

Vägverkets myndighetsutövning inom hastighetsområdet

Analys och slutsatser

Christer Hydén
2004



Lunds Tekniska Högskola
Institutionen för Teknik och samhälle
Avdelning Trafikteknik

Christer Hydén

Vägverkets myndighetsutövning inom hastighetsområdet 2004

Referat:

I denna rapport redovisas ett uppdrag som syftar till att belysa i vilken omfattning som Vägverkets myndighetsutövning är ”kundorienterad” och i harmoni med de transportpolitiska delmålen samt att ge förslag till förändringar/förbättringar.

I arbetet har personer på Vägverket centralt och regionalt intervjuats, liksom personer vid kommunerna i Växjö, Göteborg och Lund, samt vid Länsstyrelsen i Kristianstad och vid Vägtrafikinspektionen i Borlänge. Utredningen inkluderar också granskningar av ärenden vid Länsstyrelserna i Kristianstad och Växjö.

Rapporten innehåller bland annat ett förslag till utarbetande av principer och kriterier för val av hastighetsgräns som är så omfattande och väldefinierade att man med hjälp av dessa kan bestämma hastighetsgränsen på i princip varje väg och gata i Sverige. Ett av målen med detta är att minska oklarheterna inom och utom Vägverket, så att till exempel antalet överklaganden kan minska påtagligt.

Citeringsanvisning

Christer Hydén. Vägverkets myndighetsutövning inom hastighetsområdet : Analys och slutsatser. Lund, Institutionen för Teknik och samhälle, Trafikteknik, 2004. Arbetsrapport - Lunds tekniska högskola, Institutionen för Teknik och samhälle, Lunds universitet, 7203

Med stöd från:



Institutionen för Teknik och samhälle
Lunds Tekniska Högskola
Avdelning Trafikteknik
Box 118, 221 00 LUND, Sverige

Department of Technology and Society
Lund Institute of Technology
Traffic Engineering
Box 118, SE-221 00 Lund, Sweden

Förord

Jag har under hösten 2003 och januari och februari 2004 genomfört uppdraget ”Utvärdering av Vägverkets myndighetsutövning inom hastighetsområdet”.

Uppdragsgivare har varit Vägverket i Borlänge, med Per-Gunnar Land som projektansvarig.

Uppdraget syftar till att belysa i vilken omfattning som Vägverkets myndighetsutövning är ”kundorienterad” och i harmoni med de transportpolitiska delmålen samt att ge förslag till förändringar/förbättringar.

I arbetet har jag intervjuat ett antal personer på Vägverket centralt och regionalt, liksom personer vid kommunerna i Växjö, Göteborg och Lund, samt vid Länsstyrelsen i Kristianstad och vid Vägtrafikinspektionen i Borlänge.

Jag har också genomfört granskningar av ärenden vid Länsstyrelserna i Kristianstad och Växjö. Till min hjälp har jag här haft civilingenjören Matilda Brogård och teknologerna Hanna Wennberg och Veronica Pålsson.

Till min hjälp i skrivandet har jag haft mina kollegor; Professor Bengt Holmberg vid avdelningen för Trafikplanering på LTH och Professor Håkan Hydén vid avdelningen för Rättssociologi på Sociologiska Institutionen på LU. Jag vill här också särskilt nämna Torsten Berg på Vägverket i Borlänge som gett många värdefulla insikter och kunskaper under arbetets gång.

Jag tackar alla för att ha hjälpt till att ge en intressant inblick i en viktig verksamhet vid Vägverket.

För att ge möjligheter att läsa rapporten med olika detaljeringsgrad, har jag gjort två sammanfattningar, en som jag kallar ”Kort sammanfattning och viktigaste slutsatser”, en annan som jag kallar ”Extensiv sammanfattning”. Om förståelsen blir för låg på en nivå ber jag läsarna gå in i antingen den extensiva sammanfattningen eller i huvudrapporten för att nå tillräcklig förståelse. Strukturen är i stort densamma så det bör gå relativt enkelt att göra så. Jag vill också peka på alla ärenden som jag granskat. Sammanfattningar av dem – med mina kommentarer – finns i bilagor. För den som vill fördjupa sig ytterligare i materialet bör dessa kunna fungera som en god hjälp.

Lund den 8 februari 2004

Christer Hydén

Professor i Trafikteknik

Innehåll

	Kort sammanfattning och viktigaste slutsatser	i
	Extensiv sammanfattning	I
1.	Uppdraget	1
2.	Metod	
3.	Bakgrund	2
3.1	Vilka regelverk och författningar styr ”hastighetsfrågan”?	
3.2	Utgångspunkter och principer för dagens differentierade hastighetsgränssystem	3
3.3	Tillämpningen av dagens differentierade hastighetsgränssystem	5
3.3.1	<i>Hantering av de nya kriterierna ute i organisationen</i>	
3.3.2	<i>Hantering av föreskriftsärenden i Borlänge</i>	6
3.4	Nya kriterier och utspel under 2000-talet	8
3.4.1	<i>Nya kriterier 2001-2002 för ett differentierat hastighetsgränssystem</i>	
3.4.2	<i>Utspel från de tre målombuden</i>	9
3.4.3	<i>Vägverkets skrivelse till Regeringen, hösten 2003</i>	10
3.4.4	<i>Sammanfattande kommentar</i>	
3.5	Tillämpningen av beslut om lokala hastighetsgränser	11
3.5.1	<i>Länsstyrelsens hantering av ansökningar i första instans samt Vägverksregionens och polisens remissvar</i>	
3.5.2	<i>Vägverket Sektion Trafiklagstiftnings handläggning av överklagningsärenden</i>	15
3.6	Vad görs i Vägverket – både i Borlänge och VX – t.ex. omfattning av expertstöd, remisshantering och överklagningsärenden samt erforderlig tidsåtgång för detta	17
3.7	Vad bör göras i Vägverket – syntes	18
4.	Aktuella frågeställningar	21
4.1	NKI (nöjd kund-index) – hur fungerar det?	
4.2	Är verksamheten i enlighet med Vägverkets nya arbetssätt, dvs. ”kundorienterad”?	22
4.3	Möjliga åtgärder för att komma åt de problem som identifierats angående ”kundorienteringen”	24
4.4	Hur harmonierar nuvarande hastighetsgränssystem med de transportpolitiska målen?	25
4.5	Vad krävs för att anpassa rättspraxis till nollvisionens intentioner i samband med överprövning (överklagningsärenden) av beslut om lokala hastighetsgränser – i första hand 30 km/tim i tätort?	
4.6	Hur kan man ge ett ökat kommunalt inflytande i olika beslutsprocesser?	26
4.7	Vägtrafikinspektionens möjliga roll	
4.8	Vilka frågor/beslut är lämpliga att låta väghållarna själva ta ställning till?	28
4.9	Är trafikens hastighet genom/förbi vägarbeten utmärkt utifrån nollvisionens intentioner, dvs. att människans tolerans mot yttre våld ej överskrids i händelse av olycka?	

Bilaga 1: Intervjuer med representanter för Vägverket centralt	30
Bilaga 2: Intervjuer med representanter för Vägtrafikinspektionen	35
Bilaga 3: Intervjuer med representanter för Länsstyrelserna	37
Bilaga 4: Intervjuer med representanter för Vägverkets regioner	39
Bilaga 5: Synpunkter från kommunrepresentanter	48
Bilaga 6: Ur Trafikförordning (1998:1276)	50
Bilaga 7: Några kommentarer till ”Den eviga hastighetsfrågan” version 2000-12-11, Per Nettelblad, 2000-12-18	52
Bilaga 8: Beslutsmandat för föreskrifter och lokala trafikföreskrifter, Göteborg	54
Bilaga 9: Behandling av överklagningsärenden angående sänkt hastighetsgräns genom lokal trafikföreskrift – Skåne län. Fyra pilotfall	55
Bilaga 10: Behandling av överklagningsärenden angående sänkt hastighetsgräns genom lokal trafikföreskrift – Skåne län	64
Bilaga 11: Behandling av ärenden angående sänkt hastighetsgräns genom lokal trafikföreskrift där Länsstyrelsens beslut inte har överklagats – Skåne län.	76
Bilaga 12: Behandling av ärenden angående sänkt hastighetsgräns genom lokal trafikföreskrift där Länsstyrelsens beslut inte har överklagats – Kronobergs län.	106
Bilaga 13: Behandling av ärenden på sektion Trafiklagstiftning på Huvudkontoret angående föreskrift om hastighets- begränsning utanför tättbebyggt område	126

Kort sammanfattning och viktigaste slutsatser

Detta är den första delen i en ”trestegsraket”. Omfattningen av beskrivningen av projektet ökar efter hand i de tre delarna.

Detta uppdrag syftar i korthet till att belysa i vilken omfattning som Vägverkets myndighetsutövning är ”kundorienterad” och i harmoni med de transportpolitiska delmålen samt att ge förslag till förändringar/förbättringar.

Jag har genomfört ett stort antal intervjuer på Vägverket centralt och regionalt liksom av representanter för tre kommuner, Länsstyrelsen och Vägtrafikinspektionen. Jag har också granskat ärenden på Länsstyrelsen i Kristianstad och Växjö om ändring av lokala trafikföreskrifter och av Vägverket i Borlänge efter överklaganden, liksom föreskriftsärenden som handläggs av Vägverket som första instans.

Vägverket har arbetat fram principer för dagens differentierade hastighetsgränssystem (90 och 110 km/tim). Det system som gäller idag är från 1997. Konsekvensen av de nya kriterierna skulle bli att cirka en tredjedel av aktuellt vägnät skulle få sänkt hastighetsgräns från 110 till 90 kilometer i timmen och för 90-vägar, som har en bredd av 9 meter eller smalare så skulle gränsen sänkas till 70 kilometer i timmen för cirka 47 % av väglängden.

I ett följebrev till rapporten om kriterierna skrev emellertid Generaldirektören att beslutsfattandet i hög grad skulle överlämnas till regionerna, beroende på att det skulle komma att krävas nya kriterier för att anpassa hastighetsgränserna till de krav som Nollvisionen ställde. Resultatet av detta blev att situationen ute på fältet blev oklar för många av dem som skulle tillämpa de nya kriterierna. Mycket av revideringsarbetet stoppades och Sektion Trafiklagstiftning på Vägverket i Borlänge fick ett stort antal ärenden som blev ligande. Regionerna fick senare prioritera de vägar som man ansåg att huvudkontoret skulle arbeta fram nya föreskrifter för.

Mina intervjuer visade att det finns olika uppfattningar om och tolkningar av de nuvarande kriterierna. Förklaringarna jag fick var starkt kopplade till trafiksäkerhetsaspekter. I och med att Nollvisionen antogs av Riksdagen – och det uppföljningsarbete på Vägverket som följde – var det som om olika ”läger” uppstod; de som var för att hastighetsgränserna skulle utnyttjas för att nå Nollvisionen och de som var emot denna idé.

Granskningen av föreskriftsärenden på Vägverket centralt visar att besluten i stort fattas i enlighet med de krav som kan ställas utifrån 1997 års kriterier. Denna bild stärks av att det bara sker ca 5 överklaganden per år till Regeringen. Det finns ändå en del oklarheter och problem som måste diskuteras. Först och främst att det finns flera icke-kvantifierade kriterier, som antalet anslutningar, bebyggelse och närvaro av oskyddade trafikanter. Det är mycket oklart hur dessa tillämpas. Liknande synpunkter gäller andra odefinierade faktorer som sidohinder och tung trafik. Dessutom är det så att skadekvoten oftast grundas på få skadade. Därmed kan kvoten ofta lika gärna ligga över som under gränsvärdet. Det borde gå att ta fram en enkel modell – med hjälp av några lätt mätbara kriterier som antal trafikanter, vägbredd o.l. - som ger en säkrare beskrivning av olycks- och skadekvot. Under alla omständigheter borde man införa ett enkelt beräknat ”beslutsintervall” så att man kunde väga in osäkerheten i bedömningen också.

Ärendehantering är ”rörig”. Man borde se till att man alltid använder en **standardiserad blankett, inkl standardiserad kartsnitt** som beskrev hela den nödvändiga bakgrunden.

Under 2001-2002 pågick ett projekt med syftet att ta fram ett nytt hastighetssystem för landsbygd. I direktiven ingick att man kunde använda 10-steg i intervallet 70 till 120 km/tim. Den senare gränsen föreslogs på ca 25 mil av de bästa motorvägarna. Bashastig-

heten skulle förbli 70 km/h. De viktigaste - och nya - kriterierna är mittseparation på högtrafikerade vägar och sidoområde. De andra är bredd, linjeföring, korsningsutformning och GC-trafik. Samhällsekonomiska beräkningar användes som vägledande för att finna en optimal hastighetsgräns för olika vägtyper. Tester visade att det nya systemet bara skulle ge en måttlig vinst ur säkerhetssynpunkt. Arbetsgruppen i projektet fick inte heller något svar på en fråga om vilket bidrag hastigheten skulle ge i uppfyllandet av trafiksäkerhetsmålet för år 2007.

Arbetet med de nya kriterierna är för närvarande vilande efter ett utspel från de tre målombuden för framkomlighet, miljö och trafiksäkerhet och från en handlingsplan till Regeringen som var klar i slutet av 2003. I utspelet från de tre målombuden är arbetspendling med bil en central utgångspunkt. Målet är att arbetspendling med bil ska kunna ske på 30-45 minuter för de flesta medborgare. Konsekvenserna av detta förslag utreds genom att man applicerar förslaget på vägnätet i Dalarna. Jag har ingen ytterligare information om konsekvenserna av detta förslag idag när det gäller användningen av kriterier för att bestämma hastighetsgränserna. Detsamma gäller rapporten "samlad redovisning av trafiksäkerhetsarbetet" som Vägverket överlämnade i början av januari 2004 till infrastrukturminister Ulrica Messing. Man konstaterar där bland annat att hastigheten på vägarna är alltför hög, att rattonykterheten är ett växande problem och att bältesanvändningen behöver öka. När det gäller hastighetsfrågan sa Generaldirektören vid en presskonferens som hölls vid överlämnandet av rapporten bland annat att "Verkets bedömning är att acceptansen och förståelsen för stora generella sänkningar av hastighetsgränserna är låg. Kortsiktigt kommer vi därför att inrikta oss på att få trafikanterna att inte överskrida gällande hastighetsgränser". Vägverket skriver att hastighetsgränserna successivt skall anpassas till vägens och fordonens standard, men att hastigheterna i systemet i första hand och på kortare sikt sänks genom att trafikanterna förmås hålla dagens hastighetsgränser.

Jag tolkar situationen idag som att kriterierna från 1997 är överspelade och att alla de förändringar som skulle gjorts inte blir av och också att kriterierna från 2002 och målombudens utspel tills vidare är överspelade eller inte föranleder någon förändring av hastighetsgränserna.

När det gäller rapporten till Regeringen så är Vägverkets hållning klar utåt. Däremot är konsekvenserna av den fortfarande väldigt otydliga inåt i organisationen. Jag har inte kunnat se några dokument ännu som visar på hur besluten skall operationaliseras bland dem som skall verkställa beslut om hastighetsgränserna. De gamla kriterierna från 1997 kräver en ändrad hastighetsgräns på många vägar, samtidigt som Vägverket i sin skrivelse till Regeringen sade att det inte skall ske några stora förändringar av hastighetsgränserna.

Min granskning av ansökningar på länsstyrelsen om lokal hastighetsgräns i Skåne visar att den absoluta majoriteten avslås. Av de ärenden som avslås av Länsstyrelsen, överklagas ca 25%, men samtliga avslås av Vägverkets Huvudkontor. I Kronoberg tillstyrks hela 44% medan resterande 56% avslås av Länsstyrelsen. I inget fall har de sökande överklagat Länsstyrelsens beslut.

I Skåne tillstyrker Vägverket Region Skåne och polisen en relativt stor andel av de ärenden som Länsstyrelsen och Vägverket i Borlänge avslår. I Kronoberg går både Vägverket Region Sydöst och Polisen nästan helt på Länsstyrelsens linje, både när det gäller ansökningar som avslås och sådana som tillstyrks av Länsstyrelsen. Det är uppenbart en större harmoni mellan Länsstyrelsen, Vägverkets Region Sydöst och Polisen i Kronoberg än vad det är i Skåne.

Länsstyrelsens motiveringar till avslag av ansökningar är mycket standardiserade. Det framgår inte alls av besluten vilka kriterier som legat till grund för avslaget och det finns

nästan ingen hänvisning alls till de skäl till sänkt hastighetsgräns som anförts av de sökande. Besluten andas en byråkrati som fullständigt har fjärrmat sig från de sökandes problem. Dessutom sker t ex inga räkningar av trafikanter eller hastighetsmätningar trots att utlåtandena ibland talar om ”antal korsande”, ”normal hastighet” och liknande som borde kräva en bättre faktisk kunskap.

Till skillnad från Länsstyrelsen utgår både Vägverket regionalt och polisen mer från de klagandes synvinkel i sina remissyttranden och är också mer positiva till ansökningarna. Detta är något märkligt med tanke på att Länsstyrelsen rimligen borde fråga regionen och polisen som **experter** på dessa frågor.

Samtidigt som jag ifrågasätter Länsstyrelsens roll vill jag betona att Vägverksregionernas roll också är oklar. Det förefaller som om tillämpningen av kriterier i samband med deras remissyttranden inte är särskilt systematisk. Man talar ibland om kurvor o.l. som ju skall ge ett siktmått (i stället för det objektiva SIKT 300 (%)), och ibland om förekomst av oskyddade trafikanter, fastigheter, anslutningar etc, utan någon kvantifiering.

Jag har granskat 10 ärenden från vägverkets huvudkontor om handläggning av överklagningsärenden. Vägverkets beslut, som är negativt för den sökande i samtliga 10 ärenden, dröjer i genomsnitt 395 dagar. Detta måste betraktas som mycket lång tid och inte särskilt bra när det gäller Vägverkets strävan att vara kundorienterat. De främsta skälen till denna långa handläggningstid är att sektionen är underbemannad och att ärenden blev lagda på hög under en period från 1999.

Vägverkets motiveringar till avslag av överklaganden är mycket lika de som Länsstyrelsen ger. De är mycket standardiserade. Man grundar sig nästan helt på mycket allmänna formuleringar som: *”Vägverket finner vid en samlad bedömning att förhållandena utmed aktuell vägsträcka inte är sådana att de motiverar begärd hastighetsbegränsning (50 km/h).”* Det är återigen oklart vilka kriterier som besluten grundas på och det saknas helt referens till de sökandes motiveringar för varför hastighetsgränsen borde sänkas. Det krävs ett mycket tydligare ställningstagande till hur icke kvantifierbara kriterier skall vägas in, och de sökande måste kunna förstå **varför** de inte fick sin ansökan tillstyrkt.

Generellt sett är det otillfredsställande att så stor del av besluten ser ut att grundas på en platsbesiktning, i stället för på olika typer av mätningar/observationer. Påståenden som *”Enligt Vägverkets uppfattning är förhållandena på aktuell plats sådana att den normale trafikanten håller en betydligt lägre hastighet än den högst tillåtna för att trafiksäkerheten ska bibehållas”* måste naturligtvis motiveras med ett bättre faktaunderlag än bara en okulärbesiktning. Risken är annars stor att Vägverkets renommé påverkas negativt.

Totalt använder Vägverket nästan 16 personår på hastighetsärenden. I tillägg till detta går det åt tid för att diskutera hastighetsfrågor. Det är framför allt platsbesiktningarna som tar tid. Både Vägverket regionalt, polisen, länsstyrelsen och – i överklaganden – Vägverket centralt är oftast ute på plats.

Vad bör Vägverket göra?

I det läge som har uppstått är det mycket viktigt att alla medarbetare – och alla andra som berörs på ena eller andra sättet – får klara besked om vilka kriterier som gäller och hur de skall tillämpas. Oavsett vilka dessa kriterier är tror jag att det är viktigt att dessa görs så tydliga och transparenta som möjligt. Detta innebär t ex att när det gäller både de existerande kriterierna (olyckskvot, skadekvot, sikt, etc) och andra som bara nämns idag utan någon direkt kvantifiering (förekomst av oskyddade trafikanter, antal anslutningar, hinder vid sidan av vägen, etc.) måste man införa **beslutsintervall**. Detta dels för att markera osäkerheten i skattningen dels för att markera att man måste acceptera **en viss**, mindre variation. Huvudsaken är att alla kriterier blir explicita, så att alla – både internt och ex-

ternt – kan följa analyserna och de slutsatser som dras. Det får inte vara som idag att vissa faktorer nämns **utan** att man sen återkommer till dem i beslutet eller att man inte alls nämner sådana faktorer trots att de sökande hänvisar till sådana faktorer.

När det gäller lokala hastighetsgränser är det främst andra kriterier än de vid föreskrifts-ärenden som gäller vid beslutsfattandet. Det kan gälla antalet oskyddade trafikanter, antalet anslutningar, etc. Även om kriterierna i stort är andra än de som gäller vid föreskrifts-ärenden, måste ändå grundprincipen vara att även dessa kriterier systematiskt måste bestämmas och användas vid beslut om lämplig hastighetsgräns. Även i detta fall behövs beslutsintervall.

Det grundläggande arbetet – att besluta om vilka kriterier som skall ingå och vilka beslutsintervallen skall vara – måste genomföras med hjälp av en omfattande demokratisk process med alla tänkbara intressenter inblandade (Vägverket centralt och regionalt, Kommunförbundet, kommuner, NTF, olika trafikantorganisationer (cyklister, bilister) Hem och Skola, deltagare i Nationell samling, med flera). Arbetet måste grundas på ett så gediget kunskapsunderlag som möjligt.

På detta sätt skulle Vägverket kunna ”sätta scenen” för hastighetsgränsen på alla vägar och gator i Sverige. Väghållarna – Vägverket regionalt och kommunerna – skulle få ett tillräckligt entydigt underlag för att kunna fastställa ”harmoniserade” hastighetsgränser och också marknadsföra dessa utåt så att alla intressenter – allt från olika organisationer och myndigheter till den enskilde trafikanten – skulle få förståelse och respekt för de valda hastighetsgränserna. Därigenom skulle arbetet på sikt förenklas med färre överklaganden etc. Istället skulle väghållarna kunna koncentrera sig mer på att fortsätta att **marknadsföra** bakgrunden till de valda hastighetsgränserna och att arbeta med alla andra traditionella åtgärder för att via planering förmå trafikanterna att hålla hastighetsgränserna och i övrigt vidta åtgärder som ökar säkerheten, minskar buller och luftföroreningar.

SCB genomför varje år på uppdrag av Vägverket en enkätundersökning där ett Nöjd-Kund-Index (NKI) beräknas på ett ganska komplicerat sätt. Många frågor ingår totalt sett. Hastighetsfrågorna spelar en viss, men relativt undanskymd roll i de intervjuer som gjorts för att ta fram ett NKI. Studien ger totalt sett ett relativt gott betyg åt Vägverket i hastighetsfrågan. Det är dock svårt att värdera svaret på en enskild fråga. Det behövs fler frågor och över flera år för att se om faktorn utvecklas i rätt riktning. Dessutom skulle det behövas mer kvalitativa studier för att få en djupare förståelse för hur Vägverkets myndighetsutövning i hastighetsärenden fungerar och vad som kan förbättras och vad olika trafikantkategorier tycker. Något som fattas idag.

I uppdraget ingick också att studera kommunernas inflytande och hur det kunde förbättras. De intervjuer jag gjort visar att kommunerna har mycket inflytande redan. De har dessutom en väl fungerande kontakt med Vägverket utan några stora konfliktteman.

Jag har också tittat på Vägtrafikinspektionens eventuella möjligheter att bidra när det gäller att effektivisera hanteringen av hastighetsfrågan. Min genomgång visar att det finns anledning att både stärka Vägtrafikinspektionens självständiga ställning och att ge den uppgiften att övervaka och samordna hastighetsbestämmelserna i det svenska vägnätet. De skulle kunna fungera som en tillsynsmyndighet, dit också organisationer och enskilda kunde vända sig med förslag på införande av nya hastighetsgränser. Vägtrafikinspektionen skulle kunna ges rätten att initiera ärenden hos berörd kommun eller länsstyrelse eller hos Vägverket, beroende på ärendets karaktär för att på så sätt bli något av allmänhetens företrädare i trafiksäkerhetsfrågor. Detta kräver att det utvecklas principer och kriterier för bestämning av lämplig hastighet på vägarna, i enlighet med mitt tidigare presenterade förslag, som kan fungera som stöd för berörda myndigheters beslutsfattande och för Vägtrafikinspektionen i dess kontroll av genomförandet.

Extensiv sammanfattning

Detta uppdrag syftar i korthet till att belysa i vilken omfattning som Vägverkets myndighetsutövning är ”kundorienterad” och i harmoni med de transportpolitiska delmålen samt att ge förslag till förändringar/förbättringar. Presentationen är formad kring ett antal aspekter på detta och på några frågor som konkret hör till uppdraget.

Jag har genomfört ett stort antal intervjuer i Vägverket centralt och regionalt liksom av representanter för tre kommuner, Länsstyrelsen och Vägtrafikinspektionen.

Jag har också granskat ärenden om ändring av lokala trafikföreskrifter vid Länsstyrelsen som första instans och av Vägverket i Borlänge efter överklaganden, liksom föreskrifts-ärenden som handläggs av Vägverket som första instans. Jag har studerat ärenden från Länsstyrelserna i Kristianstad och Växjö, och jag har också fått material från sektion Trafiklagstiftning på Vägverket i Borlänge, både föreskriftsärenden och överklaganden av ansökningar om lokala hastighetsgränser som alltså avslagits av länsstyrelsen.

Beslut om hastighetsgränser

De viktigaste besluten om hastighetsgränser sker enligt följande: Inom tätbebyggt område får fordon inte föras med högre hastighet än 50 km/tim (Trafikförordningen 3 kap 17 §). Kommunen kan föreskriva att den högsta tillåtna hastigheten skall vara 30 km/tim om det är motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön, dvs framförallt buller. Kommunen meddelar hastighetsbestämmelser i form av särskilda trafikregler genom att anta lokala trafikföreskrifter (Trafikförordningen 10 kap 1§).

Utom tätbebyggt område gäller enligt Trafikförordningen att fordon inte får föras med högre hastighet än 70 km/tim. Detta kallas för bashastighet, vilket antyder att det betraktas som en normalhastighet utom tätbebyggt område. Vägverket äger dock rätt att föreskriva att den högsta tillåtna hastigheten på väg skall vara 90 eller 110 km/tim. Detta sker genom beslut om särskilda föreskrifter, vilka publiceras i Vägverkets författningssamling (VVFS).

Länsstyrelsen äger rätt att utfärda lokala trafikföreskrifter rörande hastighetsbegränsning i områden utom tätbebyggt område. Det innebär att länsstyrelsen kan fatta beslut om att sänka hastigheten på viss vägsträcka från bashastigheten 70 till 50 km/tim, om det är motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön, eller till 30 km/tim om det rör sig om en skola utom tätbebyggt område. Länsstyrelsen äger av samma skäl rätt att sänka hastigheten på viss vägsträcka i de fall vägverket meddelat föreskrifter om att högsta tillåtna hastighet skall vara 90 eller 110 km/tim. Länsstyrelsen kan då besluta om att högsta tillåtna hastighet istället skall vara 70 respektive 90 km/tim på del av väg som tidigare hade 90 eller 110 km/tim.

Beträffande överklaganden gäller följande: Länsstyrelsens beslut i första instans kan överklagas till vägverket centralt. Dess beslut kan då inte överklagas vidare. Då vägverket fattar beslut i första instans kan detta överklagas till regeringen.

Nya kriterier 1997

Vägverket har arbetat fram principer för dagens differentierade hastighetsgränssystem. Det system som gäller idag är från 1997. Avsikten med det arbetet är att det skall användas som underlag vid Vägverkets bedömningar av om en väg har tillräckligt hög standard från trafiksäkerhetssynpunkt för att en högre hastighet än bashastigheten 70 km/tim skall kunna tillåtas. Projektgruppen angav två alternativ för 110 km/tim. Det ena tillät bara 110 km/tim på motorvägar och andra vägar med fysiskt åtskilda vägbanor. I det andra alternativet tilläts 110 km/tim också på de Motortrafikleder och ”13-metersvägar” som

hade en hög säkerhetsstandard, med till exempel viltstängsel och i huvudsak planskilda korsningar.

För 90 och 70 km/tim fastställdes ett antal kriterier främst avseende bredd, sikt och skadkvot.

Projektgruppen pekade på att cirka en tredjedel av aktuellt vägnät skulle få sänkt hastighetsgräns från 110 till 90 kilometer i timmen och för 90-vägar, som har en bredd av 9 meter eller smalare så skulle gränsen sänkas till 70 kilometer i timmen för cirka 47 % av väglängden.

Tillämpningen av 1997 års kriterier

Totalt sett skulle alltså kriterierna resultera i ganska omfattande ändringar av hastighetsgränsen. I ett följebrev till rapporten om kriterierna skrev emellertid Generaldirektören att beslutsfattandet i hög grad skulle överlämnas till regionerna, beroende på att det skulle komma att krävas nya kriterier för att anpassa hastighetsgränserna till de krav som Nollvisionen krävde.

Resultatet av detta blev att situationen ute på fältet blev oklar för många av dem som skulle tillämpa de nya kriterierna. Intervjuerna visade också att tillämpningen av kriterierna varierar mycket mellan regionerna och mycket av revideringsarbetet stoppades. Sektion Trafiklagstiftning fick ett stort antal ärenden som blev liggande. Regionerna fick senare prioritera de vägar som man ansåg att huvudkontoret skulle arbeta fram nya föreskrifter för. Det har i mina intervjuer **inte** framkommit hur regionerna prioriterade mellan olika ärenden. Var det säkerhet eller var det andra aspekter som var grunden för prioriteringarna? Det har inte heller varit möjligt att konstatera hur många av de ändringar som borde ha gjorts som aldrig blev gjorda. Därmed kan jag inte heller skatta konsekvenserna av att allt inte blev gjort.

Den oklara situationen har efter hand förstärkts av den dynamiska situationen som råder. Det pågår till exempel en stark diskussion om vilken gräns som bör gälla på de nya 2+1-vägarna, liksom en diskussion angående att införa 10-steg. Diskussionerna handlar om 100 km/tim på 2+1-vägar och 120 km/tim (på bra motorvägar), 80 (för att kunna höja hastighetsgränsen på ”bra” 70-vägar och ”sänka lite” på dåliga 90-vägar) och 40 km/tim som en kompromiss mellan 30 och 50 på många tätortsgator.

Den vanligaste förklaringen till de olika uppfattningarna om och tolkningarna av de nuvarande kriterierna som jag fick i intervjuerna jag gjorde var kopplade till trafiksäkerhetsaspekter. I och med att Nollvisionen antogs av Riksdagen – och det uppföljningsarbete på Vägverket som följde – var det som om olika ”läger” uppstod; de som var för att hastighetsgränserna skulle utnyttjas för att nå Nollvisionen och de som var emot denna idé. Denna konflikt är fortfarande en realitet, och så länge den inte är löst så förefaller det svårt att få en enhetlig behandling av hastighetsfrågorna inom Vägverket.

Hantering av föreskriftsärenden på Vägverket i Borlänge

Granskningen av föreskriftsärenden på Vägverket centralt visar – trots de beskrivna oklarheterna - att hanteringen är relativt okontroversiell. Besluten fattas i stort sett i enlighet med de krav som kan ställas utifrån 1997 års kriterier. (I bilaga 13 finns varje ärende beskrivet i detalj). Denna bild stärks av att det bara sker ca 5 överklaganden per år till Regeringen. Det finns ändå en del oklarheter och problem som måste diskuteras:

- Det finns flera icke-kvantifierade kriterier, som antalet anslutningar, bebyggelse och närvaro av oskyddade trafikanter. Det är mycket oklart hur dessa tillämpas.
- En annan odefinierad faktor är sidohinder. Kriterierna säger: ”För att tillåta 90 km/tim gäller generellt att sidoområdet till minst 5 meter skall vara fritt från fasta

föremål”, men det sägs inte hur mycket fasta hinder som kan tillåtas för att det ändå skall bli 90 km/tim. I ett av ärendena förekommer stolpar mindre än 5 meter från vägen, ändå blir inte hastighetsgränsen 70 km/tim.

- I ett ärende nämns tung trafik. Sådan trafik nämns dock inte alls i kriterierna. Det samma gäller belysning och viltolyckorna. Dessa skall redovisas i varje ärende, men det framgår inte hur man skall räkna dessa olyckor, och om de i något fall har betydelse för val av hastighetsgräns.
- I de flesta fall grundas skadekvoterna på få skadade. Kvoten kan ofta lika gärna ligga över som under gränsvärdet. Då uppstår frågan om ett så osäkert värde skall styra lika mycket som säkra(re) värden på till exempel antalet oskyddade trafikanter eller antalet korsande trafik (via antalet anslutningar). Dessa värden tillsammans med värden på vägbredd, fordonsmängd och hastigheter på den aktuella vägen, skulle förmodligen – via någon enkel modell – kunna ge en säkrare beskrivning av olycks- och skadekvot. Under alla omständigheter borde man införa ett enkelt beräknat ”beslutsintervall” så att man kunde väga in osäkerheten i bedömningen också.
- Olycksbeskrivningarna är ofta omfattande. Det verkar vara ett överutnyttjande med tanke på att antalet är så litet. Man borde från centralt håll bestämma vilken typ av olycksinformation som vore värdefull att ha.
- I ett av ärendena är siktkravet för 90 km/h uppfyllt medan skadekriteriet inte är det. Det är inte bra att skadekriteriet inte uppfylls när sikten är som bäst. Detta ger anledning att titta ytterligare en gång på sambandet mellan sikt och skadekvot, för att förvissa sig om att siktkravet är så viktigt att det bör ingå i kriterierna.
- Ärendehantering är ”rörig”. Det finns en blankett för beslutssammanställning utifrån kriterier men den används inte helt systematiskt. Man skulle se till att man alltid använder en **standardiserad blankett, inkl standardiserad kartsnitt** som beskrev hela den nödvändiga bakgrunden.
- Jag har svårt att förstå att alla foton som förekommer i de flesta ärenden skulle kunna ge några ytterligare synpunkter av värde jämfört med objektiva data om siktsträckor, bredd, anslutningar, oskyddade trafikanter etc. Foton ger ju dessutom bara en **statisk** uppfattning om förhållandena på en sträcka, medan det måste vara den **dynamiska** situationen som borde vara intressant.
- Det är naturligtvis inte acceptabelt att ett ärende som så småningom leder till att hastighetsgränsen sänks från 90 till 70 km/tim tar mer än 3,5 år, vilket ser ut att ha varit vanligt under en period. Sektionen för Trafiklagstiftning har helt enkelt inte haft resurser att hantera alla ärenden.

Nya kriterier 2002

Under 2001-2002 pågick ett projekt med syftet att ta fram ett nytt hastighetssystem för landsbygd. I direktiven ingick att man kunde använda 10-steg i intervallet 70 till 120 km/tim. Den senare gränsen föreslogs på ca 25 mil av de bästa motorvägarna. Bashastigheten skulle förbli 70 km/h. De viktigaste - och nya - kriterierna är mittseparation på högtrafikerade vägar och sidoområde. De andra är bredd, linjeföring, korsningsutformning och GC-trafik.

Samhällsekonomiska beräkningar användes som vägledande för att finna en optimal hastighetsgräns för olika vägtyper. De nya hastighetsgränserna applicerades på vägnäten i regionerna Skåne, Mälardalen och Norr samt i Östergötlands län för att beräkna de sam-

hällsekonomiska konsekvenserna av detta nya system. Ur säkerhetssynpunkt skulle det nya systemet ge en måttlig vinst, bara ca 25 DSS (Dödade och svårt skadade) färre.

Arbetsgruppen i projektet frågade styrgruppen (de tre regionerna samt de olika aktuella enheterna på Vägverkets huvudkontor) vilket bidrag hastigheten skulle ge i uppfyllandet av trafiksäkerhetsmålet för år 2007. De svarade dock inte på frågan.

Utspel från de tre målombuden

Arbetet med de nya kriterierna är för närvarande vilande efter ett utspel från de tre målombuden för framkomlighet, miljö och trafiksäkerhet och från en handlingsplan till Regeringen som var klar i slutet av 2003. Utspelet från de tre målombuden utgår ifrån att arbetspendling med bil är en central utgångspunkt. Målet är att arbetspendling med bil ska kunna ske på 30-45 minuter för de flesta medborgare. Man utgår från att, ur ekonomisk synvinkel, rimliga pendelavstånd är 4-6 mil. Konsekvenserna av detta förslag utreds för närvarande genom att man applicerar förslaget på vägnätet i Dalarna. Jag har ingen ytterligare information om konsekvenserna av detta förslag idag när det gäller användningen av kriterier för att bestämma hastighetsgränserna.

Vägverkets skrivelse till Regeringen, våren 2004

Vägverket överlämnade i början av januari 2004 rapporten ”samlad redovisning av trafiksäkerhetsarbetet” till infrastrukturminister Ulrica Messing. Man konstaterar där bland annat att hastigheten på vägarna är alltför hög, att rattonykterheten är ett växande problem och att bältesanvändningen behöver öka.

När det gäller hastighetsfrågan sa Generaldirektören bland annat följande vid den presskonferens som hölls vid överlämnandet av rapporten: *”Det enskilt största bidraget till målfyllelse 2007 kan vi få genom att åstadkomma en lägre medelhastighet i vägtransportsystemet. Detta kan uppnås genom sänkta hastighetsgränser eller genom bättre efterlevnad av befintliga hastighetsgränser.”* ... Och vidare:

”Verkets bedömning är att acceptansen och förståelsen för stora generella sänkningar av hastighetsgränserna är låg. Kortsiktigt kommer vi därför att inrikta oss på att få trafikanterna att inte överskrida gällande hastighetsgränser. På detta sätt undviks att trafikanter som idag följer gällande regler drabbas av sämre framkomlighet, vilket skulle bli fallet om en minskning av medelhastigheten i första hand skulle ske via hastighetsgränssänkningar.”

Vägverket föreslår bland annat följande åtgärd i det medföljande förslaget:

- *att hastighetsgränserna successivt anpassas till vägens och fordonens standard, men att hastigheterna i systemet i första hand och på kortare sikt sänks genom att trafikanterna förmås hålla dagens hastighetsgränser*

Dessa uttalanden visar tydligt att Vägverkets avsikt inte är att ändra hastighetsgränserna i någon större omfattning på kort sikt, **men** att man ”successivt skall anpassa hastighetsgränserna till vägens och fordonens standard.” Det innebär – som jag tolkar det – att kriterierna från 1997 är överspelade och att alla de förändringar som skulle gjorts inte blir av. Det innebär också att kriterierna från 2002 och målombudens utspel tills vidare är överspelade eller inte föranleder någon förändring av hastighetsgränserna. Det är ju så att en ”anpassning till vägens och fordonens standard” **inte** direkt har med de transportpolitiska målen att göra.

För att förmå trafikanterna att hålla hastighetsgränserna, föreslår man en ”kraftfull satsning på tekniska system”, att ”polisen bör sänka sina toleransgränser”, att ”försöksverksamheten med ATK permanentas” och ”folkbildningsinsatser för att öka förståelsen för sambandet mellan hastighet och trafiksäkerhet”.

Slutsats

Vägverkets hållning är alltså relativt klar utåt genom rapporten till Regeringen i början på året. Däremot är konsekvenserna av den fortfarande väldigt otydliga inåt i organisationen. Vad gäller idag!? Hur skall slutsatserna i rapporten till Regeringen tolkas och omsättas i praktiken, på Vägverket centralt och ute på regionerna. Jag har inte kunnat se några dokument ännu som visar detta. Vägverkets ledning måste nu tala om vad ”successivt anpassa” betyder och naturligtvis vilken roll de nya kriterierna och utspelet från målombuden skall spela. Detta speciellt i perspektiv av att de gamla kriterierna från 1997 kräver en ändrad hastighetsgräns på många vägar, samtidigt som Vägverket i sin skrivelse till Regeringen sade att det inte skall ske några stora förändringar av hastighetsgränserna.

Den otydlighet som rått ända sedan beslutet om 1997 års kriterier togs, kan inte fortsätta efter det att Vägverket nu talat om för Regeringen vad som behöver göras. Genom att fortsätta med otydligheten lämnar man över ansvaret till enskilda individer i systemet i en fråga som definitivt kräver fast och konsekvent handlande. Utan detta kommer Vägverket inte kunna ta det nödvändiga initiativet i hastighetsfrågan och därmed inte heller ansvaret för en så viktig fråga.

Ett syfte med den utveckling av operationella kriterier för val av hastighetsgräns på **alla** vägar och gator i Sverige som jag föreslagit i denna utredning, är att personalresurserna på Vägverket skulle kunna minskas. Som framgår av Vägverkets förslag ovan behövs det stora resurser till alla de insatser som föreslås för att förmå människor att hålla hastighetsgränserna. Dessa resurser skulle åtminstone delvis kunna tas från den personal som idag sysslar med att besluta om nya hastighetsgränser. De är ju redan väl förtrogna med hastighetsfrågorna.

Tillämpningen av beslut om lokala hastighetsgränser

Ett slumpmässigt urval av 49 ansökningar (var femte) från januari till oktober år 2002 och 2003 har analyserats vid Länsstyrelsen i Kristianstad. Vid Länsstyrelsen i Växjö har samtliga 16 ärenden för 2003 och ca hälften av ärendena från år 2002 analyserats, totalt 25 ärenden. I bilagorna 9, 10, 11 och 12 redovisas ärendena i detalj.

Av alla ansökningar i Skåne tillstyrks bara 8% av Länsstyrelsen, medan den absoluta majoriteten – drygt 90% - avslås. Ca 75% av dessa avslås av Länsstyrelsen och överklagas inte, medan ca 25% överklagas men avslås av Vägverkets Huvudkontor. Vägverket tillstyrker inte i något av de granskade fallen.

I Kronoberg tillstyrks hela 44% medan resterande 56% avslås av Länsstyrelsen. I inget fall har de sökande överklagat Länsstyrelsens beslut.

När det gäller ansökningar som avslås av Länsstyrelsen i Skåne och som inte överklagas, så tillstyrker Vägverket Region Skåne ca 18% i sitt yttrande medan polisen tillstyrker nästan dubbelt så många, ca 33%. Av de ärenden som överklagas, och sen avslås av Vägverket i Borlänge, tillstyrker Vägverket Region Skåne 40%, 4 av 10, medan polisen tillstyrker 50%, 5 av 10.

I Kronoberg går både Vägverket Region Sydöst och Polisen på Länsstyrelsens linje, både när det gäller ansökningar som avslås och sådana som tillstyrks av Länsstyrelsen.

I Skåne överklagas så mycket som 22% medan inga överklaganden har förekommit i Kronoberg under aktuell tid under 2002 och 2003. Det är uppenbart en större harmoni mellan Länsstyrelsen, Vägverkets Region Sydöst och Polisen i Kronoberg än vad det är i Skåne.

Länsstyrelsens avslagsmotiveringar och Vägverkets regioners och polisens motiveringar i sina remissyttranden

Länsstyrelsens motiveringar till avslag av ansökningar är mycket standardiserade. Det framgår inte alls av besluten vilka kriterier som legat till grund för avslaget och det finns nästan ingen hänvisning alls till de skäl till sänkt hastighetsgräns som anförts av de sökande. Ett vanligt exempel på en formulering som används är:

”Om det finns anledning att anta att en rimlig hastighetsanpassning inte sker därför att förhållandena är dolda eller kan missbedömas, kan det finnas anledning att genom lokala trafikföreskrifter sänka den högst tillåtna hastigheten. Vid en samlad bedömning finner Länsstyrelsen att förhållandena på aktuell sträcka inte är sådana att de motiverar yrkad hastighetsbegränsning.”

Trots att de sökande ofta anser att man kör för fort på den aktuella vägsträckningen så tycker Länsstyrelsen att det sker ”en rimlig hastighetsanpassning”. Man kan undra vad som menas med en rimlig hastighetsanpassning. Det sker ju inga hastighetsmätningar, så ingen vet hur fort det går och därmed vet ingen heller om hastighetsanpassningen är rimlig! I mina ögon är detta ett mycket dåligt sätt att bemöta allmänheten på när de - vilket är mycket rimligt att anta - är mycket bekymrade/oroade över sin egen och/eller andras säkerhet.

En annan formulering som illustrerar bristen på förståelse för problematiken är:

”Förhållandena på vägsträckan kan inte anses avvika från vad som är normalt för en väg där 70 km/h är den högst tillåtna. Oavsett vilken övre formell fartgräns som gäller krävs av trafikanterna att de anpassar fordonets hastighet till föreliggande vägförhållanden och i övrigt rådande omständigheter.”

Detta är ju i princip riktigt, men det andas en byråkrati som fullständigt har fjärrmat sig från de sökandes problem. Ingen hastighetsmätning ligger bakom påståendena i utlåtandet och inget om vad som kan anses normalt för en 70-väg. Risken är stor att de sökande har en helt annan uppfattning om ”normalitet” och Länsstyrelsens riskerar att deras beslut framstår som ett hån mot de sökande. En ”modern myndighet” kan inte blunda för den verklighet som råder.

Till skillnad från Länsstyrelsen utgår både Vägverket regionalt och polisen mer från de klagandes synvinkel i sina remissyttranden. Men Länsstyrelsen måste ju rimligen fråga regionen och polisen därför att de är **experter** på dessa frågor. Det uppstår de en olycklig disharmoni mellan den beslutande myndigheten och experterna. Frågan uppkommer automatiskt om det inte vore bättre att ha en beslutande myndighet i första instans som hade mer trafikkompetens och att Länsstyrelsen sedan kunde vara överklagningsmyndighet och se till de sökandes juridiska intressen.

Samtidigt som jag ifrågasätter Länsstyrelsens roll vill jag betona att Vägverksregionernas roll också är oklar. Det förefaller som om tillämpningen av kriterier i samband med deras remissyttranden inte är särskilt systematisk. Man talar ibland om kurvor o.l. som ju skall ge ett siktmått (i stället för det objektiva SIKT 300 (%)), och ibland om förekomst av oskyddade trafikanter, fastigheter, anslutningar etc, **utan** någon kvantifiering. Regionen borde ha en ”Beslutssammanställning” av samma slag som förekommer i föreskriftsärendena. Med tillägg av sådana saker som ”oskyddade trafikanter”, ”barn” och fastigheter och med anvisningar om hur dessa faktorer skall bedömas.

En annan - mer grundläggande - fråga är vilken roll denna möjlighet att söka lokal hastighetsbegränsning skall ha. Det förefaller väldigt slumpmässigt vilka ansökningar som kommer in. Min uppfattning efter att ha studerat alla dessa ärenden är att man måste försöka att formulera - **och tillämpa** - kriterier för lokala hastighetsgränser som är ett helt logiskt komplement till föreskrifterna om differentierade hastighetsgränser. Målet måste vara att minska antalet ansökningar om lokal hastighetsbegränsning så kraftigt att det i

princip bara blev några få ärenden kvar, som i första hand handlade om att en sökande kunde visa till att myndigheten hade gjort fel i ”översättningen” av kriterierna till en hastighetsgräns. Denna situation skulle kunna nås om Vägverket genom konsensus med andra viktiga aktörer kunde fastslå en (för närvarande) lämplig hastighetsnivå (förslagsvis 85-percentilhastigheten) på varje väg/vägsträckning. Om denna hastighet stämmer med hastighetsgränsen, så ”kan inte” hastighetsgränsen ändras, men som sagts tidigare så bör ärendet gå vidare till vägghållaren för andra åtgärder **om** den verkliga hastigheten (t ex 85-percentilhastigheten) är högre än hastighetsgränsen.

Vägverket Sektion Trafiklagstiftnings handläggning av överklagningsärenden

Jag har granskat 10 ärenden från vägverkets huvudkontor om handläggning av överklagningsärenden. (I bilagorna 9 och 10 redovisas ärendena i detalj med kommentarer). Vägverket använder 203 dagar i genomsnitt för sitt beslut. Det slutgiltiga beslutet (som inte går att överklaga) – och som alltså är negativt för den sökande i samtliga 10 ärenden – dröjer i genomsnitt 395 dagar. Detta måste betraktas som mycket lång tid och inte särskilt bra när det gäller Vägverkets strävan att vara kundorienterat. De främsta skälen till denna långa handläggningstid är att sektionen är underbemannad och att ärenden blev lagda på hög under en period från 1999.

Vägverkets motiveringar till avslag av överklaganden är mycket lika de som Länsstyrelsen ger. De är mycket standardiserade. Man grundar sig nästan helt på mycket allmänna formuleringar som: *”Vägverket finner vid en samlad bedömning att förhållandena utmed aktuell vägsträcka inte är sådana att de motiverar begärd hastighetsbegränsning (50 km/h).”*

Återigen är det oklart vilka kriterier som besluten grundas på och det saknas helt referens till de sökandes motiveringar för varför hastighetsgränsen borde sänkas. De sökandes motiv handlar alltid om svårigheter att korsa vägen, otrygghet, etc, dvs argument som har med ”oskyddade trafikanter”, ”anslutningar” och ”bebyggelse” att göra, alltså de tre icke kvantifierade kriterierna som nämns i samband med 1997 års kriterier.

Det krävs ett mycket tydligare ställningstagande till hur dessa icke kvantifierbara kriterier skall vägas in. De sökande måste kunna förstå **varför** de inte fick sin ansökan tillstyrkt – och som har tydlig referens till de sökandes motiv. Om motiven inte är relevanta eller tillräckliga, så borde naturligtvis Vägverket inkludera detta i sin argumentation.

Ett annat bra exempel på dålig kundanpassning är följande formulering: *”På en stor del av de vägar där bashastigheten gäller torde det med hänsyn till vägstandard och övriga förhållanden vara mycket svårt att på ett trafiksäkert sätt komma i närheten av den högsta tillåtna hastigheten.”* Vad betyder detta? Hur är trafiksäkert definierat? Vad händer om hastigheterna är högre än den ”trafiksäkra”? Borde inte Vägverket konstatera vad hastigheten verkligen är och om den är ”för hög”, borde man inte då åtminstone konstatera det, men samtidigt konstatera att det inte är något man kan åtgärda med en lägre gräns men att det går att kontakta den lokala vägghållaren för att diskutera möjliga åtgärder. **Detta** borde vara ett minimum när det gäller anpassning till kundernas (de oroliga sökandes) önskemål.

Generellt sett är det otillfredsställande att så stor del av besluten ser ut att grundas på en platsbesiktning, i stället för på olika typer av mätningar/observationer. Påståenden som *”Enligt Vägverkets uppfattning är förhållandena på aktuell plats sådana att den normale trafikanten håller en betydligt lägre hastighet än den högst tillåtna för att trafiksäkerheten ska bibehållas”* måste naturligtvis motiveras med ett bättre faktaunderlag än bara en okulärbesiktning. Risken är annars stor att Vägverkets renommé påverkas negativt.

Resursåtgången för hastighetsärenden generellt

Totalt använder Vägverket nästan 16 personår på hastighetsärenden, centralt – ca 3 personår – och regionalt. I tillägg till detta går det åt tid för att diskutera hastighetsfrågor. Detta är naturligtvis viktig tid för att göra besluten så bra som möjligt och borde därför räknas med.

En preliminär bedömning utifrån de svar jag fått och de ärenden jag gått igenom visar att framförallt de ärenden som överklagas kräver mycket stora resurser. I praktiskt taget varje ärende är både polisen, Vägverkets region och Länsstyrelsen på platsen var för sig för en besiktning, emellanåt också den aktuella kommunen. I överklagningsärenden är dessutom minst två personer från Vägverket centralt på besiktning. I samtliga fall kräver besiktningen hela eller stora delar av en dag eftersom de som skall besiktiga skall resa till platsen. Detta gäller speciellt Vägverket centralt som har att besiktiga på platser över hela landet. Jag anser att en stor del av dessa resurser kunde använts för andra ändamål, och ersättas av enkla hastighetsmätningar och räkningar av trafik.

Vad bör göras i Vägverket

Oavsett hur man skall tolka den nya situationen efter rapporten till Regeringen i början av januari i år, är det mycket viktigt att alla medarbetare – och alla andra som berörs på ena eller andra sättet – får klara besked om vilka kriterier som gäller och hur de skall tillämpas.

Oavsett vilka dessa kriterier är tror jag att det är viktigt att dessa görs så tydliga och transparenta som möjligt. Detta innebär t ex att när det gäller både de existerande kriterierna (olyckskvot, skadekvot, sikt, etc) och andra som bara nämns idag utan någon direkt kvantifiering (förekomst av oskyddade trafikanter, antal anslutningar, hinder vid sidan av vägen, etc.) måste man införa **beslutsintervall**. Detta dels för att markera osäkerheten i skattningen dels för att markera att man måste acceptera **en viss**, mindre variation. Huvudsaken är att alla kriterier blir explicita, så att alla – både internt och externt – kan följa analyserna och de slutsatser som dras. Det får inte vara som idag att vissa faktorer nämns **utan** att man sen återkommer till dem i beslutet eller att man inte alls nämner sådana faktorer trots att de sökande hänvisar till sådana faktorer.

När det gäller lokala hastighetsgränser är det främst andra kriterier än de vid föreskriftsärenden som gäller vid beslutsfattandet. Det är sådana som gör situationen på en delsträcka så annorlunda att det motiverar en lägre hastighetsgräns. Det kan gälla antalet oskyddade trafikanter, antalet anslutningar, etc. Även om kriterierna i stort är andra än de som gäller vid föreskriftsärenden, måste ändå grundprincipen vara att även dessa kriterier systematiskt måste bestämmas och användas vid beslut om lämplig hastighetsgräns. Även i detta fall behövs beslutsintervall.

