

**Dnr 2015/269.109**

**Hastighetsbegränsning inom tätbebyggt område, Överklinten, Åkullsjön, Anäset, Flarken, Sikeå, Bygdeå och Ratan**

Ärendet är i grunden ett förslag från Överklintens byaråd där de framförde önskemål om hastighetsbegränsning på väg 651 förbi busshållplatsen i byn. Deras önskemål var en hastighetsbegränsning till 30 km/h i 50 meter åt vardera hållet från busshållplatsen. Ärendet behandlades av AU 2016-06-14 § 65 och kommunstyrelsen behandlade ärendet 2016-09-06 § 88. KS återremitterade ärendet för att hastighetsbegränsningarna inom alla kommunens tätbebyggda områden skulle ses över i avsikt att ändra högsta tillåtna hastighet till 40 km/h, på samma sätt som skett i Robertsfors samhälle.

### **Bakgrund**

Den 2 maj 2008 infördes ett nytt system med hastighetsgränser i Sverige, vilket består av hastighetsgränser i steg om 10 km/tim, från 30 upp till 120 km/tim. Syftet med ändringen var att få hastighetsgränser som bättre överensstämmer med vägens standard. Det avses ge ökad trafiksäkerhet, minskad miljöpåverkan och ökad respekt och acceptans för hastighetsgränserna.

Kommunen beslutar om gränsen för tätbebyggt område och beslutar om alla hastighetsbegränsningar inom det området, oavsett vem som är väghållare. Sedan 2 maj 2008 kan kommunerna införa 30 och 40 km/tim i hela eller delar av ett tätbebyggt område (3 kap 17 § TrF). Innan ett hastighetsbegränsningsbeslut fattas är kommunen skyldig att låta den polismyndighet och den statliga väghållningsmyndighet som berörs få yttra sig över förslaget (10 kap 5 § TrF).

Under 12 månader med start 1 juni 2007 pågick försök med nya hastighetsgränser i ett antal kommuner. Resultaten från dessa försök finns att läsa i rapporten "Nya hastighetsgränser i tätort – resultat av försök i några svenska kommuner", Institutionen för trafik och samhälle, LTH. Utvärdering av tätortsförsöket med nya hastighetsgränser visar på betydande vinster vid ändrad hastighetsgräns från 50 km/tim till 40 km/tim. Medelhastigheten sjunker med cirka 3 km/tim. Från trafiksäkerhetssynpunkt ger det en minskad risk för dödsolyckor med 25-30 procent. Förutom att hastighetsnivån sjunker minskar hastighetsspridningen. Trafiken flyter i en något lägre och jämnare takt. Detta minskar inte bara bränsleförbrukningen och koldioxidutsläppen utan bidrar även till minskade utsläpp av kväveoxider och partiklar. Restiderna påverkas med 2-5 procent, vilket är knappt märkbart i ett mindre samhälle.

Enligt handboken "Rätt fart i staden" som SKL och Vägverket arbetat fram som stöd för kommuner vid hantering av trafikfrågor, överlever nio av tio oskyddade trafikanter att bli påkörda av en bil i 30 km/tim, vid 40 km/tim överlever sju av tio. Vid 50 km/tim överlever bara två av tio olyckan. Trafiksäkerheten och miljön gynnas av att 50/30-gator ersätts med 40/30-gator eftersom trafiken blir mindre ryckig.

I Trafikverkets slutrapport "utvärdering av nya hastighetsgränser" från 2012 rekommenderas 40 km/tim som generell hastighetsgräns inom tätbebyggt område.

### **Förslag**

Sedan något år tillbaka har Robertsfors samhälle en högsta tillåten hastighet på 40 km/h vilket har fungerat väl.

Samhällsbyggnadskontorets förslag är att den generella hastighetsbegränsningen blir 40 km/h i samtliga tätbebyggda områden i kommunen: Överklinten, Åkullsjön, Ånäset, Flarken, Sikeå, Bygdeå och Ratan. Vägpartier där hastigheten i dag är begränsad till 30 km/h behålls.

Förslaget ska samrådas med polisen och väghållningsmyndigheten innan beslutet kan fattas och en sammanställning av kostnaderna för omskyltningen vid de ca trettio platser som behövs ska tas fram.

### ***Samhällsbyggnadschefens förslag till beslut***

Allmänna utskottet ställer sig positiva till att fortsätta utreda frågan om ny generell hastighetsbegränsning inom tätbebyggda områden enligt samhällsbyggnadskontorets förslag och ärendet tas upp på Allmänna utskottets nästa sammanträde den 28 november, när polismyndigheten och Trafikverket yttrat sig i frågan.



