

Hastighetsanpassning i tätort – den kommunala hastighetsöversynen



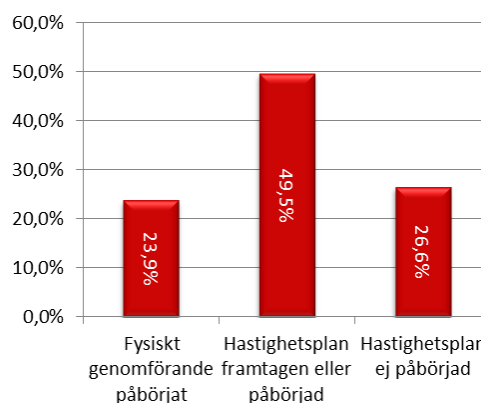
I december 2004 fick dåvarande Vägverket i uppdrag av regeringen att ta fram en strategi för att anpassa hastighetsgränserna till *Nollvisionen* samt till de transportpolitiska målen om tillgänglighet, god miljö, positiv regional utveckling och ett jämställt transportsystem. Som huvuddel i Vägverkets strategi lanserades det nya hastighetsgränssystemet, där hastighetsgränser i 10-steg i intervallet 30-120 km/h får beslutas.

De nya hastighetsgränserna fick börja användas i maj 2008 och hastighetsöversynen, det vill säga arbetet med att se över befintliga hastighetsgränser och ge förslag på nya anpassade hastighetsgränser, på landets vägnät satte fart. Trafikverket är beslutande myndighet på vägarna utanför tätbebyggt område medan kommunen har hand om hastighetsjusteringen på vägnätet inom tätbebyggt område.

Trafikverket delrapporterade en utvärdering av de nya hastighetsgränserna 2010 och den visade att hastighetsanpassningen inom

tättbebyggt område ännu inte hade fått så stort genomslag. Vad beror detta på – vad påverkar att en del kommuner kommit längre i hastighetsjusteringsprocessen än andra kommuner?

En studie som genomfördes under våren 2012 och som bland annat innefattade en enkätundersökning skickad till Sveriges samtliga kommuner med en svarsfrekvens på 78 % visade följande genomförandestatus bland kommunerna:

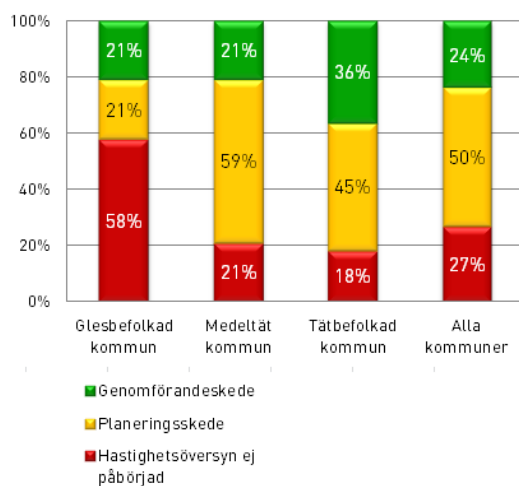


Ungefär hälften av kommunerna befinner sig i planeringsskedet, knappt en fjärdedel befinner

sig i genomförandeskedet och drygt en fjärdedel har ännu inte påbörjat hastighetsöversynen.

Ett antal faktorer som hypotetiskt kan ha samband med vilket hastighetsjusteringsskede en kommun befinner sig i undersöktes i studien och fördelningen av de olika kommungrupperna jämfördes med avseende på respektive faktor.

En av de faktorer som visade sig ha statistiskt signifikant samband med kommunens hastighetsjusteringsskede är befolkningstäthet och bilden nedan illustrerar hur hastighetsjusteringsskedet varierar beroende på om kommunen är glesbefolkad, medeltät eller tätbefolkad.



Signifikantstest visade att det finns statistiskt signifikanta samband även mellan följande faktorer och kommunens hastighetsjusteringsskede:

- Befolkningsmängd
- Trafikverksregion
- Upplevt behov av en hastighetsöversyn
- Andelen gator med förändrad hastighetsgräns i hastighetsplanen

Det finns dock troligtvis en mängd faktorer, både mätbara och icke-mätbara, utöver dessa

som har samband med kommunens hastighetsjusteringsskede.

