



**Samhällsbyggnadskontoret
Gatu- och parkenheten**

Handläggare: Per Öhgren

Titel:

E-post:

Per.ohgren@norrtalje.se

Till: Kommunstyrelsens arbetsutskott

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår:
Kommunstyrelsen föreslår:
Kommunfullmäktige besluta att avslå motionen.

Sammanfattning av tjänsteutlåtandet

Det saknas legala förutsättningar för kommunen att föreskriva om sänkt bashastighet till 40 km/tim enligt motionens förslag. Genomförda hastighetsmätningar visar dessutom att medelhastigheten på de vägar som motionen avser är så låg att en generell begränsning av den högsta tillåtna hastigheten till 40 km/tim skulle få en mycket begränsad effekt. Utmärkningen av de nya hastighetsgränserna skulle bli omfattande till en kostnad av uppskattningsvis 2,3 Mkr. Ett överklagande av beslut om ändrad hastighet enligt motionens förslag skulle också med mycket stor sannolikhet bifallas av överprövande instanser. Vilket skulle innebära omfattande konsekvenser för kommunen i dels att införa hastighetsbegränsningen 40 km/tim för att sedan återställa till 50 km/tim i både administrativa och fysiska kostnader. Behov att ändra den högsta tillåtna hastigheten för en specifik väg eller område bör prövas i särskild ordning med utgångspunkt från lokala förhållanden.

Förvaltningen föreslår därför att motionen ska avslås.

Motionens innehåll

Centerpartiet via Tommy Lundqvist och Anna Eneroth har inkommit till kommunfullmäktige med en motion daterad 23 oktober 2023. I motionen föreslås sänkt bashastighet till 40 km/tim på vägarna i tätbebyggda områdena i Norrtälje, Rimbo och Hallstavik förutom genomfartslederna som har nuvarande bashastighet kvar.

I motionen framförs att bashastigheterna på vägarna i Sverige är 50 km/tim i tätbebyggt område och 70 km/tim utanför tätbebyggt område. På många gator och vägar gäller andra hastighetsgränser. Trafikverket, kommunerna eller länsstyrelsen beslutar från fall till fall om andra hastighetsgränser.

Ärendet

Hastighetsgränssystemet

Hastighetsgränssystemet består av generella hastighetsgränser, differentierade hastighetsgränser och lokala hastighetsgränser. Med generella hastighetsgränser avses det som regleras i trafikförordningen. Fordon får inte föras med högre hastighet än 50 km/tim inom tätbebyggt område respektive 70 km/tim (bashastighet) utom tätbebyggt område. De generella hastighetsgränserna gäller om inte annat föreskrivits oavsett vägstandard och andra förhållanden. Detta innebär att de för många vägsträckor gäller en betydligt högre hastighetsgräns än vad som för den normale föraren kan uppfattas som lämplig hastighet.

Lokala hastighetsgränser för en viss väg eller vägsträcka eller för samtliga vägar inom ett område kan föreskrivas med stöd av 10 kap 1, 3 §§ trafikförordningen (1996:1276). Föreskrifterna beslutas av kommunen när det gäller vägar inom tätbebyggt område och länsstyrelsen för vägar utom tätbebyggt område. Vad som är tätbebyggt område beslutas av kommunen. Lokala hastighetsgränser skall tillämpas där tillåten hastighet på grund av särskilda omständigheter bör avvika från den generella eller differentierade. Lokala hastighetsgränser bestäms utifrån lokala förhållanden inom visst område eller längs viss sträcka. Enligt trafikförordningen får lokala trafikföreskrifter meddelas om det är motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön.

Hastighetsgränssystemets uppgift

Hastighetsgränssystemets uppgift vad avser beslut om lokala hastighetsgränser är således att tvinga fordonsföraren hålla en lägre hastighet än vad föraren i annat fall skulle ha gjort. Av detta följer att för att en hastighetsbegränsning, med undantag från de generella hastighetsgränserna, skall vara meningsfull så skall den tillåtna hastigheten vara lägre än den hastighet som skulle kännas motiverat att hålla med utgångspunkt från hur föraren uppfattar vägens standard eller förhållandena utmed vägen.

Proposition 2006/07:73 Nya hastighetsgränser

Regeringen diskuterade i propositionen 2006/07:73 vad som skulle krävas för att ett system med möjlighet till fler val i fråga om högsta tillåten hastighet skulle fungera. Regeringen anförde bland annat följande.

Regeringens bedömning är att den ökade frihetsgraden för beslutande myndigheter att välja hastighetsgräns ställer stora krav på myndighetens beslutsunderlag. Varje hastighetsförändring måste vägas mot de olika transportpolitiska delmålen, det övergripande målet om samhällsekonomisk effektivitet och möjligheterna att få acceptans för den nya hastighetsgränsen. Det är främst delmålen för trafiksäkerhet och miljö som måste ställas mot delmålen för tillgänglighet och regional utveckling.

Motiv till beslut om generell lokal hastighetsgräns inom tätbebyggt område

Enligt bemyndigandet för kommunen om att besluta om lokala hastighetsgränser ska ett sådant beslut vara motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön. Vad som kan anses vara tillräckliga motiv har prövats av Transportstyrelsen i några överklagningsärenden.

