

2021-01-18

Dnr 2021:13

Rapport från utredningstjänsten

SÄNKT BASHASTIGHET I TÄTORT

Uppdragsgivaren önskar få några frågeställningar besvarade om bashastigheter i europeiska städer, nämligen:

- Vilka bashastigheter tillämpas i ett antal representativa städer i Europa
- Vilka städer har under 2019 eller 2020 sänkt bashastigheten, och till vilka nivåer?
- För städer som sänkt hastigheten under 2020, i vilken utsträckning har det gjorts för att underlätta för cykling och gång under pandemin?

Inledning

Frågan om lämpliga bashastigheter inom tätort har återkommande behandlats i trafiksäkerhetssammanhang, även internationellt. I den s.k. Stockholms-deklarationen¹ från den FN-konferens om trafiksäkerhet som hölls i Stockholm i februari 2020, enades deltagarna bl.a. om nödvändigheten av att uppmärksamma frågan om hastighetsbestämmelser inom tätort.

”Focus on speed management, including the strengthening of law enforcement to prevent speeding and mandate a maximum road travel speed of 30 km/h in areas where vulnerable road users and vehicles mix in a frequent and planned manner, except where strong evidence exists that higher speeds are safe, noting that efforts to reduce speed in general will have a beneficial impact on air quality and climate change as well as being vital to reduce road traffic deaths and injuries”

Juridiska förutsättningar

Generellt gäller att hastighetsbestämmelser i och utanför tätort regleras i nationell trafiklagstiftning som vanligtvis ger utrymme för avvikelser i lokala bestämmelser om det är påkallat med hänsyn till exempelvis trafiksäkerhet. Grundläggande bestämmelser i fråga om nationell reglering av hastighetsbestämmelser återfinns i Wienkonventionen från 1968 om vägtrafik.

¹

<https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-english.pdf>

Mathias Henricson • Utredningstjänsten • Tel. 08-786 40 00 • E-post mathias.henricson@riksdagen.se

SVERIGES RIKSDAG 100 12 Stockholm o Tfn 08-786 40 00 o www.riksdagen.se

Bashastigheter i Europa inom tätort

I likhet med Sverige har de övriga nordiska länderna 50 km/h som bashastighet inom tätbebyggda områden. Den begränsningen gäller där inget annat är förordnat och skyltat. En skyltad hastighetsgräns på till 30 eller 40 km/h kan tillämpas på gator och på avgränsade områden med exempelvis många fotgängare.

Samtliga länder i Europa tillämpar bestämmelser om bashastigheter. De lagreglerade bashastigheterna delas vanligtvis upp i tre kategorier: väg inom tätort, landsväg och motorväg. Även om den lagreglerade bashastigheten utanför tätort varierar, tillämpar det absoluta flertalet europeiska länder en hastighetsbegränsning på 50 km/h inom tätort (30 mph i Storbritannien motsvarande knappt 50 km/h). I exempelvis Ryssland gäller dock 60 km/h inom tätort och i Albanien 40 km/h.² Bashastigheten kan också variera beroende på fordonsslag och i vissa länder även beroende på tid på dygnet (t.ex. Polen). I de länder som har 50 km/h som bashastighet inom tätort är det vanligt förekommande att hastigheten i bostadsområden är begränsad till 30 km/h. Detta gäller till exempel i Tyskland, Österrike, Schweiz, Italien, Frankrike, Benelux, Spanien, Norge och Slovenien.

Städer som sänkt bashastigheten

Enligt vad det Europeiska transportsäkerhetsrådet (ETSC) uppger har en rad europeiska städer aviserat planerade sänkningar av bashastigheten inom tätort. ETSC har i många år argumenterat för att införa 30 km/h som hastighetsgräns i de zoner där det finns många fotgängare och cyklister, samt i anslutning till skolor och bostadsområden. För att lyckas med en omställning är det enligt ETSC nödvändigt att anpassa infrastrukturen för att hastighetsbestämmelserna ska respekteras och att ansvariga myndigheter säkerställer att bestämmelserna följs av trafikanterna.

ETSC uppmärksammar att i samband med pandemin har en rad städer valt att påskynda de ansträngningar som görs för ökad mobilitet, och att man i processen även försöker ta hänsyn till att många invånare – när väl nedstängningarna upphör – sannolikt kommer att välja alternativa färdssätt till kollektivtrafikens spårvagnar, tunnelbanor och bussar. Förhoppningen från ansvarigas sida är att om större utrymme ges åt cyklister och fotgängare på bekostnad av biltrafiken kommer det att uppmuntra invånarna att cykla eller gå i stället för att välja bilen. I sammanhanget kan påpekas att kommissionen har presenterat ett antal icke-bindande initiativ i fråga om hållbar mobilitet i stadsmiljöer. Det handlar exempelvis om målsättningen att inom EU fördubbla antalet kilometer cykelbana

² https://en.wikipedia.org/wiki/Speed_limits_by_country#Countries

till 5 000 kilometer. Kommissionen uppmanar vidare alla medelstora och större städer att senast 2030 anta mobilitetsplaner för stadsmiljöer (Sustainable Urban Mobility Plan, SUMP) med en nollvision för antalet omkomna i trafiken. Enligt kommissionen ska det vara möjligt att söka finansiering av säkrare gång- och cykelinfrastruktur genom budgeten för transeuropeiska transportnät (TEN-T)³.