Ett utvecklat system av kriterier och beslutsintervall kommer på sikt att leda till en bättre harmonisering inom Vägverket och mellan Vägverket och polis, länsstyrelse och andra intressenter.

Det grundläggande arbetet – att besluta om vilka kriterier som skall ingå och vilka beslutsintervallen skall vara – måste genomföras med hjälp av en omfattande demokratisk process med alla tänkbara intressenter inblandade (Vägverket centralt och regionalt, Kommunförbundet, kommuner, NTF, olika trafikantorganisationer (cyklister, bilister) Hem och Skola, deltagare i Nationell samling, med flera). Arbetet måste grundas på ett så gediget kunskapsunderlag som möjligt, så att diskussionerna grundas på fakta och inte – som ofta är fallet idag – enbart på partsintressen.

Nöjd-Kund-Index (NKI)

SCB genomför på uppdrag av Vägverket en enkätundersökning där ett NKI beräknas på ett ganska komplicerat sätt. Många frågor ingår totalt sett. Hastighetsfrågorna spelar en viss, men relativt undanskymd roll i de intervjuer som gjorts för att ta fram ett NKI. I två av tolv verksamhetsområden ingår hastighetsaspekten. Det är i:

1/ **Påverkan**, där en av tre frågor behandlar hastighet, nämligen: ”*Vilket betyg mellan 1 och 10 ger du åt Vägverket vad gäller...* - att få trafikanterna att följa trafikreglerna (använda bilbälte, följa hastighetsgränser, köra nykter, etc).

2/ **Trafiksäkerheten**. Här finns fem frågor där de svarande betygsätter mellan 1 och 10. Det är (med medelbetyget inom parentes) : - att minska trafikonykterheten (5,3), - att förhindra kollisioner genom att sätta upp mitträcken (6,8), - att minska olycksriskerna för cyklister och gångtrafikanter (5,8), - **hur hastighetsgränser är anpassade till vägstandard och trafik** (5,9), - att minska olycksriskerna för barn (5,7).

I det första fallet är ju hastigheten bara ett exempel i frågan så den är allt för svår att tolka. I det andra fallet handlar frågan om just hastighetsgränserna. Svaren visar på att trafikanterna är ”mer än medelnöjda” med hastighetsgränsernas anpassning till vägstandard och trafik. Trots det är det 30% som ger lågt betyg till faktorn - 1-4 på den 10-gradiga skalan.

Denna SCB-studie visar ändå totalt sett ett relativt gott betyg åt Vägverket i hastighetsfrågan. Det är dock svårt att värdera svaret på en enskild fråga. Det behövs fler frågor och över flera år för att se om faktorn utvecklas i rätt riktning. Man borde också skilja på vilket färdstätt som är den svarandes huvudsakliga färdstätt! **Dessutom** skulle det behövas mer kvalitativa studier för att få en djupare förståelse för hur Vägverkets myndighetsutövning i hastighetsärenden fungerar och vad som kan förbättras. Frågan om nöjda kunder i hastighetsfrågan är betydligt mer komplicerad än vad som kan speglas i en enkätundersökning.

En annan syn på kundbegreppet är att regeringen utan tvekan är Vägverkets viktigaste ”kund”. Det är ju de som bestämmer de politiska ramarna för vad väg- och trafikpolitiken skall inriktas mot och prioritera. I detta ingår implicit även ”kundens = trafikantens” behov och intressen.

Möjliga åtgärder för att komma åt de problem som identifierats angående ”kundorienteringen”

Det viktigaste när det gäller den framtida ”kundorienteringen” är att kriteriefrågan – och allt kring den – löses. Det behövs en djupare kunskap så att man kan angripa frågeställningarna på ett tillräckligt tydligt sätt. Detta får betydelse på flera sätt:

- a. Det krävs en tillräcklig tydlighet utåt gentemot allmänheten för att man överhuvudtaget skall kunna få en förståelse för hur hastighetsfrågor hanteras. För detta krävs dels att ”systemet” (principer och kriterier) blir logiskt och lättförståeligt i människors ögon dels att ”systemet” marknadsförs mot allmänheten.
- b. Målet måste vara att allmänheten **förstår** och **accepterar** att hastighetsgränserna i princip är omöjliga att ändra, men att det viktiga är att systemet fungerar som det skall.
- c. En större entydighet i fråga om vilka hastighetsgränser som skall gälla under olika förhållanden skulle på sikt innebära att man inte skulle behöva ägna så mycket tid åt att gå igenom kriterier, besvara remisser om sänkt hastighetsgräns, osv.
- d. De frigjorda resurserna skulle kunna användas för **marknadsföring av den hastighetsstrategi** som man beslutat om.

Hur harmonierar nuvarande hastighetsgränssystem med de transportpolitiska målen?

Konsekvenserna om 1997 års kriterier skulle tillämpas 100%-igt är som jag skrivit tidigare obekanta, och dessutom går det inte att säga hur långt man kommit på vägen mot att ändra hastighetsgränserna så att de uppfyller 1997 års krav. Utgångspunkten för 1997 års kriterier var trafiksäkerhetsaspekten: Det heter i sammanfattningen: *"...ta fram kriterier som skulle kunna användas som underlag vid Vägverkets bedömningar om en väg har tillräckligt hög standard från trafiksäkerhetsynpunkt för att en högre hastighet än bashastigheten, 70 km/tim, skall kunna tillåtas."* Ganska stor del av de vägar som hade 110 eller 90 km/tim skulle få lägre hastighetsgräns enligt de nya kriterierna. Det görs också en beräkning av vilka effekter de nya hastighetsgränserna skulle få på utsläpp, fordonskostnader och restid. Det konstateras i sammanfattningen att: *"... de lägre hastigheter som kriterierna förväntas leda till ger också positiva effekter på miljön och fordonskostnaderna. Restiderna bedöms öka i begränsad omfattning."* Någon annan koppling till de transportpolitiska målen ges inte.

De två vilande förslagen om förändring av de nuvarande kriterierna komplicerar situationen. Det första förslaget (av år 2001-2002) bygger på en samhällsekonomisk optimering, vilket i princip innebär att det skall harmoniera med de transportpolitiska målen. Det är väl emellertid osäkert på vilket sätt som den samhällsekonomiska optimeringen tillgodoser de transportpolitiska delmålen om tillgänglighet, hög transportkvalitet, positiv regional utveckling, säker trafik, god miljö och ett jämställt transportsystem. Det gäller i första hand positiv regional utveckling och ett jämställt transportsystem, men det kan också delvis gälla andra mål som t ex tillgänglighet (för alla trafikant/intressegrupper).

De tre målombudens förslag att prioritera pendlingsresorna har den fördelen i förhållande till det vilande förslaget från 2002 att det tar sin utgångspunkt i de transportpolitiska målen. Det är dock en ganska stor förenkling att förena de sex delmålen så att man utgår ifrån mobilitetskrav, trafiksäkerhetskrav och miljökrav. Här finns ju stora brister till exempel när det gäller jämställdhetsmålet och tillgänglighetsmålet för oskyddade trafikanter, bara för att nämna två. Det viktigaste nu måste vara att se till att det går att göra relevanta jämförelser utifrån de sex transportpolitiska delmålen mellan 2001/2002 års förslag och målombudens förslag. Och sedan besluta om fortsatt väg framåt!

Vad krävs för att anpassa rättspraxis till nollvisionens intentioner i samband med överprövning (överklagningsärenden) av beslut om lokala hastighetsgränser – i första hand 30 km/tim i tätort?

Det är åtminstone i teorin en ganska enkel uppgift. Mitt förslag att Vägverket i samverkan med alla intressenter skall ta fram principer och kriterier för alla gator och vägar inkluderar naturligtvis gator som är aktuella för 30 km/tim. Idag är nog problemet att det inte finns några tydliga kriterier för 30 km/tim och att vi även i detta fall har mycket olika synpunkter på vilken roll hastighetsgränsen skall spela för att uppnå trafiksäkerhetsmålen. Detta är som sagt teorin. Praktiken är betydligt svårare, bland annat av det skälet att man inte bara kan skylta 30, utan måste ackompanjera det med fysiska farthinder. Detta innebär stora kostnader för varje ny 30-sträcka som etableras, och kostnader som ingen kommun kan bära om man skulle vara konsekvent och genomföra 30 km/tim överallt där det skulle kunna vara motiverat. Resultatet idag är emellertid att det saknas logik och konsekvens i systemet.

Hur kan man ge ett ökat kommunalt inflytande i olika beslutsprocesser?

De intervjuer jag gjort – med representanter för Lund och Göteborg och Växjö – visar att kommunerna har mycket inflytande redan. De har dessutom en väl fungerande kon-

takt med Vägverket utan några stora konfliktteman. Nämnda kommuner verkar inte vara i något stort behov av mer inflytande. Min fråga blir därför varför kommunerna skulle få ökat inflytande.

Vägtrafikinspektionens möjliga roll.

Vi har sett i den tidigare genomgången att beslut om hastighetsgräns via lokal trafikföreskrift av länsstyrelserna uppvisar skillnader som ger intryck av godtycklighet. Länsstyrelsen i Skåne är således betydligt mer restriktiv än länsstyrelsen i Kronobergs län, när det gäller att tillmötesgå krav på sänkt hastighet. Länsstyrelsernas motiveringar till avslag av ansökningar tycks vara mycket standardiserade. Det framgår inte av besluten vilka kriterier som legat till grund för beslutet i fråga och det finns inte heller någon hänvisning till eller bemötande av de skäl till sänkt hastighetsgräns som anförts av de sökande i ärendet.

Vi har också kunnat konstatera att policyn inom Vägverkets olika regioner är olika samt att både dessa och länsstyrelsernas roll i sammanhanget framstår som oklar. Det tycks inte heller som om Vägverket centralt i praktiken tar ansvar för en rättsbildning på området. Vägverket tar lång tid på sig i sin ärendehandläggning, den avslår samtliga överklaganden och den har ytterligt standardiserade motiveringar. För att Vägverket skall framstå som kundorienterat krävs det, som jag framhållit ovan, tydligare ställningstaganden och argumentering så att den sökande kan förstå varför den inte fått sitt överklagande eller sin ansökan om hastighetsgräns beviljad, en argumentation som tar sin utgångspunkt i de skäl som de sökande själva fört fram. Här sammanfaller på ett tydligt sätt Vägverkets kundorientering och dess myndighetsuppgift att värna om trafiksäkerheten. Men det är möjligt att det krävs en slags utomstående bevakning av hastighetsfrågorna för att dessa skall få tillräckligt beaktande i ljuset av Nollvisionen.

I detta sammanhang finns det anledning att fokusera på Vägtrafikinspektionens eventuella möjligheter i detta sammanhang. Under verksamhetsåret 2004 avser Vägtrafikinspektionen att fortsätta att följa upp dessa kontakter med syfte att fokusera på aktörernas systematiska trafiksäkerhetsarbete och resultatet av detta. Inspektionen har även tillsatt tre arbetsgrupper som kommer att intensifiera arbetet kring bl a hastighetsområdet. Vägtrafikinspektionen har också påbörjat en analys av resultaten av de åtgärder, som regeringen angav i sitt 11 punktprogram för ökad trafiksäkerhet år 1999.

Resultatet av min genomgång ovan ger närmast vid handen att det finns anledning att både stärka Vägtrafikinspektionens självständiga ställning och att ge den uppgiften att övervaka och samordna hastighetsbestämmelserna i det svenska vägnätet. Vägtrafikinspektionen skulle kunna fungera som en tillsynsmyndighet, dit också organisationer och enskilda kunde vända sig med förslag på införande av nya hastighetsgränser. Vägtrafikinspektionen skulle kunna ges rätten att initiera ärenden hos berörd kommun eller länsstyrelse eller hos Vägverket, beroende på ärendets karaktär för att på så sätt bli något av allmänhetens företrädare i trafiksäkerhetsfrågor. Detta kräver också att det utvecklas principer och kriterier för bestämning av lämplig hastighet på vägarna som kan fungera som stöd för berörda myndigheters beslutsfattande och för Vägtrafikinspektionen i dess kontroll av genomförandet. Detta torde kunna ske i samverkan med forskningsinstitutioner på området, något som redan idag ligger inom ramen för Vägtrafikinspektionens uppgifter.

Är trafikens hastighet genom/förbi vägarbeten utmärkt utifrån nollvisionens intentioner, dvs. att människans tolerans mot yttre våld ej överskrids i händelse av olycka?

I det nya dokumentet Regler för säkerhet vid vägarbete och transporter har hastighetsfrågan lyfts fram. Verklighet hastighet förbi aktiva arbetsplatser med passerande fordonstrafik bör inte vara högre än 30 km/h. Om personal jobbar i skydd av frizoner på $\geq 2,5$ m eller barriärer kan 50 eller 70 km/h accepteras.

Min uppfattning från intervjuerna är att det finns en förhållandevis stor konsensus om att det **skall vara 30 km/tim** om det finns arbetare som finns vid vägen utan tillräckligt fysiskt skydd. Det finns säkert meningsskiljaktigheter kring denna fråga precis som i andra hastighetsfrågor. Den verkar dock mindre här. Flera av de jag intervjuat menar att tillämpningen fortfarande är dålig. Flera anser att Vägverket - centralt **måste se till** att hastighetsgränsen **alltid** är 30 km/tim om det finns vägarbetare som är oskyddade på platsen. Problemet är att hastighetsgränsen måste kombineras med andra åtgärder för att få tillräcklig efterlevnad. Ett förslag som kom fram var möjligheten att använda en mobil hastighetskamera som komplement till fysiska åtgärder.

Ett problem som påtalades av en region är att det är flera aktörer inblandade i dessa beslut; både trafikingenjörerna och projektledare av drift- eller byggobjekt. En konsekvens, menade man, var att kvaliteten på besluten varierade och att några beslut nog kunde ifrågasättas om de håller måttet rent juridiskt.

Min slutsats är att Vägverket generellt har kommit långt i denna fråga. Det som behövs nu är "en vanlig" kvalitetskontroll där en expert på just dessa frågor besiktigar arbetsplatser systematiskt, både de som drivs av Vägverket och de som drivs av andra entreprenörer. Man bör också överväga att införa ett särskilt incitaments- och sanktionsprogram.

1. Uppdraget

Uppdraget syftar till att belysa i vilken omfattning som Vägverkets myndighetsutövning är ”kundorienterad” och i harmoni med de transportpolitiska delmålen samt att ge förslag till förändringar/förbättringar.

En utvärdering har genomförts av Vägverkets myndighetsutövning inom hastighetsområdet. I utvärderingen ingick att även ge en nulägesbeskrivning avseende:

- vilka regelverk och författningar som styr ”hastighetsfrågan”,
- utgångspunkter och principer för dagens hastighetsgränssystem samt beslutsprocessen för olika hastighetsbeslut (generella hastighetsgränser, differentierade hastighetsgränser och lokala hastighetsgränser),
- ”vad” som görs i Vägverket – både i Borlänge och VX – (t.ex. omfattning av expertstöd, remisshantering och överklagningsärenden) samt erforderlig tidsåtgång för detta,
- vilka produkter som tas fram,
- NKI (nöjd kund-index).

Följande frågeställningar – definierade av uppdragsgivaren - har speciellt studerats:

- Är verksamheten i enlighet med Vägverkets nya arbetssätt, dvs. ”kundorienterad”?
- Hur harmonierar nuvarande hastighetsgränssystem med de transportpolitiska målen?
- Vad krävs för att anpassa rättspraxis till nollvisionens intentioner i samband med överprövning (överklagningsärenden) av beslut om lokala hastighetsgränser – i första hand 30 km/tim i tätort?
- Hur ge ett ökat kommunalt inflytande i olika beslutsprocesser?
- Vilka frågor/beslut är lämpligt att låta väghållarna själva ta ställning till?
- Är trafikens hastighet genom/förbi vägarbeten utmärkt utifrån nollvisionens intentioner, dvs. att människans tolerans mot yttre våld ej överskrids i händelse av olycka?

2. Metod

Jag har genomfört ett stort antal intervjuer för att få en bild ”inifrån” och ”utifrån” på olika nivåer och i olika delar av verksamheten. Jag har intervjuat – via e-post och telefon – alla på Vägverkets sju regioner som är ansvariga för behandlingen av lokala trafikföreskrifter. Jag har också intervjuat några personer på Vägverket i Borlänge via personliga intervjuer. Dels personer med koppling till arbetet med kriterier för föreskriftsarbetet, dels personer på trafiklagstiftningssidan som arbetar med föreskriftsärenden och överklaganden.

Utanför Vägverket har jag intervjuat Lars Bergfalk, Per Öhgren och Åke Larsson på Vägtrafikinspektionen, alla tre tidigare medverkande vid behandling av hastighetsfrågorna på Vägverket. Jag har också intervjuat alla fem personerna på Länsstyrelsen i Skåne som medverkar vid handläggningen av hastighetsfrågor.

Jag har också granskat ärenden av olika slag för att få ett mer objektiva underlag för mina bedömningar. Det gäller dels ärenden om ändring av lokala trafikföreskrifter som hand-

läggs av Länsstyrelsen som första instans och av Vägverket i Borlänge efter överklaganden, dels föreskriftsärenden som handläggs av Vägverket som första instans.

Jag har granskat ansökningar om ändrad hastighetsgräns utifrån Lokala Trafikföreskrifter på Länsstyrelserna i Kristianstad och Växjö. Jag har också fått material från sektion Trafiklagstiftning på Vägverket i Borlänge, både föreskriftsärenden och överklaganden av ansökningar av lokala hastighetsgränser som alltså avslagits av länsstyrelsen.

3. Bakgrund

3.1 Vilka regelverk och författningar styr ”hastighetsfrågan”?

Ansvar för att bestämma vad som är högsta tillåtna hastighet för att framföra ett fordon vilar ytterst på den enskilde föraren av fordonet. Hastigheten skall anpassas till vad trafiksäkerheten kräver varvid hänsyn skall tas till en rad faktorer, såsom väg-, terräng-, väderleks- och siktförhållanden, fordonets skick och belastning samt trafikförhållandena i övrigt (Trafikförordningen 3 kap 14 §). I Trafikförordningen överläter man initialt till den enskilde föraren att bedöma lämplig hastighet genom att föreskriva att ”hastigheten får aldrig vara högre än att föraren behåller kontrollen över fordonet och kan stanna det på den del av den framförvarande vägen eller terrängen som han eller hon kan överblicka och framför varje hinder som går att förutse.”

Regeringen har dock inte låtit sig nöja med att lägga ansvaret på den enskilde individen. Därför har över tid ett system av regler skapats där det allmänna bestämmer en högsta tillåtna hastighet. Denna varierar inom olika områden och vägar samt bestäms av olika instanser enligt följande:

Inom tätbebyggt område får fordon inte föras med högre hastighet än 50 km/tim (Trafikförordningen 3 kap 17 §). Kommunen kan föreskriva att den högsta tillåtna hastigheten skall vara 30 km/tim om det är motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön, dvs framförallt buller. Detta skall dokumenteras i en för ändamålet förd särskild liggare (Trafikförordningen 10 kap 11 §). Kommunen kan, om samma skäl medger högre hastighet, även besluta om att 70 km/tim skall vara högsta tillåtna hastighet inom tätbebyggt område (Trafikförordningen 10 kap 1 § andra st. 10 jämfört med Trafikförordningen 10 kap 3 §). I de fall bashastigheten 70 km/tim gäller för viss vägsträcka äger kommunen rätt att inom tätbebyggt område genom särskilda trafikregler begränsa hastigheten till 50 km/tim om det är motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön. På samma sätt och av samma skäl äger kommunen, då 90 eller 110 km/tim gäller för viss vägsträcka inom tätbebyggt område, begränsa högsta tillåtna hastighet till 70 respektive 90 km/tim.

Kommunen meddelar hastighetsbestämmelser i form av särskilda trafikregler genom att anta lokala trafikföreskrifter (Trafikförordningen 10 kap 1 §). Beslut härom fattas i kommunen av en särskild nämnd som givits denna uppgift. Innan kommunen fattar beslut om lokala trafikföreskrifter skall yttrande inhämtas från polismyndigheten (Trafikförordningen 10 kap 5 §). Vägverkets regionala avdelning skall också ges tillfälle att yttra sig.

Kommunen kan också genom lokala trafikföreskrifter besluta om vad som skall anses utgöra tätbebyggt område och därigenom indirekt styra vilken hastighet som skall gälla på viss vägsträcka (Trafikförordningen 10 kap 1 § andra st 3).

Utom tättbebyggt område gäller enligt Trafikförordningen att fordon inte får föras med högre hastighet än 70 km/tim. Detta kallas för bashastighet, vilket antyder att det betraktas som en normalhastighet utom tättbebyggt område. Vägverket äger dock rätt att föreskriva att den högsta tillåtna hastigheten på väg skall vara 90 eller 110 km/tim. Detta sker genom beslut om särskilda föreskrifter, vilka publiceras i Vägverkets författningssamling (VVFS).

Länsstyrelsen äger rätt att utfärda lokala trafikföreskrifter rörande hastighetsbegränsning i områden utom tättbebyggt område. Det innebär att länsstyrelsen kan fatta beslut om att sänka hastigheten på viss vägsträcka från bashastigheten 70 till 50 km/tim, om det är motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön, eller till 30 km/tim om det rör sig om en skola utom tättbebyggt område. Länsstyrelsen äger av samma skäl rätt att sänka hastigheten på viss vägsträcka i de fall vägverket meddelat föreskrifter om att högsta tillåtna hastighet skall vara 90 eller 110 km/tim. Länsstyrelsen kan då besluta om att högsta tillåtna hastighet istället skall vara 70 respektive 90 km/tim på del av väg som tidigare hade 90 eller 110 km/tim.

Vägverket är tillsammans med kommunerna väghållare och därmed ansvariga för själva trafikmiljöns utformning. Vägverket uppträder på olika nivåer, en regional och en central, det som i denna skrift ofta kallas för Borlänge. Vägverket uppträder också i olika skepnader. Vägverket planerar, beställer, bygger och underhåller vägar. Den utövar tillsyn över kommunernas väghållning. Vägverket ägnar sig också åt myndighetsutövning i form av att den tar fram och tillämpar regler för bl a hastigheter och trafikmiljöer. Slutligen har Vägverket som en av sina huvuduppgifter att samverka och samordna insatser med berörda aktörer, och att på ett offensivt och resultatorienterat sätt driva på utvecklingen av vägtransportsystemet bl.a. genom att träffa överenskommelser, ge stöd, upphandla tjänster, tillhandahålla grunddata samt initiera forskning och utveckling. Till denna sektorsuppgift hör bl.a. det övergripande ansvaret för trafiksäkerhetsfrågor och miljöfrågor som är knutna till vägtransportsystemet.

Som framgår är beslutsgången vid hastighetsfrågor mycket komplex. Detta gäller inte minst att kommunernas beslut enligt ovan kan överklagas till länsstyrelsen. Länsstyrelsens beslut, antingen det är efter överklagande eller efter beslut i första instans av länsstyrelsen, kan överklagas till vägverket centralt. Dess beslut kan då inte överklagas vidare. Då vägverket fattar beslut i första instans kan detta överklagas till regeringen (se härom Trafikförordningen 15 kap 1 §).

För att få till stånd en så enhetlig tillämpning av dessa bestämmelser som möjligt har Vägverket arbetat fram principer för dagens differentierade hastighetsgränssystem. Jag skall nu gå över till att lite närmare undersöka hur dessa principer ser ut och tillämpas innan jag återvänder med synpunkter på det formella systemets uppbyggnad.

3.2 Utgångspunkter och principer för dagens differentierade hastighetsgränssystem

Det differentierade hastighetsgränssystem som gäller idag är från 1997.¹

Syftet med arbetet med ett nytt differentierat system var att ta fram kriterier som skall kunna användas som underlag vid Vägverkets bedömningar av om en väg har tillräckligt

¹ ”Kriterier för Vägverkets beslut om högsta tillåtna hastighet av 90 eller 110 km/tim”. Slutrapport från Vägverkets projekt TR10 94:2512

hög standard från trafiksäkerhetssynpunkt för att en högre hastighet än bashastigheten 70 km/tim skall kunna tillåtas. Kriterierna skall vara tillämpliga på såväl gamla som nya vägar utom tätbebyggt område. Man skriver också att ”I princip bör dock kriterierna även kunna tillämpas inom tätbebyggt område”.

Arbetshypotesen som projektgruppen som utarbetat rapporten har utgått från har varit att nu gällande hastighetsbegränsningar i huvudsak är väl avvägda sett ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Ett undantag är dock, menar man, andra vägar än motorvägar som har hastighetsgränsen 110 km/tim. Projektgruppen anger därför två alternativ för där **110 km/tim** skall tillämpas:

Alternativ 1: Motorvägar och andra vägar där motriktad och korsande trafik är fysiskt åtskilda under förutsättning att vägen har viltstängsel, långsamtgående fordon och oskyddade trafikanter är mycket sällan förekommande, sidoområden är till minst 8 meter fria från fasta föremål samt att skadekvoten inte överstiger 0,16.

Alternativ 2: Enligt alternativ 1 samt Motortrafikleder och ”13-metersvägar” under förutsättning att vägen har viltstängsel, vägen i huvudsak har planskilda korsningar, långsamtgående fordon och oskyddade trafikanter är mycket sällan förekommande, sidoområden är till minst 8 meter fria från fasta föremål samt att skadekvoten inte överstiger 0,16.

När det gäller **90 km/tim** formulerade projektgruppen följande förslag:

1. Vägar bredare än 7,5 meter och SIKT300 över 30% får hastighetsgräns 90 km/tim om skadekvoten inte överstiger 0,3.
2. Vägar med bredd (Vb) 6 - 7,5 meter får hastighetsgräns 90 km/tim om $SIKT300 \geq 180 - 20 \times Vb$ och skadekvoten inte överstiger 0,3.

För vägar med skadekvot som överstiger 0,3 görs särskild undersökning avseende erforderliga trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Bashastigheten gäller till dess åtgärderna är genomförda.

För att tillåta 90 km/tim gäller generellt att sidoområdet till minst 5 meter skall vara fritt från fasta föremål. Förekomst av oskyddade trafikanter, bebyggelse och anslutande vägar skall även vägas in i bedömningen, dock utan att förekomsten har kvantifierats.

Beträffande **70 km/tim (bashastigheten)** skriver projektgruppen följande:

Högsta tillåten hastighet höjs inte för

1. Vägar smalare än 6 meter.
2. Vägar 6 – 7,5 m breda och $SIKT300 < 180 - 20 \times Vb$.
3. Vägar med bredd 7,5 m eller mer och SIKT300 mindre än 30%.

Projektgruppen skriver i sin sammanfattning angående **genomförande** att ”kriterierna omgående skall tillämpas för ny- och ombyggda vägar, för befintliga vägar skall hastighetsgränsen ha prövats utifrån föreslagna kriterier senast vid utgången av 1998.”

Projektgruppen pekade på att cirka en tredjedel av aktuellt vägnät skulle få sänkt hastighetsgräns från 110 till 90 kilometer i timmen och för 90-vägar, som har en bredd av 9 meter eller smalare så skulle gränsen sänkas till 70 kilometer i timmen för cirka 47 % av väglängden.

3.3 Tillämpningen av dagens differentierade hastighetsgränssystem

3.3.1 Hantering av de nya kriterierna ute i organisationen

I ett följebrev till rapporten om nya kriterier, riktat till Vägverkets Väg- och trafikregioner, skriver Generaldirektören bland annat: ”Jag ställer mig bakom gruppens förslag till att kriterierna tillsvidare används som en del i beslutsunderlaget vid prövningen inom Vägverket. För hastighetsgränsen 110 km/tim skall alternativ 2 tillämpas....”

Generaldirektören skriver också att han överlåter till regionerna att bedöma behovet av en översyn av hastighetsgränserna på det befintliga vägnätet med utgångspunkt från de nya kriterierna. Det främsta skälet till denna utgångspunkt är enligt generaldirektören att Vägverket på uppdrag av kommunikationsdepartementet utrett frågan om framtida hastighetsgränser på landsbygd utifrån de krav som Nollvisionen ställer. Utredningen visar att förverkligandet av Nollvisionen kräver att åtgärder vidtas på i stort sett samtliga vägar för att högre hastighet än 70 km/tim skall vara tillåten. I redovisningen anges en strategi för utarbetande av nya riktlinjer för hastighetsgränser, i vilken bl a ingår framtagande av nya kriterier. Dessa förväntas ställa mer långtgående krav på vägarna för att tillåta en högre hastighet än de krav som ställs i rapporten från 1997.

Beslutsfattandet överlämnades alltså i hög grad till regionerna, samtidigt som generaldirektören konstaterade att det skulle komma att krävas nya kriterier för att anpassa hastighetsgränserna till de krav som Nollvisionen krävde. Även om generaldirektören aviserade nya kriterier, framgick det av förra avsnittet att även de just antagna kriterierna skulle innebära en tämligen omfattande förändring av hastighetsgränserna.

Det står helt klart att situationen ute på fältet blev oklar för många av dem som skulle tillämpa de nya kriterierna. Skulle man avvakta eller skulle man genomföra förändringar av hastighetsgränserna enligt de nya kriterierna. En ganska allmän uppfattning som jag fick vid intervjuerna var att tillämpningen av kriterierna varierar mycket mellan regionerna. Mycket av revideringsarbetet stoppades, antingen lokalt – som i Skåne – eller centralt. Resultatet blev att sektion Trafiklagstiftning fick ett stort antal ärenden som blev liggande 1999 beroende på att generaldirektören inte fattade några beslut annat än för nya vägsträckningar. Regionerna fick senare prioritera de vägar som man ansåg att huvudkontoret skulle arbeta fram nya föreskrifter för. De ärenden (vägar) som inte prioriterades av regionerna avslutades och regionerna ombads att återkomma senare om en eventuell ändring av hastigheten fortfarande var aktuell. Det har emellertid, i de intervjuer som jag har gjort, **inte** framkommit hur regionerna prioriterade mellan olika ärenden. Var det säkerhet eller var det andra aspekter som var grunden för prioriteringarna?

Den osäkerhet om vad som gällde framgår också tydligt av den utredning som Vägverket själv genomförde 2000². Där skriver man bland annat: ”Det kan konstateras att historien mer eller mindre har sprungit ifrån 1997 års hastighetskriterier genom att många vägledande beslut tagits därefter. Om inte annat så har kriteriernas betydelse förblekat i floran av dessa senare beslut. Detta kan vara förklaringen till den mycket olika graden av tillämpning i form av antal beslut om sänkningar av tillåten hastighet, som en jämförelse mellan de olika regionerna inom Vägverket uppvisar”.

Ett resultat av den osäkerhet som uppenbarligen rått, är tillämpningen på fältet av kriterierna för 110 km/tim. Det finns flera exempel på att man på fältet tillämpat ”Alternativ 1” samtidigt som generaldirektören hade slagit fast att ”Alternativ 2” skulle tillämpas. Detta tyder på att kriterierna inte är hållbara i den dynamiska situation som råder med bland annat de nya krav som Nollvisionens ställer.

² Den eviga hastighetsfrågan – En inblick i Vägverkets sektorsredovisning för 1999 med lärdomar för framtiden. Vägverket 2000.

Den dynamiska situationen illustreras också av att det pågår en stark diskussion om vilken gräns som bör gälla på de nya 2+1-vägarna. Många tycks anse att man bör höja från 90 till 100 km/tim på dessa - efter att flera av dessa sänkts från 110 km/tim.

Till osäkerheten hör också en ganska intensiv diskussion på olika håll angående att införa 10-steg. Förutom 100 km/tim på 2+1-vägar har flera nämnt det positiva i möjligheten att använda 120 km/tim (på bra motorvägar), 80 (för att kunna höja hastighetsgränsen på ”bra” 70-vägar och ”sänka lite” på dåliga 90-vägar) och 40 km/tim som en kompromiss mellan 30 och 50 på många tätortsgator.

Den vanligaste förklaringen till de olika uppfattningarna om och tolkningarna av de nuvarande kriterierna som jag fick i intervjuerna var kopplade till trafiksäkerhetsaspekter. I och med att Nollvisionen antogs av Riksdagen – och det uppföljningsarbete på Vägverket som följde – var det som om olika ”läger” uppstod; de som var för att hastighetsgränserna skulle utnyttjas för att nå Nollvisionen och de som var emot denna idé. Som jag visar i kommande avsnitt är denna konflikt fortfarande en realitet i det pågående arbetet med nya kriterier. **Så länge den inte är löst så förefaller det svårt att få en enhetlig behandling av hastighetsfrågorna inom Vägverket.** Och så länge man inte har det, är det naturligtvis också svårt att få andra aktörer (polis, m fl) att agera på ett enhetligt sätt.

Konsekvenserna av den nuvarande osäkerheten är oklara. Det går inte att kvantifiera hur stor del av vägnätet som har fel hastighetsgräns i förhållande till nuvarande kriterier, eller vad det skulle betyda utifrån säkerhetssynpunkt att alla vägar hade ”rätt” hastighetsgräns. Min bedömning är dock att det behövs åtskilligt mer arbete innan alla vägar/sträckor fått rätt hastighet utifrån 1997 års kriterier.

3.3.2 *Hanteringen av föreskriftsärenden i Borlänge*

Den stora osäkerheten i organisationen om vad som gäller (en representant för regionerna sa ”det är dags att sätta ner foten i hastighetsfrågan”), speglas inte direkt i de föreskriftsärenden som sektion trafiklagstiftning hanterar. Jag har gjort en särskild granskning av tretton föreskriftsärenden, för vilka jag från sektionen fått kopior på alla handlingar som hör till varje ärende. För detaljer hänvisas till Bilaga 13, där jag redovisar huvudingredienserna i varje ärende och sen kommenterar dem och ser hur kriterierna för 90 och 110 km/tim från 1997 har tillämpats.

Granskningen av ärendena visar att hanteringen är relativt okontroversiell. Besluten fattas i stort sett i enlighet med de krav som kan ställas utifrån 1997 års kriterier. Denna bild stärks av att det bara sker ca 5 överklaganden per år till Regeringen. Det finns ändå en del oklarheter och problem som borde diskuteras och hittas lösningar på. Nedan följer mina iakttagelser och slutsatser:

- Även om kriterierna i stort sett följs är det otillfredsställande att det finns flera icke-kvantifierade kriterier, som antalet anslutningar, bebyggelse och närvaro av oskyddade trafikanter. Det är mycket oklart hur dessa tillämpas. Jag noterade inte något enda fall där dessa tre aspekter nämndes. Hur skall de kunna användas på ett objektivt sätt? Är det när alla de andra kriterierna ligger precis på gränsen som dessa ”extrakriterier” skall fälla utslaget? I så fall borde man ha någon form av kvantifiering, för att man skall veta vad som kan vara tillräckligt. Hur många hus eller anslutningar eller oskyddade trafikanter behövs det för att de skall vara intressanta att ta med i värderingen?

- En annan odefinierad faktor – som dock nämns i kriterierna - är sidohinder. Kriterierna säger: ”För att tillåta 90 km/tim gäller generellt att sidoområdet till minst 5 meter skall vara fritt från fasta föremål”. I ett av ärendena som jag har granskat förekommer stolpar mindre än 5 meter från vägen, ändå blir inte hastighetsgränsen 70 km/tim. Detta tyder på att det – trots allt – kan accepteras sidohinder i ”viss omfattning”. Hur stor omfattning är naturligtvis frågan.
- I ett ärende nämns tung trafik. Sådan trafik nämns dock inte alls i kriterierna, varken kvalitativt eller kvantitativt, och därmed verkar det svårt att hänvisa till det i enstaka ärenden.
- I ett annat ärende nämns belysning, som inte heller nämns i kriterierna. Detta är intressant med tanke på att belysning entydigt har en positiv betydelse för antalet mörkerolyckor, och därmed kan bidra till att minska skadekvoten väsentligt. Det är inte lätt att säga hur belysning i detta perspektiv skall bedömas – belysning kan ju tex ge en ”onormalt” låg skadekvot på vägen. Det bör dock övervägas om man inte skulle nämna belysning i samband med beskrivning av kriterierna och skriva hur man skall väga in det.
- Viltolyckorna tillhör de data som skall redovisas i varje ärende. Det framgår dock ingenstans i kriterierna hur man skall räkna dessa olyckor, och om de i något fall har betydelse för val av hastighetsgräns.
- I de flesta fall grundas skadekvoterna på få skadade. Kvoten kan ofta lika gärna ligga över som under gränsvärdet. Då uppstår frågan om ett så osäkert värde skall styra lika mycket som säkra(re) värden på till exempel antalet oskyddade trafikanter eller antalet korsande trafik (via antalet anslutningar). Dessa värden tillsammans med värden på vägbredd, fordonsmängd och hastigheter på den aktuella vägen, skulle förmodligen – via någon enkel modell – kunna ge en säkrare beskrivning av olycks- och skadekvot. Under alla omständigheter borde man införa ett enkelt beräknat konfidensintervall så att man kunde väga in osäkerheten i bedömningen också.
- Vid ny- och ombyggnad saknas olycks- och skadekvot. Sker det någon uppföljning av att dessa kvoter inte blir för höga?
- Olycksbeskrivningarna är ofta omfattande. Det verkar vara ett överutnyttjande med tanke på att antalet är så litet. Man borde från centralt håll bestämma vilken typ av olycksinformation som vore värdefull att ha och – som nämnts tidigare – vilket osäkerhetsintervall som borde beskrivas.
- I ett av ärendena har vägen delats upp i tre delar. Kriterierna för 70 km/tim (dvs att det **inte** skall vara 90 km/tim) är uppfyllda utan problem. Däremot är det så att för två av delsträckorna är siktkravet för 90 km/tim inte uppfyllt samtidigt som skadekriteriet är uppfyllt, medan på den sista delsträckan är det tvärtom, dvs siktkravet för 90 km/h är uppfyllt medan skadekriteriet är det inte. Det är inte bra att skadekriteriet inte uppfylls när sikten är som bäst. Detta grundar sig bara på ett fall men jag tycker ändå att det ger anledning att titta ytterligare en gång på sambandet mellan sikt och skadekvot, för att förvissa sig om att siktkravet är så viktigt att det bör ingå i kriterierna.
- Breddkriteriet verkar nästan helt avgörande för sänkning från 90 till 70 km/tim. När bredden är sex meter eller mindre spelar det uppenbarligen ingen roll vilka förhållanden i övrigt som råder. Det vore värdefullt för alla inblandade att veta om just detta kriterium verkligen är så absolut som det verkar.

- Ärendehantering är ”rörig”. Det finns en blankett för beslutssammanställning utifrån kriterier men den används inte helt systematiskt. Varje ärende borde bara innehålla en väg/vägsträckning. Idag sänder regionerna in listor med många vägar som de menar skall behandlas. Eftersom varje ärende måste tas för sig, vore det mycket bättre om varje ansökan bara innehöll en väg/vägsträcka, på en **standardiserad blankett, inkl standardiserad kartskiss** som beskrev hela den nödvändiga bakgrunden. Exempelvis varifrån ansökan kom, varför ansökan lämnats in, vägnummer, ny föreskrift och/eller upphävande av föreskrift, etc, samt därefter data om **alla** aspekter som skall vägas in i beslutet.
- Man måste fråga sig vilken roll alla foton från varje vägsträcka spelar. De bidrar naturligtvis till att ge en känsla för miljön, men jag har svårt att förstå att det skulle kunna ge några ytterligare synpunkter av värde; jämfört med objektiva data om siktsträckor, bredd, anslutningar, oskyddade trafikanter etc. Foton ger ju dessutom bara en **statisk** uppfattning om förhållandena på en sträcka, medan det måste vara den **dynamiska** situationen som borde vara intressant.
- Det är naturligtvis inte acceptabelt att ett ärende som så småningom leder till att hastighetsgränsen sänks från 90 till 70 km/tim tar mer än 3,5 år, vilket ser ut att ha varit vanligt under en period. Sektionen för Trafiklagstiftning har helt enkelt inte haft resurser att hantera alla ärenden. Antingen måste rutinerna ändras så att de får färre ärenden eller så måste sektionen ges större resurser. Dagens kompromiss är inte acceptabel ur flera olika synvinklar. Jag återkommer till denna fråga.

3.4 Nya kriterier och utspel under 2000-talet

3.4.1 Nya kriterier 2001-2002 för ett differentierat hastighetsgränssystem

Under 2001-2002 pågick ett projekt med syftet att ta fram ett nytt hastighetssystem för landsbygd. I direktiven ingick att man kunde använda 10-steg i intervallet 70 till 120 km/tim. Bashastigheten skulle förbli 70 km/h.

De viktigaste - och nya - kriterierna är mittseparation på högtrafikerade vägar och sidoområde. De andra är bredd, linjeföring, korsningsutformning och GC-trafik.

Kriterier för krav på en ”säker väg” definierades för olika hastighetsgränser. Dessa kallades gröna kriterier och indikerade krav på utformning för varje hastighetsgräns 70 – 120 km/tim ur Nollvisionssynpunkt (krockväldet). Detta gjordes för att skapa en långsiktig inriktning av utformning kopplat till hastighetsgräns. Med hänsyn till andra mål är det dock inte möjligt att använda dessa kriterier på existerande vägar. Det skulle enligt intervjuuppgifter bl a innebära max 30 km/tim på alla vägar med blandtrafik.

Nya motorvägar har en säkerhetsstandard som motiverar att höja hastighetsgränsen till 120 km/tim. Gruppen föreslog därför att hastighetsgränsen skulle höjas på ca 25 mil av de nyaste motorvägarna med högst standard. Hög standard definieras i första hand utifrån mittseparation och sidoområde.

Samhällsekonomiska beräkningar användes som vägledande för att finna en optimal hastighetsgräns för olika vägtyper. Sammanvägningen av de olika målen gjordes främst på detta sätt. Dessa nya hastighetsgränser applicerades på vägnäten i Regionerna Skåne, Mälardalen och Norr samt i Östergötlands län för att beräkna de samhällsekonomiska konsekvenserna av detta nya system. Ur säkerhetssynpunkt skulle det nya systemet ge en måttlig vinst, bara ca 25 DSS (Dödade och svårt skadade) färre.

Arbetsgruppen i projektet frågade styrgruppen (de tre regionerna samt de olika aktuella enheterna på Vägverkets huvudkontor) vilket bidrag hastigheten skulle ge i uppfyllandet av trafiksäkerhetsmålet för år 2007. De svarade dock inte på frågan.

3.4.2 *Utspel från de tre målombuden*

Arbetet med de nya kriterierna är för närvarande vilande efter ett utspel från de tre målombuden (Claes Tingvall, säkerhet, Hjalmar Strömberg, framkomlighet och Lars Nilsson, miljö) och – senare - handlingsplanen för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet som sändes till regeringen i början av 2004. Utspelet från de tre målombuden, utgår ifrån att arbetspendling med bil är en central utgångspunkt³. Målet är att arbetspendling med bil ska kunna ske på 30-45 minuter för de flesta medborgare. Man utgår från att, ur ekonomisk synvinkel, rimliga pendelavstånd är 4-6 mil. I övrigt ger PMen inga mer operationella anvisningar.

Långsiktigt menar de tre målombuden att man skall ha följande inriktning för att nå lämplig optimering av de olika målen för säkerhet, miljö och framkomlighet:

- Nå hastighetsstandard på 90-100 km/h på landsväg, och att använda 10-steg
- Korta anslutningstider till landsväg
- Minska transienter genom att minska korta nedsättningar (ex genom ITS), minska omkörningar och främja jämn fart
- Vid behov sänka hastighet med hänsyn till buller.
- Minska individens toleranser för hastighetsöverskridande och öka olika former av övervakning och stöd för hastighetsanpassning för att möjliggöra att hastighetsgräns och dimensionering hamnar så nära varandra som möjligt.
- Öka egenövervakningen dels genom ett "TQ-system" för organiserade transporter, dels ISA.
- Öka incitamenten för "smarta" och kostnadseffektiva lösningar genom att koppla samman hastighetsgräns och vägutformning tydligare.
- Använda dynamiska hastighetsgränser för att tillfälligt sänka gränsen där vi annars önskar hög och framförallt jämn hastighet, och alltid koppla samman sänkningen med automatisk övervakning för att skapa en god acceptans för tillfälliga sänkningar.

Konsekvenserna av detta förslag utreds för närvarande genom att man applicerar förslaget på vägnätet i Dalarna. Jag har ingen ytterligare information om detta idag, och jag har inte heller hört om något som skulle påverka den nuvarande osäkerheten om vad som gäller beträffande användning av kriterier för 70, 90 och 110 km/h.

Flera av de jag intervjuat har pekat på fördelarna framförallt med att kunna komplettera med hastighetsgränserna 40 km/tim och 80 km/tim. Även de tre målombuden argumenterar för 10-steg. De menar att det finns flera skäl, först och främst, menar man, så är dagens 20-steg från såväl trafiksäkerhet som miljö och tillgänglighetssynpunkt, mycket stora.

³ Den enade hastighetsfrågan – hur miljömässig hållbarhet, tillgänglighet och trafiksäkerhet kan tillgodoses i ett nytt hastighetsgränssystem. Lars Nilsson, Hjalmar Strömberg och Claes Tingvall:

3.4.3 Vägverkets skrivelse till Regeringen, våren 2004

Vägverket överlämnade i början av januari 2004 rapporten ”samlad redovisning av trafik-säkerhetsarbetet” till infrastrukturminister Ulrica Messing. Man konstaterar där bland annat att hastigheten på vägarna är alltför hög, att rattonykterheten är ett växande problem och att bältesanvändningen behöver öka.

När det gäller hastighetsfrågan sa Generaldirektören bland annat följande vid den presskonferens som hölls vid överlämnandet av rapporten: *”Det enskilt största bidraget till måluppfyllelse 2007 kan vi få genom att åstadkomma en lägre medelhastighet i vägtransportsystemet. Detta kan uppnås genom sänkta hastighetsgränser eller genom bättre efterlevnad av befintliga hastighetsgränser.”* ... Och vidare:

”Verkets bedömning är att acceptansen och förståelsen för stora generella sänkningar av hastighetsgränserna är låg. Kortsiktigt kommer vi därför att inrikta oss på att få trafikanterna att inte överskrida gällande hastighetsgränser. På detta sätt undviks att trafikanter som idag följer gällande regler drabbas av sämre framkomlighet, vilket skulle bli fallet om en minskning av medelhastigheten i första hand skulle ske via hastighetsgränssänkningar.”

Vägverket föreslår bland annat följande åtgärd i det medföljande förslaget:

- *att hastighetsgränserna successivt anpassas till vägens och fordonens standard, men att hastigheterna i systemet i första hand och på kortare sikt sänks genom att trafikanterna förmås hålla dagens hastighetsgränser*

Dessa uttalanden visar tydligt att Vägverkets avsikt inte är att ändra hastighetsgränserna i någon större omfattning på kort sikt, **men** att man ”successivt skall anpassa hastighetsgränserna till vägens och fordonens standard.” Det innebär – som jag tolkar det – att kriterierna från 1997 är överspelade och att alla de förändringar som skulle gjorts inte blir av. Det innebär också att kriterierna från 2002 och målombudens utspel tills vidare är överspelade eller inte föranleder någon förändring av hastighetsgränserna.

För att förmå trafikanterna att hålla hastighetsgränserna, föreslår man en ”kraftfull satsning på tekniska system”, ”polisen bör sänka sina toleransgränser”, ”försöksverksamheten med ATK permanentas” och ”folkbildningsinsatser för att öka förståelsen för sambandet mellan hastighet och trafiksäkerhet”.

3.4.4 Sammanfattande kommentar

Vägverkets hållning utåt är alltså klar genom rapporten till Regeringen i början på året. Däremot är den fortfarande väldigt otydlig inåt i organisationen. Vad gäller idag!? Hur skall slutsatserna i rapporten till Regeringen tolkas och omsättas i praktiken, på Vägverket centralt och ute på regionerna. Jag har inte kunnat se några dokument ännu som visar på detta. Vägverkets ledning måste nu tala om vad ”successivt anpassa” betyder och naturligtvis vilken roll de nya kriterierna och utspelet från målombuden skall spela.

Den otydlighet som rått ända sedan beslutet om 1997 års kriterier togs, kan inte fortsätta efter det att Vägverket nu talat om för Regeringen vad som behöver göras. Genom att fortsätta med otydligheten lämnar man över ansvaret till enskilda individer i systemet i en fråga som definitivt kräver fast och konsekvent handlande. Utan detta kommer Vägverket inte kunna ta det nödvändiga initiativet i hastighetsfrågan och därmed inte heller ansvaret för en så viktig fråga.

Ett syfte med den utveckling av operationella kriterier för val av hastighetsgräns på **alla** vägar och gator i Sverige som jag föreslagit i denna utredning, är att personalresurserna på Vägverket skulle kunna minskas. Som framgår av Vägverkets förslag ovan behövs det stora resurser till alla de insatser som föreslås för att förmå människor att hålla hastighetsgränserna. Dessa resurser skulle åtminstone delvis kunna tas från den personal som

idag sysslar med att besluta om nya hastighetsgränser. De är ju redan väl förtrodda med hastighetsfrågor.

3.5 Tillämpningen av beslut om lokala hastighetsgränser

3.5.1 Länsstyrelsens hantering av ansökningar i första instans samt Vägverksregionens och polisens remissvar

Allmänt

Vägverkets roll när det gäller lokala hastighetsgränser är att Vägverkets regioner lämnar remissyttrande till Länsstyrelserna på alla ansökningar de fått om sänkt hastighetsgräns. Dessutom är Vägverket överklagningsenhet för beslut som fattats av Länsstyrelse.

Jag har granskat ett antal ärenden om lokal hastighetsgräns till Länsstyrelserna i Kristianstad (hela Region Skåne) och Växjö (Kronobergs län i Region Sydost).

Totalt får Länsstyrelsen i region Skåne in ca 125 ansökningar per år om ändrad hastighetsgräns. Ett slumpmässigt urval av 49 ansökningar (var femte) från januari till oktober år 2002 och 2003 har analyserats. Länsstyrelsen i Växjö får in ungefär 16 ärenden per år. Samtliga ärenden för 2003 och ca hälften av ärendena från år 2002 har analyserats, totalt 25 ärenden.

Resultaten är sammanfattade i tabell 1. I bilaga 9 och 10 ges en detaljredovisning av ärenden i Skåne som överklagats, medan i bilaga 11 redovisas alla de ärenden till Länsstyrelsen i Skåne som inte överklagats. I bilaga 12 redovisas ärendena från Kronobergs län som inte överklagats. I sammanställningen har fyra ärenden från Kronobergs län utelämnats. I två av fallen har Vägverkets region sökt om höjning av hastighetsgränsen när förhållandena ändrats. I de två andra fallen har Vägverksregionen sökt sänkning av hastighetsgränsen i ena riktningen på ett vägavsnitt där vägen redan hade den lägre gränsen i den andra riktningen.

Tabell 1 Behandling av ansökningar till Länsstyrelsen i Kristianstad (Skåne län) och i Växjö (Kronobergs län) om sänkt hastighetsgräns via lokal trafikföreskrift

Kristianstad: jan till oktober 2002 och 2003. Växjö: 2003

		Tot tid (dagar)	Lst (da- gar)	VV (da- gar)	90 – 70	70 – 50	50 – 30	Tot	Yttrande från VV- regionen		Yttrande från po- lisen	
									Till- styr ker	Av- styr ker	Till- styr ker	Av- styr ker
Tillstyrkt ansökan	Skåne	94 (90-99)	153 (34-342)		2	1	1	4 (8%)	3	1	3	1
	Kro- noberg	122 (50-270)	80 (29-231)		4	6	1	11 (44%)	10	0	10	0
Avslagen ansökan, ej överklagat	Skåne	159 (73-438)	65 (7-170)		11	19	5	35 (71%)	5	23	9	18
	Kro- noberg	132 (78-186)	50 (15-82)		4	8	2	14 (56%)	1	13	0	14
Avslagen ans, överklagat, till- styrkt hos VV	Skåne							0				
	Kro- noberg							0				
Avslagen ans, överklagat, avsla- gen hos VV	Skåne	395 (161-599)		203 (42- 248)	2	5	3 (70 t 30)	10 (20%)	4	6	5	5
	Kro- noberg							0				
Summa	Skåne Antal				15	25	9	49	12	30	17	24
	Skåne %				31	51	18	100	29	71	41	59
Summa	Kro- noberg Antal				8	14	3	25	11	13	10	14
	Krono- berg %				32	56	12	100	46	54	42	58
Totalt					22	36	8	66	21	37	25	32

Av de 49 ansökningarna som granskats i Skåne gäller en tredjedel sänkning från 90 till 70 km/tim, knappt hälften en sänkning från 70 till 50 km/tim och bara var tionde en sänkning från 50 till 30 km/tim. Förhållandet är nästan exakt detsamma i Kronobergs län.

Av alla ansökningar i Skåne tillstyrks bara 8% av Länsstyrelsen, medan den absoluta majoriteten – drygt 90% - avslås. Ca 75% av dessa avslås av Länsstyrelsen och överklagas inte, medan ca 25% överklagas men avslås av Vägverkets Huvudkontor. Vägverket tillstyrker inte i något fall överklagandet.

I Kronoberg tillstyrks hela 44% medan resterande 56% avslås av Länsstyrelsen. I inget fall har de sökande överklagat Länsstyrelsens beslut.