Transportstyrelsen har i dessa ärenden beslutat upphäva kommunernas beslut om lokala trafikföreskrifter som innebar en annan generell hastighetsgräns än den som är reglerad i trafikförordningen, 50 km/tim. Enligt Transportstyrelsen har det saknats särskilda motiv för att besluta om annan hastighetsgräns. Styrelsen ansåg bland annat att hastighetsbegränsningen till 50 km/tim bör ses som en normal, som avvikelser görs från endast där förhållandena avviker från de normalt rådande inom tätbebyggt område. Vid Transportstyrelsens platsbesök i beredningen av ett ärende konstaterades att gatorna i de aktuella områdena inte hade en utformning som i sin helhet skiljer sig från andra tätbebyggda områden.

En myndighets skyldighet att rätta sig efter ett beslut i en överinstans m.m.

JO har prövat ett ärende som gällde ett beslut genom lokal trafikföreskrift av länsstyrelsen i Stockholms län. I ärendet kritiserade JO Länsstyrelsen för att inte ha följt och lojalt tillämpat beslut från en överinstans. JO gjorde bedömningen att Vägverket¹ i de frågor saken gällde var överinstans i förhållande till länsstyrelsen. En underinstans ska följa beslut från en överinstans och lojalt tillämpa dessa. Detta är självklart; de rättsliga instanserna är inte sidoställda enheter utan ingår i en hierarki som är avsedd att säkerställa rättsordningens stabilitet.

Enligt JO framgår det av handlingarna i ärendet att länsstyrelsen inte delat de bedömningar som gjorts av överinstansen, men även att styrelsen ogillar de krav lagstiftningen ställer på

¹ Vägverkets uppgift i detta avseende är sedan 2009 flyttat till Transportstyrelsen.

konsekvensutredningar inför beslut om föreskrifter. Länsstyrelsen är oförhindrad att verka för att reglerna ändras men det är givetvis helt oacceptabelt att en myndighet sätter sin egen uppfattning om vilket innehåll lagstiftningen borde ha framför gällande rätt. Den kritik som måste riktas mot länsstyrelsen är därför av allvarligt slag.

Lagkrav

Regeringsformen (1974:152)

Lag (1978:234) om nämnder för vissa trafikfrågor

Trafikförordningen (1998:1276)

Koppling till gällande styrdokument

I kommunens Trafik- och mobilitetsstrategi som antogs av kommunfullmäktige den 7 mars 2022 behandlas hastighetsfrågan. Där anges på sidan 29 i avsnittet Rätt hastighetsgräns *När riksdagsbeslut finns på förändrad generell hastighetsgräns inom tätbebyggt område ska 40 km/tim vara den generella högsta tillåtna hastigheten på kommunens vägnät.*

Ekonomiska konsekvenser och riskanalys

Enligt gällande bestämmelser i 10 kap. 13 § trafikförordningen ska föreskrifter om hastighetsbegränsningar alltid märkas ut. Ett beslut som innebär annan hastighet än den generella enligt förslaget i de tätbebyggda områdena Norrtälje, Rimbo och Hallstavik kommer därför innebära stora kostnader. Vid en grov uppskattning bedöms kostnaden till 2,3 Mkr.

Ett överklagande av ett beslut om sänkt bashastighet till 40 km/tim skulle med säkerhet bifallas. Det skulle då innebära att all utmärkning av de ändrade hastighetsbestämmelserna måste ändras till en inte försumbar kostnad och nedlagda kostnader blir bortkastade.

Förvaltningens analys och slutsatser

Med hänvisning till förutsättningarna att kunna besluta om lokala hastighetsbegränsningar enligt vad som framgår av trafikförordningen och beslut av Transportstyrelsen vid överprövning av kommunala beslut kan konstateras att det inte finns legala förutsättningar för kommunen att föreskriva om sänkt bashastighet till 40 km/tim på vägarna i tätbebyggda områdena i Norrtälje, Rimbo och Hallstavik. Det finns inte förutsättningar för att hävda att vägarna generellt inom områdena skiljer från vad som är normalt i andra tätbebyggda områden. Kommunen är även skyldig att följa beslut från överinstans, i detta fall Transportstyrelsen.

Genomförda hastighetsmätningar² visar dessutom att medelhastigheten på de aktuella vägarna är så låg att en generell begränsningen av den högsta tillåtna hastigheten till 40 km/tim inte skulle få någon effekt.

Behov att ändra den högsta tillåtna hastigheten för en specifik väg eller område bör prövas i särskild ordning med utgångspunkt från lokala förhållanden.

Förvaltningen föreslår därför att motionen ska avslås.

Tidplaner

KSAU 6 mars 2024

KS 18 mars 2024

KF 22 april 2024

² Trafik- och mobilitetsstrategi för Norrtälje kommun, sid 28

Anna Keskitalo
Samhällsbyggnadsdirektör
Samhällsbyggnadskontoret

Karin Tarre-Olthoff
Gatu- och parkchef
Gatu- och parkenheten

Bilagor

Bilaga 1 - Redovisning av hastighetsgränssystemet och förutsättningarna för kommunen att besluta om lokala hastighetsgränser

Bilaga 2 - Motion från Tommy Lundqvist (C) och Anna Eneroth (C) gällande sänk hastigheten i Norrtälje kommuns tätorter Norrtälje, Rimbo och Hallstavik

Beslut skickas till

Samhällsbyggnadskontoret
Gatu- och parkenheten.