instämmer i stadsledningskontorets och trafikkontorets ställningstagande att 30 km/tim ska vara bashastighet i Stockholm. Stockholms stad har antagit ett trafiksäkerhetsprogram 21 februari 2005 för åren 2005-2010. Målet för trafiksäkerheten inom vägtransportssystemet är nollvisionen – ingen ska behöva dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Därför måste vi anpassa vägtransportsystemets utformning och funktion till de krav som följer av detta. I stadens policy angående trafiksäkerhet ställs krav på att stadens trafiksystem ska utformas så att människors misstag inte leder till dödsfall eller svåra skador, med sikte på nollvisionen. Fokus ska även vara på de mest utsatta trafikantgrupperna, barn, äldre, fotgängare och cyklister. Problemen i stockholmstrafiken är att många kör för fort och att samspelet i trafiken fungerar dåligt. Hastighetsöverträdelser är det vanligaste trafikbrottet i Stockholm.

30-zonerna som infördes i Stockholm februari 2005 har fått stort gehör och 79 procent av stockholmarna är nöjda med den nya hastighetsgränsen på lokalgatorna. Dock har vi fortfarande ett problem med efterlevnaden som är alltför dålig i vissa områden. För att öka tydligheten och kommunikationen med trafikanterna är ett så enkelt och enhetligt system som möjligt att föredra. För att uppnå önskat resultat både vad gäller trafiksäkerhet och miljö krävs övervakning. Det är viktigt att polisen har resurser för ändamålet antingen via kameraövervakning eller polispatruller. Stockholms stad kommer att genomföra ett projekt med automatisk trafikkontroll på Drottningholmsvägen i samarbete med Vägverket. Likaså arbetar staden med att undersöka förutsättningarna för att införa ISA (intelligent stöd för anpassning av hastigheten).

Jag föreslår kommunstyrelsen besluta följande

1. Som svar på remissen från Näringsdepartementet angående hastighetsgränserna på vägarna överlämnas och återopas denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Stockholm den 8 december 2005

LEIF RÖNNGREN

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden *Sten Nordin* och *Mikael Söderlund* (båda m) och *Jan Björklund* (fp) enligt följande.

Vi föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att
som svar på remissen anför följande

Regeringen har presenterat en bra bedömning som kan förbättra trafiksäkerheten. Det är givetvis viktigt att hastighetsgränserna hålls, men det är ofta kontraproduktivt att ha för låga hastighets-

gränser på vägavsnitt där standarden medger högre farter. Att höja den högsta tillåtna hastigheten på vägar där standarden medger detta är bra, och vi ser därför positivt på att regeringen återkommer med förslag om ett mer flexibelt system för hastighetsgränser kopplat till vägarnas standard.

Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av *Kristina Axén Olin*, *Sten Nordin* och *Mikael Söderlund* (alla m), *Lotta Edholm* och *Ann-Katrin Åslund* (båda fp) och *Ewa Samuelsson* (kd) med hänvisning till reservationen av (m) och (fp) i borgarrådsberedningen.

ÄRENDET

Regeringen har uppdragit åt Vägverket att ta fram ”en strategi för en successiv anpassning av hastighetsgränserna på vägarna 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 hela tiden används effektivt. 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 trafikanter ska stärkas för att förbättra förståelse och respekt för hastighetsgränserna.

Hastighetsbeslut ska inom ramen för det transportpolitiska målet fattas utifrån ett kundperspektiv för viktiga resrelationer som t ex arbetspendling och näringslivstransporter. Detta bedöms kunna ske med hjälp av en regional dialog mellan väghållningsmyndigheten, länsstyrelse, kommun, polis, i förekommande fall regionala självstyrelseorgan samt företrädare för trafikanter, näringsliv, och andra viktiga samhällsintressen. De formella besluten fattas av Vägverket, kommunen, länsstyrelsen inom ramen för nuvarande beslutsystem.

För att successivt kunna utnyttja vägtransportsystemet mer effektivt föreslås att trafikförordningen ändras så att Vägverket kan föreskriva även 80, 100 och 120 km/tim utöver dagens 90 och 110 km/tim. Vägverket kan via ändringar i egna föreskrifter ge kommuner och länsstyrelser möjligheter att använda även 40 och 60 km/tim. Detta ger sammantaget större möjlighet att successivt anpassa hastighetsgränserna till väg- och trafikförhållanden och därigenom skapa större samhällsekonomisk nytta, större måluppfyllelse och bättre trafikantförståelse. Enligt Vägverkets bedömning är det lämpligt att föreslagna förändringar träder i kraft den 1 januari 2007.