När det gäller ansökningar som avslås av Länsstyrelsen i Skåne och som inte överklagas, så tillstyrker Vägverket Region Skåne ca 18% i sitt yttrande medan polisen tillstyrker nästan dubbelt så många, ca 33%. Av de ärenden som överklagas, och sen avslås av Vägverket i Borlänge, tillstyrker Vägverket Region Skåne 40%, 4 av 10, medan polisen tillstyrker 50%, 5 av 10.

Av de 10 ansökningar till Länsstyrelsen i Kronoberg som tillstyrks så går både Vägverket Region Sydöst och Polisen på Länsstyrelsens linje. När det gäller ansökningar som avslås

av Länsstyrelsen i Kronoberg - och som alltså inte överklagas - så avstyrker Vägverket Region Kronoberg i 13 av 14 fall medan polisen avstyrker samtliga 14. Det är uppenbart en större harmoni mellan Länsstyrelsen, Vägverkets Region Sydöst och Polisen i Kronoberg än vad det är i Skåne.

En annan skillnad mellan Skåne och Kronoberg gäller antalet överklaganden på avslagna ansökningar. I Skåne överklagas så mycket som 22% medan inga överklaganden har förekommit i Kronoberg under aktuell tid under 2002 och 2003.

För att få ett visst (litet) perspektiv på representativiteten hos de överklagningsärenden som jag har granskat, kan de jämföras med alla överklaganden som kommer in till Vägverket i Borlänge. Totalt fick Vägverket in 173 överklaganden 2002. Av dessa kom 44, 25%, från Skåne och 6, 3%, från Kronoberg. Under första halvan av 2003 kom det bara in 12 av totalt 85 överklaganden från Skåne (14%). Av de överklaganden som kom in från Skåne under 2002 och halva 2003 har jag granskat 10 st av totalt 56, dvs 18%. Av alla överklaganden som kom till Vägverket under samma tid har jag alltså granskat 10 av 258, 4%. Det är därför svårt för mig att hävda att mitt urval är representativt och tillräckligt stort. Alla slutsatser måste därför betraktas som indikationer på olika fenomen.

När det gäller mina granskningar på länsstyrelserna så har jag granskat 49 ärenden i Skåne av ca 190 under hela 2003 och halva 2002, dvs ca 26%. Av ärendena i Kronoberg granskade jag alla under halva 2002 och hela 2003. De studerade ärendenas representativitet för de båda länen är alltså god. Däremot kan man anta att de representerar klart under 10% av alla hastighetsärenden som kommer in till landets alla länsstyrelser. Dessutom finns det anledning att behandlingen av ärendena är olika när det gäller Vägverkets hantering - vilket syns när man jämför Skåne och Kronoberg - varför man även i detta fall måste nöja sig med att betrakta resultaten som indikationer på olika fenomen.

När det gäller tidsåtgången i dessa ärenden lämnar VV-Region både i Skåne och i Kronoberg sina yttranden i tid, liksom Polisen. Totalt sett tar ärendena klart mindre än ett halvt år och länsstyrelsen använder normalt bara 50 till 65 dagar för att fatta sitt beslut. Dessa tider är helt acceptabla med tanke på vad förvaltningslagen säger om tider för yttrande etc., och med tanke på vad som krävs för att genomföra besiktningar med mera.

Länsstyrelsens avslagsmotiveringar och Vägverkets regioners och polisens motiveringar i sina remissyttranden

Vid intervjun med de ansvariga på Länsstyrelsen i Kristianstad, framkom det att de ansåg att deras viktigaste instrument var de platsbesiktningar som de gjorde, i princip alltid med minst två personer från kontoret. Deras motiveringar till avslag av ansökningar är mycket standardiserade. (Se bilaga 11). Det framgår inte alls av besluten vilka kriterier som legat till grund för avslaget och det finns nästan ingen hänvisning alls till de skäl till sänkt hastighetsgräns som anförts av de sökande. Ett vanligt exempel på en formulering som används är:

"Om det finns anledning att anta att en rimlig hastighetsanpassning inte sker därför att förhållandena är dolda eller kan missbedömas, kan det finnas anledning att genom lokala trafikföreskrifter sänka den högst tillåtna hastigheten. Vid en samlad bedömning finner Länsstyrelsen att förhållandena på aktuell sträcka inte är sådana att de motiverar yrkad hastighetsbegränsning."

Trots att de sökande ofta anser att man kör för fort på den aktuella vägsträckningen så "tycker Länsstyrelsen" att det sker "en rimlig hastighetsanpassning". Man kan undra vad som menas med en rimlig hastighetsanpassning. Det sker ju inga hastighetsmätningar heller, så ingen vet hur fort det går och därmed vet ingen heller om hastighetsanpassningen är rimlig! I mina ögon är detta ett mycket dåligt sätt att bemöta allmänheten när de - vil-

ket är mycket rimligt att anta – är mycket bekymrade/oroade över sin egen och/eller andras säkerhet.

En annan formulering som illustrerar bristen på förståelse för problematiken är:

”Förhållandena på vägsträckan kan inte anses avvika från vad som är normalt för en väg där 70 km/h är den högst tillåtna. Oavsett vilken övre formell fartgräns som gäller krävs av trafikanterna att de anpassar fordonets hastighet till föreliggande vägförhållanden och i övrigt rådande omständigheter.”

Detta är ju i princip riktigt, men det andas en byråkrati som fullständigt har fjärmat sig från de sökandes problem. Återigen är det dessutom så att ingen hastighetsmätning ligger bakom påståendena i utlåtandet. Vi vet därför inte vad som kan anses normalt för en 70-väg. Om det nu är en medelhastighet som är 80 km/h! Då är ju 85-percentilhastigheten långt över 80. Detta måste ju i de sökandes ögon vara en stark indikation på att trafikanterna **inte** anpassar fordonets hastighet till föreliggande vägförhållanden och i övrigt rådande omständigheter. Därmed kommer ju Länsstyrelsens beslut lätt framstå som ett hån mot de sökande.

Det är självklart inte lätt för Länsstyrelsen att förhålla sig till både juridiken och verkligheten, men för mig är det självklart att en ”modern myndighet” inte kan blunda för den verklighet som råder. Länsstyrelsens beslut borde utgå från verkliga hastighetsmätningar och efter klarläggande av fakta tala om vilken hastighetsnivå som borde gälla på aktuell typ av väg. Om då hastighetsgränsen ”stämmer” med den hastighetsnivå som borde gälla, men hastigheten inte gör det, så borde Länsstyrelsen säga det i sitt beslut och sedan hänvisa till andra myndigheter (väghållare) för åtgärder som kan lösa det aktuella problemet.

De båda remissinstanserna – Vägverkets region Skåne och olika polismyndigheter i Skåne – tillstyrker ansökningarna i totalt sett mer än en tredjedel av samtliga ärenden. Visserligen har Länsstyrelsen och de båda remissinstanserna olika roller, men Vägverkets region och polisen är ju trots allt tillfrågade som experter på trafikfrågorna. Den stora skillnaden i bedömningen av de olika ärendena, om man jämför länsstyrelsen och vägverksregionen och polisen, är att länsstyrelsen håller sig strikt till vad som sägs i trafikförordningen. Både Vägverket regionalt och polisen däremot utgår mer från de klagandes synvinkel. De förstår att det kan vara svårt och farligt att korsa en väg och dessa motiv är – **i Skåne** – emellanåt ett tillräckligt motiv för Vägverksregionen och polisen att tillstyrka en ansökan. Regionens ställningstagande grundar sig också på vilka andra åtgärder som har genomförts eller planerats.

I Kronoberg (Region Sydöst) fungerar det ganska annorlunda. Nästan hälften av ärendena tillstyrks av Länsstyrelsen och det har också Vägverksregionen föreslagit. På motsvarande sätt – när Länsstyrelsen i Kronoberg avslår – så avstyrker Vägverksregionen i 13 av 14 fall. Argumenteringen från Vägverksregionen är dock relativt lik den från region Skåne. Skillnaden är att man i Kronoberg förefaller vara mer positiva till att tillstyrka en ansökan.

Detta tyder på att policyn inom Vägverkets regioner är olika. Under alla omständigheter är olikheterna stora och Länsstyrelsens roll väldigt oklar. Vad är egentligen deras uppgift? Oavsett vilken rollen är, så är de ju första instans i alla lokala trafikärenden, och därmed måste de ha en utgångspunkt för vad de beslutar. Och om den utgångspunkten är kriterier – vilket det väl måste vara – så är den i så fall väldigt implicit. Slutsatsen är att Länsstyrelsens roll måste tas upp till diskussion. Frågan uppkommer automatiskt om det inte vore bättre att ha en beslutande myndighet i första instans som hade mer trafikkompetens och att Länsstyrelsen sedan kunde vara överklagningsmyndigheten och se till de sökandes juridiska intressen.

Samtidigt som jag ifrågasätter Länsstyrelsens roll vill jag betona att Vägverksregionernas roll också är oklar. Det förefaller som om tillämpningen av kriterier i samband med deras remissyttranden inte är särskilt systematisk. Man talar ibland om kurvor o.l. som ju skall ge ett siktmått (i stället för det objektiva SIKT 300 (%)), och ibland av förekomst av oskyddade trafikanter (utan kvantifiering) och även om hastigheter, fastigheter, anslutningar etc, återigen utan någon kvantifiering. Det skulle behövas en genomgång av beslutsunderlaget när Vägverket lämnar remissyttranden. Egentligen skulle man helt enkelt ha en ”Beslutssammanställning” av samma slag som förekommer i föreskriftsärendena. Med tillägg av sådana saker som ”oskyddade trafikanter”, ”barn” och fastigheter och med anvisningar om hur dessa faktorer skall bedömas. Idag förefaller alla överväganden vara oklara.

En annan och mer grundläggande fråga är vilken roll denna möjlighet att söka lokal hastighetsbegränsning skall ha. Det förefaller väldigt slumpmässigt vilka ansökningar som kommer in. Länsstyrelsen i Kristianstad kallade det till och med ”okynnesansökningar”. Även om denna karaktäristik kan diskuteras - det handlar ändå oftast om människor som känner oro för sig själv eller sina barn - så står det klart att det är mycket tillfälligheter som avgör om det kommer en ansökan eller inte. Min uppfattning efter att ha studerat alla dessa ärenden är att man måste försöka att formulera – **och tillämpa** - kriterier för lokala hastighetsgränser som är ett helt logiskt komplement till föreskrifterna om differentierade hastighetsgränser. Målet måste vara att minska antalet ansökningar om lokal hastighetsbegränsning så kraftigt att det i princip bara blev några få ärenden kvar, som i första hand handlade om att en sökande kunde visa till att myndigheten hade gjort fel i ”översättningen” av kriterierna till en hastighetsgräns. Denna situation skulle kunna nås om Vägverket genom konsensus med andra viktiga aktörer kunde fastslå en (för närvarande) lämplig hastighetsnivå (förslagsvis 85-percentilhastigheten) på varje väg/vägsträckning. Om denna hastighet stämmer med hastighetsgränsen, så ”kan inte” hastighetsgränsen ändras, men som sagts tidigare så bör ärendet gå vidare till väghållaren om den verkliga hastigheten (t ex 85-percentilhastigheten) är högre än hastighetsgränsen. När det gäller föreskrifterna verkar det som att kriterierna fyller en klargörande funktion. Det är bara ca 5 överklagningar varje år. Visserligen kan det tänkas vara större motstånd mot att överklaga hos regeringen, men primärt tror jag att det beror på att arbetet med hastighetsgränser via föreskrifter är mycket mer väldefinierat, så att människor förstår att besluten grundas på ett antal kriterier.

3.5.2 Vägverket Sektion Trafiklagstiftnings handläggning av överklagningsärenden

Jag har granskat Vägverket Huvudkontors handläggning av överklagningsärenden. Jag har fått kopior på alla handlingar som finns i Borlänge för 10 ärenden. Den detaljerade analysen av ärendena framgår av bilaga 9 (4 pilotärenden) och bilaga 10 (6 ytterligare ärenden).

Allmänt om handläggningen

I överklagningsärendena behöver Vägverket 203 dagar i genomsnitt för sitt beslut. Det innebär att det slutgiltiga beslutet (som inte går att överklaga) – som alltså är negativt för den sökande i samtliga 10 ärenden – i genomsnitt dröjer 395 dagar. Detta måste betraktas som mycket lång tid och inte särskilt bra när det gäller Vägverkets strävan att vara kundorienterat.

Den långa handläggningstiden för dessa ärenden verifierades i intervjun med representanter för Länsstyrelsen (Lst) i Skåne.

Den främsta förklaringen till att Vägverket tar så lång tid på sig är en underbemanning på sektion Trafiklagstiftning. Detta har verifierats vid intervjuerna med Bo Ottosson och Lena Martell (Bilaga 1).

Vägverkets motiveringar till avslagen

För varje ärende i bilaga 9 och 10 har jag bifogat en egen kommentar. Jag sammanfattar de viktigaste synpunkterna nedan.

Vägverkets motiveringar till avslag av överklaganden är mycket lika de som Länsstyrelsen ger. De är mycket standardiserade. Man grundar sig nästan helt på mycket allmänna formuleringar. Följande är ett typiskt exempel: *"Vägverket finner vid en samlad bedömning att förhållandena utmed aktuell vägsträcka inte är sådana att de motiverar begärd hastighetsbegränsning (50 km/h)."*

Det är oklart vilka kriterier som besluten grundas på och det saknas helt referens till de sökandes motiveringar för varför hastighetsgränsen borde sänkas. De sökandes motiv handlar alltid om svårigheter att korsa vägen, otrygghet, etc, dvs argument som har med "oskyddade trafikanter", "anslutningar" och "bebyggelse" att göra, alltså de tre icke kvantifierade kriterierna som nämns i samband med 1997 års kriterier.

Här behövs mycket tydligare ställningstagande till hur dessa icke kvantifierbara kriterier skall vägas in. För att Vägverket skall anses vara kundorienterat i detta sammanhang krävs mycket tydligare ställningstagande och argumentering grundat på klarare kriterier – så att de sökande kan förstå **varför** de inte fick sin ansökan tillstyrkt – och som har tydlig referens till de sökandes motiv. Om motiven inte är relevanta eller tillräckliga, t ex att argumentet "hastigheterna är väldigt höga", inte visar sig stämma, så borde naturligtvis Vägverket inkludera detta i sin argumentation. Om hastigheterna (efter mätning) visar sig vara höga, så finns motivet för att sänka hastighetsgränsen. Om Vägverket ändå i det läget avslår ansökan måste det bero på att andra skäl väger tyngre. Detta måste framgå mycket tydligare av skälen till avslag.

Mina samlade synpunkter på Vägverkets hantering av överklaganden sammanfattas på ett bra sätt i nedanstående ärende. Det är hela kommentaren till ärende nr 2 i bilaga 9:

"Det som enligt min mening fattas i detta beslut är en tydlig hänvisning till kriterier, dvs denna vägen "uppfyller inte kraven på en lägre hastighetsgräns". I stället hänvisas till allmänna formuleringar som närmast verkar förvirrande. Man skriver till exempel att "På en stor del av de vägar där bashastigheten gäller torde det med hänsyn till vägstandard och övriga förhållanden vara mycket svårt att på ett trafiksäkert sätt komma i närheten av den högsta tillåtna hastigheten." Vad betyder detta? Hur är trafiksäkert definierat? Hur skall man tolka att medelhastigheten på 70-vägar (bashastigheten som här hänvisas till) är väsentligt högre än 70, **det vill säga** den absoluta merparten av bilisterna kommer mer än i närheten av den högsta tillåtna hastigheten.

Den enda motivering som berör den aktuella vägsträckningen är följande mening: *Enligt Vägverkets uppfattning är förhållandena på den enskilda vägen L 427, Övre Kattviksvägen, sådana att den normale trafikanten håller en påtagligt lägre hastighet än den högst tillåtna för att trafiksäkerheten skall bibehållas.* Det är för mig mycket uppseendeväckande att beslutet grundas på ett **antagande** om att "den normale" trafikanten (vem är det?) håller en påtagligt lägre hastighet än den högst tillåtna för att trafiksäkerheten skall bibehållas. Ett sådant uttalande borde naturligtvis kopplats till en mätning av de verkliga hastigheterna. Det enda som finns är en notering från platsbesiktningen att vägen *"inbjuder inte till högre hastighet än 20-30 km/h (avser hela den aktuella sträckan)".* Detta uttalande ger ett intryck av att vara en slags bedömning av de verkliga hastigheterna på sträckan ("inbjuder inte"). Det är emellertid mycket svårt att tro att ens medelhastigheten skulle ligga så lågt som 30 km/tim. Och som sagt var, det borde vara en självklarhet att grunda sig på empiri istället för gissningar av detta slaget. Enligt min mening är det nödvändigt med en mätning för att man skulle kunna avskrika att det inte sker en rimlig hastighetsanpassning *"därför att förhållandena är dolda eller kan missbedömas"*, som ju enligt Vägverkets skrivelse är ett godtagbart skäl till att genom lokal trafikföreskrift sänka den högsta tillåtna hastigheten. Det måste ju vara mycket svårt för de sökande att acceptera Vägverkets uttalande eftersom de väl snarast upplever att bilisterna håller en **påtagligt högre** hastighet än den högsta tillåtna, som för dem ju

måste vara en verifiering av att de har rätt i sin oro. Samtidigt som de måste uppleva att Vägverket inte ger dem minsta stöd och hjälp i den situation de befinner sig i.”

Ett motiv för avslag – som är **mycket** implicit idag men ändå ganska uppenbart – är att antalet berörda (”drabbade”) är för litet. Om detta är ett skäl så borde det också klargöras även om det naturligtvis skapar problem för myndigheten (”Räknas inte vi!”? ”Vägverket bryr sig inte om oss på landsbygden”, etc.)

Påståenden som *”Enligt Vägverkets uppfattning är förhållandena på aktuell plats sådana att den normale trafikanten håller en betydligt lägre hastighet än den högst tillåtna för att trafiksäkerheten ska bibehållas.”* måste naturligtvis motiveras med bättre faktaunderlag, annars är risken stor att Vägverkets renommé påverkas negativt. Bo Ottosson och Lena Martell på sektion Trafiklagstiftning verifierade att denna risk är reell såtillvida att personer ringer och skriver till Vägverket efter avslag. Dessa personer menar att Vägverket inte är trovärdiga när de hela tiden talar om Nollvisionen men sen ändå ger avslag på en ansökan om sänkt hastighetsgräns.

3.6 Vad görs i Vägverket – både i Borlänge och VX – t.ex. omfattning av expertstöd, remisshantering och överklagningsärenden samt erforderlig tidsåtgång för detta

Jag har försökt att göra en bedömning av Vägverkets resursåtgång för alla hastighetsärenden – alltså alla de här nämnda ärendena och alla ärenden som handlar om föreskrifterna om 90 resp. 110 km/tim – genom att fråga kontaktpersonerna för hastighetsfrågorna i regionerna och på Vägverket centralt. Jag har inte fått svar från alla utan har därför gjort en skattning med hjälp av de svar jag fått. De detaljerade svaren framgår av bilaga 4. Jag har fått följande svar:

Region Mälardalen: ca 3 personår

(Huvudsakligen handlar det om remisser från kommuner och länsstyrelser. Frågor rörande 90- och 110 km/tim är inräknat i dessa 75 %. 90- och 110-ärendena utgör en relativt liten del som jag uppskattar till 5 av de 75 procenten).

Region Stockholm: Ca 1,6 personår

(Ansökningar om sänkt hastighetsgräns: ca 1,5 personår. Föreskriftsärenden om 90 och 110: efter genomgången av samtliga tvåfältiga 90-vägar har vi endast haft ett mindre antal ärenden på dessa vägar (och jag förmodar att motorvägsföreskrifter inte ska räknas in) kanske en personmånad. Det pågår mycket diskussioner om policyfrågor inom hastighetsområdet och om inriktningen har eller ska förändras och det tar en hel del tid.)

Region Sydöst: 0,7 personår.

(En väldigt grov uppskattning för VSÖ totalt ger ca 0,5 personår för "ansökningar om sänkt hastighetsgräns" och ca 0,2 personår för "föreskriftsärenden").

Region Norr: Ca 2,0 personår

En uppskattning av tidsåtgången för handläggningen av hastighetsärenden är följande: Föreskriftsärenden om 90 och 110 ca 0,5 personår och för övriga hastighetsärenden ca 1,5 personår.

Region Mitt: Ca 1,0 personår

Har tagit fram uppgifter för handlagda ärenden och ser att vi under perioden 1999 tom 2003 hanterat 390 ärenden /år i snitt inom regionen.

Vi gör en bedömning att tidsåtgången per ärende är 1/2 dag inkl resor och författande.

Detta innebär ca 195 dagar handläggningstid / år dvs nästan en heltidstjänst för Regionen.

Dessa fem regioner har alltså lagt totalt 8,3 personår. Om jag ”skalär upp” detta till alla sju regionerna får jag en total resursåtgång i regionerna på $8,3/5 * 7 = 11,6$ personår. På Vägverket centralt är det 4 personer som till ca 75% arbetar med överklagningsärenden, 0,75 personår för föreskriftsärenden och 0,5 personår för övriga hastighetsärenden, dvs. totalt 4,25 personår.

Totalt använder Vägverket – om jag gör en rak uppräknning från de data jag har - nästan 16 personår på hastighetsärenden. Som antydde i något av svaren så användes tid i tillägg till detta för att diskutera hastighetsfrågor. Detta är naturligtvis viktig tid för att göra besluten så bra som möjligt. Den borde därför räknas med. Min prognos borde därför kompletteras dels genom att jag fick data från alla, dels genom att alla inblandade fick ut denna undersökning och sen funderade igenom resursfrågan en gång till.

En preliminär bedömning utifrån de svar jag fått och de ärenden jag gått igenom visar att framförallt de ärenden som överklagas kräver mycket stora resurser. I praktiskt taget varje ärende är både polisen, Vägverkets region och Länsstyrelsen på platsen var för sig för en besiktning, emellanåt också den aktuella kommunen. I överklagningsärenden är minst två personer från Vägverket centralt på besiktning. I samtliga fall kräver besiktningen hela eller stora delar av en dag eftersom de kräver att de som skall besiktiga skall resa till platsen. Detta gäller speciellt Vägverket centralt som har att besiktiga på platser över hela landet. Som jag påpekat tidigare borde man utreda om det är möjligt att rationalisera hanteringen av dessa ärenden, bland annat genom att begränsa platsbesiktningen så mycket som möjligt.

3.7 Vad bör göras i Vägverket – syntes

Allmänt

Det är min bedömning att ”fel hastighetsgräns” råder på en väsentlig del av vägnätet även om jag inte kunnat kvantifiera detta. Det finns flera skäl till det. Ett är att oklarheter har rått ända sedan beslutet om 1997 års kriterier. Det första som krävs är att Vägverket bestämmer hur man skall förhålla sig till 1997 års kriterier. Detta måste grundas på en bedömning av **när** nya kriterier kan komma. Det är uppenbart att det måste komma nya kriterier ganska snart, framförallt med tanke på att de gamla kriterierna skulle kräva en ändrad hastighetsgräns på många vägar, samtidigt som Vägverket i sin skrivelse till Regeringen i början av året sagt att det inte skall ske några stora förändringar av hastighetsgränserna. Om det är allt för nära i tiden är det naturligtvis ingen idé att fullfölja arbetet med de gamla kriterierna. Viktigast nu är att det går ut ett centralt besked om att antingen fullfölja det gamla eller avvakta till dess det nya kommer. Några sådana besked tycks inte finnas idag.

Ett annat skäl är att besluten om såväl lokala hastighetsgränser som differentierade hastighetsgränser helt i första fallet och delvis i det andra saknar kriterier som är tillräckliga för att bedöma varje vägsträcka.

Som jag ser det är det dags att Vägverket tar ställning i frågor som rör kriterier för val av hastighetsgränser – och sedan för det faktiska valet av gränser. En nyckelfråga är vilken roll hastighetsgränserna skall spela i fråga om att uppnå trafiksäkerhetsmålen. Det behövs en omfattande intern verksamhet (kunskapsuppbyggnad, diskussion, ”konfrontation”, etc) för att nå en tillräcklig konsensus i denna fråga. Innan man kommit dit, kommer de nuvarande oklarheterna att fortsätta, och möjligheterna att ”sälja” hastighetsgränssystemet internt och externt kommer att vara obefintliga.

I denna interna verksamhet måste man också bestämma vilken roll det nya kriterieförslaget från 2002 och ”pendlingsförslaget” skall spela. Här behövs ett hållbart kunskapsunderlag – framförallt när det gäller effekterna av de olika förslagen på de olika transportpolitiska målen. Detta är en förutsättning för att besluten skall kunna respekteras av alla

parter. Idag är effekterna på delar av de transportpolitiska målen oklara. Detta måste klargöras innan det slutgiltiga kunskapsunderlaget tas fram.

Det finns flera goda motiv till att skapa nya kriterier och att skärpa de befintliga och göra dem tydligare och lättare att förstå för allmänheten. Ett motiv är att det skulle skapa en bättre harmonisering mellan de lokala aktörerna – Vägverkets Region och den lokala polismyndigheten – och beslutsfattarna, Länsstyrelsen och Vägverkets Huvudkontor. Principer för lämplig hastighet borde enligt min bestämda uppfattning vara så fasta att alla instanser **i stort sett** har samma synpunkt på vilken hastighetsgräns som är den lämpliga. Idag varierar hastighetsgränserna uppenbarligen både inom och mellan regioner. Det är svårt att förstå att detta kan tjäna allmänhetens – eller för den delen Vägverkets - intressen. Om vi exempelvis tar situationen utanför skolor är det beklagligt att hastighetsgränserna ibland är 30 km/tim, men oftast 50 km/tim. Skälet att ”det inte går att övervaka 30 km/tim” är inget relevant motiv, eftersom exempelvis hastighetsgränserna 70 km/tim överskrids av en majoritet av alla bilister utan att det är ett skäl att inte ha 70 km/tim.

Vägverket har här en väldigt viktig roll genom sitt samordningsansvar för transportfrågorna. Med hänsyn till att hastigheten är en av de absolut viktigaste variablerna när det gäller både säkerhet, miljö, framkomlighet och andra kvalitetsvariabler som bekvämlighet, trygghet, etc, är det rimligt att Vägverket också har initiativet när det gäller att fastställa principer för vilken hastighetsnivå som är rimlig på varje typ av gata och väg utifrån geometriska och trafikala kriterier. I detta initiativ ligger att ha ansvar för att på bästa sätt ta hänsyn till alla synpunkter som kan komma fram från olika intressenter och därefter finna en så bra lösning som möjligt. Jag återkommer till det.

Det ovan sagda måste gälla både beslut om lokala hastighetsgränser och föreskrifter om differentierade hastighetsgränser. I båda fallen måste det finnas kriterier som täcker alla fall (alla typer av vägar). I fråga om föreskriftsärenden handlar det primärt om de kriterier som beslutats i 1997 års rapport. Men även andra kriterier måste behandlas mer explicit än idag. När det gäller både de existerande kriterierna (olyckskvot, skadekvot, sikt, etc) och andra som bara nämns idag utan någon direkt kvantifiering (förekomst av oskyddade trafikanter, antal anslutningar, hinder vid sidan av vägen, etc.) måste man införa **beslutsintervall**. Detta dels för att markera osäkerheten i skattningen (se tidigare kommentarer om skadekvot) dels för att markera att man måste acceptera **en viss**, mindre variation. Huvudsaken är att alla kriterier blir explicita, så att alla – både internt och externt – kan följa analyserna och de slutsatser som dras. Det får inte vara som idag att vissa faktorer nämns (exempelvis antalet oskyddade trafikanter eller antalet korsande) **utan** att man sen återkommer till dem i beslutet eller att man inte alls nämner sådana faktorer trots att de sökande hänvisar till sådana faktorer.

När det gäller lokala hastighetsgränser är det främst andra kriterier än de vid föreskriftsärenden som gäller vid beslutsfattandet. Det är sådana som gör situationen på en delsträcka så annorlunda att det motiverar en lägre hastighetsgräns. Det kan gälla antalet oskyddade trafikanter, antalet anslutningar, etc. Även om kriterierna i stort är andra än de som gäller vid föreskriftsärenden, måste ändå grundprincipen vara att även dessa kriterier systematiskt måste bestämmas och användas vid beslut om lämplig hastighetsgräns. Även i detta fall behövs beslutsintervall.

Ett utvecklat system av kriterier och beslutsintervall får den stora fördelen att alla beslut måste fattas i enlighet med kriterierna och att samma förutsättningar i stort alltid måste resultera i samma hastighetsgräns. En annan fördel är att både Vägverkets och Länsstyrelsens beslut blir transparenta och ”svåra” att överklaga och i överklagningsärenden blir förutsättningarna mycket bättre än idag att de kan fungera som prejudikat i nya ärenden.

Ytterligare en fördel med ett striktare system är att Vägverket centralt – i utarbetandet av kriterier – kan se till att man markerar tydliga övre och undre gränser för när hastighetsgränsen kan höjas respektive sänkas. Det kan till exempel gälla breddkravet. Idag förefaller kravet på större bredd än 6 meter för en högre hastighetsgräns än 70 km/tim (bashastigheten utanför tätbebyggt samhälle) vara ett absolut krav.

Det säger sig självt att ett nytt och striktare system inte skapas omedelbart. Ett av problemen med dagens system är ju att det råder olika uppfattningar inom bland annat Vägverket om vad som är lämplig hastighetsgräns. Alla sådana motsättningar måste först och främst lösas. Sedan handlar det om att successivt pröva sig fram till lämpliga kriterier och beslutsintervall, med det ultimativa målet att alla som är inblandade i beslutsprocessen efter hand blir (tillräckligt) tillfreds med besluten och att allmänheten också blir tillfreds såtillvida att de kan genomskåda processen och förstår och accepterar besluten. Ett operationellt mål här blir helt enkelt att minimera antalet överklagningar av Länsstyrelsebeslut.

En viktig del i kriteriarbetet är att besluta om Sverige skall övergå till hastighetsgränser med 10 km/tim-steg.

Det ovan skisserade förslaget till förändringar kräver en hel del arbete och ansträngningar initialt. Det är mycket viktigt att det grundläggande arbetet att besluta om vilka kriterier som skall ingå och vilka beslutsintervallen skall vara, blir genomfört i en omfattande demokratisk process med alla tänkbara intressenter inblandade (Vägverket centralt och regionalt, Kommunförbundet, kommuner, NTF, olika trafikantorganisationer (cyklister, bilister) Hem och Skola, deltagare i Nationell samling, med flera. Detta arbete måste också grundas på ett så gediget kunskapsunderlag som möjligt, så att diskussionerna grundas på fakta och inte – som ofta är fallet idag – enbart grundas på partsintressen.

4. Aktuella frågeställningar

Nedanstående frågor ingick i formuleringen av uppdraget. De har delvis belysts i förra kapitlet, men jag skall ändå ge min sammanfattande syn på de olika frågorna här.

4.1 NKI (nöjd kund-index) – hur fungerar det?

Vägverket använder en av Statistiska Centralbyrån framtagen analysmodell med Nöjd-Kund-Index.⁴ Undersökningens syfte är ”att utreda hur befolkningen värderar Vägverkets verksamhet och därigenom tillhandahålla ett tydligt och åtgärdsinriktat underlag för ett eventuellt förbättringsarbete såväl på central nivå som i de olika vägverksregionerna.”

SCB har genomfört en undersökning grundad på frågeblanketter till ett urval av svenskar. Helhetsbetyget, dvs NKI, för Vägverket i hela riket blev 52. Betyget har gått upp två enheter sedan året innan. För jämförelsens skull kan nämnas några andra NKI-värden: Grundskolan: 67, Universitets- och Högskoleutbildning: 65, Skattemyndigheten: 59, Polisen: 55. SCB kommenterar detta, men man bör ändå kunna konstatera att ett delmål för Vägverket rimligen bör vara att i första omgången komma i kapp myndigheter som polisen och Skattemyndigheten.

För Vägverkets del används tolv verksamhetsområden (kvalitetetsfaktorer) i analysmodellen. De är: Vägarna, Vägunderhåll, Nybyggnation/ombyggnation, Rastplatser, Busshållplatser, Vägvisning, Information, Påverkan, Miljöarbetet, Trafiksäkerheten, Tillgänglighet, Körkortsutbildningen. Klart högst betyg har Vägvisning, 69. Därefter kommer Vägarna, 56, samt Rastplatser, Information och Trafiksäkerheten, alla betyget 54.

Hastighetsfrågorna spelar en viss, men relativt undanskymd roll i de intervjuer som gjorts för att ta fram ett NKI. I två av verksamhetsområdena ingår hastighetsaspekten. Det är:

1/ **Påverkan**, där en av tre frågor behandlar hastighet, nämligen: ”*Vilket betyg mellan 1 och 10 ger du åt Vägverket vad gäller...* - att få trafikanterna att följa trafikreglerna (använda bilbälte, följa hastighetsgränser, köra nykter, etc). De två andra frågorna avser ”att få trafikanterna att agera miljövänligt” och ”att få trafikanterna att agera trafiksäkert”. I den sistnämnda nämns dock inte hastighet! Den handlar om användning av cykelhjälm, visa hänsyn och hålla avstånd! Totalt sett får Vägverket här ett lågt betyg, nämligen 49. I den första frågan – där alltså hastighet nämns – får Vägverket medelbetyget 5,7 vilket är det högsta inom detta verksamhetsområde. Det är dock ändå 32 % av de svarande som ger ett lågt betyg (1-4).

2/Det andra verksamhetsområdet som innehåller en fråga om hastighet är **Trafiksäkerheten**. Här är det totala medelbetyget betydligt bättre än i fråga om Påverkan, nämligen 54. Här finns fem frågor där de svarande betygsätter mellan 1 och 10. Det är (med medelbetyget inom parentes) : - att minska trafikonykterheten (5,3), - att förhindra kollisioner genom att sätta upp mitträcken (6,8), - att minska olycksriskerna för cyklister och gångtrafikanter (5,8), - **hur hastighetsgränser är anpassade till vägstandard och trafik** (5,9), - att minska olycksriskerna för barn (5,7).

I de intervjuer där jag tagit upp frågan om NKI har jag fått lite olika synpunkter. I första hand verkar de jag frågat okända med detta NKI och generellt verkar de mena att om man skulle kunna mäta det så skulle indexet nog bli lågt. En representant för regionerna

⁴ Betyg på Vägverket – Allmänhetens svar – Postenkät våren 2003. SCB, 2003

svarade: ”Ärendehantering och uppdelningen på många beslutsmyndigheter ger nog ett lågt NKI. (Svårt för gemene man att veta vad som beslutas av vem).”

Resultaten från SCBs studie stärker delvis den bild som de tillfrågade givit. Studien är komplicerad att sätta sig in i och förstå. Dessutom är hastigheten mycket perifer. Den behandlas bara i två av väldigt många frågor. I ena fallet dessutom tillsammans med flera andra faktorer (frågan: *Vilket betyg ger du åt Vägverket när det gäller...* - att få trafikanterna att följa trafikreglerna (använda bilbälte, följa hastighetsgränser, köra nykter, etc)).

Det förefaller ju som om befolkningen är relativt nöjd med hur hastighetsgränserna är anpassade till vägstandard och trafik, med medelbetyget 5,9. Det är ändå hela 30% som ger Vägverket ett lågt betyg (1-4) på frågan. Man skulle vilja veta mer om hur svaren har varierat år för år. Dessutom är det ju så att ett enda svar på en enkätfråga inte kan ge en djupare förståelse av varför människor svarar som de gör. Det hade behövts en djupintervjustudie – som komplement till denna enkät – för att myndighetsutövningen när det gäller hastighet hade kunnat belysas på ett sätt som gör att de inblandade på Vägverket skulle kunna få någon hjälp i sitt fortsatta arbete att förbättra sin myndighetsutövning.

En grundläggande fråga som jag tagit upp tidigare är vem som är kunden och hur man skall se på kundens olika behov. Som en av de regionansvariga sa till mig: ”Om vi skulle tillfredsställa kunden, så skulle vi höja alla hastighetsgränser”. Det är naturligtvis en överdrift, men visar ändå på det stora dilemma, nämligen att det är många aspekter som skall vägas ihop när en bra väg- och trafikplanering skall formas. När det gäller till exempel frågan om hastighetsgränserna är anpassade till vägstandard och trafik, skall man inte glömma bort att mer än hälften av befolkningen - som cyklister, gående, mm – aldrig kan färdas i några ”hastighetshastighetsgränser”. För dem kan man förmoda att intresset primärt är att bilarna skall färdas så långsamt som möjligt, medan för bilisterna är det rimligt att anta att man skall kunna köra så fort som möjligt (givetvis inom vissa ramar). Detta ger ju totalt olika förutsättningar och bakgrund för att besvara en fråga om hastighetsgränsernas anpassning till vägstandard och trafik. Det medelvärde som anges blir därför väldigt fiktivt och speglar inte någon intressant ”kundkategoris” uppfattning. Det är som att konstatera att vattnet är behagligt varmt om man blandar vatten från en kran med iskallt vatten och en med kokhett vatten!

Om man över huvud taget kan använda begreppet ”kund” i denna typ av samhällsplanering, så borde begreppet breddas avsevärt och också definieras i förväg. Dessutom borde resultaten disaggregeras på så distinkt olika grupper som till exempel bilåkare respektive icke-bilåkare.

En annan syn på detta begrepp är att regeringen ju utan tvekan är Vägverkets viktigaste ”kund”. Det är ju de som bestämmer de politiska ramarna för vad väg- och trafikpolitiken skall inriktas mot och prioritera. I detta ingår implicit även ”kundens = trafikantens” behov och intressen.

4.2 Är verksamheten i enlighet med Vägverkets nya arbetssätt, dvs. ”kundorienterad”?

Begreppet ”kundorienterad” har ju naturligtvis många olika betydelser i en myndighetsverksamhet som Vägverkets. Synpunkterna på NKI ger ju klart besked i fråga om svårigheten att bara definiera **vem** som är kunden. I fråga om myndighetsutövningen när det gäller hastighetsfrågor kan jag urskilja följande ”primära kundrelationer” som är viktiga för Vägverket:

- Länsstyrelsen som skall få remissvar från Vägverkets region
- Allmänheten, som sökande av lokal hastighetsbegräsning

- Allmänheten som söker i ett föreskriftsärende
- Allmänheten som användare av ”hastighetssystemet”
- Kommuner som får remissvar från Vägverket
- Vägverket centralt vs Vägverket regionalt
- Kanske till och med Vägverket internt – både centralt och regionalt

Ett grundproblem som har koppling till flera av relationerna ovan är handläggningstiderna. Ur sektionen för trafiklagstiftnings synvinkel är det ju en force majeure-situation som rått de senaste åren. De är inte orsaken till att de tvingades lägga en massa ärenden på hög och att de sen blev tvungna att arbeta igen den tiden, utan att ges tillräckliga (extra) resurser för att klara det. Det måste vara ledningens ansvar att se till att ärendehantering- en kan skötas oavsett vad som händer i övrigt. Hela situationen – med ett moratorium under så lång tid (stoppet av föreskriftsärendena) – är olycklig, speciellt i perspektiv av att det ännu inte hänt någonting konkret i kriteriefrågan. I hela sex år har verksamheten nu gått på kryckor utan att man vet konsekvenserna av den situation som råder nu (med en hel del oavklarade ärenden och saker som inte ens blivit några ärenden)

Det är uppenbart att regionerna ofta kom i kläm i dessa frågor. De fick mycket oklara direktiv i följebrevet till rapporten om 1997 års kriterier för 90 och 110 km/tim från generaldirektören. Det ledde i Skåne till att personal på regionen gick igenom konsekvenserna av de nya hastighetskriterierna och samordnade detta med polisen och kommunerna. Efter allt detta arbete blev de stoppade av Vd vid regionen och gick därmed inte vidare till VV-centralt.

I relationen till länsstyrelsen finns ett problem med den sena handläggningen. Länsstyrelsen i Kristianstad framförde kritik när det gäller en del remissärenden som handlar om sänkningar från 90 till 70, där Lst anser att VV-centralt ligger allt för länge på ärendena. Liknande kritik för lång handläggningstid kommer från en del av VVs regioner.

En sak som ställt till besvär i ”kundrelationen” är de så kallade dialogprojekten. Enligt Region Skåne var problemet att budgeten för varje sådant projekt var mycket liten – 30 – 50 kkr. Allmänhetens förväntningar blev för stora i förhållande till att nästan inga fysiska åtgärder kunde genomföras. ”Kvar” blev då sänkt hastighetsgräns som ett medel att öka säkerheten. Detta ledde till att regionen direkt och indirekt rekommenderade invånarna att söka sänkt hastighetsgräns. Regionen fick mycket kritik för att de inte kunde hålla löf- tena i dialogprojekten, speciellt när ansökningar om sänkt hastighetsgräns blev avslagen.

Det viktigaste skälet till dagens problem är den tidigare nämnda bristen på konsensus kring vilken roll hastighetsgränserna skall spela när det gäller att uppfylla trafiksäkerhets- målen. Det finns olika läger och uppfattningar både inom regionerna, mellan regionerna och mellan regioner och Vägverket centralt. Växjö kommun pekade på de olika uppfattningarna som råder på Vägverket. *”Ofta upplever vi meningskiljaktigheter mellan Vägverkets ”skyltansvarige” och trafiksäkerhetsansvarige där säkerhetsfrågan inte blir prioriterad. Det känns som om ”skyltansvarige” styr beslut om hastigheter utifrån andra kriterier än säkerhet.”* Det är en mycket utbredd uppfattning att en stor del av problemen idag har att göra med dessa oklarheter. En del beslut i överklagningsärenden visade också på detta. En del av de intervjuade var mycket klara över att Vägverket måste ”sätta ner foten”, dvs tala om mycket tydligare vad som skall gälla. Dessutom påpekade Åke Larsson och Per Öhgren (nu på Vägtrafik- inspektionen, tidigare bland de ansvariga för hastighetsärenden på Vägverket) att de överklagningsbeslut som Vägverket fattade inte fungerade bra som prejudikat. Kommunerna – och delvis regionerna som jag förstod det – gjorde ändå ”som de själva ville”.

Länsstyrelsen i Kristianstad menade bland annat att de på grund av oklarheterna och skillnader i syn mellan Vägverkets region och Vägverket centralt får in många ”okynnes-ansökningar” som inte har förutsättningar att bli beviljade. Här skulle Vägverket behöva tydligare riktlinjer, också med hänsyn till att länsstyrelserna inte verkar ha någon speciell trafikkompetens. Länsstyrelsen är idag rädd för att om fler ansökningar skulle beviljas så är risken stor att antalet ärenden ökar kraftigt. Detta är naturligtvis ingen bra utgångspunkt för att ”orientera sig mot kunden”. Det är snarare motsatsen. Det är visserligen Länsstyrelsen som uttalar detta, men det är ju Vägverket med sin kompetens som borde vara tydligare i hur man menar att reglerna skall tillämpas. Främst utifrån att Vägverket har ett övergripande ansvar när det gäller trafiksäkerheten!

4.3 Möjliga åtgärder för att komma åt de problem som identifierats angående ”kundorienteringen”

Det viktigaste när det gäller den framtida ”kundorienteringen” är att kriteriefrågan – och allt kring den – löses. Jag har lämnat mina synpunkter på det i avsnitt 3.7. Här behövs en väsentlig kunskapsförstärkning och klart bättre assistans åt de som arbetar både på Vägverket centralt och de som arbetar i regionerna.

De som arbetar med hastighetsfrågan ute i organisationerna – både inom Vägverket och i kommunerna – är centralfigurerna när det gäller allmänhetens kunskap och inställning till hastighetsfrågorna. För att deras arbete skall bli mer ”kundorienterat” behövs – som jag nämnde i 4.1 – en djupare kunskap om vad olika människor tycker om myndighetsutövningen. För detta behövs det mycket mer arbete med kvalitativa metoder, till exempel fokusgrupper, djupintervjuer med mera.

Det är först med en djupare kunskap som man kan angripa frågeställningarna på ett tillräckligt tydligt sätt. Detta får betydelse på flera sätt:

- a. Det krävs en tillräcklig tydlighet utåt gentemot allmänheten för att man överhuvudtaget skall kunna få en förståelse för hur hastighetsfrågor hanteras. För detta krävs dels att ”systemet” (principer och kriterier) blir logiskt och lättförståeligt i människors ögon dels att ”systemet” marknadsförs mot allmänheten. Idag förekommer alldeles för mycket synpunkter av typen ”man vill gärna ha 30 utanför det egna huset, men inte någon annan stans”. Vägverket kan bara hantera svårigheterna som har med detta att göra, genom att vara **mycket konsekventa och effektiva i marknadsföringen.**
- b. Målet måste vara att allmänheten **förstår** och **accepterar** att hastighetsgränserna i princip är omöjliga att ändra, men att det viktiga är att systemet fungerar som det skall. Trafikanterna skall hålla hastighetsgränserna och gator och vägar skall vara utformade för att uppnå både hastighetsmålet och alla andra mål. Det är här som Vägverket regionalt och lokalt, liksom kommunerna, kan göra sina stora insatser i kommunikation med allmänheten.
- c. En större entydighet i fråga om vilka hastighetsgränser som skall gälla under olika förhållanden skulle på sikt innebära att man inte skulle behöva ägna så mycket tid åt att gå igenom kriterier, besvara remisser om sänkt hastighetsgräns, osv. I stället borde de frigjorda resurserna kunna användas för **marknadsföring av den hastighetsstrategi** som man beslutat om.

4.4 Hur harmonierar nuvarande hastighetsgränssystem med de transportpolitiska målen?

Konsekvenserna om 1997 års kriterier skulle tillämpas 100%-igt är som jag skrivit tidigare obekanta, och dessutom går det inte att säga hur långt man kommit på vägen mot att ändra hastighetsgränserna så att de uppfyller 1997 års krav. Utgångspunkten för 1997 års kriterier var trafiksäkerhetsaspekten: Det heter i sammanfattningen: *”...ta fram kriterier som skulle kunna användas som underlag vid Vägverkets bedömningar om en väg har tillräckligt hög standard från trafiksäkerhetsynpunkt för att en högre hastighet än bashastigheten, 70 km/tim, skall kunna tillåtas.”* Ganska stor del av de vägar som hade 110 eller 90 km/tim skulle få lägre hastighetsgräns enligt de nya kriterierna. Det görs också en beräkning av vilka effekter de nya hastighetsgränserna skulle få på utsläpp, fordonskostnader och restid. Det konstateras i sammanfattningen att: *”..... de lägre hastigheter som kriterierna förväntas leda till ger också positiva effekter på miljön och fordonskostnaderna. Restiderna bedöms öka i begränsad omfattning.”* Någon annan koppling till de transportpolitiska målen ges inte.

Det finns ju som sagt två vilande förslag om förändring av de nuvarande kriterierna som komplicerar situationen väldigt. Det första förslaget (av år 2001-2002) bygger på en samhällsekonomisk optimering, vilket i princip innebär att det skall harmoniera med de transportpolitiska målen. Det är väl emellertid osäkert på vilket sätt som den samhällsekonomiska optimeringen tillgodoser de transportpolitiska delmålen om tillgänglighet, hög transportkvalitet, positiv regional utveckling, säker trafik, god miljö och ett jämställt transportsystem. Det gäller i första hand positiv regional utveckling och ett jämställt transportsystem, men det kan också delvis gälla andra mål som t ex tillgänglighet (för alla trafikant/intressegrupper). Ett annat, mycket uppenbart problem med förslaget från 2002 är att det inte kommer att ge ett särskilt stort bidrag för att nå trafiksäkerhetsmålet år 2007.

De tre målombudens förslag att prioritera pendlingsresorna har den fördelen i förhållande till det vilande förslaget från 2002 att det tar sin utgångspunkt i de transportpolitiska målen. Det är dock en ganska stor förenkling att förena de sex delmålen så att man utgår ifrån mobilitetskrav, trafiksäkerhetskrav och miljökrav. Här finns ju stora brister till exempel när det gäller jämställdhetsmålet och tillgänglighetsmålet för oskyddade trafikanter, bara för att nämna två. Det viktigaste nu måste vara att se till att det går att göra relevanta jämförelser utifrån de sex transportpolitiska delmålen mellan 2001/2002 års förslag och målombudens förslag.

4.5 Vad krävs för att anpassa rättspraxis till nollvisionens intentioner i samband med överprövning (överklagningsärenden) av beslut om lokala hastighetsgränser – i första hand 30 km/tim i tätort?

Det är åtminstone i teorin en ganska enkel uppgift. Som jag skrivit tidigare krävs det att Vägverket - i gott samspel med Kommunförbundet (och kommunerna), polisen, NTF och andra aktörer – kommer överens om principer och kriterier för hastigheten på alla gator och vägar. Detta inkluderar naturligtvis gator som är aktuella för 30 km/tim. Idag är nog problemet att det inte finns några tydliga kriterier för 30 km/tim och att vi även i detta fall har mycket olika synpunkter på vilken roll hastighetsgränsen skall spela för att uppnå trafiksäkerhetsmålen. Nollvisionen säger visserligen ”30 på alla platser där oskyddade trafikanter möter bilar”, men i praktiken är det ju inte alls så. Det är uppenbart att praxis när det gäller 30 vid skolor, i bostadsområden och i centrumområden fortfarande

är mycket varierande. Vägverket är de enda som genom ”prejudikat” i överklagnings- ärenden idag kan harmonisera användningen av 30, men det fungerar uppenbarligen inte. Samma oklara situation råder för gatutypen 30/50 (30 i korsningar, 50 på sträckor). Här finns inget förslag hur man skall göra.

En förklaring till oklarheterna och den olika praxisen – förutom den olika synen på vilken roll hastighetsgränserna skall spela för att uppnå trafiksäkerhetsmålen – är att man inte bara kan skylta 30, utan det måste ackompanjeras av fysiska farthinder. Detta innebär stora kostnader för varje ny 30-sträcka som etableras, och kostnader som ingen kommun kan bära om man skulle vara konsekvent och genomföra 30 km/tim överallt där det skulle kunna vara motiverat.

En fråga som är intressant i detta sammanhanget – tycker jag – är varför inte **hastighetsbegränsningssystemet** kan vara konsekvent även för 30 km/tim. Argumentet att man måste använda fysiska åtgärder i kombination med hastighetsbegränsningen 30 km/tim, är ju inte logisk i den meningen att hastighetsbegränsningen 70 km/tim överskrids av en majoritet av trafikanterna, **utan** att det samtidigt krävs några åtgärder.

Oavsett om man väljer 30 km/tim som en generell gräns vid skolor, bostadsområden, etc eller ej så är konsekvensen och logiken i systemet naturligtvis väldigt viktiga aspekter i kommunikationen med trafikanterna och människor generellt.

4.6 Hur kan man ge ett ökat kommunalt inflytande i olika beslutsprocesser?

Se punkten ovan. De intervjuer jag gjort – Lund och Göteborg och Växjö – visar att kommunerna har mycket inflytande redan. De har dessutom en relativt/mycket väl fungerande kontakt med Vägverket utan några stora konfliktteman. Nämda kommuner verkar inte vara i något stort behov av mer inflytande. Min fråga blir därför varför kommunerna skulle få ökat inflytande.

Som jag redan påpekat anser jag dock att det måste till en mycket större harmonisering när det gäller hastighetsgränserna 30 och 50 i tätort. Det är inte rimligt att en skola skall ha 30 medan en annan – med samma förutsättningar – skall ha 50. Det finns många sådana ”ologiska skillnader” idag. Vägverket måste se till att komma överens med kommunerna om (”realistiska”) principer för 30 och 50. När det väl har skett behöver inte kommunerna mer självstyre i dessa frågor.

4.7 Vägtrafikinspektionens möjliga roll

Ett viktigt inslag i de transportpolitiska målen är trafiksäkerheten och inom detta en anpassning av hastigheten på vägarna till en sådan nivå att antalet olyckor minimeras. För detta krävs uppenbarligen kriterier för hastighetsbestämning som är så entydiga som möjligt. Vi har sett att beslut om hastighetsgräns via lokal trafikföreskrift av länsstyrelserna uppvisar skillnader som ger intryck av godtycklighet. Länsstyrelsen i Skåne förefaller således betydligt mer restriktiv än länsstyrelsen i Kronobergs län, när det gäller att tillmötesgå krav på sänkt hastighet. Länsstyrelsernas motiveringar till avslag av ansökningar tycks vara mycket standardiserade. Det framgår således inte av besluten vilka kriterier som legat till grund för beslutet i fråga och det finns inte heller någon hänvisning till eller bemötande av de skäl till sänkt hastighetsgräns som anförts av de sökande i ärendet.

Vi har också kunnat konstatera att policyn inom Vägverkets olika regioner är olika samt att både dessa och länsstyrelsernas roll i sammanhanget framstår som oklar. Det tycks

inte heller som om Vägverket centralt i praktiken ta ansvar för en rättsbildning på området. Vägverket tar lång tid på sig i sin ärendehandläggning, den avslår samtliga överklaganden och den har ytterligt standardiserade motiveringar. För att Vägverket skall framstå som kundorienterat krävs det, som jag framhållit ovan, tydligare ställningstaganden och argumentering så att den sökande kan förstå varför den inte fått sitt överklagande eller sin ansökan om hastighetsgräns beviljad, en argumentation som tar sin utgångspunkt i de skäl som de sökande själva fört fram. Här sammanfaller på ett tydligt sätt Vägverkets kundorientering och dess myndighetsuppgift att värna om trafiksäkerheten. Men det är möjligt att det krävs en slags utomstående bevakning av hastighetsfrågorna för att dessa skall få tillräckligt beaktande i ljuset av Nollvisionen.

