

Motion till riksdagen 2013/14:T251

av **Stina Bergström m.fl. (MP)**

Ändra bashastigheten till 30 km/h i landets tätorter

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör ändra bashastigheten från 50 till

Motivering

Varje år skadas och dödas över 3 000 fotgängare och cyklister i kollision med bilar.¹ En tredjedel av de omkomna i trafiken är oskyddade trafikanter, trots att de bara står för 5 procent av färdsträckan. Det är alltså nio gånger farligare att gå och cykla än att sätta sig i bilen.

Medan antalet dödade och skadade bilister minskar år från år, ökar olyckorna bland dem som går och cyklar i våra tätorter. Barn och äldre är utsatta grupper. Äldre människor skadas också allvarligare när de blir påkörda. Vi blir skörare när vi blir äldre.

När det gäller barnen hanterar vi ofta deras utsatthet genom att begränsa deras rörlighet. Vi kör dem i bil till skolan och fritidsaktiviteter istället för att låta dem gå eller cykla. Vi låter dem inte på egen hand upptäcka samhället och staden. De går också miste om viktig vardagsmotion.

Risken för att en människa som blir påkörd av en bil dör är mycket hög vid 50 km/h, men liten vid hastigheter under 30 km/h. Det har varit känt bland trafikplanerare sedan 1990-talet. Det är i vetskap om detta som många kloka kommunpolitiker i vårt land redan sänkt hastigheterna i städer och tätorter från 50 till 30 km/h.

¹ Enligt olycksdatabasen Strada 2011.

Fel! Okänt namn på

Bashastighet 50 med möjlighet att sänka till 30

Sverige var bland de första i världen att införa generella hastighetsgränser för hela vägnätet. När det gäller tätorter infördes 50 km/tim som generell tätortshastighet redan 1955. Sedan slutet av 1990-talet har kommunerna i olika steg beretts möjligheten att, genom överklagbara beslut, sänka hastighetsgränserna i tätorterna med motivering för trafiksäkerhet, framkomlighet eller miljö. Flera kommuner har sedan dess infört 30 kilometer i timmen i stadskärnor, bostadsområden och utanför skolor och förskolor, men det finns också kommuner som inte har lyckats på grund av att privatpersoner överklagat kommunernas beslut till statliga instanser, som sedan upphävt de kommunala besluten. Kommunerna har fått plocka fram 50-skyltarna igen. Ett sådant exempel är Karlstad.

Hastighetsturererna i Karlstad

Karlstads kommun tog sitt första beslut om 30 kilometer i timmen redan 2008 för bostadsområdena Hagalund, Södra Råtorp och Gökhöjden. Det var ett beslut som glädde många boende liksom personal på förskolor och skolor. Men det överklagades av en privatperson och Länsstyrelsen i Värmlands län gav honom rätt. Kommunen överklagade till Transportstyrelsen, som också gav privatpersonen rätt, eftersom man inte tyckte att kommunen hade tillräckligt mycket underlag för sitt beslut. Kommunen gjorde då ett omtag i frågan och tog fram en hastighetsplan för hela kommunen med hjälp av handboken *Rätt fart i staden*, framtagen av dåvarande Vägverket tillsammans med SKL. Men även det här beslutet överklagades till länsstyrelsen, som fortsatte att gå på privatpersonens linje. Länsstyrelsens motivering är att *Rätt fart i staden* bara är en handbok och att kommunens beslutsunderlag därmed saknar rättslig relevans. En generell ändring av hastighetsgränsen beslutad av riksdag och regering är det, som enligt länsstyrelsen, behövs för att Karlstad ska ha rätt att sänka hastigheten.² Det finns fler liknande exempel från andra kommuner och det är tydligt att det är hög tid för regeringen att agera i frågan.

Aktuell forskning säger 30 km/h

En grupp trafikforskare från Lunds Tekniska Högskola presenterade i september 2012 sina slutsatser efter att ha analyserat och sammanställt de senaste årens forskning om hastigheter och hållbarhet.³ De har även analyserat fotgängarolyckor. Forskarna var tydliga: Bilar ska inte köra fortare än 30 km i timmen i staden. En bilist som kör i trettio kan samspela med gående och cyklande på ett helt annat sätt än den som kör i femtio. Bilisterna väjer spon-

² Länsstyrelsen Värmland, beslut 2011-06-16, "Överklagande av Karlstads kommuns beslut om högsta tillåtna hastigheter på flera områden".

³ Seminarium "Hastigheter i tätort bör sänkas, visar forskningen" 25/9 2012 med Christer Hydén, Andras Varhelyi och Åse Svensson Trafik och väg, Lunds Tekniska Högskola.

Fel! Okänt namn på

tant för cyklisterna, kör i ett jämnare tempo och tar också mindre plats eftersom de behöver kortare avstånd mellan varandra. Bullret minskar och även utsläppen blir lägre. Lägre hastigheter leder kort sagt både till en stad att överleva i och att leva i.

Trafikverket föreslår 40 km/h

Trafikverket och Transportstyrelsen lämnade hösten 2012 över sitt förslag på ny bashastighet i landets tätorter till regeringen.⁴ Förslaget på en bashastighet på 40 km/h var förvånande eftersom Trafikverket tidigare i sin handbok "Rätt fart i staden – hastighetsnivåer i en attraktiv stad" förespråkar 30 km/h. Ett argument för den högre hastigheten var att den skulle få högre acceptans bland bilisterna!

Bashastighet 30 km med möjlighet att höja till 50

Men en bashastighet på 40 km/h skulle göra det svårare för de kommuner som vill ha 30. Då 40 är bashastigheten blir 30 något kommunerna måste söka dispens för att införa. Detta är att backa utvecklingen eftersom många kommuner redan har infört 30. Det mest framsynta är att införa 30 km/h som bashastighet och sedan låta kommunerna söka dispens för en högre hastighet som då ska motiveras. Trafikverkets förslag har fått mycket kritik och har inte följts upp av regeringen. Vi är tillbaka på ruta ett och den bashastighet som idag fortfarande gäller i städer och tätorter infördes för 60 år sedan.

Vi i Miljöpartiet tar fasta på forskningen. Vi har inspirerats av städer i Sverige och i Europa som har gått före. Vi vill skapa trygga städer för våra barn, våra gamla föräldrar och oss själva. Städer där vi vågar låta våra barn gå och cykla själva till skolan. Städer där de äldre kan promenera säkert. Med 30 km får vi en mänskligare stad. En stad att leva i. Bashastigheten i tätorterna ska sänkas till 30 km/h med möjlighet att söka dispens för högre hastigheter. Detta bör riksdagen som sin mening ge riksdagen tillkänna.

Stockholm den 30 september 2013

Stina Bergström (MP)

Lise Nordin (MP)

Jonas Eriksson (MP)

Annika Lillemets (MP)

Ulf Holm (MP)

⁴ Trafikverket: Slutrapport Utvärdering av nya hastighetsgränser 2012.