Det finns en stor potential till ökad säkerhet och bättre miljö om alla respekterade hastighetsgränserna. VTI (Väg- och Transportinstitutet) bedömer att 150 liv/år skulle kunna sparas och att koldioxidutsläppen skulle minskas med 700 000 ton/år om efterlevnaden till gränserna var total. Vägverket föreslår i strategin att ökade insatser görs för ökad förståelse och respekt för hastighetsgränserna. Åtgärderna som föreslås är informationsinsatser när nya hastighetsgränser införs för att skapa förståelse. Ökad användning av stödsystem som Automatisk trafikkontroll ATK. Ökad polisnärvaro på vägarna då nya hastighetsgränser införs, minskad tolerans vid hastighetsöverträdelse. Höjd bot bör också övervägas. Ökad användning av variabla och tidsdifferentierade hastighetsgränser. Stimulans för ökad användning av intelligenta stödsystem ISA.

Ett viktigt led i strategin är att trafikanterna tydligt uppfattar vilka hastighetsgränser som gäller och upplever dessa som motiverade. På sikt är ISA ett viktigt informationsstöd.

Vägverket föreslår att grundprincipen ska vara att faktiska hastighetsgränser märks ut med undantag för lågtrafikerade, ofta enskilda vägar med låg standard och tätortsgrenser, där kommuner önskar använda märket för tätbebyggt område. Detta fordrar ett antal justeringar av nuvarande vägmärkesförordning.

Vägverket har under utredningsarbetet haft samråd med ett stort antal berörda aktörer, som lagt ned ett engagerat arbete under utredningstiden. Majoriteten av de viktiga aktörerna har i samråden varit positiva till att översyn görs av hastighetsgränserna och till föreslaget till strategi.

REMISSER

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, brand- och räddningsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden samt trafiknämnden.

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 25 november 2005 har i huvudsak följande lydelse.

Det är positivt att Vägverket nu föreslår en flexiblere hastighetssättning på vägarna. Stockholm har i arbetet för att uppnå nollvisionen tagit beslut om 30 km/tim i alla bostadsområde. Den nu föreslagna revideringen av hastighetsgränserna ger möjlighet att få mer anpassade hastighetsgränser även på huvudgatorna. 50 km/tim uppfattas ofta som en hastighet som är antingen för hög eller för låg i förhållande till rådande trafikmiljö. Det är viktigt att få en acceptans hos trafikanterna för hastighetsgränserna, och det är lättare med det nya mera flexibla förslaget.

Förslaget ger förutsättningar för att skapa en jämnare trafikrytm och därigenom öka framkomligheten på många ställen, samt att förbättra samspelet mellan olika trafikantgrupper. En jämnare trafikrytm minskar utsläppen från bilarna, och är därför ett led i att uppnå målen för bättre luftkvalité.

Det är viktigt för trafiksäkerheten att trafikmiljön är enkel och tydlig för trafikanterna att uppfatta. Antalet skyltar i trafikmiljön bör därför vara så få som möjligt. Ett led i detta arbete är att bashastigheten ändras i tätorter. Vi föreslår att bashastigheten ändras till 30 km/ tim. Detta skulle för Stockholm del innebära att endast huvudgatorna skulle ha utmärkta hastigheter, och att om inget annat anges gäller 30 km/tim. Detta skulle vara lätt att kommunicera ut till trafikanterna.

För att uppnå önskat resultat både vad gäller trafiksäkerhet och miljö krävs övervakning. Det är viktigt att polisen har dessa resurser framöver antingen det sker i form av kameraövervakning eller med polispatruller. Det är också viktigt att utvecklingen går framåt med system i bilarna typ ISA (intelligent stöd för hastighetsanpassning) för att informera bilisterna om vilken hastighet som gäller.

Genomförandet av förslaget kan ske successivt eftersom det för staden innebär stora kostnader. Den nya tekniken kommer också på sikt att kunna ge möjlighet att variera hastighetsgränserna efter de lokala förhållandena, såsom till exempel väderförhållande eller skoltider. Ännu så länge är den tekniken alltför kostsam för att användas allmänt, men de nya hastighetsgränserna ger möjlighet för fortsatt utveckling inom området.

Trafiknämnden beslutade den 29 november 2005 att lämna ärendet utan eget ställningstagande.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat 1 november 2005 har i huvudsak följande lydelse.

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 fordonshastigheter 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 trafiksäkerhetsstandarden 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 säkerhetsstandarden 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 fordons hastighet.

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.