I detta sammanhang finns det anledning att observera att regeringen hösten 2002 fattat beslut om inrättande av Vägtrafikinspektionen, som är administrativt knuten till och en del av myndigheten Vägverket, men som ändå har en självständig uppgift på området. Bakgrunden går tillbaka till riksdagens beslut oktober 1997 om Nollvisionen i samband med regeringens förslag till ny inriktning av säkerhetsarbetet i vägtransportsektorn (prop. 1996/97:137, bet. 1997/98:TU4, rskr. 1997/98:11). Enligt beslutet bör alla systemutformare, dvs. väghållare, transportföretag, fordonstillverkare och andra som utövar verksamhet som väsentligen påverkar vägtransportsystemet, ta ett större ansvar för att förebygga att människor inte dödas eller allvarligt skadas i vägtrafiken. Våren 1999 tog regeringen därför fram ett program med elva punkter för ökad trafiksäkerhet (N1999/6878/TP). I programmet aktualiserades frågan om det borde tillsättas en utredning om systemutformarnas ansvar för säkerheten och inrättandet av en oberoende vägtrafikinspektion. Även riksdagen framförde under våren 1999 ett krav på en oberoende vägtrafikinspektion (bet. 1998/99:TU9, rskr. 1998/99:197).

Vägtrafikinspektionens verksamhetsidé är att aktivt verka för ett säkert vägtransportsystem där ingen omkommer eller skadas allvarligt. Dess uppgifter är följande.

1. Att med utgångspunkt i beslutade trafiksäkerhetsmål hos myndigheter, kommuner och andra utifrån ett helhetsperspektiv följa och analysera sådana förhållanden som väsentligt kan påverka vägtransportsystemets utformning och funktion.
2. Att genom dialog med de aktörer som avses i punkt 1 verka för att dessa tillämpar ett systematiskt arbetssätt för att förhindra vägtrafikolyckor som leder till att någon dödas eller blir allvarligt skadad.
3. Att samverka med andra aktörer i syfte att öka trafiksäkerheten på väg.
4. Att initiera forskning och utveckling inom trafiksäkerhetsområdet och följa sådan forskning som har betydelse för inspektionens verksamhet.

Vägtrafikinspektionen började sin verksamhet den 1 januari 2003 och har därför inte hunnit etablera sig särskilt mycket på området. Vägtrafikinspektionen har under 2003 kartlagt de aktörer som väsentligt kan påverka vägtransportsystemets utformning och funktion. Dialoger har inletts med olika aktörer och olika samverkansformer har diskuterats för hur man kan arbeta för att förbättra trafiksäkerheten. Under verksamhetsåret 2004 avser Vägtrafikinspektionen att fortsätta att följa upp dessa kontakter med syfte att fokusera på aktörernas systematiska trafiksäkerhetsarbete och resultatet av detta. Inspektionen har även tillsatt tre arbetsgrupper som kommer att intensifiera arbetet kring bl a hastighetsområdet. Vägtrafikinspektionen har också påbörjat en analys av resultaten av de åtgärder, som regeringen angav i sitt 11 punktprogram för ökad trafiksäkerhet år 1999.

Resultatet av min genomgång ovan ger närmast vid handen att det finns anledning att både stärka Vägtrafikinspektionens självständiga ställning och att ge den uppgiften att

övervaka och samordna hastighetsbestämmelserna i det svenska vägnätet. Vägtrafikinspektionen skulle kunna fungera som en tillsynsmyndighet, dit också organisationer och enskilda kunde vända sig med förslag på införande av nya hastighetsgränser. Vägtrafikinspektionen skulle kunna ges rätten att initiera ärenden hos berörd kommun eller länsstyrelse eller hos Vägverket, beroende på ärendets karaktär för att på så sätt bli något av allmänhetens företrädare i trafiksäkerhetsfrågor. Detta kräver också att det utvecklas principer och kriterier för bestämning av lämplig hastighet på vägarna som kan fungera som stöd för berörda myndigheters beslutsfattande och för Vägtrafikinspektionen i dess kontroll av genomförandet. Detta torde kunna ske i samverkan med forskningsinstitutioner på området, något som redan idag ligger inom ramen för Vägtrafikinspektionens uppgifter.

4.8 Vilka frågor/beslut är lämpliga att låta väghållarna själva ta ställning till?

Se framförallt avsnitt 3.1. Min absoluta uppfattning är att Vägverket centralt bör fastställa kriterier för alla hastighetsgränser. Vägverkets regioner och kommunerna (väghållarna i praktiken) skall sedan verkställa. De skall kunna söka ”dispens” från kriterierna för hastighetsgränser om de har (mycket) särskilda skäl. Att VV-centralt skall ha nästan ”hela makten” motiveras med att de har det övergripande ansvaret för trafiksäkerhet, miljö och framkomlighet.

En konsekvens av mitt förslag är att jag anser att hastighetsgränssystemet skall vara så entydigt – och förutbestämt – som det överhuvud är möjligt. Det skall inte vara en variabel som man kan manipulera upp och ner när man inte har några andra medel att ta till. Väghållarna – Vägverksregionerna och kommunerna - har alla andra åtgärder att spela med, och de kan dessutom påverka hastigheten på en väg genom att påverka standarden på vägen. Så de har alla möjligheter **utom** att bestämma ”egna, lokala” principer för hastighetsgränser.

4.9 Är trafikens hastighet genom/förbi vägarbeten utmärkt utifrån nollvisionens intentioner, dvs. att människans tolerans mot yttre våld ej överskrids i händelse av olycka?

I det nya dokumentet Regler för säkerhet vid vägarbete och transporter har hastighetsfrågan lyfts fram. Verklighet förbi aktiva arbetsplatser med passerande fordonstrafik bör inte vara högre än 30 km/h. Om personal jobbar i skydd av frizoner på $\geq 2,5$ m eller barriärer kan 50 eller 70 km/h accepteras.

Min uppfattning från intervjuerna är att det finns en förhållandevis stor konsensus om att det **skall vara 30 km/tim** om det finns arbetare som finns vid vägen utan tillräckligt fysiskt skydd. Det finns säkert meningsskiljaktigheter kring denna fråga precis som i andra hastighetsfrågor. Den verkar dock mindre här. Flera av de jag intervjuat menar dock att tillämpningen fortfarande är dålig. Flera anser att Vägverket - centralt **måste se till** att hastighetsgränsen **alltid** är 30 km/tim om det finns vägarbetare som är oskyddade på platsen.

Problemet – som alltid när det gäller hastighet – är att det inte räcker med hastighetsgränsen 30, utan det måste kombineras med andra åtgärder. Detta får dock inte hindra att det – enligt flera – **alltid** skall vara 30 km/tim.

Ett förslag i tillägg till fysiska åtgärder som påpekades var möjligheten att använda en mobil hastighetskamera.

Ett problem som påtalades av en region är att det är flera aktörer inblandade i dessa beslut; både trafikingenjörerna och projektledare av drift- eller byggobjekt. En konsekvens, menade man, var att kvaliteten på besluten varierade och att några beslut nog kunde ifrågasättas om de håller måttet rent juridiskt.

Min slutsats är att Vägverket generellt har kommit långt när det gäller att uppnå konsensus i denna fråga, teoretiskt men även praktiskt. Det som behövs nu är ”en vanlig” kvalitetskontroll där en expert på just dessa frågor besiktigar arbetsplatser systematiskt, både de som drivs av Vägverket och de som drivs av andra entreprenörer. Man bör överväga att samtidigt införa ett särskilt incitaments- och sanktionsprogram.

Intervjuer med representanter för Vägverket centralt

Intervju med Jan Moberg på Vägverket i Borlänge, 1 oktober 2003

- PG Land har en utredning på gång: ”Handlingsplan för hastighetssystem på lång sikt.” Skall vara klar 15 november.
- De tre målombuden Claes Tingvall (säkerhet), Hjalmar Strömberg (framkomlighet) och Lars Nilsson (miljö), har kommit med ett utspel som går ut på att ”prioritera pendlingsresorna” (förf formulering).
- Nya kriterier för 70 - 120 km/tim har utvecklats i ett tidigare projekt som pågick 2001 till 2002: I direktivet ingick att man kunde använda 10 km/tim-steg. De viktigaste - och nya - kriterierna är mittseparation på högtrafikerade vägar och sidoområde. De andra är bredd, linjeföring, korsningsutformning och GC-trafik.
- Nya motorvägar – i första hand många av dem som är byggda från 90-talet och framåt - har mycket hög säkerhet jämfört med alla andra vägtyper. Därför skulle det vara möjligt med 120 km/h som hastighetsgräns ur säkerhetssynpunkt på dessa. Hög standard definieras i första hand utifrån mittseparation och sidoområde.
- Kriterier för krav på en ”säker väg” definierades för olika hastighetsgränser. Dessa kallades gröna kriterier och indikerade krav på utformning för varje hastighetsgräns 70 – 120 km/tim ur Nollvisionssynpunkt (krockvåldet). Detta gjordes för att skapa en långsiktig inriktning av utformning kopplat till hastighetsgräns. Med hänsyn till andra mål är det inte möjligt att använda dessa kriterier på existerande vägar. Det skulle ju bli innebära max 30 km/tim på alla vägar med blandtrafik.
- Samhällsekonomiska beräkningar användes som vägledande för att finna en samhällsekonomiskt optimal hastighetsgräns för olika vägtyper. Sammanvägningen av de olika målen gjordes främst på detta sätt.
- Dessa nya hastighetsgränser applicerades på vägnäten i Regionerna Skåne, Mälardalen och Norr samt i Östergötlands län för att beräkna de samhällsekonomiska konsekvenserna av detta nya system. Ur säkerhetssynpunkt gav det nya systemet en måttlig vinst, bara ca 25 DSS (Dödade och svårt skadade) färre.
- Arbetsgruppen i projektet (”Hastighetssystem på landsbygd”) frågade styrgruppen (De tre regionerna samt de olika aktuella enheterna på Vägverkets huvudkontor) vilket bidrag hastigheten skulle ge i uppfyllandet av trafiksäkerhetsmålet för år 2007. De svarade dock inte på frågan.
- Bashastigheten skulle förbli 70 km/h. 120 km/h för motorvägar med hög standard föreslogs för ca 25 mil.
- Arbetet med de nya kriterierna är för närvarande vilande efter utspelet från de tre målombuden och handlingsplanen som ska vara klar den 15 november (2003).
- Vägverket har av trafiksäkerhetsskäl engagerat sig i det så kallade EuroRAP-arbetet. EuroRAP drivs av motororganisationer i Europa där också svenska Vägverket medverkar. Systemet innebär en säkerhetsklassificering av vägar utifrån en olycksuppföljning.
- En del av EuroRAP-arbetet handlar om att definiera ett så kallat RPS – Road Protection Score. Detta mått baseras enbart på vägutformning och utgår från oli-

ka trafikanters krocktålighet vid de vanligaste olyckstyperna när det gäller de svåraste konsekvenserna. Dessa olyckstyper är Möte, Singel, korsningsolyckor och olyckor med oskyddade trafikanter. De föreslagna kriterierna ovan bygger på samma grunder som RPS.

- JM förordar att vägghållarna i första instans skall bestämma om hastighetsgränserna. Det är de som har bäst kunskap om vägnas trafiksäkerhetsstandard. Sedan kan Länsstyrelsen respektive Regeringen komma in som besvärinstans för att "bevaka" rättsintressena.
- Beträffande den pågående diskussionen om målstyrning kontra gemensamma kriterier menar JM att kriterierna är en nödvändig förutsättning med hänsyn till kunderna. Utan gemensamma kriterier kommer trafikanterna inte att uppleva systemet som logiskt, vilket är en viktig förutsättning för att de skall kunna uppträda i enlighet med gällande lagar och regler.
- OBS. Det finns en utredning om tätortshastigheterna.

Intervju med Åke Svedberg, Vägverket i Borlänge, 2 oktober 2003

Enligt ÅS är friheten mycket begränsad när det gäller hastighetsfrågan eftersom "hastighet är norm och norm hanteras med lagstiftning". Utvecklingen av ett regelsystem för hastigheter började på allvar i slutet av 60-talet.

Det finns tre nivåer när det gäller beslutshierarkin kring hastigheter:

1. Första nivån är mycket övergripande och finns i regeringens beslut om 50 km/tim inom och 70 km/tim utom tätbebyggt område (3 kap. 17 § i trafikförordningen)
2. Den andra nivån finns i Vägverkets föreskrifter om 90 eller 110 km/tim på vägar och bygger på att Vägverket gör en bedömning av vilken standard vägar skall ha för att man skall tillåta en högre hastighetsgräns än den regeringen beslutat om. På den andra nivån finns också kommunens beslut om 30 km/tim inom tätbebyggt område där man gör en allmänbedömning av ett område för att avgöra om det finns skäl att besluta om den lägre hastighetsgränsen. Även detta finns i 3 kap. 17 § i trafikförordningen.
3. Den tredje nivån är vad som man skulle kunna kalla finliret där kommun eller länsstyrelse genom lokala trafikföreskrifter anpassar hastigheten på viss sträcka till lokala förhållanden. För kommunens del finns denna rätt inom tätbebyggt område där man får besluta om såväl högre om lägre hastighet än vad som följer av nivå 1 och 2. För länsstyrelsens del gäller att man får besluta om lägre hastighet än vad som följer av nivå 1 eller 2 utanför tätbebyggt område.

Det skall observeras att det finns avvikelser från det som sagts ovan.

Det skall också observeras att det är kommunen som definierar vad som skall vara tätbebyggt område. *(Förf. fundering: Detta innebär att kommunen indirekt kan bestämma om en lägre hastighetsgräns också genom att "flytta ut" gränsen för det tätbebyggda området? Vad är det som definierar tätbebyggt område? Finns det kriterier? Kan man överklaga definitionen av tätbebyggt område? Till vem? (st antagligen))*

Utöver detta pekar ÅS på att det också finns särskilda hastighetsgränser för vissa fordon och fordonskombinationer, 4 kap. 20 § i trafikförordningen.

De tre nivåerna kan också definieras via var sitt hastighetsbegrepp:

1/ Bashastighet (50 och 70 km/tim inom tätbebyggt område respektive utanför)

2/ Grundhastighet (90 respektive 110 km/tim)

3/ Lokala hastighetsbegränsningar

ÅS menar att man bör diskutera om det finns för stora skillnader idag i tillämpningen av 90 och 110 km/tim. Detta gäller bland annat de s.k. Norrlandshastigheterna.

Förslag på 90 och 110 kommer från en region eller ”annat ställe”. Lst tar då in uppgifter från regionen. Eventuellt får också polisen och kommunen yttra sig. Det görs också – ofta? – besiktningar av vägen. Eftersom det handlar om föreskrifter så är det Gd som beslutar. (Regeringen har delegerat till Vägverket). Egentligen är det VVs styrelse som skall besluta men de har delegerat detta till Gd. Detta gäller dock inte principfrågor.

Länsstyrelsen föreskriver ofta lägre hastighet på grund av bebyggelse.

{I terräng gäller inte heller bestämmelserna om färdhastighet i 3 kap. 17 § inom sådana inhägnade områden som avses i första stycket.}

Beträffande överklagningar, gäller följande:

- Beslut av kommun: Överklagas till Länsstyrelse
- Beslut av Länsstyrelse: Överklagas till Vägverkets Huvudkontor
- Beslut av Vägverket i överklagningsärenden (ca 300 per år): Kan ej överklagas.
- Beslut av Vägverket i 1:a instans i överprövningshänseende: Överklagas till Regeringen.

Beträffande kriterierna för avvikelser från bashastigheten 70 km/tim:

1971: Kriterierna var vägbredd och trafikmängd

1974: Kriterierna var vägbredd och siktsträcka

ca 1998: Nya kriterier, regionerna fick själva bestämma hur de skulle använda kriterierna. VV förhandlade med kommunerna men sa absolut nej till sänkningar.

Enligt ÅS ”måste man ha större likhet i förhållande till standarden”. Systemet måste vara **konsekvent**.

Besluten måste av ovanstående skäl ligga centralt (Vägverket eller kommunerna), **ej** på regionerna.

Intervju med Bo Ottosson och Lena Martell i Borlänge, 20/11/03

○ Sektionen har haft stora balanser på överklagningsärenden och föreskriftsärenden om högsta tillåten hastighet 90 eller 110 kilometer i timmen. Sektionen har haft liten bemanning under många år. Man prövade till och med att hyra in en person från ett bemanningsföretag, men det hjälpte inte så mycket eftersom det tar lång tid att bygga upp den erforderliga erfarenheten. Idag har ärendebalanserna sjunkit då en kraftsamling har gjorts på dessa ärendetyper.

○ Fyra personer arbetar bland annat med handläggning av överklagningsärenden där Vägverket är sista instans. Ungefär tre fjärdedelar av ärendena utgörs av hastighets-

ärenden. Under handläggningen av ett överklagningsärende brukar ett platsbesök ske. Det normala är att två personer åker ut på besiktning. Besiktningssesor sker varannan till var tredje vecka.

- Enligt förvaltningslagen ska material som tillförts ärendet sändas till den sökande för att han/hon ska ges tillfälle att inkomma med synpunkter.
- Principiella överklagningsärenden tas upp vid de två årliga trafikkonferenserna, som genomförts sedan många år tillbaka. Vid dessa konferenser deltar kontaktpersoner från regionerna.
- I ett överklagningsärende tas ofta argumentet om Nollvisionen upp. Man menar att Vägverket inte är trovärdiga när de hela tiden talar om Nollvisionen men sen ändå ger avslag på en ansökan om sänkt hastighetsgräns.
- Vid beslut i ett överklagningsärende har generaldirektören delegerat beslutanderätten till chefsjurist Bo Andersson. (Tingvall har deltagit vid två föredragningstillfällen.)
- Enhetlighet eftersträvas i landet vid bedömning av överklagningsärenden. Regionala skillnader bör inte finnas.
- Ärenden angående högsta tillåten hastighet 90 eller 110 kilometer i timmen kan initieras av privatperson, väghållningsmyndighet eller länsstyrelse. En länsstyrelse kan besluta om lokala trafikföreskrifter för kortare sträcka. Har en sträcka, där Vägverket beslutat om 90 eller 110 kilometer i timmen, många lokala trafikföreskrifter bör Vägverket överväga om föreskriften om hastighetsbegränsning till 90 eller 110 kilometer i timmen skall upphävas. Upphävs föreskriften gäller hastighetsbegränsning enligt 3 kap. 17 § trafikförordningen (1998:1276) 1 och 3 st. (50 kilometer inom tätbebyggt område och 70 kilometer i timmen (bashastighet) utom tätbebyggt område).
- Nya kriterier för Vägverkets beslut om högsta tillåten hastighet av 90 eller 110 kilometer i timmen togs fram 1997. Slutrapport från Vägverkets projekt TR10 94:2512. Syftet med kriterierna var bland annat att få fram kriterier som skulle kunna användas som underlag vid Vägverkets prövning om en väg har tillräckligt hög standard från trafiksäkerhetssynpunkt för att en högre hastighet än bashastigheten skulle kunna tillåtas. Kriterierna ska kunna användas för såväl gamla som nya vägsträckor som ligger utom tätbebyggt område.
- Projektgruppen som tog fram rapporten pekade på att cirka en tredjedel av aktuellt vägnät skulle få sänkt hastighetsgräns från 110 till 90 kilometer i timmen och för 90-vägar, som har en bredd av 9 meter eller smalare så skulle gränsen till 70 kilometer i timmen sänkas för cirka 47 % av väglängden.
- Samtliga regioner skulle med utgångspunkt från de nya kriterierna gå igenom sitt vägnät och utifrån vad som framkom vid inventeringen inkomma till huvudkontoret med förslag till sänkningar.
- Efter regionernas inventering låg dock många hastighetsärenden ”på hyllan” då generaldirektören inte fattade några beslut annat än för nya vägsträckningar. Detta beroende på konflikter mellan de transportpolitiska målen.

- Regionerna fick senare prioritera de vägar som man ansåg att huvudkontoret skulle arbeta fram nya föreskrifter för. De ärenden (vägar) som inte prioriterades av regionerna avslutades och regionerna ombads att återkomma senare om en eventuell ändring av hastigheten fortfarande var aktuell.
- Inom Vägverket pågår många projekt som har beröring med hastighetsfrågor. Sektion Trafiklagstiftning är ofta inte delaktig i projekten.
- Det vore olyckligt att flytta ut beslutandeprocessen angående hastighetsbegrän- ning till Vägverkets regioner. En enhetlighet måste finnas vid valet av hastigheten 90 eller 110 kilometer i timmen. Även om övergripande regler tas fram finns stor risk för lokala skillnader i bedömning
- Vägverkets föreskrift om högsta tillåten hastighet 90 eller 110 kilometer i timmen kan överklagas till regeringen. Antalet överklagningar är mindre än fem per år.
- Antalet ärenden angående differentierade hastigheter varierar mellan 100 till 200 per år. Under handläggningen brukar oftast inte platsbesök ske. Sektionen har diskuterat detta och har beslutat att, för att öka kvalitén, göra platsbesök betydligt oftare i framtiden.
- Vid framtagande av underlag till en föreskrift sänds alltid en konsekvensutredning till Ekonomistyrningsverket. Denna konsekvensutredning är idag mycket enkelt formulerad. När en konsekvensutredning insänts inväntar vi 3 veckor innan beslut kan fattas.
- Länsstyrelsen beslutar vilka vägar som skall vara motorvägar. Enligt 9 kap 1 § 6 p trafikförordningen gäller 110 kilometer i timmen på motorvägar.
- Verkets chefsjurist Bo Andersson har uttalat att sektion Trafiklagstiftning bör, för att höja kvalitén på överklagningsärenden, lägga mer tid på dessa. Detta torde innebära att personalstyrkan på sektionen måste utökas.

BILAGA 2

Intervjuer med representanter för Vägtrafikinspektionen

Intervju med Åke Larsson och Per Öhgren, Vägtrafikinspektionen, Borlänge, tidigare Vägverket i Borlänge, 2 oktober 2003

- Angående överklagningsbeslut från Vägverket centralt: Dessa beslut fungerar inte som "prejudikat". Ingen följer dessa beslut. "Respekten är för dålig". ÅL har teorin att det handlar om "den kommunala beslutanderätten"
- PÖ: Kommunernas tjänstemän efterfrågade tydligare riktlinjer. Vägverket var därför noggranna med motiven för sina beslut.
- Ett särskilt problem är att VV har två roller
- PÖ: Det vore bra om "man" (Kommunförbundet?) gick ut med tydligare information om att "prejudicerande beslut skall följas". Man borde skapa ett forum för att sprida information om "prejudicerande beslut". Idag gör VVs regioner det, men det kunde fungera bättre...??)
- PÖ: "lobbar" för 40 km/tim
- Båda starkt emot att regionerna fattar beslut (om 90 och 110?). "Det kommer bli som i kommunerna"
- ÅL: Det finns en stor okunnighet. Man "tror" att 90 är normalhastigheten och att 70 är en sänkning.
- PÖ jobbade med nya kriterier. Någon region lämnade många förslag (vad gällde dessa beslut??). Någon region gjorde en samhällsekonomisk analys som visade att de nya kriterierna skulle kosta oerhört mycket pengar. Därmed lade förra GD locket på.
- PÖ: Det behövs en viss harmonisering mellan landets kommuner .
- Angående Vägtrafikinspektionens möjliga roll: Kan i princip gå till Vägverket och fråga: "Hur hanterar ni hastighetsfrågan". Detta kan sedan kompletteras med följdfrågor om hanteringen och VI kan också begära en handlingsplan.
- VI har tagit fram en "modell för säkert transportsystem". Den kan användas för att checka både VV och andra aktörer.
- ÅL: Finns idag inga planer på att checka VVs hantering av hastighetsfrågor.
- Däremot har man för avsikt att checka hur trafiksäkerhetsarbetet bedrivits sen Nollvisionen antogs. Exempel: "Hur har Vägverket skött sitt myndighetsansvar? Om det visar sig att Vägverket **inte** skött sitt ansvar t ex på hastighetssidan så kan VI ta upp det.

Intervju med Lars Bergfalk, Vägtrafikinspektionen (VI), Borlänge, tidigare Vägverket i Borlänge, 20 november 2003

- Beslut i hastighetsärenden måste tas utifrån både kriterier och inspektion på platsen (det finns så många lokala förhållanden som påverkar)
- LB var under Vägverkstiden med och tog fram kriterier för 30 km/tim
- Borde vara 30 under skoltid
- Borde vara 30 i bostadsområden, på gator och i miljöer med blandtrafik
- LB säger att han kan tänka sig 40 som ny bashastighet i tätbebyggda områden
- Hastighet kommer vara ett satsningsområde för VI under 2004
- Man borde använda hastighetsinstrumentet mycket mer för att åstadkomma säkerhetsvinster
- VI arbetar med att ta fram en vision om "Säker trafik"
- VI vill lyfta fram frågan om att kontrollera konsekvenserna av olika strategier
- Detta med hastigheterna är en trovärdighetsfråga som inte är bra därför att Vägverket är för mycket inblandat
- Vägverket-Region Skåne var "generösare" än andra
- Man borde låta Vägverket lokalt ta fram underlag. Sen skall Länsstyrelsen besluta och Länsrätten vara överklagningsinstans
- I Skåne har Länsstyrelsen och regionen ofta olika meningar – mitt påstående. LB menar att det nog inte är så vanligt
- Det är dumt (orimligt) att Vägverkets Huvudkontor "bestämmer" hastighetsgränserna och Vägverket regionalt sen genomför åtgärder. Hastighetsgränsen är ju ett av verktygen, som kan användas för att skapa en säker trafikmiljö. Om nu väghållaren, dvs kommunen eller vägverksregionen, har detta ansvar borde de i logikens namn också behärska detta verktyg, inte bara de rent fysiska åtgärderna i trafikmiljön. Väghållaren skulle då kunna ha hela arsenalen av åtgärder tillgängliga och disponibla i sin dialog med befolkning, kommuner och lokala/regionala företrädare för olika intressen.
- Om man skall använda hastigheten som verktyg för att öka säkerheten, då måste man satsa på marknadsföring av detta
- LB föreslår djupintervjuer (som komplement till de enkätfrågor som ställs idag) för att testa om människor förstår de nya kriterierna
- VI:s roll skall vara att påverka och driva på. Vi kommer att arbeta med begreppet "säker trafik" för att få de ansvariga aktörerna att på ett systematiskt sätt ta sig an alla de olika åtgärder, som på ett väsentligt sätt kan bidra till att få bort de svåra personskadeolyckorna. I det arbetet kommer vi att rikta olika frågeställningar till de olika aktörerna för att få dem att fokusera bättre på trafiksäkerheten och att få dem att vidta konkreta och effektiva åtgärder. Men de måste själva utveckla och genomföra åtgärderna. Det är inte vi som ska göra det
- VI är på väg att ta fram förslag till hur VI själv skall hantera hastighetsfrågan (och alkoholfrågan och bilbältesfrågan)
- Tidigare arbetade de som utarbetade kriterier för 90/110 tillsammans med dem som beslutar i ärendena.

Intervjuer med representanter för Länsstyrelserna

Intervjuer med Ingegerd Thuveesson m fl på Länsstyrelsen i Kristianstad, 22 oktober 2003

Länsstyrelsen (Lst) tar in remissvar från Vägverket (VV) centralt och från polisen vid behandling av överklagningsärenden. Beslut som fattats vid VV centralt om hastighetsöverklagningar används av Lst som prejudicerande beslut i överklagningsärenden som Lst behandlar. Dessa går ofta emot vad VV regionalt .

Beslut från Lst tar inte upp frågan om behovet av kompletterande fysiska åtgärder. Det gör ofta polisen i sina remissyttranden.

”Vägverket ”talar med två tungor”, en regionalt och en centralt”. Samtidigt påpekar Lst att det är bra att VV tydligt skiljer på sin myndighetsroll och sin utföranderoll och VV centralt håller därför ett visst avstånd till VV regionalt. Det gör det lättare för Lst att vara konsekventa i sina beslut.

Skillnaden mellan VV regionalt och Lst är att VV regionalt har trafikingenjörer som experter medan Lst har jurister som bevakar den juridiska hanteringen av frågorna. Så måste det vara. Lst känner inget behov av en förstärkning av sin kompetens på trafiksidan. Vid alla ärenden åker Lst-personal ut – oftast mer än en person – och inspekterar platsen. Lst:s egen personal som är inblandad i ett ärende är nästan alltid eniga om vad beslutet borde bli.

95% av alla hastighetsärenden som Lst får in har initierats av enskilda personer, byalag, och liknande. Övervägande delen av dessa avslås efter den remisshantering som beskrivits ovan. Lst anser att en stor del av dessa överklagningar är ”onödiga” i det att möjligheterna att få rätt är mycket små. Alla dessa ärenden skapar (alltför?) mycket arbete för Lst.

Det som kan uppfattas som en restriktiv hållning från Lst beror på att Lst är mycket rädda för att om enskilda får rätt i överklagningsärenden så är risken stor att antalet ärenden ökar mycket mer.

Angående VV centralt: De ligger allt för länge på en del remissärenden som handlar om sänkningar från 90 till 70.

Vinterhastigheterna skall – enligt en osäker uppgift – tas bort. Lst upplever att det på VV centralt finns ”olika viljor” i dessa frågor.

Lst upplever också att VV regionalt kan uppvisa olika meningar i samma fråga.

”En lokal trafikföreskrift kan utfärdas så länge de samlade delsträckorna som behandlas med lokala trafikföreskrifter inte är längre än ca hälften av hela sträckan. Om det blir längre bör VV centralt fatta beslut för hela sträckan.

Problem på Lst för närvarande: alla lokala trafikföreskrifter måste skrivas om före 1/1 2006. Här var lovat central hjälp med ett system för att hantera detta (??). Denna hjälp har dock inte kommit och situationen är på grund av detta tämligen besvärlig.

Komplettering via e-post från Magnus Gjerstad

Det är länsstyrelsen som beslutar att en väg skall vara motorväg enligt 9 kap trafikförordningen. Länsstyrelsen kan också enligt 10 kap 1 § andra stycket 11 TF besluta att högsta tillåtna hastighet på motorväg skall vara lägre än 110.

Intervjuer med representanter för Vägverkets regioner

E-postsvar från Lennart Sjöborg, Vägverket Region Skåne, VSKtrt, 15 september 2003

Hastighetsärenden inkommer som remisser från Lst. De kan även inkomma som framställning tillsammans med andra önskemål i ett ärende.

Vi avger yttrande i remisserna med tillägg om vägens status och ev. antal personskadeolyckor (STRADA). De övriga skickas till Lst eller ev. resp. kommun.

Jag handlägger tillsammans med Ralf Nilsson de ärenden som rör begränsad hastighet i samband med motorväg, motortrafikleder, tillfälliga hastighetsärenden i samband med olika arrangemang samt permanenta hastigheter på det allmänna vägnätet. I vissa ärenden sker samråd med representanter från kommunerna. Var tredje månad har vi samrådsmöte med Länsstyrelsen.

Då det gäller tillfälliga hastighetsbegränsningar i samband med vägarbete handläggs dessa av Bertil Nordström.

Intervju med Lennart Sjöborg och Ralf Nilsson från VV- region Skåne, Malmö, 23 oktober 2003

- Gunnar Bengtsson på VV-Region Skåne är den som kan allt om NKI
- Tidigare var det 4 sektorsledare – för var sin del av Skåne - som hanterade hastighetsfrågorna. De hanterade frågorna olika. Dessa sektorsledare försvann den 1/9/03
- Med Claes Tingvall kom en ny syn på hastighetsfrågorna in. Det bildades två fallanger.
- Hastighetsgränserna är högre än på motsvarande typer av vägar i andra delar av landet.
- RN: Varför inte acceptera regionala skillnader? I Skåne finns det mycket mer hus nästan kontinuerligt utefter vägarna. Det går inte att sänka gränserna på samma sätt som i andra delar av landet.
- VV-regionen har ibland agerat ”ombud” för att söka om lägre hastighetsgräns. Olyckligt.
- Dialogprojekten – som var ganska många i Skåne – skapade en del problem. Varje projekt hade 30-50kr. Det räckte inte till ombyggnader. VV ställde krav på medborgarna: Använd hjälm, hålla hastigheten, etc. Medborgarna ställde krav: Bort med tungtrafiken, sänk hastigheten, etc. Till ca 90% har kraven från medborgarna varit att sänka hastighetsgränsen. LS ställde sig positiv till det i sina remissvar. Lst beslutade dock oftast annorlunda (godkände ej förslaget)??? VV- regionen fick mycket kritik för att de inte kunde hålla löftena i dialogprojekten.
- Silhuettmärkena (som markerar gränsen för tätbebyggt samhälle och därmed för hastighetsgränsen 50 km/tim) kom i början bara upp i vissa kommuner. De andra

ansåg sig ej ha råd med dem. VV beslutade då att bekosta uppsättning av silhuettmärken vid alla tätorter som var större än 250 invånare.

- Polisen har inte längre någon kompetens i hastighetsfrågorna på grund av diverse omorganiseringar.
- RN gick igenom de nya hastighetskriterierna och samordnade detta med polisen och kommunerna. Blev dock stoppad av Vägdirektören vid regionen och det gick därmed inte vidare till VV-centralt.
- VV-centralt borde se till att det blir 30 km/tim vid **alla** vägarbeten.
- Det verkar inte som om Claes Tingvall varit inblandad i överklagningsärendena (eftersom sänkningar nästan aldrig gick igenom)
- LS: Vi borde ta över alla beslut från Länsstyrelsen (Lst). De skulle dock vara kvar i överklagningsärenden – för att kontrollera att juridiken är korrekt. VV-centralt borde gå till regeringen och få en ändring till stånd.
- VV-centralt borde se till att alla vägar videofilmas (t ex var 20:e meter) så att man kan studera vägar och dess omgivning på kontoret.

E-postsvar från Lennart Sjöborg på de sex frågorna:

- Är verksamheten i enlighet med Vägverkets nya arbetssätt, dvs. kundorienterad?

Det är viktigt om vi skall följa kundperspektivet att vi kan motivera våra beslut, att vi är sam-synta i vår uppfattning, policy och bedömning samt att kunden får en snabb handläggning och hantering av ärendet.

- Hur harmonierar nuvarande hastighetsgränssystem med de transportpolitiska målen?

Ur trafiksäkerhet att vi inte lämnar motstridiga uppgifter.

- Vad krävs för att anpassa rättspraxis till nollvisionens intentioner i samband med överprövning (överklagningsärenden) av beslut om lokala hastighetsgränser i första hand 30 km/tim i tätort?

Vägverket berörs enbart på det allmänna vägnätet. Lokala begränsningar till 30 km och kanske i framtiden 40 km i timmen kommer enbart att beslutas av kommunerna inom tätbebyggt område.

- Hur ge ett ökat kommunalt inflytande i olika beslutsprocesser?

Ja, här var vi inte överens med dig Christer, vi frågade oss Hur ? Och Varför ?

- Vilka frågor/beslut är lämpligt att låta väghållarna själva ta ställning till?

Att de fördelas på väghållarna. Inom tätbebyggt område: kommunen, utanför tätbebyggt område (även på enskild väg): Lst eller VV.

- Är trafikens hastighet genom/förbi vägarbeten utmärkt utifrån nollvisionens intentioner, dvs. att människans tolerans mot yttre våld ej överskrids i händelse av olycka?

Nej, här skall man nog överväga alternativ som till exempel möjligheten att stänga vägen under tiden arbetet pågår i nollvisionens anda. Arbetet kan genomföras snabbare (med press på entreprenören att utnyttja kvälls- och nattid) och kanske utan tidspress.

E-postsvar från Dainis Ciparsons, Vägverket, Region Väst, Karlstad, 22/9/03

Jag heter Dainis Ciparsons och är trafikingenjör på nuvarande trafikavdelningen (snart avd. Kundbehov och samhälle) på Vägverkets Region Väst. Vi är tre st. regionala trafikingenjörer som jobbar bl.a. med att utbilda, informera och samordna våra lokala trafikingenjörer (ca 15 st. på lokalkontor). Mina arbetsuppgifter rör i huvudsak trafiklagstiftningen, i första hand TrF och VMF, och olika trafikregleringsfrågor. Här kommer då hastighetsfrågorna in.

Det är jag som får läsa igenom och skriva regionens yttranden när det gäller olika förslag och utredningar som HK (Borlänge) skickar ut. Exempelvis förslaget till nya hastighetskriterier för några år sedan, utredningen "Den eviga hastighetsfrågan", vinterhastighetsprojektet m.m. Våra andra avdelningar skall rådfråga och samråda med trafikavdelningen (mig) i olika hastighetsfrågor. De lokala trafikingenjörerna likaså när de känner att behov finns (osäkerhet om vad man skall svara, när man inte är överens på lokalkontoret m.m.) inför yttranden eller framställningar om lokala trafikföreskrifter till länsstyrelsen eller föreskrifter till Vägverket.

Har medverkat till en översyn av hastighetsbegränsningarna på delar av regionens 90-vägar som en följd av de nya kriterierna (som är stoppade f.n.). Har jobbat en hel del med lokala föreskrifter om tätbebyggt område (information, rådgivning, samråd överklaganden, utmärkning)

Ärendehantering och uppdelningen på många beslutsmyndigheter v.g. hastighetsbeslut är krånglig för gemene man. Dagens 20-steg är jobbigt att tillämpa. Bättre med möjlighet till 10-steg. Skulle passa bättre på olika vägtyper som vi har fått/byggt de senaste åren och kanske öka förståelsen för hastighetsbegränsningssystemet.

E-postsvar från Hans-Olov Johansson, Vägverket Region Mitt, Gävle, 15 oktober 2003

Jag har som trafikingenjör i Region Mitt (VM) mina uppdrag inom X-län.

I det team av personal som arbetar i Gävle har vi beträffande "hastighetsområdet" bl a i uppdrag att svara på remisser från Lst.

Vid ansökan om förändringar av hastigheten enligt ovan gör vi ofta bedömningen i samråd med trafikpolisen men skriver egna yttrande till lst.

Vi har en bra samsyn inom detta område då vi är få personer inblandade såväl från polis som VM.

Verksamheten fungerar bra tycker vi. Lst beslut kan dock dröja.

Utöver detta tar vi egna initiativ till förändringar av hastigheter (höjningar) i samband med tex nybyggnad av väg eller förändring av vägsektion till M eller MTL.

Detta sker till VV i Borlänge ; trafiklagstiftning.

Här tar det lång tid innan beslut kommer.

I samband med vägarbeten tar vi beslut om tillfällig föreskrift enl kap 10 § 14 TrF.

Här är fler personer inblandade än trafikingenjörerna nämligen projektledare av drift eller by-objekt.

Kvaliteten på besluten varierar och några beslut kan nog ifrågasättas om de håller måttet rent juridiskt.

Kompletteringar utifrån de frågor jag skall besvara. Frågorna är:

1/ Är verksamheten i enlighet med Vägverkets nya arbetssätt, dvs. kundorienterad?

2/ Hur harmonierar nuvarande hastighetsgränssystem med de transportpolitiska målen?

3/ Vad krävs för att anpassa rättspraxis till nollvisionens intentioner i samband med överprövning (överklagningsärenden) av beslut om lokala hastighetsgränser i första hand 30 km/tim i tätort?

4/ Hur ge ett ökat kommunalt inflytande i olika beslutsprocesser?

5/ Vilka frågor/beslut är lämpligt att låta väghållarna själva ta ställning till?

6/ Är trafikens hastighet genom/förbi vägarbeten utmärkt utifrån nollvisionens intentioner, dvs. att människans tolerans mot yttre våld ej överskrids i händelse av olycka?

Hans-Olovs svar:

De frågor du fått att besvara är inte helt lätta att förstå för mig. Svaren blir därefter

1/ Om kunden är förslagsställaren så är det nog efter det nya arbetssättet. Men om en annan kund indirekt berörs ex trafikanten vid en fråga om förändring av hastighet efter en väg/gata där "huvud"kunden är förslagsställaren då blir det svårare med det nya arbetssättet. Hur når vi den kundkategorien?

2/ Jag har en känsla av att denna fråga ställer olika saker mot varandra.

3/ Förstår inte frågan

4/ Beträffande hastighetsärenden så är inte kommunen en självklar remissinstans för länsstyrelsen. Borde kunna ske på ett mer systematiskt sätt.

5/ Samtliga frågor som berör hastighetsbeslut

6/ Svar Nej. I det nya dokumentet Regler för säkerhet vid vägarbete och transporter har dock detta lyfts fram. Verklighet hastighet förbi aktiva arbetsplatser med passerande fordonstrafik bör inte vara högre än 30 km/h. Om personal jobbar i skydd av frizoner på $\geq 2,5$ m eller barriärer kan 50 eller 70 km/h accepteras.

Intervju per telefon, Rolf Åkerlund, Vägverket Region Mälardalen, Avdelning Samhälle, Eskilstuna. 016/15 70 39

- Inblandad i hastighetsärenden på tre sätt:
 - 1/ Eget behov utifrån kundbehov, vägstandard, etc
 - 2/ Skrivelser från personer. Skickas till beslutande myndighet, Länsstyrelsen eller kommun, som sen skickar tillbaka det till Vägverket på remiss om ärendet rör väg där vi är väghållare
 - 3/ Skrivelser som går direkt till Länsstyrelsen (som de egentligen skall). Kommer sen till VV
- Kommunen beslutar inom tätbebyggt område (som i sig definieras i en lokal trafikföreskrift, som kan ändras genom att fastställa en ny)
- Måste skickas till Vägverket för remissyttrande
- Vägverkets region i egenskap av remissinstans kan överklaga ett länsstyrelsebeslut till Vägverket i Borlänge. Regionen skickar då sin överklagan till länsstyrelsen som antingen har möjlighet att ompröva sitt beslut eller vidhålla det och då skicka det vidare till nästa instans, Vägverket i Borlänge
- Länsstyrelsens personal är oftast i första hand jurister med liten trafikerfarenhet (De är alltså inte tekniker)
- Avsikten är att komma ner till 30 km/h vid vägarbeten (men det beror bland annat på hur skyddad man kan göra arbetsplatsen och hur lång sträckan är). Sträckan med låg hastighet ska av bekvämlighet inte göras längre än vad som är nödvändigt för att skydda de som arbetar på platsen. T.ex. om fler arbetsplatser ligger efter varandra med avstånd emellan är det bättre att ta flera korta 30-sträckor än en lång. Detta för att öka förståelsen och efterlevnaden hos trafikanterna. Trafi-

kanten ska kunna koppla sambandet mellan hastighetssänkningen och orsaken till den.

- Vägverket arbetar med vad de kallar NKI – Nöjd kund index. Ärendehantering och uppdelningen på många beslutsmyndigheter ger nog ett lågt NKI. (Svårt för gemene man att veta vad som beslutas av vem)

Komplettering per e-post utifrån de frågor som jag fått att besvara, Rolf Åkerlund

- Är verksamheten i enlighet med Vägverkets nya arbetssätt, dvs. kundorienterad?

Svar: Jag kan bara svara på hur det är i Region Mälardalen och där har vår nya organisation som vi arbetar i fr.o.m. 2003-05-01 anpassats till att vara kundorienterad och processinriktad. Vid utformningen av den nya organisationen har stor vikt lagts vid att vi ska arbeta kundorienterat.

- Hur harmonierar nuvarande hastighetsgränssystem med de transportpolitiska målen?

Svar: Vägverket Region Mälardalen som remissinstans i hastighetsfrågor har alltid de transportpolitiska målen med i bedömningen av en hastighetsansökan. Länsstyrelsen, som beslutande myndighet i hastighetsfrågor på större delen av det allmänna vägnätet, ska också i sin konsekvensbeskrivning väga in de transportpolitiska målen. Harmonieradom inte idag så är i vart fall intentionerna att de bättre ska göra det i framtiden.

- Vad krävs för att anpassa rättspraxis till nollvisionens intentioner i samband med överprövning (överklagningsärenden) av beslut om lokala hastighetsgränser i första hand 30 km/tim i tätort?

Svar: Kan inte svara riktigt på den frågan. Måhända någon på Vägverket i Borlänge som handhar överklagningsärenden är mera lämplig att svara.

- Hur ge ett ökat kommunalt inflytande i olika beslutsprocesser?

Svar: När den nya Trafikförordningen (1998:1276) trädde ikraft 1 oktober 1999 utökades kommunernas mandat att fatta beslut i hastighetsfrågor.

Kommunen beslutar om högsta tillåten hastighet på samtliga gator och vägar inom tätbebyggt område samt på vägar utanför tätbebyggt område för vilka kommunen är väghållare. Det här utökade mandatet ökade kommunernas inflytande över hastighetsfrågorna högst väsentligt. Har för stunden inget förslag till hur kommunernas inflytande ytterligare skulle ökas.

- Vilka frågor/beslut är lämpligt att låta väghållarna själva ta ställning till?

Svar: Ser vi till det statliga vägnätet så är min åsikt att begränsningarna 90- och 110 km/tim som idag för hela landet beslutas av myndigheten Vägverket i Borlänge skulle kunna beslutas av resp. väghållningsmyndighet / region d.v.s. i vårt fall Vägverket Region Mälardalen.

- Är trafikens hastighet genom/förbi vägarbeten utmärkt utifrån nollvisionens intentioner, dvs. att människans tolerans mot yttre våld ej överskrids i händelse av olycka?

Svar: I Vägverkets interna föreskrift (IFS 2003:1) som till stor del behandlar vägarbeten och utmärkning kring dessa sägs att om trafiken inte kan ledas bort från arbetsplatsen

eller på betryggande sätt skiljas från denna ska den högsta tillåtna hastigheten förbi vägarbetet vara 30 km/tim. Vid varje vägarbete som berör det statliga vägnätet ska finnas en trafikordningsplan godkänd av väghållningsmyndigheten, i vårt fall Vägverket Region Mälardalen. I trafikordningsplanen ska all utmärkning av arbetsplatsen finnas med, inklusive hastighet, samt vem som är ansvarig för att den följs.

Komplettering med Rolf Åkerlund om resursbehov

På Region Mälardalen som omfattar Uppsala län, Södermanlands län, Örebro län och Västmanlands län är fyra heltidstjänster sysselsatta med lokala trafikföreskrifter. Jag uppskattar att ca 75 % av deras tid går åt till att bereda ärenden som har anknytning till hastighetsfrågor. Huvudsakligen handlar det om remisser från kommuner och länsstyrelser. Frågor rörande 90- och 110 km/tim är inräknat i dessa 75 %. 90- och 110-ärendena utgör en relativt liten del som jag uppskattar till 5 av de 75 procenten.

Är inte riktigt säker på vad du menar med "Anser ni att ni använder mer tid på hastighetsfrågan? Vad i så fall och hur mycket?"

Återkom gärna så ska jag svara så gott jag kan.

E-postsvar från Stefan Johansson, VSÖ. 11/9/03

I vår nuvarande organisation (omorganisation pågår) handläggs frågor rörande hastigheter framför allt av våra lokalt placerade trafikingenjörer. I Vägverket Region Sydöst (VSÖ) finns det 5 lokalkontor, Östergötland (Linköping), Jönköping, Kronoberg (Växjö), Kalmar och Blekinge (Karlskrona). Trafikingenjören på respektive lokalkontor yttrar sig till länsstyrelsen och kommuner i frågor som rör hastigheter inom länet. Dom tar också själva beslut (föreskrifter) om hastighetsbegränsningar vid vägarbeten. När det gäller yttrande om hastigheter som beslutas av Vägverket (Borlänge), 90 och 110 km/tim, så lämnar trafikingenjören lokalt förslag till yttrande först till regionen som i sin tur vidarebefordrar yttrandet till Vägverket. Totalt är det 10 personer som har möjlighet att yttra sig och besluta om föreskrifter ang hastigheter lokalt inom regionen.

På regionen är det 3 personer som har delegation att yttra sig i hastighetsfrågor. Det är undertecknad, funktionsledaren (trafikmiljö) och avd.chefen (avd. trafik). Vår uppgift är att titta på överklagningsärenden, göra framställningar om hastighetsförändringar rörande 90 och 110 km/tim till Vägverket samt ta fram inriktningsdokument och riktlinjer. Vi har t ex helt nyligen fått ett uppdrag att se över VSÖs hastighetsstrategi.

För närvarande pågår det mycket utredningsarbete som rör den "eviga hastighetsfrågan". Förutom resultatet av ditt uppdrag så ser jag personligen fram mot vad som kommer ut av arbetet i "Nationell samling", där resultatet skall presenteras i mitten av oktober. Min personliga uppfattning är att det är dags att vi nu "sätter ned foten" i hastighetsfrågan. Trovärdigheten för vårt sätt att behandla hastigheter i systemet är sannolikt lågt hos våra kunder.

Jag återkom till Stefan med två kompletterande frågor den 15/10/03:

1/ Vad innebär det att ni har fått ett uppdrag att se över VSÖ:s hastighetsstrategi? Vad är det ni själva - regionalt - kan göra? Och varför behöver ni se över den? Har det med min fråga 2 att göra?

2/ Du skriver: *Min personliga uppfattning är att det är dags att vi nu "sätter ned foten" i hastighetsfrågan. Trovärdigheten för vårt sätt att behandla hastigheter i systemet är sannolikt lågt hos våra kunder.*

Detta var mycket intressant och något som kan vara mycket viktigt i mitt utredningsarbe-

te. Kan du utveckla det så vore det mycket värdefullt för mig. Vari ligger bristerna? Varför är kunderna inte så nöjda. Jag har ännu ingen information om vad NKI innehåller och innebär. Har det nåt med hastighet att göra?

Stefan Johanssons svar den 16/10/03:

1) Det är en bra fråga. Det undrar vi (deltagarna i projektgruppen) också om regionen skall gå i spetsen när det gäller hastighetsfrågan. Nu pågår det ju rätt mycket arbete runt hastighetsfrågan centralt, vilket borde vara det normala. Vårt arbete i projektgruppen har med anledning av allt som händer i frågan nu bromsats upp en aning. Vi följer vad som händer och finns till hands när diskussioner om hastigheter kommer upp i regionen. Jag tycker det är bra att gruppen är formerad med möjlighet att "rycka ut" vid behov. Projektgruppen består av trafikingenjören (äger normalt hastighetsfrågan inom reg), samhällsplanerare och trafiksäkerhetsingenjören. Sammansättningen av gruppen ger en bredare syn på frågan, vilket jag tycker är bra och intressant.

2) Det som är högaktuellt just nu i regionen är vilken hastighet som våra mötesfria landsvägar (2+1) skall ha - 90, (100) eller 110 km/tim. Detta är en typisk fråga där det för närvarande, enligt min mening, saknas tydliga centrala direktiv (foten är inte nedsatt). Varje region håller på med diskussioner om vilka kriterier som skall gälla för att vi skall våga höja hastigheten på denna vägtyp (jag skrev 100 km/tim eftersom det känns som om den gamla frågan om 10-indelning och nya bashastigheter har vaknat till liv igen i den allmänna diskussionen). Personligen tror jag mycket på ett flexiblare hastighetssystem med t ex 10-indelning. Jag tror att vi skulle öka trovärdigheten i systemet om vi kunde ge våra olika vägtyper "rätt" hastighet. Ett tydligt exempel är ju 2+1-vägarna - om vi tillåter 110 km/tim på denna typ av väg så tycker jag att det blir svårt att på ett trovärdigt sätt förklara varför vi skall behålla 110km/tim på motorväg. På de bästa "2+1-vägarna" (motortrafikled eller "motortrafikledsliknande" vägar) skulle sannolikt 100 km/tim vara mer rätt än 90 eller 110 km/tim.

Komplettering med svar från Stefan Johansson på de sex frågorna:

1. Kundorientering - nej, det tar alldeles för lång tid för "kunden" att få ett besked i hastighetsfrågor. Men det rör ju inte Vägverket för i flertalet fall (Lst och kommunerna)!

2. Jag tycker nuvarande hastighetssystem är för trubbigt - inför nya bashastigheter och "10 steg"

3. Jag tror det är nästan omöjligt att få acceptans för ett system som harmoniserar med nollvisionen, med t ex 30 km/tim i stora delar av våra tätbebyggda områden.

4. Jag är tveksam om kommunerna skall ha ett större inflytande än vad dom har idag. Vi har ju redan problem med "politiska hastighetsbeslut".

5. Enligt min mening borde varje väghållare besluta om hastigheterna på sitt vägnät. Sedan skulle Vägverket befrias från att vara sista instans när det gäller överklagningsärenden.

6. Nej, absolut inte!

E-postsvar från Claes-Göran Stoltz, Region Norr, 040107

1. Vår nya organisation har utformats så att vi ska arbeta kundorienterat och processinriktat. Vi försöker att prioritera hastighetsärenden för att hålla oss inom de remisstider som ges. Det är i de flesta fall inte vårt fel att kunden får vänta på beslut i hastighetsärenden.

2. Vår ambition är att de transportpolitiska målen alltid ska vara med vid bedömningen av en ansökan om hastighetsbegränsning.
3. Eftersom vägverket är sista instans i överklagningsärenden bör kanske frågan besvaras där.
4. I och med att ny trafikförordning trädde i kraft utökades kommunernas inflytande över hastighetsbegränsningar inom tätbebyggda områden. I regionen är kommunerna remissinstans i hastighetsärenden. Det är tveksamt om kommunerna ska ha större inflytande.
5. För de differentierade hastighetsbegränsningarna bör bedömningarna vara så lika som möjligt i hela landet. Därför bör besluten ligga centralt på vägverket.
6. Nej. Enligt vår uppfattning sker alltid en nedsättning av hastigheten förbi vägarbetsplatser utan att några ytterligare åtgärder vidtas för att dämpa hastigheten. En nedsättning till 30 kilometer i timmen sker dock endast vid speciella typer av arbeten exempelvis broarbeten. Vi tycker att större möda bör läggas på andra åtgärder för att dämpa hastigheten som avsmalningar, chikaner, gupp eller lotsningar.