Bilden som illustrerade kommunernas genomförandestatus på föregående sida visade att ungefär en fjärdedel befinner sig i genomförandeskedet. Dessa kommuner har gått igenom planeringsfasen och tagit fram en hastighetsplan som visar hur vägnätet inom tätbebyggt område ska hastighetsanpassas, med förslag på nya hastighetsgränser och ibland även med förslag på kompletterande fysiska åtgärder. De har vidare påbörjat arbetet med att förverkliga, eller implementera, hastighetsplanen. Detta är en komplex process bland annat på grund av att många aktörer har intresse i tätorternas hastighetsnivå, däribland Polisen, Räddningstjänsten, Trafikverket och länsstrafikbolag. För att uppnå god hastighetsefterlevnad är det också viktigt att trafikanterna som ska använda systemet har förståelse och respekt för de hastighetsgränser som beslutas.

Hur har kommunerna gått till väga då de implementerat hastighetsplanen – hur har det praktiska genomförandet gått till, hur och med vilka har kommunikationen bedrivits, hur ska hastighetsjusteringen utvärderas? Studien som genomfördes under våren 2012 visade att implementeringen av hastighetsplanen i de kommuner som har gått in i genomförandeskedet har sett olika ut. Förutom skillnader i den politiska processen har det praktiska genomförandet och informationsspridningen gått till på olika sätt.

I studien kunde generella slutsatser dras om hur hastighetsplanen implementerats i kommunerna och den visade bland annat att majoriteten av kommunerna har använt någon form av *etappindelning* istället för att skylta om hela kommunens tätbebyggda område på en gång. Kommunerna har i genomsnitt genomfört ungefär hälften av den planerade omskyllningen och något mindre än hälften av

de planerade åtgärderna utöver omskyltning. Väldigt få kommuner, under 10 %, har *samordnat omskyltningen* med någon angränsande kommun. Den vanligaste *åtgärdstypen* i samband med omskyltningen har varit fysiska trafiklugnande åtgärder. Ungefär en tredjedel av kommunerna har inte vidtagit några åtgärder alls.

Näst intill alla kommuner har *kommunicerat med externa aktörer* då hastighetsplanen har implementerats och de tre vanligaste aktörerna är Trafikverket, Polisen och Räddningstjänsten. Ungefär hälften har kommunicerat med allmänheten. Den vanligaste *informationsinsatsen* som används är information på hemsidan följt av annonsering i lokala tidningar och kontaktmöjligheter via e-post eller sociala medier. Knappt en fjärdedel av kommunerna har utnyttjat det informationsmaterial som Trafikverket tillhandahåller. Det finns en liten andel kommuner, strax över 10 %, som inte gjort några informationsinsatser alls.

Ungefär en fjärdedel av kommunerna har *följt upp effekterna* av de förändrade hastighetsgränserna. Den relativt låga siffran beror på att många kommuner fortfarande befinner sig i genomförandeskedets startpropar men majoriteten planerar att följa upp det. Mindre än hälften har följt upp eller planerar att följa upp allmänhetens attityd.

Vad är viktigt att tänka på för att resultatet av hastighetsjusteringen ska bli så bra som möjligt – vilka är de kritiska momenten då hastighetsplanen ska implementeras? Studiens alla delar, litteratur-, enkät- och intervjustudie, visade sammantaget att det finns en rad kritiska moment då hastighetsplanen ska implementeras. Det absolut viktigaste bedömdes vara förankringen och att det är betydelsefullt att arbeta med förankring under hela processen. Förankring leder till ökad acceptans och välvilja och de två viktigaste

parterna är kommunens politiker och kommunens invånare. Information, utbildning och delaktighet genom att bemöta de olika parternas åsikter och synpunkter är viktiga bitar i förankringen.

Andra kritiska moment är upprättandet av en plan för genomförandet, samordning och samverkan med externa aktörer samt uppföljningen.

Vill du veta mer? Texten baseras på examensarbetet:

Hastighetsanpassning i tätort – en studie av den kommunala hastighetsöversynen

Arbetet genomfördes under våren 2012 på Lunds Tekniska Högskola, institutionen för Teknik och samhälle, i samarbete med Vectura consulting AB.