Brand- och räddningsnämnden beslutade den 17 november 2005 att som svar på remissen överlämna och återoppta Stockholms brandförsvars tjänsteutlåtande.

Stockholms brandförsvars tjänsteutlåtande daterat 13 oktober 2005 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen ställer sig i huvudsak positiv till de övergripande förslag som nämnts ovan. Här följer några kommentarer till dessa punkter.

Punkt 1

Den 1 januari 2004 trädde en ny lag i kraft på räddningstjänstområdet, Lagen om skydd mot olyckor, benämnd LSO (SFS 2003:778). Nollvisionen och LSO har en samklang som tydligare

borde vägas mot det transportpolitiska målet. Gemensamma avsikter för de två förstnämnda är att färre ska mista livet eller skadas i samhället och att kostnaderna för olyckor måste reduceras.

Punkt 2 och 3

En bättre dialog med lokala räddningstjänster skulle väsentligt kunna förbättra kvaliteten i bedömning av hastighetsgränser och förändringar i vägnätet. Hastighetsanpassning i form av variabel hastighet bör ha ett tydligt samband med lokala förhållanden, vilka kan variera över tid. Skillnader i hastighetsbegränsning bör kunna variera såväl över delar av år som vecka eller tid på dygnet. Sannolikt är generellt hållna bedömningar inte tillräckliga utan ambitionen bör vara att söka mer lokal information om händelsebilder, trender och tendenser i aktuell trafikmiljö.

Punkt 4

Motivationen för att efterleva en hastighetsbegränsning stärks av att begränsningen är variabel och därigenom relevant i förhållande till aktuell risk. Det kan t.ex. gälla skoltid, rusningstrafik, lokala ljusförhållanden etc. Även i detta sammanhang kan Räddningstjänstens erfarenheter vara en viktig information att använda i arbetet med att stärka trafikanternas förståelse och respekt för hastighetsgränserna.

Utredningens förslag även i övrigt innebär ett lovvärt försök att avancera mot nollvisionen och att uppnå det nämnda etappmålet på vägen dit.

I utredningen konstateras att det finns en stor potential för ökad säkerhet och bättre miljö om alla respekterade hastighetsgränserna. VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut) bedömer sålunda att inte mindre än 150 liv/år skulle kunna sparas och att koldioxidutsläppen skulle minskas med 700 000 ton/år om efterlevnaden av gränserna var total.

Stockholms brandförsvär konfronteras i sitt operativa arbete med trafikolyckor och åtföljande skador. Dessa är ofta förorsakade av trafikanters bristande åttlydnad av gällande hastighetsgränser. Med tanke på detta välkomnas utredningens förslag till åtgärder i syfte att öka förståelse och respekt för uppsatta hastighetsgränser.

Eftersom brandförsvaret har tydliga miljömål bl.a. vad gäller typ av fordon och bränslen i fordonsparken, ställer sig förvaltningen bakom utredningens intentioner att följa miljö kvalitetsmålen för partiklar och luftkvalitet samt hänsynstagande till koldioxidmålet.

I utredningen sägs vidare att dödsrisken ökar med 54 % om hastigheten ökar med 10 %. En motsvarande hastighetssänkning med 10 % minskar antalet dödsolyckor med nästa 40 %. Även små hastighetsförändringar har således stor betydelse för att påverka antalet allvarliga olyckor.

Ett beaktansvärt konstaterande i utredningen är att vid en genomsnittlig pendlingssträcka på 20 km ger en sänkning av gränsen från 90 km/tim till 80 km/tim en restidsförlängning med 2 min och en sänkning från 70 till 60 km/tim en förlängning med 3 min.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade den 22 november 2005 att överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat 7 november 2005 har i huvudsak följande lydelse.

Utredningen baserar sig på en analys av nuvarande hastighetsgränser, behov av förändringar och en studie av alternativa hastighets- och utmärkningssystem. Stora delar av materialet är inriktat mot säkerhetsfrågor kopplat till nollvisionen och möjligheten att uppnå en större acceptans för gällande hastighetsgränser hos bilisterna. Dessa frågor utgör materialets huvudsakliga underlag.

För att öka förståelsen och respekten för hastighetsgränserna föreslås ett antal åtgärder, däribland ökad information, variabla gränser, övervakning och möjlighet till höjda fortkörningsböter samt automatisk trafikkontroll och intelligenta hastighetsstödsystem. De två sistnämnda anges utan att i utredningen beskriva vad de innebär eller vad de kan ha för potential. Det saknas också en tydlig strategi som beskriver hur föreslagna åtgärder kan införas för att på bästa sätt nå avsedd effekt.