En uppskattning av tidsåtgången för handläggningen av hastighetsärenden är följande: Föreskriftsärenden om 90 och 110 ca 0,5 personår och för övriga hastighetsärenden ca 1,5 personår.

Med vänlig hälsning
Clas-Göran Stoltz

Intervju per telefon, Margareta Carlsson, Vägverket Region Stockholm, 2003-11-14

Vi tillgodoser allmänhetens intresse. ”De kör ju så fort”.

Vi måste se till att upprätthålla framkomligheten.

Vi tillgodoser sällan deras intresse som söker om sänkt hastighetsgräns.

Det gäller att se till att hastigheten inte blir allt för ”ryckig”, med ständig förändring av hastighetsgränsen.

Kriterierna från 1997 är perfekta men de ”naggas i kanten”

Det finns två läger på Huvudkontoret sedan början av 90-talet.

Juristerna i Borlänge gör rätt. De följer bara lagen.

Vi på regionen följer de ”prejudikat” som skapas av Borlänge

Om vägarbeten: Vi vill helst inte ha särskild hastighetsbegränsning. Det viktiga är utformningen.

Om kundorientering: Om vi skulle vara riktigt kundorienterade skulle vi **höja** hastighetsgränserna....

Komplettering från Margareta Carlsson om tidsåtgången för hastighetsärenden

Ansökningar om sänkt hastighetsgräns: cirka 1,5 personår

Föreskriftsärenden om 90 och 110: efter genomgången av samtliga tvåfältiga 90-vägar har vi endast haft ett mindre antal ärenden på dessa vägar (och jag förmodar att motorvägsföreskrifter inte ska räknas in) kanske en personmånad

Det pågår mycket diskussioner om policyfågor inom hastighetsområdet och om inriktningen har eller ska förändras och det tar en hel del tid

Komplettering från Margareta Carlsson om hur 97-kriterierna tillämpats

Inom Region Stockholm finns och har inte funnits några tvåfältiga vägar med högsta tillåten hastighet 110. Avsikten, när de nya kriterierna kom, var att gå igenom samtliga tvåfältsvägar med 90-föreskrifter, för att se vilka vägar, som uppfyllde kriterierna och så anpassa föreskrifterna till detta. Varje region gick själva igenom samtliga vägar och sände in materialet till Borlänge. Ansökan om förändring medföljde. (dvs för de vägar där en förändring önskades). I Stockholms län har de flesta av de föreskrifter som ansökan gällde upphävts. För ett par vägar har vi inte "kämpat" vidare och där finns fortfarande 90-föreskriften kvar. På Gotland har ett flertal av 90-föreskrifterna som var med i ansökan till Borlänge överlevt. Motståndet mot sänkning till bashastigheten på Gotland var stort, så där finns fortfarande många i mitt tycke bas(70)hastighetsvägar som fortfarande har en 90-föreskrift.

Synpunkter från kommunrepresentanter

Brevsvar från Ulf Agermark, Trafikplaneringschef, Växjö kommun, 4 november 2003

Ang handläggning av myndighetsbeslut av hastigheter hos Vägverket

I de kontakter vi har med Vägverket om hastigheter gäller det mestadels sänkningar av den skyltade hastigheten ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Ofta upplever vi meningsskiljaktigheter mellan Vägverkets ”skyltansvarige” och trafiksäkerhetsansvarige där säkerhetsfrågan inte blir prioriterad. Det känns som om ”skyltansvarige” styr beslut om hastigheter utifrån andra kriterier än säkerhet.

Vi har dock inte varit påstridiga där våra synpunkter inte beaktats.

E-postsvar från Håkan Lockby, Lunds kommun, 23 oktober 2003

Vi har sedan länge en trafikgrupp som träffas regelbundet och diskuterar senaste olycksstatistiken och behovet av trafiksäkerhetsåtgärder. I denna grupp ingår Polisen, Vägverket, Stadsbyggnadskontoret och Tekniska förvaltningen. Här diskuteras vad som är på gång i Lund och vad som behöver göras. 30-ärenden är givna på dagordningen. Vi tycker att dessa månadmöten fungerar bra.

Vi har också ett bra samarbetsklimat i de om/utbyggnadsprojekt som pågår. Det är klart att vi hade önskat mer insatser i Lunds kommun men det önskar väl alla kommuner. Vad det gäller åtgärder på det statliga vägnätet har vi uppfattningen att VV är något mer konservativa i många frågor som handlar om fartdämpande åtgärder.

Länsstyrelsen har vi inte någon aktiv dialog med sedan vi fick ansvar att själva bestämma inom tätbebyggt område. Vissa gränsdragningsfrågor har lösts i samarbete de senaste åren, annars inget.

E-postsvar från Lennart Adolfsson, Göteborgs kommun, 21 oktober 2003

Vi pratar mycket sällan med VV om hastighetsregleringar. Som framgår av bifogad sammanställning (se bilaga) har vi beslutsrätten i de flesta fall som kan vara aktuella i Göteborg. Inom tätbebyggt område är det bara beslut om 90 och 110 som VV beslutar om och vi har bara en egen 90-väg (Dag Hammarskjölds väg). Vi har förändrat åtskilliga 70-vägar till 50 och 50-gator till 30 utan att tala med VV och dom har aldrig reagerat. Vi hade en diskussion med VV när vi definierade vad som skulle betecknas som tätbebyggt område i Göteborg. För att göra det enkelt med olika beslut kom vi överens om att Vägverkets vägar inom Gbg. tätort ligger utanför det vi beskriver som tätbebyggt område. De är ju oftast omgivna av skyddsområden och har sällan några bostäder intill sig. Stadsmotorvägarna blev Statsmotorvägar. Jag har vid några tillfällen tagit upp frågan med VV om att dom borde höja hastigheten från 70 till 90 på Västerleden genom V: Frölunda utan resultat eftersom jag tycker att bilisterna bör kunna kompenseras för att vi tvingar ner

hastigheterna på lokalnätet. Det är ju en väg med planskildheter och utan oskyddade trafikanter men dom törs tydligen inte. Det är ingen stor fråga men det är ju lite konstigt att dom har 70 och 90 på skitvägar utanför stan och samma hastighetsgräns på stadsmotorvägen när ändå ingen håller hastighetsgränsen och den tycks vara ganska olycksfri. Som sagt egentligen inga problem, vi gör som vi vill och det tycks gå bra.

Ur Trafikförordning (1998:1276)

Hastighet

14 § Ett fordon's hastighet skall anpassas till vad trafiksäkerheten kräver. Hänsyn skall tas till väg-, terräng-, väderleks- och siktförhållandena, fordonets skick och belastning samt trafikförhållandena i övrigt. Hastigheten får aldrig vara högre än att föraren behåller kontrollen över fordonet och kan stanna det på den del av den framförvarande vägen eller terrängen som han eller hon kan överblicka och framför varje hinder som går att förutse.

15 § Utöver andra fall som anges särskilt skall förare hålla en med hänsyn till omständigheterna tillräckligt låg hastighet

1. inom tätbebyggt område,
2. när sikten är nedsatt på grund av ljus- eller väderleksförhållandena,
3. vid övergångsställen eller andra platser där gående korsar vägen,
4. där korsande fordonstrafik kan förekomma,
5. i skarpa kurvor,
6. vid backkrön och andra ställen där sikten är skymd,
7. vid risk för bländning,
8. vid möte med andra fordon på smala vägar,
9. vid halt väglag,
10. när fordonet närmar sig en spårvagn, en buss eller en skolskjuts som stannats för passagerarnas på- eller avstigning,
11. när fordonet närmar sig barn som uppehåller sig på eller bredvid vägen,
12. när fordonet närmar sig kreatur på vägen,
13. där vägarbete pågår,
14. förbi en olycksplats, samt
15. vid smutsigt väglag där det finns risk för att någon annan trafikant utsätts för smutsstänk.

16 § En förare får inte utan giltigt skäl köra med överdrivet låg hastighet, plötsligt bromsa eller på något annat sätt hindra andra förare's körning.

17 § Inom tätbebyggt område får fordon inte föras med högre hastighet än 50 kilometer i timmen.

Om det är motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön får kommunen föreskriva att den högsta tillåtna hastigheten inom ett tätbebyggt område eller del av ett sådant område skall vara 30 kilometer i timmen.

Utom tätbebyggt område får fordon inte föras med högre hastighet än 70 kilometer i timmen (bashastighet).

Vägverket får föreskriva att den högsta tillåtna hastigheten på väg skall vara 90 eller 110 kilometer i timmen.

Bestämmelser om hastighet på motorväg finns i 9 kap. 1 §.

I terräng gäller bestämmelserna i första, andra och tredje styckena endast vid färd med motordrivet fordon. Förordning (1999:240).

Från Trafikförordningen:

15 kap. Överklagande

1 § Beslut av en statlig myndighet enligt denna förordning får överklagas enligt följande.

Beslut av	Får överklagas hos
En polismyndighet	Länsstyrelsen
En myndighet som har hand om väg- och gatuhållningen	Länsstyrelsen
Länsstyrelsen	Vägverket
Rikspolisstyrelsen	Regeringen
Vägverket som första instans	Regeringen

Vägverkets beslut i ett överklagat ärende får inte överklagas.

De statliga väghållningsmyndigheterna får överklaga en polismyndighets eller länsstyrelses beslut i fråga om lokala trafikföreskrifter och undantag från sådana föreskrifter.

BILAGA 7

Några kommentarer till "Den eviga hastighetsfrågan" version 2000-12-11

Per Nettelblad, 2000-12-18

Utredningen är väldigt grundlig. Man går igenom bakgrund och historia, uppdrag mm. Tyvärr bygger slutsatserna på resultat från en tid innan Skåne fick det stora flertalet sträckor sänkta. Det är dessutom svårt att tolka innebörden och konsekvensen av förslaget. Resonemanget är logiskt, men tillämpningen lämnar alltför stort utrymme för egna tolkningar.

Utredningar av detta slag, med en omfattning på 70 sidor, genererar mycket arbete hos ett stort antal personer, som måste läsa olika remissversioner av samma text. Detta arbetssätt kan inte vara effektivt. En god rapport skall vara kort, kärnfull och lättförståelig. Den blir inte bättre av att vara lång, omständlig och otydlig.

Vid beräkningar av den hastighetsdämpande effekten av hastighetssänkningar har man utgått från schabloner från gamla hastighetsmätningar. I Skåne har vi mätt hastighetsförändringarna på samtliga sänkta sträckor. Vi har fått mycket små förändringar, 1-2 km/h. Naturligtvis undrar vi varför våra resultat blir så olika och om utredningens schabloner är riktiga.

I Skåne har vi sänkt hastigheten på ett trettiotal sträckor, de flesta på 90 väg. På grund av HK: s långsamhet kom besluten om dessa inte förrän i början av år 2000. Antagligen är det därför det påstås att vi bara har sänkt på tre ställen. Däremot påstår utredningen att vi sänkt 7 sträckor från 110 till 90. Vad vi känner till har vi bara sänkt på två sådana sträckor. Man undrar om det är likadant i de andra regionerna? Vilken tillförlitlighet har egentligen utredningen? Borde utredarna inte kontaktat regionerna och diskuterat frågan samt försäkrat sig om att man hade rätt underlag?

I utredningen görs en samhällsekonomisk jämförelse av trafikskador och restid. Man ger sken av någon sorts vetenskaplighet. Resultaten av en sådan jämförelse är helt beroende av vilket pris man sätter på det ena eller det andra. Det kanske är bra att klargöra detta.

I rapporten pratas om riskhantering och att riskerna i vägtrafiken bör sättas i relation till andra risker i samhället. Man anser att om man gör det så blir det enklare att hantera hastighetsfrågan. Detta verkar rimligt. Det bör finnas proportioner mellan hur långt man är beredd att gå för att nå nollvisionen inom vägtransportområdet och hur långt man är beredd att gå inom andra områden.

Man konstaterar (bl a på sid 61) att 1997 års kriterier för hastigheten är överspelade. Jag instämmer i detta. Kriterierna är ett tecken på den dåliga samsynen inom Vägverket.

På samma sida konstateras att Vägverket skall utreda möjligheterna att använda dynamiska hastighetsgränser. Detta verkar bra. Men man skall ha klart för sig att det kräver en noggrann analys av olycksituationen, och att denna bör göras utifrån nollvisionen. Jag är inte helt säker på att resultatet leder till beslut som är lätta att förstå och efterleva. Texten bör nog hastigheten på landsbygd sänkas nattetid när det händer många allvarliga singelolyckor.

Avsnitt 7.4 tar upp ”Förutsättningar för samsyn i hastighetsfrågan”

Man föreslår att den målstyrningsfilosofi som är etablerad i Vägverket skall användas. Betyder detta att om man skall vidta en trafiksäkerhetsåtgärd skall man välja den som är mest effektiv? Det är klokt. Man kan då inte ha generella regler för hastigheterna.

Eller betyder det att man skall välja mellan liv och tid? I det senare fallet bör tiden för återstående liv eller som invalid värderas lika högt som en vunnen restid. Så är inte fallet i dag.

Man skriver vidare att prioriteringarna skall vila på samhällsekonomiska värderingar. Detta måste dock ske på ett pragmatiskt sätt så att hoten mot människa och miljö tas på allvar. Det är här man är som mest oklar i utredningen. Menar man att nya värderingar där trafiksäkerhet och miljö värderas högre måste fram? Eller menar man att det skall finnas någon slags randvillkor. Att tro att man kan stoppa in värden i en datamaskin som sedan räknar ut hur man skall göra och att resultatet blir rätt och objektivt är fullständigt absurt. Det som datamaskinen plockar fram beror på hur den programmerats och vilka värden som lagts in. Det går aldrig att få fram en objektiv metod för detta.

På sidan 63 står att beslutet om hastighet bör bero på underlag som gäller de svåra personskadeolyckorna. D.v.s. de lindriga bör inte räknas med. Detta är ett steg i rätt riktning, men de svåra olyckorna enligt polisens klassning kan vara ganska lindriga. Det bör vara allvarliga olyckor enligt STRADA som gäller.

BILAGA 8

Beslutsmandat för föreskrifter och lokala trafikföreskrifter Göteborg

Tättbebyggt område = K, Terräng = K, Farligt gods = Lst

Inom tättbebyggt område (50 km/h enl. 3 kap. 17 § första stycket)

	Stöd	Statlig	Kommunal	Enskild
Hastighet 30, 70, 90, 110	10 kap. 1 § 2:a 10 och 3 §	K	K	K
Hastighet 30, område	3 kap. 17 § 2:a	K	K	K
Hastighet 50 (i 30-område)	10 kap. 1 § 2:a 10 och 3 §	K	K	K
Hastighet 90, 110	3 kap. 17 § 4:e	Vv	Vv	Vv
Stannande, parkering	10 kap. 1 § 2:a 12/13	K	K	K**
Stopp, väjning*	10 kap. 1 § 2:a 8	Lst	Lst	Lst
Övriga LTF		Lst	K	K***

Utom tättbebyggt område (70 km/h enl. 3 kap. 17 § tredje stycket)

	Stöd	Statlig	Kommunal + enskild med K vh	Enskild
Hastighet 30, 70, 50	10 kap. 1 § 2:a 11 och 3 §	Lst	K	Lst
Hastighet 90, 110	3 kap. 17 § 4:e	Vv	Vv	Vv
Stannande, parkering	10 kap. 1 § 2:a 12/13	Lst	K	Lst**
Stopp, väjning*	10 kap. 1 § 2:a 8	Lst	Lst	Lst
Övriga LTF		Lst	K	Lst***

* i korsning med statlig väg

** Vägägaren kan besluta att civilrättsligt reglera parkering och förbud att parkera enligt Lag (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering (LKOP)

*** Enligt 10 kap. 10 § TrafikFörordningen gäller att vägägaren för en enskild väg beslutar om "trafik med motordrivna fordon eller visst eller vissa slag av sådana fordon ... Sådana förbud får även avse fordon med viss största bredd, längd eller vikt". Vägägaren får dock inte besluta om dessa regleringar på enskilda vägar med kommunalt (eller statligt) bidrag, om det inte behövs av tekniska skäl, t.ex. att vägen bara tål viss belastning.

Behandling av överklagningsärenden angående sänkt hastighetsgräns genom lokal trafikföreskrift – Skåne län. Fyra pilotfall

1. Ang 70 km/tim på Rv 23 i korsningen med väg 1975 och 1369

Ursprunglig ansökan: Från Tjörnarps Sockengille (sockengille) till Höörs kommun som sände den vidare i original till Länsstyrelsen i Kristianstad (Lst) med kopia till Vägverket, region Skåne (VVreg).

Motiv i ansökan: *"... sockengillet beslutade om att begära hastighetsnedsättning i den nämnda korsningen..” Rv har en bredd av 23 meter, inklusive vägren. Hastighetsgränsen är 90 km/h ... Sikten mot den norrifrån kommande trafiken är skymd genom kurva och backkrön och trafiktätheten är hög... Polisens återkommande hastighetskontroller visar att bilarnas hastigheter ofta överstiger tillåtna 90 km/h. Svårt och riskfyllt särskilt för barn att korsa till fots eller per cykel och för äldre personer som rör sig långsammare. Från det ögonblick en bil uppenbarar sig i kurvan tar det endast sekunder innan bilen är framme i korsningen.*

Yttranden: Från VVreg: Tillstyrker. Polismyndigheten i Skåne, Polisområde Mellersta Skåne (polis): Avstyrker.

VVregs motiv: *Vägen är en kraftig barriär.... Vilket gör det mycket svårt att korsa väg 23...Med ovanstående och den sökandes motivering som skäl föreslår vi att högsta tillåtna hastighet begränsas till 70 km/tim....*

Yttrande om yttrandena: Sockengillet argumenterar ånyo för 70 km/h

Beslut: Lst avslår ansökan

Överklagning: Handlingen finns ej på Lst

Överklagningsbeslut: Vägverket- Huvudkontoret avslår (Bakgrund: *"Företrädare för Vägverket i Borlänge har studerat förhållandena på platsen. Därvid kunde bland annat konstateras att korsningen är av typ C, med vänstervängskörfält. Högstastbelysning torde ge tillfredsställande belysning vid mörker. Vägvisningen är tydlig såväl för norr- och södergående trafik med förberedande vägvisning och vägvisning i vägskälet. Anslutande vägar har stensatta refuger samt stopplådan vid utfart, förutom utfarten vid industrifastigheten. Siktförhållandena i korsningen 23/1369,1975 är godtagbara. Vägren finns norr respektive söder om korsningen"*).

Skäl: *"Vägverket finner i likhet med Länsstyrelsen att förhållandena på den del av väg 23 som är föremål för prövning inte är sådana att de motiverar en sänkning av gällande hastighetsbegränsning. Överklagandet skall därför avslås."*

(se också VV Beslut 2003-06-11 i särskild bilaga)

Besiktningar på platsen: Vägverket-regionalt: ? personer, Länsstyrelsen: 3 personer, Polisen: 2 personer, Vägverket-HK: ≥ 1 person

Tidsprocess:

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar	Anmärkning
Ansökan till Lst	29/4/02			
Registrerad av Lst	6/5/02	7	7	
Vidaresänd skrivelse från Höörs kommun till VVreg och Lst	30/5/02	23	30	
Registrerad av Lst	3/6/02	4	34	
För yttrande från Lst till polisen (frist: 25/6/02)	4/6/02	1	35	
Yttrande från VVreg	6/6/02	2	37	
Platsbesök av 2 från polisen	Juni			
Yttrande från polisen	2/7/02	26	63	En dryg vecka för sent
För yttrande till sockengillet (frist: 30/8/02)	5/8/02	34	97	
Yttrande från sockengillet	29/8/02	24	121	
Platsbesök av 3 personer från Lst	16/10/02	48	169	
Beslut från Lst	4/11/02	19	188	
Platsbesök av ? personer från VV-HK	?			
Överklagningsbeslut från VV-HK	11/6/03	223	411	
Registrerat hos Lst	16/6/03	5	416	

Min kommentar: Det tar allt för lång tid – mer än ett halvt år – för VV att fatta beslut. Det trots att ärendet är förhållandevis enkelt. VV beskriver bara förhållandena på platsen och skriver sen att ”förhållandena inte är sådana att de motiverar sänkning av gällande hastighetsbegränsning”. De bemöter inte de sökandes argumentering och de hänvisar bara till ”hastighetsanpassningsparagrafen”. De bemöter inte föräldrarnas oro. Inte så bra behandling ur kundsynpunkt!

2. Ang 30 km/tim på del av Övre Kattviksvägen

Ursprunglig ansökan: Från Troentorps vägsamfällighet (vägsamf) till Båstads kommun

Yttrande: Polisen i Båstad: Rekommenderar 30 km/tim

Beslut från Båstads kommun: 1/ Avslå ansökan. 2/ Överlämna till Länsstyrelsen i Kristianstad (Lst) för beslut

Yttranden: Från VVreg: Avstyrker. Polismyndigheten i Skåne, Polisområde Nordväst (polis): Tillstyrker

Yttrande om yttrandena: Vägsamfälligheten argumenterar ånyo för 30 km/h

Beslut: Lst avslår ansökan

Överklagning: Följande bakgrundsmaterial finns i mappen för detta ärendet på Vägverket, Sektion Trafiklagstiftning i Borlänge:

- Kartskiss med aktuell väg markerad
- 2 sidor med 8 foton från aktuell väg
- Anteckningar från platsbesiktning (ca 3 m bred väg, ett fåtal boningshus, möte omöjligt annat än vid anordnad mötesplats, inbjuder inte till högre hastighet än 20-30 km/h (avser hela den aktuella sträckan)
- Skrivelse från VV-HK till sökande om att överklagandet har registrerats.

- Skrivelse från Länsstyrelsen i Kristianstad till VV-HK med överlämnande av prövade handlingar i ärendet
- Överklagande från den sökande
- Länsstyrelsens avslag
- Vägverkets beslut:

Överklagningsbeslut: Vägverket- Huvudkontoret avslår (se VV Beslut 2003-05-09 i särskild bilaga)

Bakgrund: *Till grund för överklagandet anför samfälligheten bland annat följande: Länsstyrelsen verkar i sin bedömning i huvudsak uppehålla sig vid de allmänna regler i trafikförordningen som berör hastighet. Dessa föreskrifter innehåller vad ansvarsfulla bilister torde anse som närmast självklara punkter och som i övrigt, om de fullt ut efterlevdes, praktiskt taget skulle kunna eliminera behovet av hastighetsbegränsningar i landet. Det anføres även att boende i området betalar avgifter till vägens underhåll och upplever förhållandena varje dag. De är av den bestämda uppfattningen att just dessa typer av förhållandena råder på förevarande väg, som enligt länsstyrelsen skulle motivera en lokal trafikföreskrift.*

Företrädare har tagit del av förhållandena på aktuell plats. Därvid kunde det bland annat konstateras att aktuell del på den enskilda vägen går genom ett öppet landskap i den västra delen, för att övergå till vegetation och viss bebyggelse i östlig färdriktning. Vidare är vägavsnittet belagt och har en vägbanebredd på omkring 3 meter, vilket försvarar möte på delar av vägen. Linjeföringen genom terrängen är kurvig och bitvis också backig.

Skäl: *Bestämmelser om högsta tillåten hastighet regleras i 3 kapitlet 17§ trafikförordningen (1998:1276). Utom tätbebyggt område får fordon inte föras med högre hastighet än 70 kilometer i timmen (bashastighet). Det aktuella vägavsnittet ligger utom tätbebyggt område.*

Inom ramen för högsta tillåtna hastighet åligger det föraren av ett fordon att med hänsyn till rådande förhållanden anpassa hastigheten till vad trafiksäkerheten kräver, till exempel på grund av begränsad sikt, oskyddade trafikanter eller närliggande bebyggelse. Denna anpassning skall ske oberoende av vilken hastighet som är den högsta tillåtna på platsen.

Om det finns anledning att anta att en rimlig hastighetsanpassning inte sker därför att förhållandena är dolda eller kan missbedömas, kan det finnas anledning att genom lokal trafikföreskrift sänka den högsta tillåtna hastigheten.

Den fråga som uppkommer är om det finns anledning att genom lokal trafikföreskrift föreskriva om sänkning av högsta tillåtna hastighet till 30 kilometer i timmen på begärd sträcka.

På en stor del av de vägar där bashastigheten gäller torde det med hänsyn till vägstandard och övriga förhållanden vara mycket svårt att på ett trafiksäkert sätt komma i närheten av den högsta tillåtna hastigheten. Enligt Vägverkets uppfattning är förhållandena på den enskilda vägen L 427, Övre Kattviksvägen, sådana att den normale trafikanten håller en påtagligt lägre hastighet än den högst tillåtna för att trafiksäkerheten skall bibehållas. Det förhållandet att det finns fordonsförare som kör för fort eller ovarsamt är ett allvarligt trafiksäkerhetsproblem, men är enligt Vägverkets mening ingen grund i sig för en sänkning av hastigheten.

Vägverket finner vid en samlad bedömning att förhållandena utmed aktuell vägsträcka inte är sådana att de motiverar begärd hastighetsbegränsning. Överklagandet skall därför avslås.

....

Min kommentar:

Det som enligt min mening fattas i detta beslut är en tydlig hänvisning till kriterier, dvs denna vägen "uppfyller inte kraven på en lägre hastighetsgräns". I stället hänvisas till allmänna formuleringar som närmast verkar förvirrande. Man skriver till exempel att "På en stor del av de vägar där bashastigheten gäller torde det med hänsyn till vägstandard och övriga förhållanden vara mycket svårt att på ett trafiksäkert sätt komma i närheten av den högsta tillåtna hastigheten." Vad betyder detta? Hur är trafiksäkert definierat? Hur skall man tolka att medelhastigheten på 70-vägar (bashastigheten som här hänvisas till) är väsentligt högre än 70, **det vill säga** den absoluta merparten av bilisterna kommer mer än i närheten av den högsta tillåtna hastigheten.

Den enda motivering som berör den aktuella vägsträckningen är följande mening: *Enligt Vägverkets uppfattning är förhållandena på den enskilda vägen L 427, Övre Kattviksvägen, sådana att den normale trafikanten håller en påtagligt lägre hastighet än den högst tillåtna för att trafiksäkerheten skall bibehållas.* Det är för mig mycket uppseendeväckande att beslutet grundas på ett **an-tagande** om att "den normale" trafikanten (vem är det?) håller en påtagligt lägre hastighet än den högst tillåtna för att trafiksäkerheten skall bibehållas. Ett sådant uttalande borde naturligtvis kopplats till en mätning av de verkliga hastigheterna. Det enda som finns är en notering från platsbesiktningen att vägen "inbjuder inte till högre hastighet än 20-30 km/h (avser hela den aktuella sträckan)". Detta uttalande ger ett intryck av att vara en slags bedömning av de verkliga hastigheterna på sträckan ("inbjuder inte"). Det är emellertid mycket svårt att tro att ens medelhastigheten skulle ligga så lågt som 30 km/tim. Och som sagt var, det borde vara en självklarhet att grunda sig på empiri istället för gissningar av detta slaget. Enligt min mening är det nödvändigt med en mätning för att man skulle kunna avskrika att det inte sker en rimlig hastighetsanpassning "därför att förhållandena är dolda eller kan missbedömas", som ju enligt Vägverkets skrivelse är ett godtagbart skäl till att genom lokal trafikföreskrift sänka den högsta tillåtna hastigheten. Det måste ju vara mycket svårt för de sökande att acceptera Vägverkets uttalande eftersom de väl snarast upplever att bilisterna håller en **påtagligt högre** hastighet än den högsta tillåtna, som för dem ju måste vara en verifiering av att de har rätt i sin oro. Samtidigt som de måste uppleva att Vägverket inte ger dem minsta stöd och hjälp i den situation de befinner sig i.

Besiktningar på platsen: Vägverket-regionalt: \geq personer, Länsstyrelsen: ?, Polisen: 2 personer, Vägverket-HK: \geq 1 person

Tidsprocess:

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar	Anmärkning
Ansökan till Båstads kommun	17/9/01	0		
Yttrande från polisen	8/10/01	21	21	
Behandlad av Båstads kommun	21/5/02	225	246	
Ansökan till Lst				
Registrerad av Lst	5/6/02	15	261	
För yttrande från Lst till VV-region (frist: 5/7/02)	11/6/02	6	267	
Yttrande från VVreg	27/6/02	16	283	
Registrerad av Lst	28/6/02	1	284	
För yttrande till vägsamfälligheten (frist: 1/8/02)	2/7/02	4	288	
Yttrande från vägsamfälligheten	26/7/02	24	312	
Beslut från Lst	4/9/02	39	351	
Överklagningsbeslut från VV-HK	9/5/03	248	599	
Registrerat hos Lst				

3. Begäran om 50 km/tim genom Hårsjö-by (privatpersoner)

Ursprunglig ansökan: Från 36 bybor i Hårsjö-by

Yttrande: Hässleholms kommun: Ställer sig positiva. Från VVreg: Tillstyrker. Polisen:

Tillstyrker 50 km/tim

Beslut: Lst avslår ansökan

Överklagning: Följande bakgrundsmaterial finns i mappen för detta ärendet på Vägverket, Sektion Trafiklagstiftning i Borlänge:

- 2 kartskisser med aktuell väg markerad
- 10 sidor med foton från aktuell väg
- Anteckningar från platsbesiktning (5 m bred, belagd väg, randbebyggelse invid vägen som framträder mycket tydligt i båda riktningarna, viss koncentration av bebyggelse, kuperat i plan och profil, vissa hus nära)
- Skrivelse från VV-HK till sökande om att överklagandet har registrerats.
- Skrivelse från Länsstyrelsen i Kristianstad till VV-HK med överlämnande av prövade handlingar i ärendet
- Överklagande från den sökande
- Vägverkets beslut

Överklagningsbeslut: Vägverket- Huvudkontoret avslår (se VV Beslut 2003-05-22 i särskild bilaga)

Bakgrund: Som stöd för överklagandet anför Ni bland annat följande. Hastigheten är för hög för de rådande förhållandena i byn, med ett antal korsningar och utfarter med begränsad sikt samt bus som ligger mycket nära vägen. Andelen barn i byn har ökat och är i dagsläget ca 15 stycken i åldern mellan 0 och 15 år. Ni upplever inte att "lekande barn" skyltar eller dylikt har tillräcklig verkan.

Företrädare för Vägverket, huvudkontoret i Borlänge, har studerat förhållandena på aktuell plats. Därvid kunde det bland annat konstateras vägens bredd är omkring 5 meter. Vägens linjeföring tillsammans med dess bredd och sidomiljö är i sig hastighetsbegränsande. Förhållandet att bebyggelse befinner sig på båda sidor av vägen, framträder på ett tydligt sätt och överraskar inte trafikanten. Väg 1875 genom Hårsjö har utmärkts som huvudled.

Skäl: Bestämmelser om högsta tillåten hastighet regleras i 3 kapitlet 17§ trafikförordningen (1998:1276). Utom tätbebyggt område får fordon inte föras med högre hastighet än 70 kilometer i timmen (bashastighet). Det aktuella vägansnittet ligger utom tätbebyggt område.

Den fråga som uppkommer är om det finns anledning att genom lokal trafikföreskrift föreskriva om sänkning av högsta tillåten hastighet till 50 kilometer i timmen på begärd sträcka.

Inom ramen för högsta tillåtna hastighet åligger det föraren av ett fordon att med hänsyn till rådande förhållanden anpassa hastigheten till vad trafiksäkerheten kräver, till exempel på grund av begränsad sikt, oskyddade trafikanter eller närliggande bebyggelse. Denna anpassning skall ske oberoende av vilken hastighet som är den högsta tillåtna på platsen.

Om det finns anledning att anta att en rimlig hastighetsanpassning inte sker därför att förhållandena är dolda eller kan missbedömas, kan det finnas anledning att genom lokal trafikföreskrift sänka den högsta tillåtna hastigheten.

På en stor del av de vägar där bashastigheten som regel gäller torde det med hänsyn till vägstandard och övriga förhållanden vara mycket svårt att på ett trafiksäkert sätt komma i närheten av den högsta tillåtna hastigheten. Enligt Vägverkets uppfattning är förhållandena utmed väg 1875 i Hårsjö sådana att den normale trafikanten håller en påtagligt lägre hastighet än den högst tillåtna för att trafiksäkerheten skall bibehållas. Det förhållandet att det finns fordonsförare som kör för fort eller ovarsamt är ett allvarligt trafiksäkerhetsproblem, men är enligt Vägverkets mening ingen grund i sig för en sänkning av hastigheten.

Vägverket finner vid en samlad bedömning att förhållandena utmed aktuell vägsträcka inte är sådana att de motiverar begärd hastighetsbegränsning. Överklagandet skall därför avslås.

....

Min kommentar:

Även i detta fallet så saknas hänvisning till tydliga kriterier. Man skriver bara i allmänna ordalag om "samlad bedömning" och att "förhållandena utmed aktuell vägsträcka inte är sådana..." Beslutet tar inte alls upp de sökandes motiv för ansökningen utan hänvisar bara till allmänna förhållanden. I Bakgrunden skriver man t ex att "Vägens linjeföring tillsammans med dess bredd och sidomiljö är i sig hastighetsbegränsande". Detta är åter inte verifierat med någon form av hastighetsmätning eller forskningsresultat. Och det allmänna påståendet "Enligt Vägverkets uppfattning är förhållandena utmed väg 1875 i Hårsjö sådana att den normale trafikanten håller en påtagligt lägre hastighet än den högst tillåtna för att trafiksäkerheten skall bibehållas", måste ju vara mycket svårt för de sökande att acceptera eftersom de väl snarast upplever att bilisterna håller en **påtagligt högre** hastighet än den högsta tillåtna. Detta måste ju vara en verifiering av att de har rätt i sin oro, samtidigt som de måste uppleva att Vägverket inte ger dem minsta stöd och hjälp i den situation de befinner sig i.

Den platsbesiktning som redovisas är **inte** förtroendegivande. Den tar visserligen upp bred, bebyggelse med mera, men mycket lite om siktförhållanden, trafikmängder, hastighet, med flera objektiva bakgrundsdata som borde finnas med för att man som sökande skulle känna sig trygg på att behandlingen av ärendet utgår från någon form av tydliga kriterier.

Tidsprocess:

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar	Anmärkning
Ansökan till Länsstyrelsen	28/7/02	?		
Registrerad av Lst	5/7/02	0	0	
Yttrande från Hässleholms kommun	3/12/01	-		
För yttrande från Lst till VV-region (frist: 12/8/02)	8/7/02	3	3	
Yttrande från VVreg	12/8/02	37	40	
Registrerad av Lst	13/8/02	38	78	
För yttrande till Hårsjö-by	Saknas	-		
Beslut från Lst	21/10/02	69	147	
Överklagningsbeslut från VV-HK	22/5/03	214	361	
Registrerat hos Lst	?			

4. Begäran om 50 km/tim på sträckan Anderslöv-Sörby

Ursprunglig ansökan: Från Sörby byförening

Motiv för ansökan: 200-250 meter mellan två 50-begränsningar som fortfarande har 70 km/tim. Vägen är livligt trafikerad. .. används av många gående och cyklister... Skolbarn... Bilister accelererar och tar inte hänsyn.

Yttrande: Från VVreg: Tillstyrker (sträckan bör innefattas i det tätbebyggda området).

Polisen: Avstyrker 50 km/tim. Trelleborgs kommun avstyrker muntligt

Beslut: Lst avslår ansökan

Överklagning: Följande bakgrundsmaterial finns i mappen för detta ärendet på Vägverket, Sektion Trafiklagstiftning i Borlänge:

- 1 kartskiss med aktuell väg markerad
- 7 sidor ”Underlag för beslut om nedsatt tillåten hastighet vid Sörby”
- Yttrande från målombudet Hjalmar Strömberg, angående den principiella inställningen till ärendet utifrån underlaget som nämndes ovan.
- 5 sidor med foton från aktuell väg och några noteringar om vägbredd (6 m) med mera
- 3 sidor med Lokala Trafikföreskrifter, Trelleborgs kommun med kartskisser över vad som räknas som tätbebyggt område i aktuellt område
- Anteckningar från platsbesiktning (enda utfart är från ställverk, 6 m bred ung 300 m lång, mycket öppet, Sörby ej utm. Tätbebyggt (endast ”50”), GL saknas liksom vägren, huvudled)
- Skrivelse från VV-HK till sökande om att överklagandet har registrerats.
- Skrivelse från Länsstyrelsen i Kristianstad till VV-HK med överlämnande av prövade handlingar i ärendet
- Överklagande från den sökande
- Vägverkets beslut

Överklagningsbeslut: Vägverket - Huvudkontoret avslår (se VV Beslut 2003-06-30 i särskild bilaga)

Bakgrund: Som stöd för överklagandet anför byföreningen bland annat följande. Säkerheten för i första hand skolbarn men också övriga gång- och cykeltrafikanter från byarna Sörby, Grönby och Anderslöv skall prioriteras genom åtgärder för sänkt hastighet. Hastigheten som hålls genom byn av genomfartstrafiken är för hög, vilket bevisas bland annat av de avkörningar in i trädgårdar som på senare tid blivit följden. Trafiken har ökat starkt med såväl tung godstrafik, firmabilar som personbilar på byvägen mellan Sörby och Grönby. Trafikanter undviker att köra väg 101 genom Anderslöv för att snabbare komma upp på E65 via Börringevägen och väljer istället att köra genom byarna Grönby och Sörby.

Företrädare för Vägverket i Borlänge, har studerat förhållandena på aktuell plats. Därvid kunde bland annat konstateras att den del av väg 671 som avses, vilken befinner sig mellan de båda tätbebyggda områdena Anderslöv och Sörby, sträcker sig genom ett öppet landskap och i en svag vertikalkurva. Vägbredden är cirka 6 meter och vägren saknas på sträckan. Varningslinje har markerats. Den enda anslutning som förekommer på den omkring 300 meter långa sträckan, är infart till ett närliggande ställverk. Vägen är utmärkt såsom huvudled.

Skäl: Ramen för Vägverkets prövning bestäms av det överklagade beslutet. Vägverket kan inte pröva frågor som inte varit föremål för länsstyrelsens behandling. Som upplysning kan nämnas att hastighets-sänkande hinder i form av fysiska åtgärder i miljön prövas av Vägverket Region Skåne. Bestämmelser om högsta tillåten hastighet regleras i 3 kapitlet 17§ trafikförordningen (1998:1276). Utom tätbebyggt område får fordon inte föras med högre hastighet än 70 kilometer i timmen (bushastighet). Det aktuella vägavsnittet ligger utom tätbebyggt område. Den fråga som uppkommer är om det finns anledning att genom lokal trafikföreskrift föreskriva om sänkning av högsta tillåten hastighet till 50 kilometer i timmen på begärd sträcka.

Inom ramen för högsta tillåtna hastighet åligger det föraren av ett fordon att med hänsyn till rådande förhållanden anpassa hastigheten till vad trafiksäkerheten kräver, till exempel på grund av begränsad sikt, oskyddade trafikanter eller närliggande bebyggelse. Denna anpassning skall ske oberoende av vilken hastighet som är den högsta tillåtna på platsen.

Om det finns anledning att anta att en rimlig hastighetsanpassning inte sker därför att förhållandena är dolda eller kan missbedömas, kan det finnas anledning att genom lokal trafikföreskrift sänka den högsta tillåtna hastigheten.

Enligt Vägverkets uppfattning är förhållandena på aktuell del av väg 671 mellan Sörby och Anderslöv sådana att trafikanten har goda möjligheter att tillgodogöra sig de förhållanden som råder och därmed anpassa sin hastighet. Det förhållandet att det finns fordonsförare som kör för fort eller ovarsamt är ett allvarligt trafiksäkerhetsproblem, men är enligt Vägverkets mening ingen grund i sig för en sänkning av hastigheten.

Vägverket finner vid en samlad bedömning att förhållandena utmed aktuell vägsträcka inte är sådana att de motiverar begärd hastighetsbegränsning. Överklagandet skall därför avslås.

....

Min kommentar:

Samma typ av kommentar som vid de tidigare redovisade besluten är giltiga även här. Detta ärendet är emellertid lite annorlunda än de andra. Här har Vägverket tagit fram en mycket grundlig samhällsekonomisk analys av de tänkbara konsekvenserna, som dock visar sig mycket svår att använda. Dels blir förändringarna mycket små (några sekunder i tidsskillnad, mycket små säkerhetseffekter, etc), dels utgår beräkningarna inte från verkliga värden när det gäller till exempel hastigheter eller fordonsmängd.

I tillägg till utredningen har också målombuden – genom Hjalmar Strömberg, yttrat sig om ärendet. Han argumenterar för två olika lösningar, som leder till sänkning i ena fallet och icke sänkning i det andra fallet. Denna skrivelse visar på det stora dilemmat som man uppenbarligen står inför på Vägverket. I argumentationen ingår det uppenbara faktumet att effekterna är väldigt små i ett enskilt ärende som detta, samtidigt som det ur principiell synvinkel kan vara viktigt. I det principiella resonemanget ingår emellertid – enligt min mening – inte några tydliga kriterier. För avslag av ansökan anförs till exempel att ”hastighets-sänkningen inte kommer att uppfattas som naturlig” och att ”sänkningen inte är samhällsekonomiskt motiverad”. Här borde det varit intressant med en principiell diskussion om den samhällsekonomiska metodens tillämplighet i ett fall som detta. Faktum är ju att ansökan har kommit till därför att människor känner sig **oroliga**, en aspekt som i princip inte finns med alls i den samhällsekonomiska bedömningen. Ur etisk synvinkel måste det vara besvärande för Vägverket att hela tiden avslå överklaganden från ett (pseudo?)objektivt underlag samtidigt som man vet att det är **subjektiva** grunder som ligger till grund för ansökan/överklagandet.

Det skall dock påpekas att just i detta beslut så har Vägverket antytt för den sökande att man förstår problemet, genom att hänvisa till att man kan få hjälp med hastighetsdämpande åtgärder via Vägverket Region Skåne.

Jag vill passa på att fästa uppmärksamheten på ytterligare ett fenomen, som ofta förekommer i avslagsskrivelserna. Det gäller den beskrivning av de yttre förhållandena som redovisas i Bakgrunden. De ger intryck av att ingå i en objektiv bedömning som grund för beslut om lämplig hastighet. Problemet är att detta inte alls anförs och att det inte ens markeras om en viss faktor ”är bra” eller ”dålig” med hänsyn till de sökandes sak. Är avsaknad av vägren ett plus, eller är huvudled det, och så vidare? En sådan ”avskalad” redovisning av fakta om vägen tjänar bara till att förvirra de sökande.

Tidsprocess:

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar	Anmärkning
Ansökan till Länsstyrelsen				
Registrerad av Lst	2/7/02	0		
Yttrande från Hässleholms kommun				
Registrerat av Lst	5/7/02	3	3	

För yttrande från Lst till VV-region (frist: 5/8/02)	3/7/02			
Yttrande från VVreg	4/7/02			
Registrerad av Lst	8/7/02	6	9	
För yttrande från Lst till polisen (frist: 5/8/02)	3/7/02			
Yttrande från polisen	2/8/02	30	39	
För yttrande från Sörby (frist: 27/8/02)	7/8/02	35	74	
Beslut från Lst	10/1/03	155	229	
Överklagningsbeslut från VV-HK	30/6/03	173	402	
Registrerat hos Lst	2/7/03	3	405	

BILAGA 10

Behandling av överklagningsärenden angående sänkt hastighetsgräns genom lokal trafikföreskrift – Skåne län Slumpmässigt urval från 2003

1. Ansökan om hastighetsbegränsning till 50 km/h istället för 70 km/h på enskilda vägen L 776 U (Östergårdsvägen) i Knislinge, Östra Göinge kommun.

Ursprunglig ansökan: Från Östergårdsvägens vägförening till Östra Göinge Kommun, vidare skickad till Länsstyrelsen i Kristianstad.

Motiv i ansökan: Det är en grusväg 3,5 meter bred med ett antal skymda utfarter. De boende lider av bilister som kör för fort och oroas över att en olycka ska ske.

Yttranden: Polismyndigheten i Skåne, Polisområde Nordöstra Skåne: Bifaller
Från VVreg: Avstyrker

VVRegs motiv: Det är en smal väg med tät bebyggelse intill vägen så det är uppenbart för trafikanterna att det är en väg där man måste iaktta den omsorg som krävs med hänsyn till omständigheterna.

Yttrande om yttrandena: Samma motiv som i ansökan. Påpekar obehag och vantrivsel på grund av bilister som kör i hastigheter närmare 90-100 km/h.

Beslut: Länsstyrelsen avslår

Motiv: Aktuell enskild väg L 776 U är belägen utanför det område som kommunen föreskrivit skall utgöra tätbebyggt område. Högsta tillåtna hastighet på plasten är 70 km/h. Om det finns anledning att anta att en rimlig hastighetsanpassning inte sker därför att förhållandena är dolda eller kan missbedömas, kan det finnas anledning att genom lokala trafikföreskrifter sänka den högst tillåtna hastigheten. Vid en samlad bedömning finner Länsstyrelsen att förhållandena på aktuell sträcka inte är sådana att de motiverar yrkad hastighetsbegränsning.

Överklagning. Följande bakgrundsmaterial finns i mappen för detta ärendet på Vägverket, Sektion Trafiklagstiftning i Borlänge:

- Diverse kartskisser med aktuell väg markerad
- 4 sidor med 20 foton från aktuell väg
- Anteckningar från platsbesiktning (3,5 m bred grusväg, spridd bebyggelse, omöjligt att köra fort, återvändsväg, boende)
- Skrivelse från VV-HK till sökande om att överklagandet har registrerats.
- Skrivelse från Länsstyrelsen i Kristianstad till VV-HK med överlämnande av prövade handlingar i ärendet
- Överklagande från den sökande
- Vägverkets beslut

Överklagningsbeslut: Vägverket-Huvudkontor avslår.

Bakgrund: Till stöd för överklagandet har vägföreningen bland annat anfört att bilar som håller en mycket hög hastighet dagligen passerar deras hus. Vidare har vägföreningen tidigare anfört att det längs vägen finns ett antal utfarter som är skymda.

Företrädare för Vägverket har studerat förhållandena på platsen. Därvid kunde konstateras att utmed den berörda sträckan fanns spridd bebyggelse. Vägen är en smal grusväg med en bredd på cirka 3,5 meter.

Skäl: Vägverket delar Länsstyrelsens bedömning och finner inte anledning att ändra det överklagade beslutet. Överklagan skall därför avslås.

Min kommentar:

Detta beslut är förhoppningsvis ett undantag. Här förekommer ingen som helst argumentering, eller bemötande av de sökandes synpunkter. Till exempel att bilar dagligen passerar med hög hastighet. Detta bemöts inte alls. Däremot står det i platsanteckningarna att ”det är omöjligt att köra fort”. Här finns inga objektiva data och här finns ingen bedömning av vad som kan upplevas som hög hastighet av de boende, eller hur man skall förhålla sig till det faktum att de boende påstår att bilister kör fort. Inte heller vägföreningens påpekande att det finns flera utfarter med skymd sikt tycks ha spelat någon roll.

Tidsprocess:

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar	Anmärkning
Ansökan till kommun	01-03-21	0	0	
Registrerat av kommunen	-	0	0	Inget datum
Vidareskickat till Lst	-	0	0	Inger datum
Registrerat av Lst	01-05-16	56	56	
För yttrande från Lst till VVreg, polis (frist: 01-06-11)	01-05-21	5	61	
Yttrande från VVreg	01-06-11	21	82	
Yttrande från polis	01-06-06	16	77	
För yttrande till Vägförening (frist: 01-07-09)	01-06-15	4	86	
Yttrande från Vägförening	01-07-04	19	105	
Beslut från Lst	02-03-01	240	345	
Överklagan	02-03-14	13	358	
Överklagningsbeslut VV-HK	03-03-31	17	375	
Registrerat av Lst	03-04-03	3	378	

2. Ansökan om i första hand hastighetsbegränsning till 30 km/tim och i andra hand 50 km/tim istället för nuvarande 70 km/tim på väg 777 vid Brodda, Skurups kommun

Ursprunglig ansökan: Från Karl-Wilhelm Stiernblad till Länsstyrelsen i Kristianstad.

Motiv i ansökan: Det är höga hastigheter förbi bostäderna. Familjer utmed vägen upplever att fordonen kör mycket fortare än vad säkerheten tillåter på denna väg. Aktuell vägsträcka passerar förbi ett stuteri där det dagligen passerar hästar över och längs med vägen. Man har också noterat ökat trafikflöde.

Yttranden: Polismyndigheten i Skåne, Polisområde Södra Skåne: Avstyrker 30 km/h, men tillstyrker 50 km/tim.

Från VVreg: Avstyrker 30 km/tim, men tillstyrker 50 km/tim.

VVRegs motiv: Hastighetsbegränsning till 30 km/tim är en mycket restriktiv föreskrift, som bör tillämpas främst i tätorter där trafiken är hög och där barn korsar vägen i större omfattning. 30 km/tim genom Brodda skulle inte av trafikanter uppfattas som en motiverad högsta tillåten hastighet, varför således efterlevnaden skulle bli mycket ringa. Förhållandena på platsen med siktskymda kurvor, utfarter och behov av att korsa vägen mellan stuteriets olika verksamheter är dock sådana att vi bedömer att 50 km/tim bör införas på platsen som högsta tillåten hastighet.

Yttrande om yttrandena: Inget yttrande

Beslut: Länsstyrelsen avslår

Motiv: Väg 777 vid Brodda är belägen utanför det område som kommunen föreskrivit skall utgöra tätbebyggt område. Högsta tillåtna hastighet på platsen är 70 km/tim. Om det finns anledning att anta att en rimlig hastighetsanpassning inte sker därför att förhållandena är dolda eller kan missbedömas, kan det finnas anledning att genom lokala trafikföreskrifter sänka den högst tillåtna hastigheten. Vid en samlad bedömning finner Länsstyrelsen att förhållandena på aktuell sträcka inte är sådana att de motiverar yrkad hastighetsbegränsning.

Överklagning, sökandes motiv: Påpekar att de inte är ensamma i uppfattningen om att hastigheten bör sänkas till 50 km/h. Det framgår i beslutet att även Vägverket Region Skåne samt Polismyndigheten i Skåne anser att hastigheten bör sänkas till 50 km/tim. Länsstyrelsen säger att om det finns anledning att anta att en rimlig hastighetsanpassning inte sker därför att förhållandena är dolda eller kan missbedömas, kan det finnas anledning att genom lokala trafikföreskrifter sänka den högst tillåtna hastigheten. Vi som bor längs vägsträckan vet att det inte sker en rimlig hastighetsanpassning.

Överklagning. Följande bakgrundsmaterial finns i mappen för detta ärendet på Vägverket, Sektion Trafiklagstiftning i Borlänge:

- En kartsbild med aktuell väg markerad
- 2 sidor med 8 foton från aktuell väg
- Anteckningar från platsbesiktning (kurvigt, en mycket skarp kurva. Går ej att köra fort, stuteri med många hästar, smal väg (5m), förhållandena är självreglerande, varningsmärke ”hästar”, ”ridning” saknas)
- Skrivelse från VV-HK till sökande om att överklagandet har registrerats.
- Skrivelse från Länsstyrelsen i Kristianstad till VV-HK med överlämnande av prövade handlingar i ärendet
- Överklagande från den sökande
- Vägverkets beslut

Överklagningsbeslut: Vägverket avslår överklagandet.

Bakgrund: Ni har begärt att högsta tillåtna hastighet på väg 777 vid Brodda sänks från 70 kilometer i timmen till 50 kilometer i timmen. Till stör för Ert överklagande anför ni bland annat att trafikanter i praktiken kör mycket fortare än vad trafiksäkerheten kräver. Vägen går rakt igenom Brodda stuteri där det för närvarande finns 200 hästar som dagligen passerar över vägen eller längs vägen till och från träningsstravbanan. Stora lantbruksmaskiner kör dagligen över vägen och småbarnsfamiljer bor i området. Trafiken har ökat på senare tid, framförallt under sommaren då sikten är särskilt dålig på grund av all grönska.

Företrädare för Vägverket i Borlänge har studerat förhållandena på platsen. Därvid kunde konstateras att vägen är cirka 5 meter bred. Ett antal kurvor finns längs den aktuella sträckan varav en är skarp. Vid vägen finns vidare ett stuteri med många hästar.

Skäl: Utom tättbebyggt område får fordon enligt 3 kapitlet 17§ trafikförordningen (1998:1276) inte föras med högre hastighet än 70 kilometer i timmen (bushastighet). Begränsning av färdhastighet till lägre hastighet får enligt 10 kapitlet 18§ andra stycket 11 trafikförordningen meddelas om det är motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön.

Inom ramen för högsta tillåtna hastighet åligger det föraren av ett fordon att med hänsyn till rådande förhållanden anpassa hastigheten till vad trafiksäkerheten kräver. En sådan anpassning på grund av exempelvis vägens utformning, utfarter samt andra trafikanter på eller vid vägen, skall ske oberoende av vilken hastighet som är den högsta tillåtna på platsen. Särskild hänsyn skall tas till barn, äldre och funktionshindrade.