Paris

I Paris ska i år en utvidgning av 30 km/h-zonen genomföras som innebär att hela innerstaden omfattas, vilket är ett tidigare vallöfte från Paris borgmästare (Anne Hidalgo). I detta syfte har ett offentligt samråd inletts om den planerade åtgärden. I Paris tillämpas sedan flera år en 30 kilometersbegränsning inom ett stort område av stadsbebyggelsen men den nya bashastigheten kommer nu att gälla i hela staden utom på ringleden och på gågator.

Bryssel

Från och med januari i år gäller 30 km/h som hastighetsgräns på flertalet gator i Bryssel med undantag för vissa huvudleder. Detta innebär en avsevärd utökning jämfört med tidigare då endast ungefär hälften av stadens gator var begränsade till 30 km/h. De lokala myndigheterna har pekat på flera fördelar med en lägre bashastighet, inte minst förbättrad trafiksäkerhet, minskade föroreningar och att de centrala delarna av staden blir mer tillgängliga för cyklister och fotgängare. Experter på området har dock betonat att den nya hastighetsgränsen bara kommer att respekteras om man kan säkerställa efterlevnaden och genomför nödvändiga de förändringar som krävs i infrastrukturen. Den nya mobilitetsplanen, som för närvarande är föremål för ett offentligt samråd, innehåller förslag på infrastrukturåtgärder som inkluderar både sänkta hastighetsgränser och en omfördelning av gatutrymme till förmån för cyklister och fotgängare.

Milano

I samband med COVID-19-utbrottet våren 2020 aviserade Milano långtgående planer på att minska biltrafiken i syfte att underlätta framkomligheten för cyklister och fotgängare. Några av dessa åtgärder var att sänka bashastigheten och att stänga av sammanlagt 35 km gator för biltrafik och göra dessa till cykel- och promenadstråk. Åtgärderna ska ses mot bakgrund av tidigare genomförda begränsningar av biltrafiken i innerstaden i syfte att komma till rätta med trängsel och avgaser som Milano brottats med under många år, exempelvis trängsel-skatter.

Exempel på andra städer

I Spanien har regeringen deklarerat att den avser att ta ytterligare steg under 2021 i syfte att underlätta införandet av hastighetsbegränsningar på 30 km/h eller lägre

³ https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban-mobility/urban-mobility-actions/sustainable-urban_en

inom tätorter i hela landet. Bilbao har meddelat att man kommer att vara den första staden i Spanien med fler än 300 000 invånare som inför en generell hastighetsbegränsning på 30 km/h inom hela tätortsbebyggelsen. Nästan 90 procent av stadens gator har redan en 30-kilometersgräns men nu kommer även de resterande gatorna med en hastighetsgräns på 50 km/h att sänkas till 30 km/h. Vid sidan av Paris har de senaste åren även andra städer i Frankrike som Grenoble, Lille och Nantes infört 30 km/h som bashastighet enligt ETSC. I Lille har ca 600 stycken 30 km/h-skyltar monterats sedan augusti 2019 där numera 88 procent av gatunätet har begränsats till 30 km/h från tidigare 44 procent. Myndigheterna i Glasgow, Skottland, överväger också att göra 20 mph till bashastighet i hela staden och i Nederländerna förs diskussioner om att underlätta införandet av sänkta bashastigheter i tätortsområden.

Sammanfattning

Utifrån det underlag som utredningstjänsten haft tillgång till har den pågående pandemin påskyndat arbetet med att anpassa trafikmiljön i en rad europeiska städer för att underlätta för cyklister och fotgängare, vilket bl.a. inkluderar sänkta hastighetsgränser. De åtgärder som har vidtagits ska ses i ljuset av ett mer långsiktigt förändringsarbete med fokus på inte minst klimat- och miljömål. Somliga åtgärder som har vidtagits på grund av pandemin är provisoriska medan andra är avsedda att vara bestående för att uppmuntra andra transportsätt än den egna bilen.

Som bl.a. ETSC påpekar förutsätter dock sänkta bashastigheter att en rad åtgärder vidtas i stadsmiljön för att hastighetsbegränsningen ska vara effektiv, åtgärder som kan svåra att med kort varsel genomföra under pågående pandemi. Andra åtgärder som att öppna upp för ökad cykling och gångtrafik i städerna har dock kunnat genomföras tämligen omgående i samband med utbrottet. Det bör avslutningsvis också påpekas att inom EU uppmärksammas i allt större utsträckning trafiksäkerhetsfrågor och inte minst åtgärder i stadsmiljöer⁴.

⁴ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/index_en

Källor:

European Transport Safety Council (ETSC) <https://etsc.eu/tag/speed/>

Europeiska kommissionen

https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/move-2019-01178-01-00-en-tra-00_3.pdf

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI): Trafiksäkerhetseffekter av sänkt bashastighet i tätort till 40 km/tim, 2018 (VTI rapport 954)

[www.vti.se/publikationer]

Trafikanalys: Sänkt bashastighet i tätort (rapport 2017:16)