Hastighetsgränserna skall som tidigare nämnts prövas mot det transportpolitiska målet. Det antyds att konflikter mellan olika delmål kan uppstå, t ex tillgänglighet och säkerhet eller miljö. För hantering av sådana konflikter föreslås att ändrade hastighetsgränser tar hjälp av sk stödkriterier och ett första förslag till stödkriterier bifogas i en bilaga till utredningen. Dessa ger dock knappast någon vägledning för hur konflikter mellan olika mål ska hanteras och det vore önskvärt med en djupare analys av konflikthanteringen, eftersom det är uppenbart att sådana förekommer i många situationer.

Samtidigt som det slås fast att ett förbättrat trafiksystem med högre hastigheter möjliggör fler och längre transporter, innebär det även ökad bränsleanvändning med högre koldioxidutsläpp och förhöjda emissioner till luft samt buller. I rapporten påpekas även att regionförstoring vid sidan av ett ökat transportarbete även kan stå i konflikt med delmålet om ett jämställt transportsystem, eftersom det främst är män som reser längre sträckor.

Beträffande hastighetsgränsernas bidrag till att uppfylla miljömålen på nationell respektive lokal nivå är utredningen summarisk och behandlar knappast alls detta. Effekter på koldioxidutsläpp beskrivs delvis medan det i stort sett helt saknas beskrivningar av hur utsläppen till luft av NO_x, partiklar och buller kan komma att påverkas. Luftföroreningar och buller nämns i förbigående som lokala problem att hantera i tätorternas centrala delar. Förvaltningen är kritisk till den bristfälliga behandlingen av hastighetens relation till miljöfrågorna, inte heller påverkan på vägtrafiksystemets attraktivitet i relation till kollektivtrafiken berörs.

Som exempel kan nämnas trafikbuller som är en av de mest utbredda miljöstörningarna och som berör många människor. Sambanden mellan hastighet och buller är förhållandevis enkla, högre hastigheter innebär ökat buller. Vid 10 000 fordon/dygn och 50 km/h är avståndet till riktvärdet 55 dBA cirka 115 meter, vid 70 km/h ökar avståndet till 280 meter. Det finns därför starka motiv att beakta detta inte bara i tätorternas centrala delar, som en parameter att ta hänsyn till då nya hastighetsgränser övervägs.

En fråga som har koppling till såväl hastighetsgränser som flera av de transportpolitiska målen är körsätt. Det är väl dokumenterat att mjukare körsätt, sk eco-driving, ger positiva resultat på både trafiksäkerhet och miljö utan att innebära några målkonflikter i övrigt. Det är därför anmärkningsvärt att frågan om körsätt inte alls behandlas i utredningen.

Förvaltningen delar förslagets slutsats att inte på kort sikt genomföra en genomgripande förändring av samtliga hastighetsgränser. Det förslag som redovisas är i det avseendet rimligt, men det ställer samtidigt särskilt stora krav på väl genomarbetade underlag som möjliggör en sammanvägning av samtliga delmål. Annars finns risken att olika kommuner eller vägverksregioner gör olika värderingar vid införande av ändrade gränser. Det riskerar då att innebära olika hastighetsgränser vid likartade vägar i olika geografiska områden. Något som kan innebära problem för trafikanternas förståelse och acceptans.

Materialets huvudsakliga underlag är inriktat mot säkerhetsfrågor kopplat till nollvisionen och möjligheten att uppnå en större acceptans för gällande hastighetsgränser hos bilisterna.

Nämnden är kritisk till den bristfälliga behandlingen av hastighetens relation till miljöfrågorna. Effekter på koldioxidutsläpp beskrivs endast delvis medan det i stort sett helt saknas beskrivningar av hur luftföroreningar och buller kan komma att påverkas.

Förslaget, som innebär att Vägverket, Länsstyrelser och kommuner ges möjlighet att föreskriva nya hastighetsgränser, ställer höga krav på väl genomarbetade underlag som möjliggör en sammanvägning av samtliga delmål för att undvika varierande bedömningar i olika delar av landet.

Det är väl dokumenterat att mjukare körsätt, kan ge positiva effekter på flera av de transportpolitiska målen. Det är därför anmärkningsvärt att frågan om körsätt inte alls behandlas i utredningen.

Enligt nämndens bedömning behövs det vid fastställande av hastighetsgränser en tydligare vägledning för hur konflikter mellan de olika transportpolitiska delmålen ska hanteras. En djupare analys av konflikter och körsätt bör göras. Hänsyn bör tas till hastighetens relation till miljöeffekterna.