Om det finns anledning att anta att en rimlig hastighetsanpassning inte sker därför att förhållandena är dolda eller kan missbedömas, kan det finnas anledning att genom lokal trafikföreskrift sänka den högsta tillåtna hastigheten. Enligt Vägverkets uppfattning är förhållandena på aktuell plats sådana att den normale trafikanten håller en betydligt lägre hastighet än den högst tillåtna för att trafiksäkerheten skall bibehållas. Det förhållandet att fordonsförare överskrider gällande hastighetsbegränsning är ett allvarligt trafiksäkerhetsproblem men är enligt Vägverkets mening ingen grund i sig för en sänkning av hastigheten genom en lokal trafikföreskrift.

Vid en samlad bedömning finner vägverket därför att förhållandena på den aktuella sträckan inte är sådana att det särskilt motiverar en nedsättning av den högsta tillåtna hastigheten enligt yrkandet. Vägverket avslår överklagandet.

Min kommentar:

Synpunkten i platsbesiktningen att ”det inte går att köra fort” verkar vara en allmän kommentar. Frågan är om det ersätter faktisk hastighetsmätning. I så fall är det som sagt inte bra.

Tidsprocess:

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar	Anmärkning
Ansökan till Lst	01-12-05	0	0	
Registrerat av Lst	01-12-06	1	1	
För yttrande från Lst till VVreg, polis (frist: 02-01-18)	01-12-17	11	12	
Yttrande från VVreg	02-01-21	35	47	3 dagar försent
Yttrande från polis	02-01-17	31	43	
För yttrande till Sti-	02-01-25	8	55	

ernblad (frist: 02-02-15)				
Yttrande från Stiernblad	-	21	76	
Beslut från Lst	02-05-21	95	171	
Överklagning	02-08-15	86	257	
Överklagningsbeslut från VV-HK	03-03-31	228	485	
Registrerat av Lst	03-04-03	3	488	

3. Ansökan om hastighetsbegränsning från 90 till 70 km/tim på ett vägavsnitt på väg 13 vid Assmåsa, Sjöbo kommun.

Ursprunglig ansökan: Från Assmåsa Gods AB till Länsstyrelsen i Kristianstad.

Motiv i ansökan: Assmåsa Gods har gårdsbyggnader på båda sidor av vägen just i en stark kurva. På gården finns ett stort antal hästar med hagar på båda sidor av vägen. Ut- och infarten till gårdsbyggnaderna är i kurvan och så gott som dagligen uppstår incidenter när man ska passera in/ut till gården eller över länsvägen.

Yttranden: Polismyndigheten i Skåne, Polisområde Södra Skåne: Tillstyrker
Från VVreg: Tillstyrker en eventuell nedsättning av högsta hastighet till 70 km/h på en kort sträcka förbi godset.

VVRegs motiv: Vägen har en låg trafiksäkerhetsstandard på sträckan med förekomst av flera siktskymda kurvor. Dessutom föreligger det uppenbara olycksrisker med vilt.

Yttrande om yttrandena: Samma motiv som i ansökan. Men ändrar sig och vill ha en sänkning till 50 km/h eftersom man anser att en sänkning från 90 km/h till 70 km/h är för låg sänkning.

Beslut: Länsstyrelsen avslår.

Motiv: Vägverket har föreskrivit att högsta tillåtna hastighet på väg 13 i nämnda vägavsnitt skall vara 90 km/h. Det berörda vägavsnittet har då bedömts uppfylla de standardkrav som kan ställas på en väg där hastighetsgränsen 90 km/h skall gälla. Länsstyrelsen har funnit att en nedsättning av gällande hastighet är motiverad i berört vägavsnitt. Nedsättning har genom lokala trafikföreskrifter beslutats den 29 augusti 2002. Länsstyrelsen finner inte tillräckliga skäl föreligger att besluta om ytterligare hastighetsnedsättning i berört vägavsnitt.

Överklagning: Följande bakgrundsmaterial finns i mappen för detta ärendet på Vägverket, Sektion Trafiklagstiftning i Borlänge:

- En kartsnitt med aktuell väg markerad
- 3 sidor med 12 foton från aktuell väg
- Anteckningar från platsbesiktning (Ansl. (1) motsv. ca 25 m bredd, STOP på motsv sida, fordons placering i ansl. Är i allt väsentligt för godtagbar sikt, alternativt kan den norra utfarten nyttjas på den östra sidan, varning för kurva, båda färdriktningarna (?))

- Kopia från Vägverkets författningssamling angående hastighetsbegränsning på väg 13 i Skåne.
- Skrivelse från VV-HK till sökande om att överklagandet har registrerats.
- Skrivelse från Länsstyrelsen i Kristianstad till VV-HK med överlämnande av prövade handlingar i ärendet
- Överklagande från den sökande
- Vägverkets beslut

Överklagningsbeslut: Vägverket – Huvudkontoret avslår överklagandet.

Bakgrund: ... som stöd för överklagandet anför Ni bland annat, vilket även framgår av tidigare skrivelse, den minimala tid man har att med exempelvis traktor och vagn passera väg 13 vid gårdsbyggnaderna.

Företrädare för Vägverket i Borlänge har studerat förhållandena på aktuell plats, då även Ni medverkade. Därvid kunde bland annat konstateras att de siktförhållanden som råder i den södra utfarten från Assmåsa gods är begränsad i sydlig riktning, på grund av vägens linjeföring i terrängen. Denna utfart är till utformningen förhållandevis bred. Alternativ utfart från Assmåsa gods finns även att tillgå omkring 100 meter norr om ovan nämnda utfart. Enskild väg till det i folkmun kallade "Kvesänket", har i anslutning med väg 13 reglerats med stopplikt. I såväl nordlig som sydlig riktning finns varningsmärke 1.1.1 –farlig kurva uppsatt. Den optiska ledningen har i aktuell kurva förstärkts med märke 7.1.1 – markeringspil.

Skäl: Vägverket har mot bakgrund av vägens allmänna standard föreskrivit att den högsta tillåtna hastigheten på väg 13 på delen mellan väg E65 Ringledden, Ystad och väg 1863 Röstånga skall vara 90 km/tim (VVFS 1997:212).

Länsstyrelsen har genom lokala trafikföreskrifter beslutat om högsta tillåtna hastighet 70 kilometer i timmen mellan 650 meter söder om väg 985 och 1300 meter söder om väg 985 (dnr. 258-38472). Den fråga som uppkommer är därför om det finns anledning att genom lokal trafikföreskrift föreskriva om ytterligare en sänkning av högsta tillåtna hastighet till 50 kilometer i timmen. Inom ramen för högsta tillåtna hastighet åligger det föraren av ett fordon att med hänsyn till rådande förhållanden anpassa hastigheten till vad trafiksäkerheten kräver, till exempel på grund av begränsad sikt, oskyddade trafikanter eller närliggande bebyggelse. Denna anpassning skall ske oberoende av vilken hastighet som är den högsta tillåtna på platsen. Om det finns anledning att anta att en rimlig hastighetsanpassning inte sker därför att förhållandena är dolda eller kan misstas, kan det finnas anledning att genom lokal trafikföreskrift sänka den högsta tillåtna hastigheten.

Det förhållandet att det finns fordonsförare som kör för fort eller ovarsamt är ett allvarligt trafiksäkerhetsproblem, men är enligt Vägverkets mening ingen grund i sig för en sänkning av hastigheten.

Vägverket finner vid en samlad bedömning att förhållandena utmed aktuell vägsträcka inte är sådana att de motiverar begärd hastighetsbegränsning. Överklagandet skall därför avslås.

Min kommentar:

Det saknas ett riktigt försök att koppla argumenteringen till den sökandes synpunkter. I detta fall handlar det till exempel om att korsa vägen med traktor och släp. Trots det argumenterar man i första hand med att man infört stopplikt och varningsmärken och att det dessutom finns en alternativ utfart 100 meter längre bort. Argumenteringen är enligt min mening ofullständig och tar inte upp den sökandes starkaste motiv till en sänkning, nämligen att det tar (allt för) lång tid att korsa vägen med traktor och släp.

Tidsprocess:

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar	Anmärkning
Ansökan till Lst	02-05-15	0	0	
Registrerat av Lst	02-05-17	2	2	
För yttrande från Lst till VVreg, polis (frist: 02-06-24)	02-05-21	4	6	
Yttrande från VVreg	02-06-13	23	29	
Yttrande från polis	02-07-03	43	49	En dryg vecka försent
För yttrande till Assmåsa Gods (frist: 02-08-05)	02-07-08	5	54	
Yttrande från Assmåsa Gods	-			Inget datum
Beslut från Lst	02-08-29	(ca 25)	106	
Överklagning	02-09-03	5	111	
Överklagningbeslut från VV-HK	03-05-09	248	359	
Registrerat av Lst	03-05-18	9	368	

4. Ansökan om hastighetsbegränsning till 50 km/h för den enskilda vägen L 192 U mellan Onslunda och Maryd, Tomelilla kommun.

Ursprunglig ansökan: Från Onslunda Maryds vägsamfällighet till Länsstyrelsen i Kristianstad.

Motiv i ansökan: Vägen är en smal och krokig grusväg med fastigheter i direkt anslutning till vägen. Det är också en populär cykelväg för vuxna och barn.

Yttranden: Polismyndigheten i Skåne, Polisområde Södra Skåne: Avstyrker
Från VVreg: Avstyrker

VVRegs motiv: Med tanke på den smala och kurviga grusvägen och att landskapet kring vägen är blandad skog- och åkermark borde det inte vara möjligt att köra så mycket fortare än 50 km/h. Finns inga polisrapporterade personsador under den senaste 5-års perioden.

Yttrande om yttrandena: Samma motiv som i ansökan. Påpekar att vägen används som genomfart mellan S:t Olof och Fågeltofta och mellan Onslunda och Listarumskorset. Sedan 2000 har det dessutom skett 2 avåkningar och en krock mellan mc och bil.

Beslut: Länsstyrelsen avslår.

Motiv: Aktuell enskild väg L 192 U är belägen utanför det område som kommunen föreskrivit skall utgöra tätbebyggt område. Högsta tillåtna hastighet på plasten är 70 km/h. Om det finns anledning att anta att en rimlig hastighetsanpassning inte sker därför att

förhållandena är dolda eller kan missbedömas, kan det finnas anledning att genom lokala trafikföreskrifter sänka den högst tillåtna hastigheten. Vid en samlad bedömning finner Länsstyrelsen att förhållandena på aktuell sträcka inte är sådana att de motiverar yrkad hastighetsbegränsning.

Överklagning, motiv från den sökande: Samma motiv. Påpekar att en liknade väg i samma område har beviljats hastighetsbegränsning till 50 km/h.

Överklagning: Följande bakgrundsmaterial finns i mappen för detta ärendet på Vägverket, Sektion Trafiklagstiftning i Borlänge:

- Tre kartskisser med aktuell väg markerad
- 2 sidor med 7 foton från aktuell väg
- Anteckningar från platsbesiktning (Vägbredd vid Maryd: grusväg 4m- 3-4m, smal, mycket krokig, självreglerande (30-40) fastighetsutfarter, åkermark, bebyggelsen framträder, avslag, sträckan är 5,4 km)
- Skrivelse från VV-HK till sökande om att överklagandet har registrerats.
- Skrivelse från Länsstyrelsen i Kristianstad till VV-HK med överlämnande av prövade handlingar i ärendet
- Överklagande från den sökande
- Vägverkets beslut

Överklagningsbeslut: Vägverket – Huvudkontor avslår överklagningen.

Bakgrund: Till stöd för överklagandet har vägsamfälligheten hänvisat till vad man anfört i tidigare skrivelser i ärendet samt påpekat att en liknande väg i samma område (L374 U Rönnebrödsvägen) har beviljats hastighetsbegränsning till 50 kilometer i timmen.

Företrädare för Vägverket i Borlänge har studerat förhållandena på plats. Därvid kunde konstateras att aktuell sträcka är cirka 5,4 km och vägen är cirka 4 m bred. Vägen är en smal och kurvig grusväg. Längs vägen finns ett antal fastigheter med utfarter.

Skäl: Vägverket delar länsstyrelsens bedömning och finner inte anledning att ändra det överklagade beslutet. Överklagandet skall därför avslås.

Min kommentar:

De enda sakskalet som framförs i beslutet är att ”*aktuell sträcka är cirka 5,4 km och vägen är cirka 4 m bred. Vägen är en smal och kurvig grusväg. Längs vägen finns ett antal fastigheter med utfarter.*” Återigen saknas det en kvalificering av dessa uppgifter. Jag kan inte förstå varför de finns med om de inte sätts i perspektiv av beslutet. Nu är det ju bara implicit. Borde man inte kommentera sakuppgifterna i princip med något i stil med att ”jo visserligen är vägen smal och kurvig men ”det räcker ändå inte för en ytterligare sänkt hastighetsgräns.”” Det samma med utfarterna.

Tidsprocess:

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Akkumulerat antal dagar	Anmärkning
Ansökan till Lst	-	0	0	Inget datum
Registrerat av Lst	03-05-15	0	0	
För yttrande från Lst till VVreg, polis (frist:	03-05-16	1	1	

03-06-10)				
Yttrande från VVreg	03-06-06	21	22	
Yttrande från polis	03-05-23	7	8	
För yttrande till Väg-samfällighet (frist: 03-07-04)	03-06-12	6	28	
Yttrande från Väg-samfällighet	03-07-01	19	47	
Beslut från Lst	03-08-12	43	90	
Överklagning	03-09-08	27	117	
Överklagningsbeslut från VV-HK	03-10-20	42	159	
Registrerat av Lst	03-10-22	2	161	

5. Ansökan om sänkt hastighet från 70 km/h till 50 km/h i ett vägavsnitt på väg 2044, Övarp, Kristianstad kommun

Ursprunglig ansökan: Från Sven-Erik Persson till Länsstyrelsen i Kristianstad.

Motiv i ansökan: Huvudskälet är all tung trafik så passerar på vägen. Andra skäl är: Det finns 8 permanentboende hushåll varav 3 st är barnfamiljer. Det finns flera infarter/utfarter till Övarpsvägen. Finns en busshållplats dit skolbarnen går för att åka med skolbussen. Längs aktuell vägsträcka finns backkrön med dålig sikt, fasta hinder såsom stengården, ledningsstolpar och byggnader. Fordonen håller höga hastigheter.

Yttranden: Polismyndigheten i Skåne, Polisområde Nordöstra Skåne: Avstyrker
Från VVreg: Avstyrker

VVRegs motiv: Precis som den sökande säger finns det en mängd hinder utmed vägen och dessa hinder utgör klara signaler till trafikanterna om att trafikmiljön är besvärlig, varför de bör anpassa hastigheten därefter.

Yttrande om yttrandena: Samma motiv som i ansökan.

Beslut: Länsstyrelsen avslår

Motiv: På ovan berörda vägavsnitt gäller bashastigheten, 70 km/h. Förhållandena på vägsträckan kan inte anses avvika från vad som är normalt för en väg där 70 km/h är den högst tillåtna. Oavsett vilken övre formell fartgräns som gäller krävs av trafikanterna att de anpassar fordonets hastighet till föreliggande vägförhållanden och i övrigt rådande omständigheter.

Överklagning, motiv från de sökande: Samma motiv som i ansökan och yttrandet.

Överklagning: Följande bakgrundsmaterial finns i mappen för detta ärendet på Vägverket, Sektion Trafiklagstiftning i Borlänge:

- Två kartskisser med aktuell väg markerad
- 5 sidor med 17 foton från aktuell väg

- Anteckningar från platsbesiktning (Bel bredd: ung 5 m, längd: ung 600m, belagd, Krön V om Vsk (väjnplikt i vsk), varn utm. För östgående trafik, spridd randbebyggelse, som kan förutses och upptäckas i god tid i båda färdriktningar)
- Skrivelse från VV-HK till sökande om att överklagandet har registrerats.
- Skrivelse från Länsstyrelsen i Kristianstad till VV-HK med överlämnande av prövade handlingar i ärendet
- Överklagande från den sökande
- Vägverkets beslut

Överklagningsbeslut: Vägverket – Huvudkontor avslår överklagandet.

Bakgrund: Företrädare för Vägverket i Borlänge har tagit del av förhållandena på platsen. Därvid kunde bland annat konstateras att vägen är belagd och cirka 5 meter bred. Spridd randbebyggelse förekommer som kan förutses och upptäckas i god tid. Ett backkrön ligger strax före korsningen med väg 2043, där också varningsmärke 1.1.22 Vägkorsning där förare av fordon på anslutande väg har väjningsplikt, finns uppsatt i östlig färdriktning.

Skäl: Vägverket delar Länsstyrelsens bedömning och finner inte anledning att ändra dess beslut. Överklagandet skall därför avslås.

Min kommentar:

Återigen är beskrivningen mycket kort. Jag uppfattar numera de saker som tas upp i platsbesiktningen som en form av kriterier. De är i så fall vägbredd, sikt, förekomst av bebyggelse och – ibland om ”det går att köra fort eller inte”. Detta bör absolut tas upp till en mer grundläggande diskussion.

Tidsprocess:

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar	Anmärkning
Ansökan till Lst	02-04-11	0	0	
Registrerat av Lst	02-04-12	1	1	
För yttrande från Lst till VVreg, polis (frist: 02-05-13)	02-04-12	0	1	
Yttrande från VVreg	02-05-07	25	26	
Yttrande från polis	02-02-12	30	31	
För yttrande till Persson (frist:02-06-10)	02-05-15	3	34	
Yttrande från Persson	02-06-06	22	56	
Beslut från Lst	02-09-16	102	158	
Överklagning	02-10-07	21	179	
Överklagningsbeslut	03-05-09	214	393	
Registrerat av Lst	03-05-12	3	396	

6. Ansökan om hastighetsbegränsning från 70 km/h till 30 km/h för ett vägnitt på den enskilda vägen L 981 i Bonnarp by, Klippans kommun.

Ursprunglig ansökan: Från boende i Bonnarp till Länsstyrelsen i Kristianstad.

Motiv i ansökan: Vägen är en grusväg. På vägen kan man inte lägga oljegrus och därmed heller inte anlägga farthinder. Längs vägen finns många utfarter och anslutningsvägar med skyld sikt. Dessutom har fordon längre bromssträcka på grus.

Yttranden: Polismyndigheten i Skåne, Polisområde Nordvästra Skåne: Rekommenderar 30 km/h inom området där bebyggelse finns.

Från VVreg: Avstyrker

VVregs motiv: Vid besiktning av sträckan har inte funnits någon anledning att tillstyrka bifall till ansökan om en så pass restriktiv hastighet som 30 km/h. Denna hastighetsgräns ska användas företrädesvis där trafiken är tät och framförallt där barn tvingas passera vägen vid skolor och dylikt.

Yttrande om yttrandena: Inget yttrande.

Beslut: Länsstyrelsen avslår.

Motiv: Aktuell vägsträcka ligger inte inom sådant område som kommunen förklarat vara tätbebyggt område. Högsta tillåtna hastighet på plasten är 70 km/h. Om det finns anledning att anta att en rimlig hastighetsanpassning inte sker därför att förhållandena är dolda eller kan missbedömas, kan det finnas anledning att genom lokala trafikföreskrifter sänka den högst tillåtna hastigheten. Vid en samlad bedömning finner Länsstyrelsen att förhållandena på aktuell sträcka inte är sådana att de motiverar yrkad hastighetsbegränsning.

Överklagning, motiv från de sökande: Påpekar höga hastigheter på vägen samt att polisen har yttrat sig till deras fördel.

Överklagning. Följande bakgrundsmaterial finns i mappen för detta ärendet på Vägverket, Sektion Trafiklagstiftning i Borlänge:

- Skrivelse från VV-HK till sökande om att överklagandet har registrerats.
- Skrivelse från Länsstyrelsen i Kristianstad till VV-HK med överlämnande av prövade handlingar i ärendet
- Överklagande från den sökande
- Vägverkets beslut

Överklagningsbeslut: Vägverket – Huvudkontor avslår överklagandet.

Bakgrund: *Till grund för överklagandet anför Ni bland annat följande: Att förare skall framföra sitt fordon i den hastighet som trafiksäkerheten kräver fungerar inte på vår väg. Falsk säkerhet om god sikt och dolda förhållanden samt rullgrus skapar osäkerhet för oss som vistas på vägen utan skyddande plåtbölje. Aktiviteten av bland annat fotgängare, cyklister och ryttare är hög och alternativ gångväg saknas. Sedan nationalparkens bildande har antalet vandrare i bygden ökat markant.*

Företrädare för Vägverket har tagit del av förhållandena på aktuell plats. Därvid kunde det bland annat konstateras att det aktuella vägnittet är grusbelagt och har en vägbanebredd på omkring 3 meter. Aktuellt avsnitt går i huvudsak genom en i förhållande till vägen närliggande bebyggelse, vilken framträder på ett tydligt sätt och i god tid från båda håll. Även linjeföringen talar tydligt för att en anpassning av hastigheten är nödvändig.

Skäl:

Bestämmelser om högsta tillåtna hastighet regleras i 3 kapitlet 17§ trafikförordningen (1998:1276). Utom tätbebyggt område får fordon inte föras med högre hastighet än 70 kilometer i timmen (bushastighet). Det aktuella vägnittet ligger utom tätbebyggt område.

Den fråga som uppkommer är om det finns anledning att genom lokal trafikföreskrift föreskriva om sänkning av högsta tillåtna hastighet till 30 kilometer i timmen på begärd sträcka.

Inom ramen för högsta tillåtna hastighet åligger det föraren av ett fordon att med hänsyn till rådande förhållanden anpassa hastigheten till vad trafiksäkerheten kräver, till exempel på grund av begränsad sikt, oskyddade trafikanter eller närliggande bebyggelse. Denna anpassning skall ske oberoende av vilken hastighet som är den högsta tillåtna på platsen.

Om det finns anledning att anta att en rimlig hastighetsanpassning inte sker därför att förhållandena är dolda eller kan missbedömas, kan det finnas anledning att genom lokal trafikföreskrift sänka den högsta tillåtna hastigheten.

På en stor del av de vägar där bashastigheten gäller torde det med hänsyn till vägstandard och övriga förhållanden vara mycket svårt att på ett trafiksäkert sätt komma i närheten av den högsta tillåtna hastigheten.

Enligt Vägverkets uppfattning är förhållandena på den enskilda vägen L 981 sådana att den normale trafikanten håller en påtagligt lägre hastighet än den högst tillåtna för att trafiksäkerheten skall bibehållas. Det förhållandet att det finns fordonsförare som kör för fort eller ovarsamt är ett allvarligt trafiksäkerhetsproblem, men är enligt Vägverkets mening ingen grund i sig för en sänkning av hastigheten.

Vägverket finner vid en samlad bedömning att förhållandena utmed aktuell vägsträcka inte är sådana att de motiverar begärd hastighetsbegränsning. Vägverket skall därför avslås.

Min kommentar:

Återigen är argumenteringen svår att följa för en lekman. Vägverket skriver bland annat ”Aktuellt avsnitt går i huvudsak genom en i förhållande till vägen närliggande bebyggelse, vilken framträder på ett tydligt sätt och i god tid från båda håll. Även linjeföringen talar tydligt för att en anpassning av hastigheten är nödvändig.” Här står ju att vägen går nära husen – som borde motivera lägre hastighet. Att husen syns tydligt uppfattar nog inte de sökande på samma sätt som Vägverket (den sökande: ”De kör ju fort i alla fall”. Vägverket: ”De ser ju husen tydligt, så de **borde** köra sakta). Att linjeföringen ”talar tydligt” är nog inte heller ett argument som biter på de sökande.

Tidsprocess:

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar	Anmärkning
Ansökan till Lst	-	0	0	Inget datum
Registrerat av Lst	02-04-19	0	0	
För yttrande från Lst till VVreg, polis (frist: 02-05-17)	02-04-24	5	5	
Yttrande från VVreg	02-05-29	35	40	
Yttrande från polis	02-05-02	8	13	
För yttrande till Väg-förening (frist: 02-07-05)	02-06-11	13	53	
Yttrande från Väg-förening	-	24	77	
Beslut från Lst	02-09-23	80	157	
Överklagning	02-10-09	16	173	
Överklagningsbeslut VV-HK	03-04-29	202	375	
Registrerat av Lst	03-05-06	7	382	

BILAGA 11

Behandling av ärenden angående sänkt hastighetsgräns genom lokal trafikföreskrift där Länsstyrelsens beslut inte har överklagats – Skåne län. Slumpmässigt urval 2003

1. Ansökan om hastighetsbegränsning till 50 km/h istället för 70 km/h på väg 101 väster om Mossby, Skurups kommun

Ursprunglig ansökan: Från Jan Björzell till Länsstyrelsen i Kristianstad (Lst)

Motiv i ansökan: Jan Björzell anser att det har blivit en ökad trafikintensitet på aktuell vägsträcka samt att andelen hastighetsöverträdanden har ökat.

Yttranden: Polismyndigheten i Skåne, Polisområde Södra Skåne: Avstyrker
Från VVreg: Avstyrker

VVregs motiv: Vägen är 7 meter bred på aktuellt avsnitt och trafikeras av 1640 fordon/årsmedeldygn varav 8 % är tunga fordon. Den kantas av alléträd vid båda sidor och går genom jordbrukslandskap med i huvudsak gles och utspridd bebyggelse. Sikten är dålig på platsen genom en kombination av backkrön och kurva. Eventuell förlängning av 50-gränsen till att också omfatta fastigheterna väster om Mossby skulle sannolikt få mycket liten efterlevnad av trafikanterna på väg 101 då vägen går i landsbygdsmiljö med gles bebyggelse.

Yttrande om yttrandena: Inget yttrande

Beslut: Lst avslår ansökan.

Länsstyrelsens motiv: Aktuell del av väg 101 är belägen utanför det område som kommunen föreskrivit skall utgöra tätbebyggt område. Högsta tillåtna hastighet på platsen är 70 km/h. Om det finns anledning att anta att en rimlig hastighetsanpassning inte sker därför att förhållandena är dolda eller kan missbedömas, kan det finnas anledning att genom lokala trafikföreskrifter sänka den högst tillåtna hastigheten. Vid en samlad bedömning finner Länsstyrelsen att förhållandena på aktuell sträcka inte är sådana att de motiverar yrkad hastighetsbegränsning.

Tidsprocess:

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar	Anmärkning
Ansökan till Lst	01-10-11	0	0	
Registrerat av Lst	01-10-12	1	1	
För yttrande från Lst till VVreg, polis (frist: 01-11-14)	01-10-23	11	12	
Yttrande från VVreg	01-11-07	15	27	
Yttrande från polis	01-11-13	21	33	
För yttrande till Jan Björzell (frist: 01-12-	01-11-20	7	40	

12)				
Yttrande från Jan Björsell	-	22	62	
Beslut från Lst	02-01-18	37	99	

2. Angående hastighetsbegräsning på väg 1361 (Ryavägen) i Helsingborgs kommun

Ursprunglig ansökan: Från Kerstin Svensson till Länsstyrelsen i Kristianstad.

Motiv i ansökan: Man vill flytta 50-skylden på grund av boende barnfamiljer, barn som går och cyklar till och från busshållplats och idrottsplats. Uppmätta hastigheter visar att genomsnittshastigheten är 82,4 km/h där 50-skylden är placerad idag.

Yttranden: Polismyndigheten i Skåne, Polisområde Nordvästra Skåne: Bifaller

Från VVreg: Avstyrker

VVRegs motiv: Man hänvisar till Helsingborgs kommuns kommande beslut angående gränser för tätorter.

Yttrande om yttrandena: Samma motiv som i ansökan. Påpekar dessutom att polisen stödjer förslaget och att Länsstyrelsen i två tidigare brev förklarat att man inte hade något i sak att invända.

Beslut: Länsstyrelsen tillstyrker

Motiv: Hänvisar till trafikförordningen, se bifogat beslut.

Tidsprocess:

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar	Anmärkning
Ansökan till Lst	00-12-05	0	0	
Registrerat av Lst	00-12-06	1	1	
För yttrande från Lst till VVreg, polis (frist: 01-01-15)	00-12-15	6	7	
Yttrande från VVreg	01-01-19	35	42	4 dagar för sent
Yttrande från polis	01-01-11	28	42	
För yttrande till Kerstin Svensson (frist: 01-03-12)	01-02-16	36	78	
Yttrande från Kerstin Svensson	01-03-06	18	96	
Beslut från Lst	02-02-11	342	438	

3. Ansökan om hastighetssänkning från 70 km/h till 50 km/h i ett vägvagnsnitt på väg 17 i Kastberga, Eslövs kommun.

Ursprunglig ansökan: Från Kristina Warming till Vägverket, som sände vidare till Länsstyrelsen i Kristianstad.

Motiv i ansökan: Anser att få bilister håller 70 km/h och att vägen trafikeras av mycket tung trafik. Att gå till brevlådan eller cykla några hundra meter till cykelbanan är förenad med fara anser de.

Yttranden: Polismyndigheten i Skåne, Polisområde Mellersta Skåne: Avstyrker

VVreg: Avstyrker

VVRegs motiv: En sänkning till 50 km/h skulle inte uppfattas som meningsfullt och skulle därför få mycket liten efterlevnad. I Vägverkets planer för cykelleder i Skåne ingår en separat cykelled från Kungshult i öster till befintlig cykelled in till Eslöv väster om Kastberga. Detta kommer förhoppningsvis också bidra till en säkrare förbindelse för boende i Kastberga.

Yttrande om yttrandena: Inget yttrande

Beslut: Länsstyrelsen avslår

Motiv: Länsstyrelsen finner inte att tillräckliga skäl föreligger för att besluta om lägre hastighet än den som nu gäller.

Tidsprocess:

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar	Anmärkning
Ansökan till VV	Inget	0	0	
Registrerat av VV	01-06-21	0	0	
Vidareskickat till Lst	01-06-21	0	0	
Registrerat av Lst	01-06-29	8	8	
För yttrande från Lst till VVreg, polis (frist: 01-08-03)	01-07-02	3	11	
Yttrande från VVreg	01-07-13	11	22	
Yttrande från polis	01-08-15	44	55	12 dagar försent
För yttrande till Kristina Warming (frist: 01-09-10)	01-08-20	5	60	
Yttrande från Kristina Warming	-	20	80	
Beslut från Lst	02-02-27	170	250	

4. Ansökan om hastighetsbegränsning till 50 km/h istället för 70 km/h i ett vägavsnitt på väg 113 vid förskolan i Stabbarp, Eslövs kommun.

Ursprunglig ansökan: Från Eslövs Montessoriförskola till Vägverket, som skickade vidare till Länsstyrelsen i Kristianstad.

Motiv i ansökan: Skolbarnen är i närhet av tung trafik. Utfart från skolan är svår då bilisterna på aktuell väg håller högre hastigheter än 70 km/h. Bakomvarnade trafik observerar inte hastighetsbegränsning på bilister som svänger in till skolan, vilket leder till incidenter.

Yttranden: Polismyndigheten i Skåne, Polisområde Mellersta Skåne: Avstyrker

Från VVreg: Avstyrker

VVRegs motiv: Hastighetsbegränsning till 50 km/h på vägar utan tätare omgivande bebyggelse får erfarenhetsmässigt mycket ringa efterlevnad från fordonstrafikanter då de inte "ser motiven" till inskränkningen. Tilläggas kan att Eslövs kommun för närvarande utreder förutsättningarna för en fortsatt utbyggnad av gång- och cykelväg mellan Eslövs tätort och Stabbarp avseende den del som ligger norr om väg 17. En eventuell utbyggnad av denna skulle öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter på stäckan.

Yttrande om yttrandena: Inget yttrande.

Beslut: Länsstyrelsen avslår

Motiv: Väg 113 trafikeras av ca 4120 fordon per årsmedeldygn. Vägen är 6,8 meter bred. Skolområdet är väl inhägnat. Siktförhållandena är tillfredsställande. En gång- och cykelbana kommer att anläggas från väg 17 i Eslöv till förskolan. Länsstyrelsen finner mot bakgrund av vad som nyss sagts i ärendet inte tillräckliga skäl föreligger för att besluta om lägre hastighet än den som nu gäller.

Tidsprocess:

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar	Anmärkning
Ansökan till VV	01-09-18	0	0	
Registerat av VV	01-09-26	8	8	
Vidareskickat till Lst	01-10-01	5	13	
Registrerat av Lst	01-10-09	8	21	
För yttrande från Lst till VVreg, polis (frist: 01-11-12)	01-10-10	1	22	
Yttrande från VVreg	01-11-08	29	51	
Yttrande från polis	01-11-26	47	69	14 dagar försent
För yttrande till förskola (frist: 02-01-02)	01-11-27	1	70	
Yttrande från förskola	-	36	106	
Beslut från Lst	02-02-27	56	162	

5. Ansökan om hastighetsbegränsning till 50 km/h istället för nuvarande 70 km/h på enskilda vägen M 452 U vid Södra Vallösa, Ystad kommun.

Ursprunglig ansökan: Från S Vallösa-Karlsborgs vägsamfällighet M 452 U till Länsstyrelsen i Kristianstad.

Motiv i ansökan: Det är en smal grusväg med skydd sikt på flera ställen. Längs vägens norra del bor flera barnfamiljer.

Yttranden: Polismyndigheten i Skåne, Polisområde Södra Skåne: Avstyrker

Från VVreg: Avstyrker

VVRegs motiv: Vägens standard är låg med en gräsbevuxen mittsträng och dess utsträckning inbjuder inte till genomfartstrafik, varför vår bedömning är att den trafikeras så gott som uteslutande av boende utmed vägen och besökande till dessa.

Yttrande om yttrandena: Inget yttrande.

Beslut: Länsstyrelsen avslår.

Motiv: Aktuell enskilda väg M 452 U är belägen utanför det område som kommunen föreskrivit skall utgöra tätbebyggt område. Högsta tillåtna hastighet på platsen är 70 km/h. Om det finns anledning att anta att en rimlig hastighetsanpassning inte sker därför att förhållandena är dolda eller kan missbedömas, kan det finnas anledning att genom lokala trafikföreskrifter sänka den högst tillåtna hastigheten. Vid en samlad bedömning finner Länsstyrelsen att förhållandena på aktuell sträcka inte är sådana att de motiverar yrkad hastighetsbegränsning.

Tidsprocess:

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar	Anmärkning
Ansökan till Lst	01-10-26	0	0	
Registrerat av Lst	01-10-30	4	4	
För yttrande från Lst till VVreg, polis (frist: 01-11-30)	01-11-09	10	14	
Yttrande från VVreg	01-11-30	21	35	
Yttrande från polis	01-11-21	12	26	
För yttrande till vägsamfällighet (frist: 02-01-11)	01-12-11	11	46	
Yttrande från vägsamfällighet	-	31	77	
Beslut från Lst	02-04-04	83	160	

6. Ansökan om att gällande hastighet, 90 km/h, sänks till 50 eller 70 km/h i ett vägavsnitt på väg 2056 vid Dönaberga, Östra Göinge kommun.

Ursprunglig ansökan: Från Cecilia Henning till Vägverket, som skickat vidare till Länsstyrelsen i Kristianstad.

Motiv i ansökan: Cecilia är en 13-årig flicka. Hon är boende i ett hus som ligger nära aktuell väg. Bilarna kör minst i 90 km/h anser hon. Längs vägen bor många barnfamiljer och nästan alla byns katter blir överkörda av bilarna.

Yttranden: Polismyndigheten i Skåne, Polisområde Nordöstra Skåne: Avstyrker

Från VVreg: Avstyrker

VVRegs motiv: Dönaberga är en utspridd by och flera hus ligger relativt långt från vägen. Förhållandet genom byn skiljer sig inte mycket från övriga sträckor längs vägen.

Yttrande om yttrandena: Inte yttrande.

Beslut: Länsstyrelsen avslår

Motiv: Vägverket har föreskrivit att högsta tillåtna hastighet på väg 2056 i nämnda vägavsnitt skall vara 90 km/h. Det berörda vägavsnittet har då bedömts uppfylla de standardkrav som kan ställas på en väg där hastighetsgränsen 90 km/h skall gälla. Om det finns anledning att anta att en rimlig hastighetsanpassning inte sker därför att förhållandena är dolda eller kan missbedömas, kan det finnas anledning att genom lokala trafikföreskrifter sänka den högst tillåtna hastigheten. Länsstyrelsen finner inte tillräckliga skäl föreligger för att besluta om lägre hastighet än den som nu gäller.

Tidsprocess:

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar	Anmärkning
Ansökan till Lst	-	0	0	
Ansökan till VV	01-12-05	0	0	
Vidareskickat till Lst	01-12-10	5	5	
Registrerat av Lst	01-12-10	0	5	
För yttrande från Lst till VVreg, polis (frist: 02-01-07)	01-12-10	0	5	
Yttrande från VVreg	02-01-09	30	35	
Yttrande från polis	01-12-07?	-	-	Har ev skrivit fel
För yttrande till Cecilia Henning (frist: 02-02-04)	02-01-10	1	36	
Yttrande från Cecilia Henning	-	25	61	
Beslut från Lst	02-04-26	81	142	

7. Ansökan om att gällande hastighet, 70 km/h, sänks till 50 km/h på väg 946 genom Getinge och Gårdsstånga, Eslövs kommun

Ursprunglig ansökan: Från Styrelsen för Gårdsstånga-Getinge Vägförening till Länsstyrelsen i Kristianstad.

Motiv i ansökan: Vägen har hög belastning, ca 2900 fordon/dygn. Sedan gammalt finns det en dålig tradition att köra fort mellan Gårdstånga och Ö Odarslöv, vilket medför att en del trafikanter börjar accelerera omedelbart efter att de har svängt in på väg 946 från väg 104. Det är även emellanåt stora problem för gångtrafikanter att korsa väg 946.

Yttranden: Polismyndigheten i Skåne, Polisområde Mellersta Skåne: Avstyrker

Från VVreg: Avstyrker

VVRegs motiv: Väg 946 är belägen utom tätbebyggt område men av trafiksäkerhetsskäl har tillåten hastighet maximerats till 50 km/h på den 350 m långa sträckan av väg 946 som är belägen närmast väg 104. Väster härom gäller bashastighet 70 km/h på väg 946. Denna hastighet gäller om inte annat föreskrivits oavsett vägstandard och andra förhållanden. Lokal hastighetsgräns anser vi ska tillämpas där tillåten hastighet på grund av särskilda omständigheter bör avvika från den generella.

Yttrande om yttrandena: Inget yttrande.

Beslut: Länsstyrelsen avslår.

Motiv: Aktuell vägsträcka ligger inte inom sådant område som kommunen förklarar vara tätbebyggt område. Högsta tillåtna hastighet på platsen är 70 km/h. Om det finns anledning att anta att en rimlig hastighetsanpassning inte sker därför att förhållandena är dolda eller kan missbedömas, kan det finnas anledning att genom lokala trafikföreskrifter sänka den högst tillåtna hastigheten. Länsstyrelsen finner inte tillräckliga skäl föreligger för att besluta om lägre hastighet än den som nu gäller.

Tidsprocess:

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar	Anmärkning
Ansökan till Lst	01-12-12	0	0	
Registrerat av Lst	01-12-14	2	2	
För yttrande från Lst till VVreg, polis (frist: 02-03-15)	02-02-15	63	65	
Yttrande från VVreg	02-03-07	20	85	
Yttrande från polis	02-03-13	26	91	
För yttrande till Styrelsen (frist: 02-04-12)	02-03-15	2	93	
Yttrande från Styrelsen	-	28	121	
Beslut från Lst	02-05-03	21	142	

8. Ansökan om årlig hastighetsbegränsning till 50 km/h i ett vägavsnitt på väg 111/1451 under perioden 1 juni till den 31 augusti.

Ursprunglig ansökan: Från Mölle Resort AB till Länsstyrelsen i Kristianstad.

Motiv i ansökan: Inte angivit något motiv.

Yttranden: Polismyndigheten i Skåne, Polisområde Nordvästra Skåne: Ingen erinran
Från VVreg: Tillstyrker

VVRegs motiv: Nuvarande infart till campingen och trafiksituation på platsen i övrigt under sommartid medför att risken är stor för konfliktsituationer mellan trafikanter till och från campingen och övriga trafikanter.

Yttrande om yttrandena: Inget yttrande.

Beslut: Länsstyrelsen avslår.

Motiv: Länsstyrelsen har funnit att en nedsättning av gällande hastighet är motiverad i berörda vägavsnitt mellan 20 juni 2002 – 31 augusti 2002. Nedsättning har genom lokala trafikföreskrifter beslutats den 14 juni 2002. Länsstyrelsen finner inte tillräckliga skäl föreligger att besluta om årlig hastighetsnedsättning i berörda vägavsnitt då utredning pågår om förbättrade infartsförhållanden.

Tidsprocess:

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar	Anmärkning
Ansökan till Lst	02-03-27	0	0	
Registrerat av Lst	02-04-02	6	6	
För yttrande från Lst till VVreg, polis (frist: 02-05-02)	02-04-02	0	6	
Yttrande från VVreg	02-05-18	46	52	16 dagar för sent
Yttrande från polis	02-04-05	3	9	
För yttrande till Mölle Resort AB (frist: 02-05-31)	02-05-22	4	56	
Yttrande från Mölle Resort AB	-	9	65	
Beslut från Lst	02-06-14	14	79	

9. Ansökan om hastighetsbegränsning till 30 km/h istället för nuvarande 50 km/h på vägarna 612 och 630 i Hammarlöv.

Ursprunglig ansökan: Från Byalaget i Hammarlöv till Länsstyrelsen i Kristianstad.

Motiv i ansökan: Det är en smal och krokig väg genom byn och genom inflyttning har fler barn kommit hit. Många tillbud har redan inträffat. Om 50-gränsen hade respekterats så skulle det fungera bra.

Yttranden: Polismyndigheten i Skåne, Polisområde Södra Skåne: Avstyrker

Från VVreg: Avstyrker

VVRegs motiv: Fordon får inte föras med högre hastighet än 50km/h inom tätbebyggt område respektive 70 km/h utom tätbebyggt område. Dessa generella hastighetsgränser gäller om inte annat föreskrivits oavsett vägstandard och andra förhållanden. Detta innebär att på många vägsträckor gäller en betydligt högre hastighetsgräns än vad som för den normale föraren kan uppfattas som lämplig hastighet. Lokal hastighetsgräns anser vi ska tillämpas där tillåten hastighet på grund av särskilda omständigheter bör avvika från den generella.

Yttrande om yttrandena: Samma motiv som i ansökan. Påpekar än en gång ökad inflyttning av barnfamiljer till byn.

Beslut: Länsstyrelsen avslår.

Motiv: Vägsträckan är belägen utanför det område som kommunen föreskrivit skall utgöra tätbebyggt område. Genom en lokal trafikföreskrift har hastigheten sänkts till 50 km/h på den i ansökan begärd sträcka. När det gäller hastighetsbegränsning 30 km/h bör sådana begränsningar förbehållas trafikmiljöer där behov av en reell hastighetssänkning är särskilt uttalat t ex vid skolor eller daghem.

Tidsprocess:

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar	Anmärkning
Ansökan till Lst	01-12-07	0	0	
Registrerat av Lst	01-12-10	3	3	
För yttrande från Lst till VVreg, polis (frist: 02-01-18)	01-12-17	7	10	
Yttrande från VVreg	02-01-29	43	53	11 dagar för sent
Yttrande från polis	02-01-03	17	27	
För yttrande till Byalaget (frist: 02-02-22)	02-01-31	2	55	
Yttrande från Byalaget	02-02-19	19	74	
Beslut från Lst	02-07-05	136	210	

10. Ansökan om att gällande hastighet, 70 km/h, sänks till 50 km/h i ett vägavsnitt på väg 1011 vid Kjällesjö, Ystads kommun.

Ursprunglig ansökan: Från Vägverket Region Skåne till Länsstyrelsen i Kristianstad.

Motiv i ansökan: Väg 1011 i Kjällesjö går genom en byliknande miljö. Bebyggelsen är koncentrerad till ena sidan av vägen annars hade det med all sannolikhet klassats som tätbebyggt område. Norr om byn finns ett svårt backkrön och en tvär kurva. Vid backkrönet hände nyligen en dödsolycka.

Yttranden: Polismyndigheten i Skåne, Polisområde Södra Skåne: Tillstyrker

Beslut: Länsstyrelsen avslår.

Motiv: På ovan berörda vägavsnitt gäller bashastigheten, 70 km/h. Förhållandena på vägsträckan kan inte anses avvika från vad som är normalt för en väg där 70 km/h är den högst tillåtna. Oavsett vilken övre formell fartgräns som gäller krävs av trafikanterna att de anpassar fordonets hastighet till föreliggande vägförhållanden och i övrigt rådande omständigheter.

Tidsprocess:

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar	Anmärkning
Ansökan till Lst	02-02-22	0	0	
Registrerat av Lst	02-02-25	3	3	
För yttrande från Lst till polis (frist: 02-03-25)	02-02-25	0	3	
Yttrande från polis	-	28	31	Inget datum
Beslut från Lst	02-08-13	141	172	

11. Yrkande angående sänkning av hastigheten från 50 km/h till 30 km/h genom Börringe stationsby, Svedala kommun.

Ursprunglig ansökan: Från Börringe stations vägförening till Länsstyrelsen i Kristianstad (Lst).

Motiv i ansökan: Man önskar en sänkning till 50 km/h på ömse sidor av byn samt 30 km/h inom själva byn. Anledning till detta är att det finns bebyggelse på båda sidor av vägen där barn finns bosatta. Barnen förflyttar sig över vägen för att träffa kamrater eller gå till lekplatsen. Vägen är också trafikerad med tung trafik samt på två ställen är sikten starkt begränsad.

Yttranden: Från Vägverket Region Skåne (VVreg): Avstyrker. Polisområde Södra Skåne: Avstyrker men anser att fysiska trafiksäkerhetsåtgärder behövs.

VVRegs motiv: Under 5 år har inga polisrapporterade olyckor med personskador inträffat. 1989 uppmättes dygnstrafiken till 570 fordon. Fysiska åtgärder satsas mest på det olycksdrabbade vägnätet. Man åtgärdar även övriga vägar men nuvarande resurser medger detta endast i begränsad omfattning.

Yttrande om yttrandena: Börringe stations vägförening argumenterar ånyo för hastighets-sänkning. Dessutom påpekar man att en allvarlig olycka skedde 1991 med en 4-årig flicka som trafikoffer. Man påpekar också att skolbussen lämnar/hämtar barn på väg 671, vilket innebär att barnen tvingas korsa diskuterad väg. Utöver detta belyser man polisen yttran-de angående hastighetsdämpande åtgärder.

Beslut: Länsstyrelsen avslår.

Motiv: Polisens hastighetskontroller påvisar inga höga hastigheter genom byn. Aktuell sträcka ligger ej inom område som kommunen förklarar vara tätbebyggt. Länsstyrelsen i dåvarande Malmöhus län har tidigare genom lokala trafikföreskrifter beslutat om ned-sättning av gällande hastighet till 50 km/h genom Börringe stationsby. Hastighetsbe-gränsning till 30 km/h utanför tätbebyggt område bör endast införas där särskilda uttala-de behov finns t ex skola eller daghem.

Tidsprocess:

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar	Anmärkning
Ansökan till Lst	02-04-16	0	0	
Registrerat av Lst	02-06-18	32	32	
För yttrande från Lst till VVreg, polis (frist: 02-07-26)	02-06-19	1	33	
Yttrande från VVreg	02-06-25	6	39	
Yttrande från polis	02-08-13	55	88	Drygt 2 veckor för sent
För yttrande till Vägförening (frist: 02-09-13)	02-08-15	2	90	
Yttrande från Vägförening	02-09-12	28	118	
Beslut från Lst	03-01-07	116	234	

12. Ansökan om att gällande hastighet sänks från 50 km/h till 30 km/h i ett väg-avsnitt på väg 671 genom Börringe stationsby, Svedala kommun.

Ursprunglig ansökan: Från Elisabeth Blomquist till Svedala kommun, som skickat vidare till Länsstyrelsen i Kristianstad och Vägverket Region Skåne.

Motiv i ansökan: Den tillåtna hastigheten 50 km/h efterlevs inte. De höga hastigheterna är en stor fara för de som bor utmed vägen och på angränsade vägar. Barnen som ska gå till skolbussen löper stor risk på grund av bristande hänsyn från bilisterna.

Yttranden: Polismyndigheten i Skåne, Polisområde Södra Skåne: Avstyrker hastighets-sänkning men anser att hastighetsdämpande åtgärder bör testas i första hand
Från VVreg: Avstyrker

VVRegs motiv: Hänvisar till samma yttrande som i föregående ärende. Under 5 år har inga polisrapporterade olyckor med personskador inträffat. 1989 uppmättes dygnstrafiken till 570 fordon. Fysiska åtgärder satsas mest på det olycksdrabbade vägnätet. Man åtgärdar även övriga vägar men nuvarande resurser medger detta endast i begränsad omfattning.

Yttrande om yttrandena: Påpekar att det blivit en markant ökning av fordon och att det saknas gång- och cykelbanor och belysning längs aktuell vägsträcka. Dessutom hänvisar man till polisen motivering.

Beslut: Länsstyrelsen avslår

Motiv: Polisens hastighetskontroller påvisar inga höga hastigheter genom byn. Aktuell sträcka ligger ej inom område som kommunen förklarat vara tätbebyggt. Länsstyrelsen i dåvarande Malmöhus län har tidigare genom lokala trafikföreskrifter beslutat om nedläggning av gällande hastighet till 50 km/h genom Börringe stationsby. Hastighetsbegränsning till 30 km/h utanför tätbebyggt område bör endast införas där särskilda uttalade behov finns t ex skola eller daghem.

Tidsprocess:

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar	Anmärkning
Ansökan till Svedala kommun	02-09-10	0	0	
Vidareskickat till Lst, Vvreg	02-09-12	2	2	
Registrerat av Lst	02-09-25	13	15	
För yttrande från Lst till VVreg, polis (frist: 02-10-25)	02-09-26	1	16	
Yttrande från VVreg	-			Inget datum, hänvisar till tidigare yttrande 01-11-15
Yttrande från polis	02-10-18	22	38	
För yttrande till Blomquist (frist: 02-11-13)	02-10-22	4	42	
Yttrande från Blomquist	02-11-10	19	61	
Beslut från Lst	03-01-07	58	119	

13. Ansökan om att gällande hastighet, 70 km/h, sänks till 50 km/h för ett vägvagnsnitt på väg 1801 och på enskilda vägen L 94 u i Össjö, Ängelholms kommun.

Ursprunglig ansökan: Från Owe Kjellberg till Länsstyrelsen i Kristianstad.

Motiv i ansökan: Vill flytta skyltarna 50/70 km/h på väg 1801 700 m mot Ängelholm och flytta skyltarna på vägen mot Starby 400m mot Starby. Anledningen är att ridskolans elever rider längs vägarna för att komma till ridvägar i terräng. Dessutom är det mycket transporter till ridskolan vid bland annat tävlingar.

Yttranden: Polismyndigheten i Skåne, Polisområde Nordvästra Skåne: Bifaller
Från VVreg: Avstyrker

VVRegs motiv: Terrängen synes möjliggöra utmärkta ridmöjligheter på befintliga ägovägar och genom komplettering av dessa på lämpliga ställen, utan att nyttja de aktuella vägarna annat än vid ev. korsande av dem. Trafikförhållandena i övrigt är inte sådana att det bedöms vara motiverat med utökning av 50 km/h, vilket sannolikt inte heller trafikanter på vägarna skulle anse, varför efterlevnaden skulle bli mycket låg.

Yttrande om yttrandena: Inget yttrande.

Beslut: Länsstyrelsen avslår.

Motiv: Aktuella vägsträckor är belägen utanför det område som kommunen föreskrivit skall utgöra tätbebyggt område. Högsta tillåtna hastighet på platsen är 70 km/h. Om det finns anledning att anta att en rimlig hastighetsanpassning inte sker därför att förhållandena är dolda eller kan missbedömas, kan det finnas anledning att genom lokala trafikföreskrifter sänka den högst tillåtna hastigheten. Vid en samlad bedömning finner Länsstyrelsen att förhållandena på aktuell sträcka inte är sådana att de motiverar yrkad hastighetsbegränsning.

Tidsprocess:

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar	Anmärkning
Ansökan till Lst	02-09-20	0	0	
Registrerat av Lst	02-09-23	3	3	
För yttrande från Lst till VVreg, polis (frist: 02-10-21)	02-09-26	3	6	
Yttrande från VVreg	02-10-23	27	33	2 dagar för sent
Yttrande från polis	02-10-07	11	17	
För yttrande till Kjellberg (frist: 02-11-29)	02-11-07	15	48	
Yttrande från Kjellberg	-	22	70	
Beslut från Lst	03-01-14	46	116	

14.. Ansökan om nedsatt hastighet från 90 km/h till 70 km/h på väg 11 mellan Tomelilla och Lunnarp, Tomelilla kommun.

Ursprunglig ansökan: Elisabeth Lingver till Länsstyrelsen i Kristianstad.

Motiv i ansökan: Barnen som stiger av skolbussen måste korsa vägen. Risk för farliga omkörningar och flera farliga vänstersvängar. På vägen går mycket tung trafik, vilket är livsfarligt vintertid.

Yttranden: Polismyndigheten i Skåne, Polisområde Mellersta Skåne: Avstyrker
Från VVreg: Tillstyrker

VVRegs motiv: Sträckan är 2800 m och har ett flöde på 4200 fordon/årsmedeldygn. Det finns många utfarter från bostäder som kan leda till farliga situationer på grund av hastigheten. Har inträffat olyckor med 2 svårt skadade och 9 lindrig skadade under 5-års period 97-01-01 – 01-12-31.

Yttrande om yttrandena: Vill flytta 70-skylden 600 m västerut mot Tomelilla till nästa busshållplats där bebyggelsen börjar.

Beslut: Länsstyrelsen avslår.

Motiv: Om det finns anledning att anta att en rimlig hastighetsanpassning inte sker därför att förhållandena är dolda eller kan missbedömas, kan det finnas anledning att genom lokala trafikföreskrifter sänka den högsta tillåtna hastigheten. Vid en samlad bedömning finner Länsstyrelsen att förhållandena på aktuell sträcka inte är sådana att de motiverar yrkad hastighetsbegränsning.

Tidsprocess:

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar	Anmärkning
Ansökan till Lst	02-05-29	0	0	
Registrerat av Lst	02-05-31	2	2	
För yttrande från Lst till VVreg, polis (frist: 02-07-05)	02-06-11	11	13	
Yttrande från VVreg	02-07-01	20	33	
Yttrande från polis	02-09-11	92	105	Drygt 2 månader för sent
För yttrande till Lingver (frist: 02-10-11)	02-09-19	8	113	
Yttrande från Lingver	02-10-10	21	134	
Beslut från Lst	03-01-15	97	231	

15. Ansökan om hastighetsbegränsning från 90 km/h till 70 km/h på väg 111 vid busshållplatsen Berga Brohult, Helsingborgs kommun.

Ursprunglig ansökan: Från Skånetrafiken till Länsstyrelsen i Kristianstad.

Motiv i ansökan: Hållplatsen ligger inom tätbebyggt område. Hållplatsläget för trafik mot Helsingborg C ligger 120 m innanför där hastighetsbegränsningen till 70 km/h börjar. Hållplatsläget mot Höganäs ligger ytterligare 80 m in på 70 km/h sträckan. Vill därför sänka hastigheten på aktuell vägsträcka som en nedtrappning till en eventuell sänkning till 50 km/h förbi hållplatsen.

Yttranden: Polismyndigheten i Skåne, Polisområde Nordvästra Skåne: Bifaller
Från VVreg: Avstyrker

VVRegs motiv: Kommunens utredning anser att nuvarande hastighetsbegränsning är tillfyllest för god trafiksäkerhet. Kommunen har gjort en tidsstudie för att se bussarnas möjligheter att ta sig ut från hållplatserna. Ett exempel på ett resultat: Antal tidsluckor västerut är 7,4 st/2 min och dessa luckor varar i medel 11,1 sekunder. Dessutom har konstaterats låg av- och påstigning. Sänkt hastighetsgräns bedöms inte medföra positiva trafiksäkerhetseffekter.

Yttrande om yttrandena: Inget yttrande.

Beslut: Länsstyrelsen avslår.

Motiv: Aktuell del av väg 111 är belägen utanför det område som kommunen föreskrivit skall utgöra tätbebyggt område. Väg 111 utgör en av Helsingborgs viktigaste infarts- och genomfartsleder där kravet på framkomlighet är stort. Vid Länsstyrelsens besök på platsen kunde konstateras att vägen är 13 m bred och har god standard. Vid en samlad bedömning finner Länsstyrelsen att förhållandena på aktuell sträcka inte är sådana att de motiverar yrkad hastighetsbegränsning.

Tidsprocess:

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar	Anmärkning
Ansökan till Lst	02-10-09	0	0	
Registrerat av Lst	02-10-18	9	9	
För yttrande från Lst till VVreg, polis (frist: 02-11-11)	02-10-18	0	9	
Yttrande från VVreg	02-11-13	26	35	2 dagar för sent
Yttrande från polis	02-11-26	39	48	15 dagar för sent
För yttrande till Skånetrafiken (frist: 03-01-03)	02-12-10	14	62	
Yttrande från Skånetrafiken	-	24	86	
Beslut från Lst	03-01-28	25	111	

16. Ansökan om hastighetsnedsättning från 70 km/h till 50 km/h i ett vägvsnitt på väg 767, Skurups kommun

Ursprunglig ansökan: Från Margot Olsson till Länsstyrelsen i Kristianstad.

Motiv i ansökan: Här passeras tung trafik pga. Clifton AB. Vägen är kurvig med skymd sikt och många lastbilar håller höga hastigheter. Under årens lopp har flera lastbilar hamnat i diket. Boende längs vägen lever i skräck. Finns inga GC-banor utan gående och cyklande hänvisas till landsvägen. Dessutom finns det mycket vilt i området och som följd många påkörda djur.

Yttranden: Polismyndigheten i Skåne, Polisområde Södra Skåne: Tillstyrker
Från VVreg: Avstyrker

VVRegs motiv: Aktuell vägsträcka är belägen utanför tätbebyggt område. Lokala hastighetsgränser skall tillämpas där tillåten hastighet på grund av särskilda omständigheter bör avvika från den generella. Anser inte att en sänkt hastighetsgräns kommer att upplevas motiverat av fordonsförarna och därmed kommer efterlevnaden bli mycket ringa.

Yttrande om yttrandena: Samma motiv som i ansökan.

Beslut: Länsstyrelsen tillstyrker.

Motiv: Hänvisar till trafikförordningen, se bifogat beslut.

Tidsprocess:

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar	Anmärkning
Ansökan till Lst	02-09-10	0	0	
Registrerat av Lst	02-09-12	2	2	
För yttrande från Lst till VVreg, polis (frist: 02-10-04)	02-09-13	1	3	
Yttrande från VVreg	02-10-03	20	23	
Yttrande från polis	02-10-07	4	27	3 dagar för sent
För yttrande till Olsson (frist: 02-11-11)	02-10-18	11	38	
Yttrande från Olsson	02-10-23	5	43	
Beslut från Lst	03-01-31	100	143	

17. Ansökan om hastighetsnedsättning från 50 km/h till 30 km/h vid Löderups skola, Ystads kommun.

Ursprunglig ansökan: Från Löderups skola till Länsstyrelsen i Kristianstad

Motiv i ansökan: Under en temadag ”Vår trafiksituation” uppmättes hastigheter på 110 km/h och 98 km/h.

Yttranden: Polismyndigheten i Skåne, Polisområde Södra Skåne: Avstyrker

Från VVreg: Tillstyrker

VVRegs motiv: Flera av barnen går eller cyklar på egen hand till skolan. För de barn som bor i Löderup norr om skolan, finns det en gång- och cykelbana som de flesta använder. Det är emellertid fler barn som bor på den västra sidan av vägen som ej använder gc-vägen utan går eller cyklar längs väg 1003. De måste korsa vägen vid skolan där hastigheterna är höga och där en stor andel tung trafik finns. Efter skolan är det många barn som springer över vägen till busshållplatsen på motsatt sida väg. De barn som går eller cyklar längs väg 1003 söderifrån eller på väg 1017 västerifrån måste ta sig igenom korsningen vid skolan. Höga hastigheter och dålig sikt i korsningen gör detta mycket osäkert och otryggt.

Yttrande om yttrandena: Påpekar samma skäl som VVReg.

Beslut: Länsstyrelsen tillstyrker

Motiv: Hänvisar till trafikförordningen, se bifogat beslut.

Tidsprocess:

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar	Anmärkning
Ansökan till Lst	02-11-12	0	0	
Registrerat av Lst	02-11-14	2	2	
För yttrande från Lst till VVreg, polis (frist: 02-12-13)	02-11-19	5	7	
Yttrande från VVreg	02-11-29	10	17	
Yttrande från polis	02-11-22	3	10	
För yttrande till Löderups skola (frist: 03-01-10)	02-12-11	12	29	
Yttrande från Löderups skola	03-01-07	27	56	
Beslut från Lst	03-02-10	34	90	

18. Ansökan om hastighetsnedtrappning från 90 km/h till 50 km/h på väg 1250 vid Gunnarstorp, Bjuvs kommun.

Ursprunglig ansökan: Från boende i Gunnarstorp till Länsstyrelsen i Kristianstad.

Motiv i ansökan: Nedtrappning från 90 till 50 km/h via 70 km/h saknas på väg 1250 vid både östra och västra sidan av byn.

Yttranden: Polismyndigheten i Skåne, Polisområde Nordvästra Skåne: Tillstyrker

Från VVreg: Tillstyrker

VVRegs motiv: Vid besök på platsen har vi funnit att det föreligger behov av nedtrappning. C:a 75 m in i samhället österifrån korsas vägen av en järnväg och ytterligare 25 m in ansluter väg 1255 söderifrån. Ytterligare ca 250 m västerut upphör tätbebyggt område, vars totala längd således utgör ca 350 m av väg 1250 på aktuell sträcka. Vägen går så gott

som rakt genom bebyggelsen och man ser således som trafikant genom hela området, vilket sannolikt innebär att högsta tillåten hastighet, 50 km/h, frekvent överskrids.

Yttrande om yttrandena: Inget yttrande

Beslut: Länsstyrelsen tillstyrker.

Motiv: Hänvisar till trafikförordningen, se bifogat beslut.

Tidsprocess:

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar	Anmärkning
Ansökan till Lst	-	0	0	Inget datum
Registrerat av Lst	-	0	0	Inget datum
För yttrande från Lst till VVreg, polis (frist: 03-03-14)	-			
Yttrande från VVreg	03-02-12			
Yttrande från polis	03-02-14			
För yttrande till boende (frist:)	-			Inga dokument
Yttrande från boende	-			
Beslut från Lst	03-03-14			Svårt att summera när det fattas så många datum

19. Ansökan om hastighetsbegränsning från 70 km/h till 50 km/h på del av väg 902, Staffanstorps kommun.

Ursprunglig ansökan: Från Vägverket Region Skåne till Länsstyrelsen i Kristianstad.

Motiv i ansökan: Föreslår med stöd av 10 kap 1 § andra stycket 11 och 10 kap 3 § första stycket 2 trafikförordningen (1998:1276) följande begränsning på vägarna 103 och 108. Med begränsning till lägre hastighet än som följer av 3 kap 17§ 3:e stycket trafikförordningen får fordon inte föras med högre hastighet än 50 km/h på väg 902 i Staffanstorps kommun.

Yttranden: Polismyndigheten i Skåne, Polisområde Mellersta Skåne: Ingen erinran
Från VVreg: Tillstyrker

VVRegs motiv: Samma motiv som i ansökan. Vägen har dessutom i sin plan och geometriska utformning fått radier i kurvor som endast tillåter 50 km/h. Högre hastigheter kommer att leda till att ett stort antal olyckor kommer att ske.

Yttrande om yttrandena: -

Beslut: Länsstyrelsen avslår.

Motiv: Aktuell del av väg 902 är belägen utanför det område som kommunen föreskrivit skall utgöra tätbebyggt område. Högsta tillåtna hastighet på platsen är 70 km/h. Om det finns anledning att anta att en rimlig hastighetsanpassning inte sker därför att förhållandena är dolda eller kan missbedömas, kan det finnas anledning att genom lokala trafikföreskrifter sänka den högst tillåtna hastigheten. Vid en samlad bedömning finner Länsstyrelsen att förhållandena på aktuell sträcka inte är sådana att de motiverar yrkad hastighetsbegränsning.

Tidsprocess:

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar	Anmärkning
Ansökan till Lst	03-01-08	0	0	
Registrerat av Lst	03-01-10	2	2	
För yttrande från Lst till VVreg, polis (frist: 03-02-03)	03-01-14	4		
Yttrande från VVreg	03-03-18	63	65	Drygt 1 månad för sent
Yttrande från polis	03-01-20	6	8	
Beslut från Lst	03-04-04	17	82	

20. Ansökan om tillfällig nedsättning av hastigheten från 50 km/h till 30 km/h på väg 1826 i Stidsvig, Klippans kommun.

Ursprunglig ansökan: Från Pilagårdsskolan till Länsstyrelsen i Kristianstad.

Motiv i ansökan: Den 28 maj ska anordnas ett motionslopp för ca 400 elever. Eleverna kommer att behöva korsa Kopparemöllevägen (väg 1826) på två ställen. På vägen är det mycket trafik och ansöker därför om en tillfällig hastighetsnedsättning till 30 km/h.

Yttranden: Polismyndigheten i Skåne, Polisområde Nordvästra Skåne: Tillstyrker
Från VVreg: Avstyrker

VVRegs motiv: Motionslopp har inte sådan status att en ändrad begränsning av hastighet är påkallad. Risken att löpare bara springer rakt ut i körbanan är uppenbar då löparna tror att fordonsförarna skall ändra sitt beteende för ett antal timmar.

Yttrande om yttrandena: Inget yttrande.

Beslut: Länsstyrelsen avslår.

Motiv: En hastighetssänkning löser inte de trafiksäkerhetsproblem det innebär att de tävlande löper över vägen. Mot bakgrund av att dessa är skolelever borde det istället övervägas att förlägga loppet så att passage över vägen undviks. Mot bakgrund härav finner Länsstyrelsen inte tillräckliga skäl föreligger för att besluta om lägre hastighet än den som nu gäller.

Tidsprocess:

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar	Anmärkning
----------	-------	----------------------------------	-------------------------	------------

Ansökan till Lst	-	0	0	Inget datum
Registrerat av Lst	03-02-18	0	0	
För yttrande från Lst till VVreg, polis (frist: 03-03-03)	03-02-18	0	0	
Yttrande från VVreg	03-03-14	24	24	
Yttrande från polis	03-02-25	7	7	
För yttrande till skolan (frist: 03-04-09)	03-03-19	5	29	
Yttrande från skolan	-	21	50	
Beslut från Lst	03-04-11	23	73	

21. Ansökan om hastighetsnedsättning från 70 km/h till 30 km/h på enskilda vägen L 1381 U i Rebbetuaröd, Kristianstads kommun

Ursprunglig ansökan: Från Norra Rebbetuaröds vägsamfällighet till Kristianstads kommun, som skickade vidare till Länsstyrelsen i Kristianstad och Polismyndigheten i Skåne.

Motiv i ansökan: Vägen är starkt trafikerad bland annat av besökare till hembygdsruin och till Skåneleden. Längs sträckan bor barnfamiljer som är oroliga att en olycka ska inträffa.

Yttrandena: Polismyndigheten i Skåne, Polisområde Nordöstra Skåne: Ingen erinran
Från VVreg: Avstyrker

VVRegs motiv: Det har inte inträffat några personskador på aktuell väg mellan 1999-01-01 och 2001-12-31. Vid besiktning av sträckan har inte funnits någon anledning att tillstyrka bifall till ansökan om en så pass restriktiv hastighet som 30 km/h. Denna hastighetsgräns ska användas företrädesvis där trafiken är tät och framförallt där barn tvingas passera vägen vid skolor och dylikt.

Yttrande om yttrandena: Samma motiv som i ansökan. Påpekar att vägen inte är lämpad för högre hastigheter än 50 km/h. Föreslår att man ska sänka till 30 km/h sträckan mellan väg 1058 och förgreningen vid fastighet 2:16, resten ska vara 50 km/h.

Beslut: Länsstyrelsen avslår.

Motiv: På enskilda vägen L 1381 U gäller bashastigheten, 70km/h. Vägen är smal, kurvig och hör till det slags vägar där det alltid oavsett vilken formell övre gräns som gäller krävs av trafikanterna att de anpassar fordonets hastighet till föreliggande vägförhållanden och i övrigt rådande omständigheter.

Tidsprocess:

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar	Anmärkning
Ansökan till kommunen	02-05-07	0	0	
Vidareskickat till polis (frist: 02-05-23)	02-05-10	3	3	

Yttrande från polis	02-05-22	12	15	
Vidareskickat till Lst	02-12-12	204	219	
Registrerat av Lst	02-12-13	1	220	
Lst begär komplettering av vägsamfällighet	02-12-13	0	220	
Komplettering	03-01-16	34	254	
Registrerat av Lst	03-01-20	4	258	
För yttrande från Lst till VVreg, (frist: 03-02-20)	03-01-20	0	258	
Yttrande från VVreg	03-02-05	16	274	
För yttrande till vägsamfällighet (frist: 03-03-17)	03-02-20	15	289	
Yttrande från Vägsamfällighet	03-03-17	25	314	
Beslut från Lst	03-05-07	51	365	

22. Ansökan om hastighetsnedsättning från 70 km/h till 50 km/h i ett vägavsnitt på väg 1341 mellan Sätofta och Ludvigsborg, Hörby kommun.

Ursprunglig ansökan: Från Annica Göth till Länsstyrelsen i Kristianstad.

Motiv i ansökan: Vägen har begränsad sikt på grund av vegetation och kuperad terräng. Det har blivit en markant ökning av andelen permanentboende i området, vilket har lett till fler gång- och cykeltrafikanter. Det saknas både GC-bana och belysning längs aktuell sträcka. Det har blivit betydligt mer trafik, även tung trafik. Det finns 15 privata utfarter till vägen. Dessutom är det ett naturskönt område med mycket cykeltrafik.

Yttrandena: Polismyndigheten i Skåne, Polisområde Mellersta Skåne: Tillstyrker
Från VVreg: Avstyrker

VVRegs motiv: Vid studerad sträcka visade det sig att merparten av sträckan som ansökan om hastighetsnedsättning gäller tillhör Ludvigsborgs tätbebyggda område. Det har skett en miss från Vägverket och de nya ”siluetskytlarna” har ej kommit upp. Det vill säga att den del av sträckan där det ska vara 50 km/h är det idag skyltat 70 km/h. Skyltning av Ludvigsborgs tätbebyggda område kommer att ske så snabbt som möjligt. Återstående sträcka på ca 600 m har inga bostäder i närheten av vägen och under den senaste 5-års perioden har det inte inträffat några personskador.

Yttrande om yttrandena: Samma motiv som i ansökan. Påpekar att 3 olyckor har konstaterats sedan 1999 i korsningen Fulltoftavägen – Röingevägen.

Beslut: Länsstyrelsen avslår

Motiv: På berört vägavsnitt gäller bashastighet 70 km/h. Förhållandena på vägsträckan kan inte anses avvika från vad som är normalt för en väg där 70 km/h är tillåten. Oavsett vilken övre formell fartgräns som gäller krävs av trafikanterna att de anpassar fordonets hastighet till föreliggande vägförhållanden och i övrigt rådande omständigheter.

Tidsprocess:

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar	Anmärkning
Ansökan till Lst	02-12-25	0	0	
Registrerat av Lst	02-12-30	5	5	
För yttrande från Lst till VVreg, polis (frist: 03-01-31)	03-01-09	10	15	
Yttrande från VVreg	03-02-11	33	48	
Yttrande från polis	03-02-18	40	55	
För yttrande till Göth (frist: 03-04-04)	03-03-13	23	78	
Yttrande från Göth	03-03-16	3	81	
Beslut från Lst	03-05-23	68	149	

23. Ansökan om hastighetsbegränsning från 70 km/h till 50 km/h i ett vägavsnitt på väg 1086 mellan E22:an och Äspinge, Hörby kommun.

Ursprunglig ansökan: Från Leif Persson till Vägverket, som skickat vidare till Länsstyrelsen i Kristianstad.

Motiv i ansökan: Problem med motorcyklister som kör som galningar till och från Svenköp (motorcykelklubb) och flygrakan i Sjöbo.

Yttranden: Polismyndigheten i Skåne, Polisområde Mellersta Skåne: Avstyrker
Från VVreg: Tillstyrker

VVRegs motiv: Vägen är kurvig och längs sträckan ligger ett flertal fastigheter med utfarter till vägen. Där bebyggelsen är som mest samlad korsas vägen även av en kombinerad gc- och ridväg. Vägens kurvighet och bebyggelse nära vägen gör att sikten är skymd på många ställen längs vägen. Föreslår att hastighetsbegränsningen 50 km/h förlängs till 150 m nordväst om den gc-bana som korsar vägen mitt på sträckan mellan E22:an och korsningen med väg 1083.

Yttrande om yttrandena: Inget yttrande.

Beslut: Länsstyrelsen avslår.

Motiv: På berört vägavsnitt gäller bashastighet 70 km/h. Förhållandena på vägsträckan kan inte anses avvika från vad som är normalt för en väg där 70 km/h är tillåten. Oavsett vilken övre formell fartgräns som gäller krävs av trafikanterna att de anpassar fordonets hastighet till föreliggande vägförhållanden och i övrigt rådande omständigheter. Vid skymd sikt, i detta fall gc- och ridväg ger varningsmärken enligt Länsstyrelsens bedömning trafikanterna en bättre information än en sänkt fartgräns.

Tidsprocess:

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar	Anmärkning
Ansökan till VV	03-03-20	0	0	

Registrerat av VV	03-03-21	1	1	
Vidareskickat till Lst	03-03-31	10	11	
Registrerat av Lst	03-04-01	1	12	
För yttrande från Lst till VVreg, polis (frist: 03-05-05)	03-04-02	1	13	
Yttrande från VVreg	03-04-15	13	26	
Yttrande från polis	03-05-18	46	59	Knappt 2 veckor för sent
För yttrande till Persson (frist: 03-06-16)	03-05-20	2	61	
Yttrande från Persson	-	27	88	
Beslut från Lst	03-07-01	15	103	

24. Ansökan m nedsättning av hastighet från 70 km/h till 50 km/h i ett vägvagnsnitt på väg 1048 och väg 1059 vid Fränninge, Sjöbo kommun

Ursprunglig ansökan: Från Anna Strömsten till Länsstyrelsen i Kristianstad.

Motiv i ansökan: Höga hastigheter

Yttranden: Polismyndigheten i Skåne, Polisområde Södra Skåne: Avstyrker
Från VVreg: Avstyrker

VVRegs motiv: Årsmedeldygn trafik 60 fordon år 2000. Inga personsador de senaste 5 åren. Det är en smal väg och dess bredd och utformning borde ge tillräckliga signaler att sänka hastigheten.

Yttrande om yttrandena: Samma motiv som i ansökan. Påpekar att vägens bredd och utformning inte har någon betydelse för hur fort vissa trafikanter kör.

Beslut: Länsstyrelsen avslår.

Motiv: På berört vägvagnsnitt gäller bashastighet 70 km/h. Förhållandena på vägsträckan kan inte anses avvika från vad som är normalt för en väg där 70 km/h är tillåten. Oavsett vilken övre formell fartgräns som gäller krävs av trafikanterna att de anpassar fordonets hastighet till föreliggande vägförhållanden och i övrigt rådande omständigheter.

Tidsprocess:

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar	Anmärkning
Ansökan till Lst	03-03-10	0	0	
Registrerat av Lst	03-03-11	1	1	
Lst begär komplettering	03-03-11	0	1	
Komplettering från Strömsten	03-03-14	3	4	
För yttrande från Lst	03-03-17	3	7	

till VVreg, polis (frist: 03-04-22)				
Yttrande från VVreg	03-03-31	14	21	
Yttrande från polis	03-04-15	29	36	
För yttrande till Strömsten (frist: 03-05-14)	03-04-22	7	43	
Yttrande från Strömsten	03-05-15	23	66	
Beslut från Lst	03-08-11	85	151	

25. Ansökan om hastighetsbegränsning från 90 km/h till 50 km/h i ett vägavsnitt på väg 11 i Tommarp, Simrishamns kommun.

Ursprunglig ansökan: Från Tommarpsgruppen till Vägverket, som skickat vidare till Länsstyrelsen i Kristianstad.

Motiv i ansökan: Vid aktuell plats korsas väg 11 av en väg som leder till byn norrut. Korsningen ligger i en kurva. Vägen har tät trafik, tung trafik och höga hastigheter. Det har dessutom inträffat flera olyckor. Det finns heller ingen belysning eller gång- och cykelbana till busshållplatsen.

Yttrandena: Polismyndigheten i Skåne, Polisområde Södra Skåne: Avstyrker
Från VVreg: Avstyrker

VVRegs motiv: Vägens bredd och karaktär gör att en sänkning till 50 km/h antagligen inte skulle få en tillfredsställande efterlevnad.

Yttrande om yttrandena: Samma motiv som i ansökan.

Beslut: Länsstyrelsen avslår

Motiv: Vägverket har föreskrivit att högsta tillåtna hastigheten på väg 11 i nämnda vägavsnitt skall vara 90 km/h. Det berörda vägavsnittet har då bedömts uppfylla de standardkrav som kan ställas på en väg där hastighetsgränsen 90 km/h skall gälla. Länsstyrelsen har dock funnit att en nedsättning av gällande hastighet till 70 km/h är motiverad på berört vägavsnitt. Nedsättning har genom lokala trafikföreskrifter beslutats den 15 augusti 2003.

Tidsprocess:

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar	Anmärkning
Ansökan till VV	03-02-14	0	0	
Registrerat av VV	03-02-18	4	4	
Vidareskickat till Lst	03-02-20	2	6	
Registrerat av Lst	03-02-24	4	10	
För yttrande från Lst till VVreg, polis (frist: 03-03-21)	03-02-24	0	10	
Yttrande från VVreg	03-03-05	9	19	

Yttrande från polis	03-03-06	10	20	
För yttrande till Tommarpsgruppen (frist: 03-04-22)	03-03-28	22	42	
Yttrande från Tommarpsgruppen	03-04-11	14	56	
Beslut från Lst	03-08-15	126	182	

26. Ansökan om sänkt hastighet från 70 km/h till 50 km/h förbi Wittsjö golfklubb, Båstads kommun.

Ursprunglig ansökan: Från Wittsjö golfklubb till Länsstyrelsen i Kristianstad.

Motiv i ansökan: Barnen i klubben tvingas korsa aktuell väg 2 gånger under en runda samt att det bedrivs kioskverksamhet ”på andra sidan vägen ” av klubbhuset.

Yttranden: Polismyndigheten i Skåne, Polisområde Nordvästra Skåne: Avstyrker
Från VVreg: Avstyrker

VVRegs motiv: Idag råder 70 km/h genom golfklubben. Vägen är rak med relativt god sikt. En nedsättning till 50 km/h skulle antagligen inte medföra på grund av vägens utformning och karaktär någon bra efterlevnad.

Yttrande om yttrandena: Inget yttrande.

Beslut: Länsstyrelsen avslår

Motiv: Aktuell vägsträcka är belägen utanför det område som kommunen föreskrivit skall utgöra tätbebyggt område. Högsta tillåtna hastighet på platsen är 70 km/h. Om det finns anledning att anta att en rimlig hastighetsanpassning inte sker därför att förhållandena är dolda eller kan missbedömas, kan det finnas anledning att genom lokala trafikföreskrifter sänka den högst tillåtna hastigheten. Vid en samlad bedömning finner Länsstyrelsen att förhållandena på aktuell sträcka inte är sådana att de motiverar yrkad hastighetsbegränsning.

Tidsprocess:

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar	Anmärkning
Ansökan till Lst	03-05-26	0	0	
Registrerat av Lst	03-05-26	0	0	
För yttrande från Lst till VVreg, polis (frist: 03-06-23)	03-06-02	7	7	
Yttrande från VVreg	03-06-30	28	35	
Yttrande från polis	03-06-13	11	18	
För yttrande till golfklubb (frist: 03-08-01)	03-07-02	2	37	
Yttrande från golfklubb	-	30	67	
Beslut från Lst	03-09-09	39	106	

27. Ansökan om sänkt hastighet från 70 km/h till 50 km/h på del av väg 1144 vid Hofterup från och med väg 1176 till Hofterups tätort.

Ursprunglig ansökan: Från föräldrar i Hofterup till Länsstyrelsen i Kristianstad.

Motiv i ansökan: Kävlinge kommun har förslag på att ta bort skolskjutsen för högsta-dieeleverna boende söder om Skönadalsvägen i Hofterup. Genomförs detta kommer det innebära att 100-tals barn dagligen måste cykla ca 6 km till skolan i Löddeköpinge. De kommer delvis att cykla på väg utan GC-bana och de kommer att passera korsningar med bristfällig trafiksäkerhet.

Yttranden: Polismyndigheten i Skåne, Polisområde Mellersta Skåne: Ingen erinran
Från VVreg: Avstyrker delvis

VVRegs motiv: Vägmiljön mellan korsningen 1144/1142 och dagens gräns för tätbebyggt område har snarlik karaktär som stora delar av väg 1144 genom Hofterup och Ålstorp. Anser att Kävlinge kommun ska flytta gränsen för tätort till strax söder om korsningen 1144/1142. Korsningen 1144/1142 kommer i höst att byggas om till 50-miljö med cykelöverfart i bred mittrefug.

Yttrande om yttrandena: Inget yttrande.

Beslut: Länsstyrelsen avslår

Motiv: Aktuell vägsträcka är belägen utanför det område som kommunen föreskrivit skall utgöra tätbebyggt område. Högsta tillåtna hastighet på platsen är 70 km/h. Om det finns anledning att anta att en rimlig hastighetsanpassning inte sker därför att förhållandena är dolda eller kan missbedömas, kan det finnas anledning att genom lokala trafikföreskrifter sänka den högst tillåtna hastigheten. Vid en samlad bedömning finner Länsstyrelsen att förhållandena på aktuell sträcka inte är sådana att de motiverar yrkad hastighetsbegränsning.

Tidsprocess:

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar	Anmärkning
Ansökan till Lst	03-06-27	0	0	
Registrerat av Lst	03-07-01	4	4	
För yttrande från Lst till VVreg, polis (frist: 03-08-01)	03-07-01	0	4	
Yttrande från VVreg	03-07-18	17	21	
Yttrande från polis	03-07-14	13	17	
För yttrande till föräldrar (frist:-)	03-08-07	20	41	Missat skriva in frist
Yttrande från Vägförning	-	-		
Beslut från Lst	03-10-01	-	96	

28. Ansökan om sänkt hastighet från 70 km/h till 50 km/h för ett vägavsnitt på enskilda vägen L 139 i Tockarp, Örskelljunga kommun.

Ursprunglig ansökan: Från Tockarps Vägsamfällighet till Länsstyrelsen i Kristianstad.

Motiv i ansökan: Det är tät bebyggelse längs vägen och ökad trafikmängd.

Yttranden: Polismyndigheten i Skåne, Polisområde Nordvästra Skåne: Avstyrker
Från VVreg: Avstyrker

VVRegs motiv: 70 km/h är generell tillåten hastighet utanför tätbebyggt område. Denna hastighet gäller om inte annat föreskrivits oavsett vägstandard och andra förhållanden. Lokal hastighet anser vi ska tillämpas där tillåten hastighet på grund av särskilda omständigheter bör avvika från de generella.

Yttrande om yttrandena: Inget yttrande.

Beslut: Länsstyrelsen avslår.

Motiv: Aktuell vägsträcka är belägen utanför det område som kommunen föreskrivit skall utgöra tätbebyggt område. Högsta tillåtna hastighet på platsen är 70 km/h. Om det finns anledning att anta att en rimlig hastighetsanpassning inte sker därför att förhållandena är dolda eller kan missbedömas, kan det finnas anledning att genom lokala trafikföreskrifter sänka den högst tillåtna hastigheten. Vid en samlad bedömning finner Länsstyrelsen att förhållandena på aktuell sträcka inte är sådana att de motiverar yrkad hastighetsbegränsning.

Tidsprocess:

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar	Anmärkning
Ansökan till Lst	03-06-17	0	0	
Registrerat av Lst	03-06-18	1	1	
För yttrande från Lst till VVreg, polis (frist: 03-07-21)	03-06-23	5	6	
Yttrande från VVreg	-	-	-	Inget datum. Hänvisar till tidigare yttrande 03-05-21, 03-05-04
Yttrande från polis	03-07-01	8	14	
För yttrande till Vägsamfällighet (frist: 03-09-29)	03-09-08	68	82	
Yttrande från Vägsamfällighet	-	21	103	
Beslut från Lst	03-10-06	7	110	

29. Ansökan om 70 km/h i ett vägvsnitt på E65:an i Ystad.

Ursprunglig ansökan: Från Vägverket Region Skåne till Länsstyrelsen i Kristianstad.

Motiv i ansökan: Vid ombyggnader av väg E65 så förlängdes 70-begränsningen vid infarten till Ystad. Flyttning av skyltarna gjordes utan att något beslut tagits av Länsstyrelsen. För korrekt hastighetsbegränsningen och ökad trafiksäkerhet ansöker vi om att öka 70 km/h på E65:an.

Yttranden: Polismyndigheten i Skåne, Polisområde Nordvästra Skåne: Tillstyrker

Yttrande om yttrandena: -

Beslut: Länsstyrelsen tillstyrker

Motiv: Hänvisar till trafikförordningen, se bifogat beslut.

Tidsprocess:

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar	Anmärkning
Ansökan till Lst	03-07-04	0	0	
Registrerat av Lst	03-07-07	3	3	
För yttrande från Lst till polis (frist: -)	03-07-11	4	7	
Yttrande från polis	03-07-16	5	12	
Beslut från Lst	03-10-06	82	94	

30. Ansökan om att gällande hastighet, 70 km/h, sänks till 50 km/h i ett vägvsnitt på väg 24 genom Röke, Hässleholms kommun.

Ursprunglig ansökan: Röke Sockens Sparkbank till Vägverket, vilka skickade vidare till Länsstyrelsen i Kristianstad.

Motiv i ansökan: Sedan banken öppnade en uttagsautomat utmed riksväg 24 har flera olyckstillbud inträffat eftersom utfarten från fastigheten har skymd sikt.

Yttranden: Polismyndigheten i Skåne, Polisområde Nordöstra Skåne: Avstyrker
Från VVreg: Avstyrker

VVRegs motiv: Vägen är bred och rak vilket medför att hastigheten på vägen är hög. Bebyggelsen längs vägen är relativt gles och till största delen koncentrerad till ena sidan. Sikten från Sparbankens utfart är ej så begränsad så att det motiverar till en sänkning av hastighetsbegränsningen på vägen. Med hänsyn till vägens bredd och den glesa bebyggelsen skulle en ändring av hastighetsgränsen till 50 km/h antagligen inte ha någon större hastighetsdämpande effekt.

Yttrande om yttrandena: Inget yttrande.

Beslut: Länsstyrelsen avslår.

Motiv: Vägverket har föreskrivit att högsta tillåtna hastighet på väg 24 i nämnda vägvagnsnitt skall vara 90 km/h. Det berörda vägvagnsnittet har då bedömts uppfylla de standardkrav som kan ställas på en väg där hastighetsgränsen 90 km/h skall gälla. Länsstyrelsen har tidigare genom lokala trafikföreskrifter beslutat om nedsättning av gällande hastighet till 70 km/h genom Röke. Enligt Länsstyrelsen bedömning föreligger på det aktuella vägvagnsnittet inte sådana omständigheter som motiverar en nedsättning av befintlig hastighet.

Tidsprocess:

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar	Anmärkning
Ansökan till Lst	-	0	0	Inget datum
Registrerat av VV	02-05-21	0	0	
Vidareskickat till Lst	02-07-03	43	43	
Registrerat av Lst	02-07-05	2	45	
För yttrande från Lst till VVreg, polis (frist: 02-08-12)	02-07-08	3	48	
Yttrande från VVreg	02-08-12	35	83	
Yttrande från polis	02-08-07	30	78	
För yttrande till Röke Socken (frist: 02-09-13)	02-08-13	1	84	
Yttrande från Röke Socken	-	31	115	
Beslut från Lst	02-10-03	20	135	

31. Ansökan om hastighetsbegränsning till 30 km/h på väg 1106 framför infarten till Harlösa skola, Eslövs kommun.

Ursprunglig ansökan: Från Eslövs kommun, Barn och Utbildning till Eslövs Kommun, som skickade vidare till Länsstyrelsen i Kristianstad.

Motiv i ansökan: Vill ha begränsad hastighet vid skolans infart och på Karl-Axels väg eftersom vägarna är starkt trafikerade på morgonen vid skolstart och infarten har begränsad sikt. Dessutom inbjödes det till höga hastigheter på grund av en sluttning.

Yttranden: Polismyndigheten i Skåne, Polisområde Mellersta Skåne: Avstyrker
Från VVreg: Avstyrker

VVregs motiv: Karl-Axels väg som i hela sin sträckning är belägen inom tätbebyggt område ansluter till väg 1106 450 meter norr om nuvarande gräns i norr för tätbebyggt område på väg 1106 i Harlösa. På väg 1106 gäller idag enligt Länsstyrelsens beslut 50 km/h mellan denna gräns och en punkt 100 m norr om väg 1105. På väg 1105 gäller också 50 km/h på den 600 m långa sträcka som är belägen närmast väster om väg 1106. Enligt VVReg bör dessa båda vägsträckor innefattas i tätbebyggt område för Harlösa.

Yttrande om yttrandena: Inget yttrande.

Beslut: Länsstyrelsen avslår.

Motiv: Vid en samlad bedömning finner Länsstyrelsen att förhållandena på aktuell sträcka inte är sådana att de motiverar yrkad hastighetsbegränsning.

Tidsprocess:

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar	Anmärkning
Ansökan till Eslövs Kommun	02-03-20	0	0	
Registrerat av kommunen	02-04-11	22	22	
Vidareskickat till Lst	-		22	
Registrerat av Lst	02-05-14	33	55	
För yttrande från Lst till VVreg, polis (frist: 02-06-07)	02-05-16	2	57	
Yttrande från VVreg	02-05-30	14	71	
Yttrande från polis	02-06-06	21	78	
För yttrande till kommunen (frist: 02-07-05)	02-06-14	8	86	
Yttrande från kommunen	-	21	107	
Beslut från Lst	02-10-22	109	216	

BILAGA 12

Behandling av ärenden angående sänkt hastighetsgräns genom lokal trafikföreskrift där Länsstyrelsens beslut inte har överklagats – Kronobergs län.

Alla ärenden från 2003 samt ca hälften från 2002

1. Ang. 70 km/tim på väg 126 vid skolan i Lönashult, Alvesta kommun

Ursprunglig ansökan

Rektorn på Lönsahults skola samt ordförande i samhällsföreningen har undertecknat ansökan. Motiv i ansökan är att eleverna ska kunna korsa gatan och färdas utmed vägen. Problemet ligger i att barnen ibland måste hämta bollar från fotbollsplanen som rullar ut på väg 126. Vägen är hårt trafikerad och med mycket tung trafik och undertecknad har även konstaterat höga hastigheter.

Yttrande från VV Sydöst

Vägverket avstyrker bifall med motiveringen att skolan inte har någon anslutning med väg 126 och problemet avhjälps lättast genom att åtgärda ett alltför lågt staket vid fotbollsplanen. Det finns ingen bebyggelse intill väg 126 och inga övriga förhållanden motiverar en hastighetssänkning.

Yttrande från Polismyndigheten

Avstyrker bifall

Beslut

Lst avslår ansökan.

Tidsprocess

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar
Ansökan tillkom	2002-10-23	0	0
Registrerad på VV-reg.	2002-10-28	5	5
Registrerad på Lst	2002-10-29	1	6
Yttrande från VV-reg.	2002-11-13	15	21
Registrerad på Lst	2002-11-14	1	22
Yttrande från polisen	2002-11-18	4	26
Registrerad på Lst	2002-11-20	2	28
Beslut från Lst	2003-01-09	50	78

2. Ang 70 km/h på väg 122

Ursprunglig ansökan: Från Andreas Nawroth till Länsstyrelsen i Kronobergs län.

Motiv i ansökan: Vägverket ska bredda Väg 122 och önskemål om 70 km/h föreligger från drabbade boende. *"Vi har haft vårt hus vid vägen 122 i 5 år och iakttagit att trafiken ökar varje år. Nu breddar Vägverket vägen som möjliggör att köra 90 km/h... ..kan bara iakttta trafiken på en sträcka av 100 meter... ..utfarten i en kurva och vägen går uppför backen... ..Så fort jag kör ut, har en bil med 90 km/h bara 4 sekunder för att lägga märke till mig och reagera..."*

...alltid en stor risk för alla att köra ut... ...I intresset av alla säkerhet är det absolut nödvändigt att minska hastigheten till 70 km/h på vägsträckan längs vårt hus. Iså fall kan både jag och bilisterna reagera i rätt tid och undvika farliga situationer.”

Yttrande från VVreg: Avstyrker

VVregs motiv: "...kommande utförda åtgärder kommer att resultera i bättre siktförhållanden söderut på väg 122... ...varför bifall till ansökan avstyrkes..”

Yttrande från Polismyndigheten: Avstyrker

Beslut: Lst avslår ansökan

Tidsprocess:

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar
Ansökan tillkom	2002-09-12		0
Registrerad på Lst	2002-09-13	1	1
Yttrande från VVreg	2002-11-13	61	62
Registrerad på Lst	2002-11-14	1	63
Yttrande från polisen	2002-11-18	4	67
Registrerad på Lst	2002-11-20	2	69
Beslut från Lst	2003-01-09	50	119

3. Ang. 50 resp. 70 km/tim på väg 850 vid Åryd, Växjö kommun

Ursprunglig ansökan

Tjänsteman vid Växjö kommun, Tekniska Förvaltningen, Trafikavdelningen skrev ansökan om förändrad 90-70-50-begränsning vid Åryd. Det handlar om en ändring av tätortsavgränsningen för Åryds samhälle. Motiven i ansökan är att väg 850 korsas av gående, cyklister och bilister vid den plats som föreslås få 50 km/h. Det finns fritidsområde i närheten samt busshållplats och en utfart från bostadsområdet. Boende upplever osäkerhet och oro, vilket tjänstemannen även konstaterat vid platsbesök.

Yttrande från VV Sydöst

Vägverket tillstyrker ansökan efter besiktning av platsen. Alltså flyttas 50- respektive 70-gränsen ut. VV lämnar ingen särskild motivering.

Yttrande från Polismyndigheten

Tillstyrker ansökan.

Beslut

Lst tillstyrker ansökan och beslutar därmed om ändrad hastighet (LTF).

Tidsprocess

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar
Ansökan tillkom	2002-09-19		0
Registrerad på VV-reg.	2003-01-13	116	116
Registrerad på Lst	2003-02-17	35	151
Yttrande från VV-reg.	2003-03-14	25	176
Registrerad på Lst	2003-03-17	3	179
Yttrande från polisen	2003-03-17	0	179
Registrerad på Lst	2003-03-19	2	181
Beslut från Lst	2003-05-08	50	231

4. Angående 50 km/h mellan väg 25 och väg 846

Ursprunglig ansökan: Från Furuby vägsamfällighet G 861 till Länsstyrelsen i Kronobergs län (Lst)

Motiv i ansökan: *"I samband med ägarbyte... ..finns det nu 10 barn i åldern 2-10 år inom det aktuella området. Barnen rör sig dagligen utmed vägen till och från skolan samt på fritiden mellan hemmet och olika fritidsaktiviteter. ..På den aktuella vägsträckningen finns ett flertal farliga passager såsom backkrön och skarpa kurvor med nedsatt sikt. Detta i kombination med hög hastighet och grusväg, skulle kunna få ödesdigra konsekvenser... ..vägen utnyttjas i stor utsträckning av personer som ej är bosatta ut med sträckan och inte känner till de ovan nämnda riskerna... ..sammansättningsvis skulle möjligtvis en sänkning av hastigheten till 50 km/h innebära att många icke boende utmed vägen skulle välja andra alternativ"*

Yttrande från VVreg: Tillstyrker

VVregs motiv: *"...Bebyggelsens omfattning och förhållandena i övrigt med antalet barn i området m m kan mycket väl motivera en hastighetsbegränsning till 50 km/h på de enskilda vägarna. Bifall till ansökan tillstyrkes.."*

Yttrande från Polismyndigheten: Tillstyrker

Beslut: Lst tillstyrker ansökan och beslutar därmed om ändrad hastighet (LTF)

Tidsprocess:

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar
Ansökan tillkom	2002-10-27		0
Registrerad på Lst	2002-11-12	16	16
Yttrande från VVreg	2002-11-29	17	33
Registrerad på Lst	2002-12-02	3	36
Yttrande från polisen	2002-12-13	11	47
Registrerad på Lst	2002-12-16	3	50
Beslut från Lst	2003-07-23	220	270

5. Ang. 70 km/tim på väg 30 från Fagrabäcksrondellen till strax söder om Lantmannavägen, Växjö kommun

Ursprunglig ansökan

Privatperson ansöker per e-post om införande av 70-sträcka som en övergång mellan dagens 50- respektive 90-sträcka.

Motivet är att det tjugotalet boende störs onödigt då vägsträckan blir en accelerationssträcka, inte minst för tunga fordon. Begränsning till 70 km/h skulle vara en naturlig övergång under en sträcka på 300 meter samt även höja säkerheten vid en utfart belägen vid denna sträcka.

Yttrande från VV Sydöst

Inga yttranden – specialfall.

Yttrande från Polismyndigheten

Inga yttranden – specialfall.

Beslut

Ärendet är ett **specialfall** eftersom en liknande ansökan i ärendet gjordes för aktuell vägsträcka, som avslogs 2001-10-22 med motiveringen att VV skulle genomföra säkerhetshöjande åtgärder istället. Vägverket svarar på privatpersonens ansökan med att ”vill ni ha hastighetsfrågan prövad på nytt ska ni skicka in ansökan till Länsstyrelsen”. Vägverket skickar ansökan om hastighetsbegräsning på väg 30 delen Fagrabäcksrondellen-Lantmannavägen till Lst (2003-06-03). Lst **beslutar om begränsad hastighet (LTF)** 2003-07-23 då VV saknar pengar för säkerhetshöjande åtgärd (som i VV-förstudie konstaterats vara rondell).

Tidsprocess:

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar
Ansökan tillkom (e-post)	2003-04-27		0
Registrerad på VV-reg.	2003-04-28	1	1
Registrerad på Lst	2003-06-03	36	37
Yttrande från VV-reg.	-		
Registrerad på Lst	-		
Yttrande från polisen	-		
Registrerad på Lst	-		
Beslut från Lst	2003-07-23	50	87

6. Angående 70 km/h på riksväg 23 mellan Sandsbro Vik fram t o m avfarten till Vikensved

Ursprunglig ansökan: Gårdsby Sockenråd till Länsstyrelsen i Kronobergs län (Lst). Innan beslut fattas i ärendet lämnas tillfällna för yttranden. Dessa remissvar yttrar sig sedan Länsstyrelsen om.

Motiv i ansökan: *”...trafiksituationen ohållbar för de oskyddade trafikanterna på sträckan... ..sänka gällande hastighet från 90 km/h till 70 km/h fram till dess att vägsträckan försetts med en separat GC-väg. ...den allt större delen tung lastbilstrafik som... ..tillåts hålla en allt för hög hastighet i förhållande till vägens bredd. ...i kombination med att vägen är den enda möjligheten för boende längs sträckan att ta sig till och från arbete, skola och aktiviteter... ..uppenbara problem för skolskjutsarna att i rusningstrafik framföra våra barn med rimlig säkerhet...”*

Yttrande från Tekniska förvaltningen: Överlåter ställningstagande till vägverket såsom väghållare

Yttrande från VVreg: Avstyrker

VVregs motiv: *”Det finns ingen räkning på hur många cyklister som färdas på väg 23... ..antalet bedöms dock vara mycket litet, speciellt vintertid. Utmed vägsträckan finns det busshållplatser... ..varför det finns andra möjligheter att färdas till Sandsbro/Växjö än med cykel... ..en hastighetsbegränsning till 70 km/h skulle inte uppfattas som motiverad av den bilburna trafiken, varvid det finns risk för att respekten antrubbas vid för lågt satta hastigheter om det inte finns synbara skäl för åtgärden...”*

Yttrande från Polismyndigheten: Avstyrker

Beslut: Lst avslår ansökan

Tidsprocess:

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar
Ansökan tillkom	2003-02-09		0
Registrerad på Lst	2003-02-26	17	17
Yttrande från Tekniska förvaltningen	2003-04-25	60	77
Registrerad på Lst	2003-04-30	5	82
Yttrande från VVreg	2003-03-12	-	-
Registrerad på Lst	2003-03-17	-	-
Yttrande från polisen	2003-03-17	-	-
Registrerad på Lst	2003-03-19	-	-
Yttranden över remissvar från Lst	2003-06-08	-	-
Registrerad på Lst	2003-06-23	54	136
Beslut från Lst	2003-07-23	30	166

7. Ang. upphävande av LTF (70 km/h) på väg 120 vid Forreryd

(Höjning av hastighetsgränsen. Ingår ej i sammanställningen i tabell 1)

Ursprunglig ansökan

VV Sydöst ansöker om upphävande av hastighetsbegränsning till 70 km/h på en vägsnutt vars vägstandard förbättrats. Motivet är att säkerheten därmed förbättrats.

Yttrande från VV Sydöst: -

Yttrande från Polismyndigheten: -

Beslut

Lst beslutar att LTF:en upphävs.

Tidsprocess:

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar
Ansökan tillkom	2003-05-26		
Registrerad på VV-reg.	-		
Registrerad på Lst	2003-05-27		
Yttrande från VV-reg.	-		
Registrerad på Lst	-		
Yttrande från polisen	-		
Registrerad på Lst	-		
Beslut från Lst	2003-07-23		

8. Angående 50 km/h på väg 894/896/915 vid Ödetofta, Tolg, Växjö kommun

Ursprunglig ansökan: Från Ödetofta byalag till Länsstyrelsen i Kronobergs län (Lst)

Motiv i ansökan: "...idag en 70 begränsning och det går ofta mycket fortare... ..mycket barn som leker och som ska ta sig till skolan, en del utfarer och skymd sikt... ..industri dit det går en del tung trafik.. ...genom årens lopp har det skett en del mindre incidenter vad gäller trafiken genom byn."

Yttrande från VVreg: Delvis tillstyrker

VVregs motiv: ”...två trevägskorsningar belägna på kort avstånd från varandra med backe och kurva mellan dessa korsningar varvid siktförhållandena blir begränsade... ..anser vi det motiverat ur trafiksäkerhetssynpunkt med hastighetsbegränsning till 50 km/h... ..Vi vill inte helt tillmötesgå önskemålen om föreslagna gränser för 50 km/h utan kortar in sträckorna något för att få större respekt för skyltsatta hastighetsgränser...”

Yttrande från Polismyndigheten: Tillstyrker

Beslut: Lst tillstyrker ansökan

Tidsprocess:

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar
Ansökan tillkom	2003-04-28		0
Registrerad på Lst	2003-04-30	2	2
Yttrande från VVreg	2003-06-02	33	35
Registrerad på Lst	2003-06-03	1	36
Yttrande från polisen	2003-06-10	7	43
Registrerad på Lst	2003-06-12	2	45
Konsekvensutredning enl verksförordningen	2003-07-16	34	79
Beslut från Lst	2003-07-23	7	86

9. Ang. 70 km/tim på väg 124 genom Unghult, Älmhults kommun

Ursprunglig ansökan

Sommarstugeägare i Unghult ansöker om begränsad hastighet till 70 km/h med motivet att minska olycksrisker och bullernivåer. Vägen är hårt belastad av tung trafik och bilar. Vägen är sex meter bred och ska även rymma cyklister och fotgängare. Flera sommarstugor finns i närområdet.

Under den tiden då ärendet är på remiss för yttranden hos VV och Polismyndigheter skriver sommarstugeägare ytterligare en skrivelse. Han betonar vikten av en hastighets-sänkning och även att diken bör fyllas igen så att gående kan hoppa åt sidan, som han uttrycker sig och refererar till ett upplevt exempel.

Yttrande från VV Sydöst

VV Sydöst avstyrker bifall till ansökan med motiveringen att det inte finns tillräckliga skäl ur trafiksäkerhetssynpunkt att begränsa hastigheten till 70 km/h. Vägen är helt rak med goda siktförhållanden. Inga fler motiveringar anges.

Yttrande från Polismyndigheten

Avstyrker bifall

Beslut

Lst avstyrker ansökan genom att gå på VV:s linje vad beträffar den raka vägen med goda siktförhållanden.

Tidsprocess:

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar
Registrerad på Lst	2003-04-28		0

Yttrande från VV-reg.	2003-06-02	35	35
Registrerad på Lst	2003-06-03	1	36
Yttrande från polisen	2003-06-10	7	43
Registrerad på Lst	2003-06-12	2	45
Beslut från Lst	2003-07-23	41	86

10. Angående 50 km/h på väg 734 vid Dansjö gård, Alvesta kommun

Ursprunglig ansökan: Från familjen Aaby-Ericsson till Länsstyrelsen i Kronobergs län (Lst)

Motiv i ansökan: "...sikten för trafikanter är begränsad, dels för träd och vegetation, dels för ekonomibyggnader... ..från gården ansluts ca 10 mindre vägar. Vissa med skymd sikt... ..Dagligen korsas denna väg av mjölkkor, det flyttas även ungdjur och kvigor på vägen... ..Vägen trafikeras mycket hårt dagligen av gårdens maskiner... ..Tidigt i våras kolliderade en personbil med en vägverksbil mitt framför vårt bus... ..dottern Alma låg och sov i sin barnvagn framför huset, ca 7-8 meter från olyckan... ..Vid åtskilliga mjölkpass har personbilar med otillåten hög hastighet fått panikbromsa... ..folk ser inte korna säger dom..."

Yttrande från VVreg: Tillstyrker

VVregs motiv: "...P g a både horisontal- och vertikalkurva tillsammans med ett antal anslutningar på berört vägavsnitt anser vi att begärd hastighetsbegränsning är befogad ur trafiksäkerhetsynpunkt, varför vi tillstyrker bifall till ansökan..."

Yttrande från Polismyndigheten: Tillstyrker

Beslut: Lst tillstyrker ansökan

Tidsprocess:

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar
Ansökan tillkom	2003-04		
Registrerad på Lst	2003-04-15		0
Yttrande från VVreg	2003-05-18	33	33
Registrerad på Lst	2003-05-19	1	34
Yttrande från polisen	2003-05-22	3	37
Registrerad på Lst	2003-05-30	8	45
Konsekvensutredning enl verksförordningen	2003-07-14	44	99
Beslut från Lst	2003-07-23	9	108

11. Angående 50 km/h respektive 30 km/h på två enskilda vägar tillhörande Risinge Nya Vägsamfällighet, Växjö kommun

Ursprunglig ansökan: Från Risinge Nya Vägsamfällighet till Länsstyrelsen i Kronobergs län (Lst)

Motiv i ansökan: För den rödmarkerade vägen, "nya" Åryd-Åredavägen och Vikensvedsvägen: "...utmed vägen ligger många fastigheter där barnfamiljer bor... ..med hänsyn till trafiksituationen ser en hastighetsbegränsning som mycket angelägen och som själva satt upp varnings skyltar som "Lekande barn". De togs bort för några år sedan med avsikten att ersättas av nya... ..ovisst om ekonomin tillåter nya räckan... ..tänker göra vägen cykelfri istället för att hänvisa cykeltrafiken till den aktuella vägsträckan... "För den blåmarkerade vägen, "gamla" riksväg 25 och "nya"

Åryd-Åredavägen: "...Ett tjugotal familjer bor utmed vägen... ..en samlingslokal med hög användningsfrekvens... ..förutom personbilstrafik även bussar och fordon för godstransporter... ..vägen är smal...."

Yttrande från VVreg: Avstyrker

VVregs motiv: "...De enskilda vägarna är parallellvägar... ..vilket gör att det knappast förekommer någon genomfartstrafik på de enskilda vägarna utom den trafik som alstras av de boende själva.....På den enskilda vägen förbi Risingegården har vägsamfälligheten självt (?) satt upp varningsmärke för barn kombinerat med "30"-märke... ..Vi anser att det inte behövs lägre skyltad hastighetsgräns än gällande s k bashastighet 70 km/h, varför bifall till ansökan avstyrkes."

Yttrande från Polismyndigheten: Avstyrker

Beslut: Lst avslår ansökan

Tidsprocess:

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar
Ansökan tillkom	2003-02-14		0
Registrerad på Lst	2003-02-17	3	3
Yttrande från VVreg	2003-03-14	24	27
Registrerad på Lst	2003-03-17	3	30
Yttrande från polisen	2003-03-17	0	30
Registrerad på Lst	2003-03-19	2	32
Underrättelse från Lst	2003-04-15	27	59
Registrerad på Lst	2003-05-07	22	81
Beslut från Lst	2003-07-24	77	159

12. Ang. 50 km/tim på väg 566 vid Agunnaryd, Ljungby kommun

Ursprunglig ansökan

Privatperson i Agunnaryd ansöker om hastighetssänkning genom utökning av 50-gränsen. Inga motiv framkommer ur skrivelsen då den är mycket kortfattad och det känns som om skrivelsen föregicks av ett telefonsamtal.

Yttrande från VV Sydöst

Vägverket avstyrker bifall med motiveringen att bebyggelsen är gles.

Yttrande från Polismyndigheten

Avstyrker bifall

Beslut

Lst avslår ansökan med hänvisning till de allmänna hänsynsreglerna och att det inte är motiverat ur trafiksäkerhetssynpunkt med en hastighetsbegränsning.

Tidsprocess:

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar
Ansökan tillkom	2003-03-18		
Registrerad på VV-reg.	-		0
Registrerad på Lst	2003-03-20	2	2
Yttrande från VV-reg.	2003-05-18	59	61

Registrerad på Lst	2003-05-19	1	62
Yttrande från polisen	2003-05-22	3	65
Registrerad på Lst	2003-05-30	8	73
Beslut från Lst	2003-07-23	54	127

13. Ang. 50 km/tim genom kurvan i Holstorp, Växjö kommun

Ursprunglig ansökan

Ordförande i Holstorps Vägsamfällighetsförening ansöker om sänkt hastighet från 70 till 50 genom svängen i Holstorp. Motivet är främst flera olyckstillbud som inträffat de senaste åren med hänvisning till det senaste som inträffade hösten 2002 (polisen fanns på plats). I ytterkurvan av svängen väntar barn på skolbussen. Föräldrarna har sett till att barnen nu väntar i innerkurvan, vilket även påpekas vara olämpligt av säkerhetsskäl.

Yttrande från VV Sydöst

VV avstyrker bifall med motiveringen att det finns en grusplan i anslutning till ytterkurvan där barnen kan bli avsläppta av föräldrarna och där de kan vänta på bussen. VV påpekar även att det är märkligt att föräldrarna låter barnen vänta i innerkurvan när de istället kan påverka bussansvarig till att få bussen att köra av vägen till grusplanen. Även sikt-förhållandena bedöms som goda i kurvan och trafiken på den enskilda vägen kan även antas vara liten.

Yttrande från Polismyndigheten

Avstyrker bifall

Yttrande från ansökande part

Vägsamfälligheten yttrar sig igen i frågan (2003-06-27) och hänvisar till en inträffad olycka (med materiella skador) som inträffade med knäckta belynings- och telestolpar som följd. Sex stycken olyckor påstås ha inträffat. Trafikflödet antas vara mer betydande eftersom många använder vägen som "smitväg".

Beslut

Lst avslår ansökan utan någon direkt motivering (förutom de allmänna hänsynsreglerna).

Tidsprocess

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar
Ansökan tillkom	2003-04-16		0
Registrerad på VV-reg.	-		
Registrerad på Lst	2003-04-17	1	1
Yttrande från VV-reg.	2003-05-16	29	30
Registrerad på Lst	2003-05-19	3	33
Yttrande från polisen	2003-05-22	3	36
Registrerad på Lst	2003-05-30	8	44
Beslut från Lst	2003-07-24	54	98

14. Angående upphävande av hastighetsbeslut, 70 km/h på väg 25

Ursprunglig ansökan: Från Vägverket Region Sydöst till Länsstyrelsen i Kronobergs län

Motiv i ansökan: "...Tidigare trafikfälla med backkrön och dålig sikt väster om korsningen på "gamla" väg 25 är då borta, varför hastighetsbegränsningen inte längre behövs ur trafiksäkerhetsynpunkt"

Beslut: Lst tillstyrker ansökan

Tidsprocess:

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar
Ansökan tillkom	2003-10-17		
Registrerad på Lst	2003-10-20	3	
Beslut från Lst	2003-10-27	7	

15. Angående 50 km/h på väg 845

Ursprunglig ansökan: Från Vägverket Region Sydöst till Länsstyrelsen i Kronobergs län (Lst)

Motiv i ansökan: underlätta omkörningar av spannmålstransporter

Yttrande från VVreg: Avstyrker

VVregs motiv: "...Befintliga fastigheter utmed berörd vägsträcka är vare sig till antal så stort eller intar sådan gruppering utmed väg 845 att den kan anses utgöra tätbebyggelse... ...Flertalet av bostadsbusen är inte heller särskilt nära väg 845. Siktförhållandena utmed vägen är goda.. ...Vi anser därför att det inte finns tillräckliga skäl till att ha lägre skyltsatt hastighet än den gällande s k bashastigheten 70 km/h, varför vi avstyrker bifall till ansökan."

Yttrande från Polismyndigheten: Avstyrker

Beslut: Lst avslår ansökan

Tidsprocess

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar
Ansökan tillkom Vägverket	2003-04-17		0
Registrerad på Vägverket	2003-04-22	5	5
Ansökan tillkom Lst	2003-04-23	1	6
Registrerad på Lst	2003-04-25	2	8
Yttrande från VVreg	2003-05-16	21	29
Registrerad på Lst	2003-05-19	3	32
Yttrande från polisen	2003-05-22	3	35
Registrerad på Lst	2003-05-30	8	43
Yttrande från Tekniska förvaltningen	2003-08-12	43	86
Registrerad på Lst	2003-08-14	4	90
Underrättelse från Lst	2003-08-26	12	102
Registrerad på Lst	2003-09-17	22	124
Beslut från Lst	2003-11-04	47	171

16. Ang. 70 km/tim på väg 25 i vägkorsning, Växjö kommun

Ursprunglig ansökan

Vägverket Sydöst ansöker efter påtryckning av oroade boende i Furuby om en hastighetsbegränsning i en vägkorsning. Motivet är en ökad belastning i korsningen av gods-transporter, bussar och bilar i och med en nyöppnad väg.

Yttrande från Tekniska Förvaltningen

Tekniska Förvaltningen vid Växjö kommun tillstyrker ansökan under förutsättning att förslaget är invävt i den kommande ombyggnaden till 2+1-väg.

Yttrande från Polismyndigheten

Inget att erinra gentemot givet förslag.

Beslut

Lst tillstyrker ansökan.

Tidsprocess

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar
Ansökan tillkom	2003-10-22		0
Registrerad på VV-reg.	-		
Registrerad på Lst	2003-10-23	1	1
Yttrande från kommunen	2003-10-30	7	8
Registrerad på Lst	2003-10-31	1	9
Yttrande från polisen	2003-10-29	-	
Registrerad på Lst	2003-11-04	4	13
Beslut från Lst	2003-11-03	-	

17. Angående hastighetsbegränsning till 30 km/h på väg 555

Ursprunglig ansökan: Från Bolmsöskolan i Ljungby till Länsstyrelsen i Kronobergs län

Motiv i ansökan: "...i egenskap av skolsköterska på Bolmsöskolan önskar jag en översyn och förändring av hastighetsskyllningen utanför skolan... ..jag anser att hastigheten bör sänkas till 30 km/h.

Yttrande från VVreg: Tillstyrker delvis

VVregs motiv: "...Förhållandena är likartade med andra skolor som har fått hastigheten sänkt till 30 km/h under skoltid, varför vi tillstyrker bifall till ansökan... ..Vårt förslag är att 30 km/h skall gälla på väg nr 555 mellan en punkt ca 135 m norr om vägkorsningen... ..ska gälla vardagar utom lördag och dag före helgdag mellan kl 0700 och 1700.."

Yttrande från Polismyndigheten: Tillstyrker

Beslut: Lst tillstyrker ansökan

Tidsprocess

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar
Ansökan tillkom Lst	2002-05-03		0
Registrerad på Lst	2002-05-07	4	4

Yttrande från VVreg	2002-08-24	108	112
Registrerad på Lst	2002-08-26	2	114
Yttrande från polisen	2002-08-27	1	115
Registrerad på Lst	2002-09-03	7	122
Beslut från Lst	2002-10-09	36	158

18. Ang. 50 km/tim på väg 712, Växjö kommun

Ursprunglig ansökan

Berörda närboende och fastighetsägare ansöker om hastighetssänkning från 70 till 50 km/h mellan Gemla och Öja. Motivet är att boende finner svårigheter i att ta sig in och ut från sina fastigheter pga höga hastigheter och mycket trafik. Utfarten från badplatsen är ansluten direkt till väg 712 och här rör sig även barn. Det föreligger en påtagligt förhöjd olycksrisk för barn och husdjur längs sträckan. Boende upplever obehag och ansökande part beskriver problemet som en miljöfråga. Det finns även en idrottsplats i närheten med hög besöksfrekvens. Gällande hastighetsbegränsning i Öja by har sänkts till 50 km/h genom hela bebyggelsen, men är inte mer tätbebyggd än den aktuella sträckan. Flera namnunderskrifter har samlats in.

Yttrande från VV Sydöst

Vägverket avstyrker bifall med motiveringen att upprätthålla respekten för skyltsatta hastigheter. Det finns ingen bebyggelse utmed sträckan som kan motivera en sänkning. Det finns även en dubbelriktad gc-bana på ena sidan av vägen och på två platser kan vägen passeras från bostadsområden, bl a har VV gjort avsmalningar.

Yttrande från kommunen

Tekniska Förvaltningen tillstyrker hastighetssänkning.

Yttrande från Polismyndigheten

Avstyrker bifall

Yttrande från ansökande part

Ansökande part vidhåller sänka hastigheter enligt tidigare skrivelse. De påpekar att de farthinder (avsmalningarna) som byggts inte har någon hastighetssänkande effekt utanför fastigheterna på 70-sträckan.

Beslut

Lst avslår ansökan.

Tidsprocess

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar
Ansökan tillkom	2003-05-02		0
Registrerad på VV-reg.	-		
Registrerad på Lst	2003-05-20	18	18
Yttrande från VV-reg.	2003-06-02	13	31
Registrerad på Lst	2003-06-03	1	32
Yttrande från kommunen	2003-08-12	70	102
Registrerad på Lst	2003-08-14	2	104
Beslut från Lst	2003-11-04	82	186

19. Angående hastighetsbegränsning till 70 km/h på vägarna 25 och 27 vid Sjöatorp, Alvesta kommun

Ursprunglig ansökan: Från boende/användare av väg 633 till Vägverket, som senare tillkom Länsstyrelsen i Kronobergs län (Lst)

Motiv i ansökan: ”.....Väg 25 är bara 8 meter bred med två körfält, skyltad hastighet från Växjöbället är 90 km/h och anslutningen saknar vänsterkörfält... ..för några år sedan sänktes hastigheten förbi avfarten till Hjortsberga men skyltarna står väster om busshållplatserna och hjälper varken för dessa eller för avfarten mot väg 633... ..antalet busshåll utmed vägen är ett 15-tal... ..vägen trafikeras inte bara av boende utan dagligen såväl av flera skolbusturer som tyngre transporter för djur, timmer och mjölk. ...Vägen fungerar som en genomfartsväg/ smitväg mellan väg 25 och väg 26.... ..enkelt att flytta skyltarna öster om väg 633 och busshållplatsen

Yttrande från VVreg: Tillstyrker delvis

VVregs motiv: ” ...

Yttrande från Polismyndigheten: Ansluter sig till Vägverkets skrivelse daterad den 4 September 2002. Skrivelsens yttranden: ”...tidigare förslag till ny vägsträckning på berört vägavsnitt förbi Hjortsberga kommer inte att utföras p g a kostnadsskäl. Det kan därför vara rimligt att utföra punktvisa insatser på vägavsnittet av den typ som Ni föreslagit. Sådana åtgärder måste dock prioriteras bland andra angelägna trafiksäkerhetshöjande åtgärder inom länet... ..Denna skrivelse skickas upp till Vägverket Region Sydöst... ..som har ansvaret för fördelning av pengar till trafiksäkerhetshöjande insatser”

Beslut: Lst tillstyrker ansökan

Tidsprocess:

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar
Ansökan tillkom Vägverket	2002-04-18		0
Registrerad på Vägverket	2002-04-24	6	6
Registrerad på Lst	2002-05-07	13	19
Skrivelse från Vägverket	2002-05-06	-	
Registrerad	2002-05-07	-	
Yttrande från VVreg	2002-09-04	88	107
Registrerad på Lst	2002-09-08	4	111
Yttrande från polisen	2002-09-06	-	
Registrerad på Lst	2002-09-10	2	113
Beslut från Lst	2002-10-09	29	142

20. Ang. 70 km/tim på väg 30 i Bramstorp, Växjö kommun

(Speciell: Ingår ej i sammanställningen i tabell 1)

Ursprunglig ansökan

VV Sydöst anholder efter påstötning från polismyndigheten att hastighetsbegränsningar i beslut från 2000-09-12 (70 km/h på väg 30, sydlig riktning) görs i bägge färdriktningarna.

Beslut

Lst tillstyrker ansökan.

Tidsprocess

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar
Ansökan tillkom	2002-04-23		0
Registrerad på VV-reg.			
Registrerad på Lst	2002-04-24	1	1
Yttrande från VV-reg.			
Registrerad på Lst			
Yttrande från polisen			
Registrerad på Lst			
Beslut från Lst	2002-06-05	42	43

21. Angående 70 km/h på väg 610 vid Målaskogs vägskäl, Ljungby kommun

Ursprunglig ansökan: Från Målaskogs bygdeförening till Länsstyrelsen i Kronobergs län (Lst)

Motiv i ansökan: "...Trafiken förbi vägskälen är för stor... ..den starka trafiken med tillåten hastighet av 90 km/h utgör en stor fara, särskilt för skolbarnen... ..Hållplatsen ligger efter ett backkrön och särskilt bilar med låg profil syns därför inte förrän de är mycket nära... ..ännu allvarigare är det när vissa fordonsförare bryter mot hastighetsbestämmelserna och kör för fort... ..ett annat riskmoment p g a den dåliga sikten vid platsen är vänstersväng mot Målaskog..."

Yttrande från VVreg: Tillstyrker

VVregs motiv: "...P g a backkrön, buss hållplatser, två anslutande vägar m m tillstyrkes bifall till ansökan.."

Yttrande från Polismyndigheten: Tillstyrker

Beslut: Lst tillstyrker ansökan

Tidsprocess:

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar
Ansökan tillkom	2002-05-06		0
Registrerad på Lst	2002-05-08	2	2
Yttrande från VVreg	2002-08-24	97	99
Registrerad på Lst	2002-08-26	2	101
Yttrande från polisen	2002-08-27	1	102
Registrerad på Lst	2002-09-03	7	109
Beslut från Lst	2002-10-09	36	145

22. Ang. 70 km/tim på väg 682 vid Tävelsås, Växjö kommun

(Speciell: Ingår ej i sammanställningen i tabell 1)

Ursprunglig ansökan

VV Sydöst anholder om att hastighetsbegränsningar i beslut från 1998-02-18 (70 km/h på väg 682, sydlig riktning) görs i bägge färdriktningarna för att få en lugnare trafikrytm.

Beslut

Lst tillstyrker ansökan.

Tidsprocess

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar
Ansökan tillkom	2002-04-23		0
Registrerad på VV-reg.			
Registrerad på Lst	2002-04-24	1	1
Yttrande från VV-reg.			
Registrerad på Lst			
Yttrande från polisen			
Registrerad på Lst			
Beslut från Lst	2002-06-05	42	43

23. Angående 50 km/h respektive 30 km/h på väg 976 vid Ösjöbol, Uppvidinge kommun

Ursprunglig ansökan: Från Kultur- och bygdeföreningen i Ösjöbol till Länsstyrelsen i Kronobergs län (Lst)

Motiv i ansökan: "...de genomförda förbättringarna har redan nu resulterat i högre hastigheter och en större andel tung trafik genom byn, där det främst för barnen skapar farliga situationer... ..Skymd sikt vid infarten till byn från båda håll gör att tillbud lätt uppstår med de hastigheter som fordonen framförs i, även om barnen skapar farliga situationer..."

Yttrande från VVreg: Avstyrker

VVregs motiv: "...På landsbygden finns det ofta små byar eller bussamlingar med ett mindre antal fastigheter utspridda längs med vägen. Detta är landsbygdsförhållanden där varje sådan plats rimligtvis inte kan skyltas upp med särskild hastighetsbegränsning lägre än bashastigheten 70 km/h, i synnerhet då det då oftast också handlar om små trafikmängder om ca 100 fordon i årsdygnstrafik."

Yttrande från Polismyndigheten: Avstyrker

Beslut: Lst avstyrker ansökan

Tidsprocess:

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar
Ansökan tillkom	2002-05-12		0
Registrerad på Lst	2002-05-14	2	2
Yttrande från VVreg	2002-08-24	101	103
Registrerad på Lst	2002-08-26	2	105
Yttrande från polisen	2002-08-27	1	106
Registrerad på Lst	2002-09-03	6	112
Underrättelse från Lst	2002-09-03	-	
Registrerad på Lst	2002-09-25	22	134
Beslut från Lst	2002-10-09	15	149

24. Ang. 50 km/tim genom byn Hörset, Ljungby kommun

Ursprunglig ansökan

Privatperson ansöker om sänkning av hastighet från 70 till 50 genom byn. Motivet är en ökande trafik och ökade hastigheter. Mycket tung trafik går genom byn samt en trevägs-korsning med mycket dålig sikt är belägen i byn.

Yttrande från VV Sydöst

VV Sydöst avstyrker bifall med motiveringen att bebyggelsen är förhållandevis gles och liknar på många sätt andra byar på landsbygdsnätet, vilka har bashastighet 70 km/h. Hörset kan inte betecknas som tätbebyggelse. VV påpekar även att det åligger fordonsföraren att anpassa hastigheten till rådande förhållanden, t ex då andra trafikanter uppehåller sig utmed vägen. En anpassning förutsätts oberoende av vilken hastighet som är den högsta tillåtna på platsen (VV motiverar alltså med de allmänna hänsynsreglerna).

Yttrande från Polismyndigheten

Avstyrker bifall

Beslut

Lst avslår ansökan.

Tidsprocess

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar
Ansökan tillkom	2001-08-22		0
Registrerad på VV-reg.			
Registrerad på Lst	2001-08-27	5	5
Yttrande från VV-reg.			
Registrerad på Lst			
Yttrande från polis	2001-11-12	76	81
Registrerad på Lst	2001-11-14	2	83
Beslut från Lst		?	?

25. Angående 50 km/h på väg 682 mellan Aggeå och Jäts gamla kyrka (Ingår ej i sammanställning. Beslut saknas)

Ursprunglig ansökan: Från Katarina Schenker till Länsstyrelsen i Kronobergs län (Lst)

Motiv i ansökan: "...den tunga trafiken är ett stort bekymmer för oss som bor nära vägen. Varje gång en tungt lastad lastbil passerar vibrerar marken och huset. På ovanvåningen känns det som ett mindre jordskred, detta sker flera gånger varje dygn. På sikt kommer den tunga trafiken att ge skador på husen. Då husen är en del av vårt kulturarv, hoppas vi kunna bevara dem en lång tid framöver..."

Yttrande från VVreg: Avstyrker

VVregs motiv: "Antalet bus är vare sig till antal eller gruppering utmed väg 682 sådant att bebyggelsen kan betecknas som tätbebyggelse... Vi kan inte finna att det finns några särskilda skäl som kan motivera lägre hastighetsgräns än nu gällande s k bashastighet av 70 km/h, varför vi anstyrker bifall till ansökan."

Yttrande från Polismyndigheten: Avstyrker

Beslut: Beslut från Lst saknas

Tidsprocess:

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två	Ackumulerat
----------	-------	------------------------	-------------

		händelser	antal dagar
Ansökan tillkom	2002-07-16		0
Registrerad på Lst	2002-07-19	3	3
Yttrande från VVreg	2002-08-26	38	41
Registrerad på Lst	2002-08-27	1	42
Yttrande från polisen	2002-08-29	2	44
Registrerad på Lst	2002-09-03	4	48
Underrättelse från Lst	2002-09-03	-	
Yttrande från Katarina Schenker	2002-09-19	16	64
Registrerad på Lst	2002-08-23	-	
Beslut från Lst	?	?	?

26. Ang. 50 km/tim på väg 546 genom byn Odensjö, Ljungby kommun

Ursprunglig ansökan

Ordförande i Sockenrådet ansöker om flyttning av 50-skyltar. Motivet är att byn växer längs med landsvägen, med fler hus och fler barn så hamnar dessa på 70-sträckor. Bilarna har höga hastigheter genom byn och byns sågverk har en skymd utfart för bilister från den ena hållet.

Ansökan gjordes tidigare genom byastämman och Lst beviljade hastighetssänkning till 50 km/h på en sträcka (1985-04-17).

Yttrande från VV Sydöst

VV Sydöst avstyrker bifall med motiveringen att en hastighetssänkning kan först bli aktuell när planerat bostadsområdet blivit utbyggt. När det väl blivit utbyggt kanske Ljungby kommun ska överväga frågan om införande av tätortsavgränsningar för Odensjö samhälle. VV poängter att tre av husen är belägna långt (ca 50 m) från vägen. Det är en raksträcka med ”öppet” landskap och såldes inget som skymmer sikten. Det är inte tätbebyggelse och i övrigt är förhållandena sådana att en hastighetssänkning inte är motiverad.

Yttrande från Polismyndigheten

Avstyrker bifall

Yttrande av ansökande part

Sockenstämman gör ett yttrande (2001-12-06) genom att bli ifrågasätta vad som låg bakom tidigare beslut om hastighetssänkning genom Odensjö (”Var det en trafikolycka med dödlig utgång?, Ska det behöva ske igen?”). Man ifrågasätter 50 meter...och fortsätter allmänt aggressivt.

Beslut

Lst avslår ansökan.

Tidsprocess

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar
Ansökan tillkom	2001-09-18		0
Registrerad på VV-reg.			
Registrerad på Lst	2001-09-20	2	2
Yttrande från VV-reg.	2001-11-07	48	50
Registrerad på Lst	2001-11-09	2	52
Yttrande från polis	2001-11-12	3	55

Registrerad på Lst	2001-11-14	2	57
Beslut från Lst	2002-01-07	54	111

27. Angående 50 km/h respektive 70 km/h på väg 677 vid Skatelövs kyrka

Ursprunglig ansökan: Från Kyrkonämnden i Skatelöv till Länsstyrelsen i Kronobergs län (Lst)

Motiv i ansökan: "...många bilförare kör för fort när de passerar kyrkan där det för närvarande är 90 km/h. Detta utgör en fara för besökare i kyrkan och på kyrkogården. När många människor kommer ut mot vägen uppstår ofta situationer där man är ouppmärksam på trafiken. Detta gäller särskilt barn men även vuxna ..."

Yttrande från VVreg: Tillstyrkes

VVregs motiv: "...Ansökan tillstyrkes enligt följande förslag till punkter för hastighetsbegränsning 50 resp 70 km/h."

Yttrande från Polismyndigheten: Ansluter sig till Vägverkets skrivelse daterad den 6 september 2002. Skrivelsen saknas på Lst.

Beslut: Lst tillstyrker ansökan

Tidsprocess:

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar
Ansökan tillkom	2002-08-16		0
Registrerad på Lst	2002-08-26	10	10
Yttrande från VVreg	2002-09-06	11	21
Registrerad på Lst	2002-09-09	3	24
Yttrande från polisen	2002-09-10	1	25
Registrerad på Lst	2002-09-12	2	27
Beslut på Lst	2002-10-09	27	54

28. Ang. 50 km/tim genom byn Agnaryd, Värnamo kommun

Ursprunglig ansökan

Företrädare för byastämman ansöker om sänkt hastighet till 50 km/h genom byn. Motivet är dagens höga hastigheter samt att barnen lever farligt.

Yttrande från VV Sydöst

VV Sydöst tillstyrker bifall. Även om Agnaryds by inte kan betecknas som tätbebyggelse anser VV att bebyggelsens omfattning och förhållandena i övriga är sådana att de inte vill motsätta sig en hastighetssänkning till 50 km/h.

Yttrande från Polismyndigheten

Tillstyrker bifall

Beslut

Lst beslutar om sänkt hastighet.

Tidsprocess

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar
----------	-------	----------------------------------	-------------------------

Ansökan tillkom	2001-10-25		0
Registrerad på VV-reg.	2001-10-26	1	1
Registrerad på Lst	2001-10-29	3	4
Yttrande från VV-reg.	2001-12-06	38	42
Registrerad på Lst	2001-12-07	1	43
Yttrande från polis	2001-12-17	10	53
Registrerad på Lst	2001-12-18	1	54
Beslut från Lst		?	?

29. Ang. Upphävande av hastighetsbegränsning

(Ingår ej i sammanställningen i tabell 1. Rör en höjning av hastighetsgränsen)

Ursprunglig ansökan

VV Sydöst ansöker om upphävande av beslut 1996-12-09 då hastighetsbegränsning till 50 km/h genomfördes eftersom ett sågverk hade verksamhet på bägge sidor om den aktuella vägen. Verksamheten har nu upphört.

Beslut: Lst tillstyrker ansökan.

Tidsprocess

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar
Ansökan tillkom	2001-12-13		0
Registrerad på VV-reg.			
Registrerad på Lst	2001-12-14	1	1
Yttrande från VV-reg.			
Registrerad på Lst			
Yttrande från polis			
Registrerad på Lst			
Beslut från Lst	2002-01-07	24	25

30. Ang. 50 km/tim på väg 707 genom Härensås, Växjö kommun

Ursprunglig ansökan: Företrädare för sockenrådet anhåller om sänkt hastighet genom byn från 90 km/h till 50 km/h. Motivet är att säkra det tjugotalet utfarter som är anslutna till vägen samt två busshållplatser (en utan ficka). Man skriver att oskyddade trafikanter, exempelvis skolbarn, färdas längs vägen. Posten har nyligen flyttat ut postlådorna till vägen vilket tvingar ut folk till vägen. Mycket tung trafik trafikerar vägen. Man vill kunna ta sig på ett tryggt sätt till och från grannbyn där olika servicefaciliteter finns. Gedigen namninsamling är bifogad.

Yttrande från VV Sydöst

VV Sydöst avstyrker bifall med motiveringen att det inte finns tillräckliga skäl för en hastighetssänkning. Byn är inte tätbebyggt område. VV skriver i sitt yttrande om ett beslut från 2001-10-12 som sänkte till 70 km/h genom byn, vilket är skyltsatt 2001-11-19. VV hade då, tillsammans med Polismyndighet, gjort bedömningen att en markering av lägre hastighet än 90 kan vara motiverat ur trafiksäkerhetssynpunkt med beaktande av rådande förhållanden som backkrön, busshpl och väganlutningar.

Yttrande från Polismyndigheten

Avstyrker bifall

Yttrande från ansökande part

Sockenrådet yttrar sig på nytt. Hela byn inkluderas inte i 70-området och man efterlyser en skylt som varnar för oskyddade trafikanter.

Beslut

Lst avslår ansökan.

Tidsprocess

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar
Ansökan tillkom	2001-11-10		0
Registrerad på VV-reg.			
Registrerad på Lst	2001-11-13	3	3
Yttrande från VV-reg.	2001-12-05	22	25
Registrerad på Lst	2001-12-07	2	27
Yttrande från polis	2001-12-17	10	37
Registrerad på Lst	2001-12-18	1	38
Beslut från Lst		?	?

31. Ang. 50 km/tim vid skola

Ursprunglig ansökan

Föräldraföreningen ansöker om sänkt hastighetsgräns till 50 km/h vid skola. Motivet är att säkra utfarter som är anslutna till vägen. Skolbarn tar bussen till och från skolan och denna stannar i närheten av vägen. Sikten är begränsad pga backkrön och hastigheten (70 km/h) efterlevs ej. Det förekommer många incidenter och problemet bör åtgärdas innan olycka inträffar. Föreningen anser att utbyggnad för filkörning vore den bästa lösningen men av kostnadsskäl kan enbart hastigheten sänkas till 50 km/h.

Yttrande från VV Sydöst

VV Sydöst avstyrker bifall med motiveringen att man redan ordnat med en särskild av- och påstigningsplats i anslutning till skolområdet och barnen ska därmed inte ut på vägen. Hastigheten är satt till 670 och skyltar ”Barn” finns uppsatta. Sikten är godkänd och trafikanterna följer skyltad hastighet. En åtgärd som skulle förbättra trafiksäkerheten kan vara att Lst beslutar om stopplikt före utfart på väg 120 på anslutningsvägen från skolan.

Yttrande från Polismyndigheten

Avstyrker bifall

Beslut

Lst avslår ansökan om hastighetssänkning men inför stopplikt enligt ovan.

Tidsprocess

Händelse	Datum	Antal dagar mellan två händelser	Ackumulerat antal dagar
Ansökan tillkom	ej ang.		
Registrerad på VV-reg.	2001-11-13		
Registrerad på Lst	2001-11-14	1	
Yttrande från VV-reg.		?	
Registrerad på Lst		?	
Yttrande från polis		?	
Registrerad på Lst		?	
Beslut från Lst		?	?

BILAGA 13

Behandling av ärenden på sektion Trafiklagstiftning på Huvudkontoret angående föreskrift om hastighetsbegränsning utanför tätbebyggt område

1. TR10A 2000:4265. Ang upphävande av föreskrifterna (VVFS 1996:543) om hastighetsbegränsning på väg 662 i Norrbottens län.

Sökande: Vägverket, VNtr
Inkom: 000215
Beslut: 030813
Behandlingstid: Ca 3,6 år

Hastighetsgränsen var 110 km/tim. Enligt beslutsunderlaget föreslås först 90 km/tim, men det ändras sen till upphävande efter konstaterande att kriterierna ”säger 70”, dvs 70 km/tim.

Beslutssammanställning

Allmänna uppgifter: 400 f/d, Vägbredd 6,0 m. Sikt 300 (%): 29,4%
Skog 5,5-8m, stolprad v 4, 0,4 km. Bergklackar 0,3 km. Enstaka, liten bebyggelse. Liten, ringa gc-trafik. 33 st enskild- fastighetsanslutningar. 31 st skogs- åkeranslutningar, 20 st stenar. 11 st stolpar exklusive stolprad.

Fordonsmängd: 400 f/d
Längd: 14,3 km
Bredd: 6,0 m
Anslutningar/km: 2,3
Antal omkörningssträckor: 5
SIKT 300: 29,4%
Antal olyckor: 23
Olyckskvot: 2,96
Antal skadade: 3
Skadekvot: 0,39
Ant. Viltolyckor: 21
Subjektiv bedömning: 80 km/h
Bekväm körhastighet: 80-90
Motivering till subjektiv bedömning: Dålig geometri, sidoområdet inte bra.

CHs kommentar (Bland annat: överensstämmelse med 1997 års kriterier?): Ansökan innehåller 15 vägsträckor där regionen föreslår sänkning från 110 km/tim till 90 km/tim. Bara en av sträckorna behandlas i detta ärende. (En annan behandlas i nästa ärende) I kriterierna finns inga anvisningar om hur många anslutningar som kan anses acceptabelt, bara att anslutningar skall vägas in. Liksom oskyddade trafikanter som dock inte kommenteras, varken här eller i något annat ärende jag granskat. Entydigt i övrigt i förhållande till kriterierna att vägen bör ha 70 km/tim

2. TR10A 2000:3817. Ang föreskrift (VVFS 2003:106) om hastighetsbegränsning till 90 km/tim på väg 744 i Norrbottens län.

Sökande: Vägverket Region Norr
Inkom: 990930
Beslut: 030814
Behandlingstid: Ca 3,9 år

Hastighetsgränsen var 110 km/tim. Enligt beslutsunderlaget föreslås 90 km/tim. Beslutet blir också 90 km/tim. Länsstyrelsen, Länspolischefen och kommunen tillstyrker.

Beslutssammanställning

Fordonsmängd: 740-1150 f/d

Vägbredd 6,0-8,0 m

Sikt 300 (%): 53%

Skog 5-6m, stolprader 3-5m ca 5500m. Bergskärningar belägna 3-5 m från vägen förekommer på flera partier. Randbebyggelse förekommer på delar av sträckan.. Liten GC-trafik.

Anslutningar/km: 2,3

Antal omkörningssträckor: 7

Antal olyckor: 33

Olyckskvot: 1,0

Antal skadade: 5

Skadekvot: 0,15

Ant. Viltolyckor: 26

Subjektiv bedömning: 90 km/h

Bekvämlig körhastighet: 90-95

Motivering till subjektiv bedömning: Vägen har mindre god plan- och profilstandard.

Stolprader och bergskärningar förekommer ofta i sidoområdet. Fastigheter med direktanslutning mot vägen.

CHs kommentar (Bland annat: överensstämmelse med 1997 års kriterier?):

Stämmer bra med kriterierna för att **inte** ha 110 km/tim. Däremot är frågan om inte sidohindren – stolpar mm – som står mindre än 5 meter från vägen gör att vägen skall ha 70 km/tim. Närvaro av oskyddade trafikanter skulle vara en viktig faktor här. Det nämns emellertid inte.

3. TR10A 1999:8274. Vägverkets föreskrifter om upphävande av föreskrifterna (VVFS 2001:130) om hastighetsbegränsning på väg 233 i Örebro län.

Sökande: Vägverket, Region Mälardalen

Inkom: 990621

Beslut: 030814

Behandlingstid: Ca 4,1 år

Hastighetsgränsen var 90 km/tim. Enligt beslutsunderlaget föreslås upphävande av föreskriften, dvs 70 km/tim. Länspolisen tillstyrker, Ljusnarsbergs kommun tillstyrker, Åkeriför.Öst avstyrker, Lst T-län avstyrker.

Beslutssammanställning:

(tre olika delar av vägen: 1/T-län-U- län. 2/ 60(Kopparberg) – W-län. 3/ W-län- 68 (Kärrbo)

Fordonsmängd: ? f/d/ 360AP/760AP

Vägbredd 5,7- /5,7-/5,7-6,7

Sikt 300 (%): 30%/23%/76%

Berg i 3-4 punkter, få anslutningar/Bra sidoområden med berg i ett antal punkter, få anslutningar, inga busshållplatser/Bra sidoområden. Många P-fickor, inga busshållplatser

Anslutningar/km: 3/ 3/ 4

Antal omkörningssträckor: 4/ 10/ 6

Antal olyckor: 17/ 39/ 43

Olyckskvot: 2,14/ 2,65/ 2,85

Antal skadade: 1/ 4/ 12

Skadekvot: 0,13/ 0,27/ 0,79

Ant. Viltolyckor: 16/ 32/ 35

Subjektiv bedömning: 70 km/h, 70/90 km/tim, 90 km/tim

Bekväm körhastighet: 80 km/h, 80 km/tim, 90 km/tim

Motivering till subjektiv bedömning: 1/Ojämn horisontell och vertikal linjeföring med dåliga siktsträckor. 2/ Öppet vägrum med en ojämn horisontell och vertikal linjeföring. Siktsträckor undermåliga. 3/ Öppet vägrum med en rak linjeföring och fullgoda siktsträckor

CHs kommentar (Bland annat: överensstämmelse med 1997 års kriterier?): I ärendemappen finns en ”förteckning över 10 vägar inom T-län där högsta tillåtna hastighet bör sänkas från 90 km/h till 70”. Detta ärende behandlar bara en av vägarna.

I förhållande till 1997 års kriterier ser motiven ut att hålla, främst beroende på att bredden är liten – under 6 meter på delar av vägen – och att SIKT 300 inte uppfylls för två av de tre delsträckorna. Däremot uppfylls siktkravet på den tredje delsträckan **samtidigt** som skadekvoten här (och inte på de två andra) klart överstiger 0,3. Man blir ju funderksam när sikt och skadekvot ”går åt var sitt håll” på detta sätt. Sammantaget är det ändå helt klart att ingen av sträckorna uppfyller kraven på 90 km/h.

4. TR10A 2001:18187. Ang upphävande av föreskrifterna (VVFS:1996:95) om hastighetsbegränsning på väg 761 i Värmlands län.

Sökande: Vägverket Region Väst

Inkom: 010706 (ursprungligt mail sänt den 20 januari 2000, men är inte registrerat på Vägverket förrän 2001-07-06)

Avslutat: 031016

Behandlingstid: Ca 3,2 år

Enligt ursprungligt mail: ” I vår ansökan till Vägverket om upphävande av beslut om 90 km/tim på vägar under 6 m bredd 1999-05-25 hade vi satt fyra sträckor inom parentes. Dessa skulle utredas ytterligare. Detta är nu gjort med följande resultat:...” Utöver väg 761 föreslår Vägverket Region Väst att två av de tre andra vägsträckorna får ändrad hastighetsgräns till bashastigheten. Dessa två sträckor ingår dock inte i detta beslutet.

Beslutssammanställning

Fordonsmängd:	450
Längd:	8,3 km
Bredd:	5,8 – 6,4 m
Anslutningar/km:	3,7
Sikt 300:	54%
Sidoområde:	”Delvis tveksamma (träd)”
Antal omkörningssträckor:	?
Antal olyckor:	20
Olyckskvot:	?
Antal skadade:	0
Skadekvot:	0
Ant. Viltolyckor:	19

CHs kommentar (Bland annat: överensstämmelse med 1997 års kriterier?):

Även om skadekvoten är noll och SIKT 300 nästan uppfyller kraven för 90 km/tim, så gör den ringa bredden (under 6 m på delar) och träden utefter vägen (borde dock ha preciserats tydligare än att skriva ”tveksamma träd”) att 70 km/h förefaller väl väl i linje med kriterierna..

En allmän fundering kring skadekvoten: Två absoluta värden anges i kriterierna – 0,16 för 110 km/tim och 0,3 i samband med 90 km/tim. Det står inget om osäkerhet. I de flesta fall grundas skadekvoterna på ganska få skadade. Man borde införa ett enkelt beräknat konfidensintervall så att man kunde väga in osäkerheten i bedömningen också, på samma sätt egentligen som att flera andra aspekter är ”flytande”. (”Man skall väga in förekomst av oskyddade trafikanter, bebyggelse och anslutande vägar”).

5. TR10A 03:17585. Ang föreskrift om ändring av hastighetsbegränsning till 90 och 110 km/tim på ombyggd väg 80 i Gävleborgs län.

Sökande: Vägverket Region Mitt

Inkom: 030630

Beslut: 0311??

Behandlingstid: Ca 4,5 månader

Väg 80 är under ombyggnad och är/blir trefältsväg med mittbarriär på en del och alternativ fyrfältsväg på en del med mittbarriär i form av ställineräcke

Beslutssammanställning

Fordonsmängd:	5800, 7440, 10100 f/d på tre olika delar
Vägbredd	7,75 m per vägbana (4-fältsdelen, 13 m (3-fältsdelarna
Sikt 300:	?
Sidoområden:	Till minst 10 m fria från fasta föremål
Släntlutningar:	Innerslänter 1/6
Anslutningar:	Enbart rampvägar, ingen korsande trafik
Viltstängsel:	Anläggs på hela sträckan
Långsamtgående fordon och oskyddade trafikanter:	Hänvisas till parallellväg
Antal olyckor:	? (ny väg)
Olyckskvot:	? (ny väg)
Antal skadade:	? (ny väg)
Skadekvot:	? (ny väg)

Ant. Viltolyckor: ? (ny väg)

CHs kommentar (Bland annat: överensstämmelse med 1997 års kriterier?):

Den nya vägen uppfyller kriterierna utan tvekan. En generell fråga dock: När en ny väg byggs saknas helt empiriska data om olyckskvot/skadekvot, etc. På vilket sätt följer man upp att dessa kvoter inte överstiger de som skall gälla för respektive hastighetsgräns?

6 TR10A 03:17453. Ang förändrade föreskrifter (VVFS 2002:209) om 90 km/tim på väg E6 och väg 1040 i Västra Götalands län.

Sökande: Vägverket Region Väst

Inkom: 030627

Beslut: 0311??

Behandlingstid: Ca 4,5 månader

Ny motorväg byggs i norra Bohuslän, som föreslås få 90 km/tim. Den gamla E6 blir väg 1040 och föreslås få 90 km/tim.

Beslutssammanställning (för väg 1040. För väg E6 saknas data)

Fordonsmängd : ? f/d (nya förhållanden)

Längd: 3,4 km

Vägbredd: 9-12 m

Sikt 300 (%): >60%??

Övrigt: 6 busshpl utbyggda

Anslutningar/km: "få"

Antal omkörningssträckor: ?

Antal olyckor: ? (nya förhållanden)

Olyckskvot: ? (nya förhållanden)

Antal skadade: ? (nya förhållanden)

Skadekvot: ? (nya förhållanden)

Ant. Viltolyckor: ? (nya förhållanden)

Subjektiv bedömning: ?

Bekväm körhastighet: ?

CHs kommentar (Bland annat: överensstämmelse med 1997 års kriterier?):

Det som blivit väg 1040 föreslås alltså få 90 km/tim, vilket **verkar** rimligt. Förutsättningarna är dock inte klara, bara att den hade 90 km/tim när den var en del av E6. Data kunde tagits fram mer systematiskt så att man kunde jämfört mot kriterierna.

7. TR10A 03:28131. Ang ändring av differentierad hastighet på väg 1083 i Vilhelmina kommun (VVFS 1996:472), Västerbottens län.

Sökande: Vägverket Region Norr

Inkom: 031023

Beslut: Ej beslut ännu

Behandlingstid: ?

Föreslagna ändringar grundas på att det finns felaktigheter i den gamla föreskriften

Beslutssammanställning

Saknas helt bakgrundsmaterial (än så länge?)

CHs kommentar (Bland annat: överensstämmelse med 1997 års kriterier?):

Svårt att bedöma hur felet uppstått, men borde leda till en diskussion av hur kvalitetskontrollen sköts. Generellt tycker jag att dessa föreskriftsärenden är mycket komplicerade med mycket "ad-hoc material". (Listor med flera vägar än den aktuella, handskrivna noteringar, mail med handskrivna kommentar på, etc).

8. TR10A 03:22966. Ang upphävande av föreskrifterna (VVFS 1997:319) om hastighetsbegränsning på väg 1587 i Skåne län.

Sökande: Vägverket Region Skåne

Inkom: 000307

Beslut: 031120

Behandlingstid: Ca 3,8 år

"I samband med pågående översyn av nuvarande hastighetsgränser har vi gjort en inventering av väg 1587 mellan Fågeltofta och Rörum. Idag gäller 90 km/h. Med hänvisning till vägens standard och förekommande fasta sidohinder inom vägens sidoområde föreslår vi att nuvarande hastighetsbegränsning till 90 km/tim ersättes med bashastigheten 70 km/tim." En ansökan hade kommit in till Länsstyrelsen som dock fann att Vägverket borde pröva frågan om hastighetsbegränsning eftersom ansökan omfattade en del av den sträckan som hade föreskrift som var längre än 50%.

Beslutssammanställning

Fordonsmängd: ? f/d

Längd: 12 km

Vägbredd 6 m

Sikt 300 (%): 40 %

Sidor: Fasta sidohinder

Anslutningar/km: ?

Antal omkörningssträckor: ?

Antal olyckor: 4

Olyckskvot: ?

Antal skadade: ?

Skadekvot: 0,59

Ant. Viltolyckor: 1?

Subjektiv bedömning: ?

Bekvämlig körhastighet: ?

CHs kommentar (Bland annat: överensstämmelse med 1997 års kriterier?): Ärendet innehåller mycket bakgrundsmaterial i form av foton och olycksgenomgång (från STRADA). Det senare förefaller onödigt energikrävande (med kartor och blanketter för varje olycka etc) med tanke på att det bara fanns 4 olyckor, vilket naturligtvis leder till en stor osäkerhet i skattningen av skadekvot. (Se också tidigare kommentar om behovet av konfidensintervall).

Alla kriterier talar för 70 km/tim (bredd=6m, SIKT300 är mindre än 60% och skadekvoten överstiger 0,30), så någon tvekan om att det skall vara bashastigheten som gäller torde inte råda. Frågan som istället uppstår är hur vägen kunnat ha 90 km/tim tidigare. Jag känner emellertid inte till de tidigare kriterierna och kan därför inte kommentera det.

9. TR10A 02:27176. Ang upphävande av föreskrifterna (VVFS 1997:53) om hastighetsbegränsning till 90 km/tim på väg 630 i Gävleborgs län.

Sökande: Vägverket sektion Trafiklagstiftning (Vägverket Region Mitt)

Inkom: 021105

Avslutat: 030910

Behandlingstid: Ca 0,8 år

Sektionen för trafiklagstiftning uppmärksammade i samband med ett annat ärende att hastighetsgränsen var 90 km/tim. De skriver "Då sträckan är kort avser Vägverket att upphäva VVFS 1997:53".

Beslutssammanställning

Fordonsmängd: 820 f/d, 21% tung trafik

Längd: 900 meter

Vägbredd: 6 m

Sikt 300 (%): 24%

Sidoområdet är av traditionell typ med träd och stenar nära vägen på några delsträckor.

Anslutningar/km:

Antal omkörningssträckor:

Skadekvoten är noll. Inga olyckor under de senaste 10 åren

CHs kommentar: (Bland annat: överensstämmelse med 1997 års kriterier?)

Allt utom skadekvoten talar för 70 km/tim. Förutom de kvantitativa kriterierna har vägen hinder nära vägen (träd och stenar) och stor andel tung trafik. När det gäller det senare är det dock så att det står **inget** om tung trafik i kriterierna. Inte ens en kvalitativ bedömning, som i fallet med oskyddade trafikanter, etc.

10. TR10A 2002:25200. Ang nya föreskrifter om hastighetsbegränsning till 90 km/tim på del av väg E22 i Skåne län.

Sökande: Vägverket Region Skåne

Inkom: 021014

Avslutat: 030910

Behandlingstid: Ca 0,9 år

Vägverket har klassat om en del av E22 vid Hurva från fyrfältsväg till motorväg (VV reg har sökt detta hos Länsstyrelsen). Hastighetsgränsen föreslås bli 90 km/tim på denna del. (Föreskriften handlar om en mycket längre del som förslås få 90 km/tim. Den del som kommer till – utöver den nya motorvägen får antas ha haft 90 km/tim enligt föreskrift tidigare också.

Beslutssammanställning

Inga data finns redovisade

CHs kommentar (Bland annat: överensstämmelse med 1997 års kriterier?): Komplicerat att följa ärendet. Det står inget om att man gör en ny föreskrift för en mycket längre sträcka där den nya motorvägsdelen bara är en del. Dessutom kan man undra varför motorvägsdelen får hastighetsgränsen 90 km/tim och inte behåller hastighetsgränsen 110 km/tim som den får automatiskt när den klassats som motorväg av länsstyrelsen. Dessutom är det så att länsstyrelsens handläggning av om vägen skall klassas som motorväg inte är avslutad. Det enda som finns i handlingarna utöver att Vägverket Region Skåne ansökt hos länsstyrelsen, är att länsstyrelsen skrivit tillbaka och bett om diverse standarduppgifter.

11. TR10A 2003:8742. Ang upphävande av föreskrifterna (VVFS 1995:748) om hastighetsbegränsning på väg 778 i Södermanlands län.

Sökande: Vägverket Region Mälardalen

Inkom: 030320

Avslutat: 031006

Behandlingstid: Ca 0,6 år

Förslaget har sitt ursprung i en inventering av sträckor med högsta tillåtna hastighet 90 eller 110 km/tim. ”Sträckan uppfyller inte föreslagna kriterier för högsta tillåtna hastighet 90 km/tim enligt slutrapport från Vägverkets projekt TR10 94:2512, detta på grund av sin ringa vägbredd.” (Ur brev från Vägverket Region Mälardalen).

Beslutssammanställning

Fordonsmängd: 350 f/d

Längd: 5 km

Vägbredd: 5,7 - 6,7 m

Sikt 300 (%): 67%

Skadekvot: 0

Ojämn linjeföring, ingen vägren, ej utbyggda hållplatser.

Anslutningar: 13 st på 4,2 km

Saknas belysning

CHs kommentar (Bland annat: överensstämmelse med 1997 års kriterier?):

Här nämns belysning för första och enda gången i de ärenden som jag fått. Intressant med tanke på att belysning är en av de mest väldokumenterade åtgärderna för ökad säkerhet.

I övrigt är 70 km/tim ett självklart val utifrån de gällande kriterierna även om SIKT300-kravet (nästan) uppfylls. Delar av vägen är dock under 6 m bredd, och eftersom breddkriteriet är nästan allenastyrande (ihop med siktkriteriet) enligt de gällande kriterierna, så är beslutet helt logiskt.

12. TR10A 2001:21531. Ang upphävande av föreskrifterna (VVFS 1995:525) om hastighetsbegränsning på väg 578 i Kronobergs län.

Sökande: Länsstyrelsen i Kronobergs län

Inkom: 010821

Avslutat: 030910

Behandlingstid: Ca 2,1 år

Ärendet startade med en ansökan till Länsstyrelsen från Vägverket Region Sydöst om 70 km/tim på en viss sträcka. Därefter lämnade en privatperson en ansökan om förlängning av hastighetsbegränsningen ytterligare 1 kilometer. Länsstyrelsen lämnade då över ärendet till Vägverket i Borlänge.

Beslutssammanställning

Fordonsmängd: 470 f/d (ÅDT 94)

Längd: 7,4 km med 90 km/tim

Belagd bredd: ca 6,0 m

Sikt 300 (%): 40 %

Sidoområde ca 3-5 m. Delvis öppen terräng. Telestolpar 2-3 m från väggkant utmed stor del av sträckan.

Anslutningar/km: 5,5. Genom Kimmelsbygd 13,4/km

Antal olyckor (96-01, 5 år): 23

Olyckskvot: ?

Antal skadade: ?

Skadekvot: 0,08 exkl vilt

Skadekvot: 0,45 inkl vilt

Ant. Viltolyckor: 20

CHs kommentar (Bland annat: överensstämmelse med 1997 års kriterier?):

Bredd, SIKT300 och stolpar nära vägen är entydiga för att ändra till 70 km/tim. Även skadekvoten, om man ser till skadekvoten inkl vilt. Det framgår ingenstans i kriterierna hur man skall räkna viltolyckorna. Jag utgår från att de normalt sett skall räknas in. Om de är många – vilket de normalt verkar vara i dessa ärenden – är kanske meningen att man skall beakta möjligheten att sätta upp viltstängsel?

13. TR10A 2000:27214. Ang upphävande av föreskrifterna (VVFS 1997:293) om hastighetsbegränsning på väg 1250 i Skåne län.

Sökande: Privatpersoner via Länsstyrelsen (som fick ansökan)

Inkom: 000307

Avslutat: 031016

Behandlingstid: Ca 3,8 år

Beslutssammanställning

Fordonsmängd: ? f/d

Längd: 3,874 km

Vägbredd: 6 - 7 m

Sikt 300 (%): ?

Sidor: Inga djupa diken. I en del finns en trädallé. Fastigheterna har det traditionella utseendet längs vägen, träd, buskar, staket och grindar.

Anslutningar/km: ?

Antal omkörningssträckor: ?

Antal olyckor: 2

Olyckskvot: 0,27

Antal skadade: 3

Skadekvot: 0,54

Ant. Viltolyckor: 1

CHs kommentar (Bland annat: överensstämmelse med 1997 års kriterier?):

Underlaget är ofullständigt. Det finns många listor med olyckor, trots att det bara finns två (2!). Detta gör ju också konfidensintervallen extremt stora. Siktuppgifter och uppgifter om omkörningssträckor fattas också.