

Yttrande

(Socialdemokraterna)

2021-02-10

3.1

Yttrande angående Motion av Stina Svensson (FI) och Teysir Subhi (FI) om sänkta hastigheter på Göteborgs Stads vägnät.

Beslut om bashastighet i tätort fattas av riksdagen. Idag finns ett underlag för beslut om sänkt bashastighet från 50 till 40 km/h hos Regeringskansliet och vi ser fram emot ett beslut i frågan. Precis som Demokraterna framhåller kan det vara bra att Göteborgs Stad ställer frågan till Regeringskansliet för att få besked om tidsplanen för beslutet så att stadens plan för nya hastighetsnivåer kan genomföras utifrån ändrad bashastighet.

Vidare har Trafikverket under de senaste åren genomfört hastighetssänkningar på det statliga vägnätet i och runt Göteborg. Det finns därtill flera åtgärder som staden på egen hand vidtar för att öka trafiksäkerheten på våra vägar. Enligt trafiknämndens yttrande pågår ett långsiktigt arbete med hastighetsdämpande åtgärder i både befintliga miljöer och i ny- och ombyggnadsprojekt. Vi ser positivt på att berörda förvaltningar och bolag arbetar vidare med miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder utifrån sina uppdrag.

Reviderat yrkande

Demokraterna

2021-02-09

Ärende nr 3.1

Yrkande över motion av Stina Svensson (FI) och Teyisir Subhi (FI) om sänkta hastigheter på Göteborgs Stads vägnät

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen:

1. Kommunstyrelsen hemställer till Regeringskansliet att skyndsamt redovisa aktuell status och tidplan avseende frågan om bashastighet i tätort

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

2. Motionen avstyrks

Yrkandet

En minskning av hastigheten från 50 km/h till 30 km/h föreslås att införas i Göteborgs Stad. Förslagsställarna anger att åtgärden skulle medföra minskad energiförbrukning och därigenom minskad klimatbelastning. Även buller och avgasutsläpp skulle minska samt dessutom medföra förbättrad trafiksäkerhet.

En hastighetsgräns på 30 km/h skulle medföra en betydligt ökad belastning på vägnätet genom att betydligt färre fordon per tidsenhet kan utnyttja vägnätet. Om medelhastigheten minskar från 50 km/h till 30 km/h vilket är 40 procent minskar även den teoretiska kapaciteten på vägnätet i samma storleksordning. I praktiken blir begränsningen inte lika stor på grund av flera faktorer men en reduktion på runt 25 procent är sannolik. Detta medför att de vägvägnät där trängsel redan förekommer idag kommer att få mycket omfattande framkomlighetsproblem. På flera vägvägnät där det inte förekommer framkomlighetsproblem idag kommer detta att vara vardag med denna kraftiga reduktion av kapacitet. Detta förhållande gäller även vid den föreslagna sänkningen av hastigheten på det statliga vägnätet med 10 km/h men i lägre grad.

De restidsförluster som hela vägsystemet skulle åsamkas leder till en omfattande negativ samhällsnytta. Enligt arbetsgruppen för samhällsekonomiska beräkningar (ASEK) inom Trafikverket värderas en timme restidförlust i vägtrafiken under privat körning med 69 kr/timme. För yrkestrafiken är denna kostnad mångdubbelt högre. Överslagsmässigt uppgår kostnaden för restidförluster till flera hundra miljoner kronor per år om förslaget genomförs.

Med omfattande begränsningar av framkomligheten ökar köbildningen. Problemen som uppstår är en mer transient (ryckig) körning och mer tomgångskörning vilket leder till ökat buller och ökade avgasutsläpp. Det leder även till högre energiförbrukning och därmed till ökad klimatpåverkan. En jämn hastighet utan onödiga stop ger den lägsta energiförbrukningen och de lägsta avgasutsläppen.

Att byta ut hastighetsskyltarna i vissa områden i Göteborg Stad skulle enligt Trafikkontoret som studerade frågan för ett antal år sedan medföra en kostnad på 45-60 miljoner kronor. Denna kostnad innefattade inte ändrad bashastighet så den totala kostnaden är betydligt högre. Denna kostnad drabbar kommunen då staten inte bistår med skyltning på det kommunala vägnätet.

Istället för att öka trafiksäkerheten genom en generell hastighetssänkning skall åtgärder sättas in där de har störst effekt i trafiksystemet. Detta arbetar både Trafikkontoret och Trafikverket med sedan länge i den löpande verksamheten.

De områden där barn vistas i trafikmiljön är extra viktig t ex till när barnen går eller cyklar och från skolan. Här bör större insatser göras för att tillse att hastighetsefterlevnaden respekteras.

Trafikanalys har 2017 genom ett regeringsuppdrag redovisat konsekvenserna av att minska den generella bashastigheten i tätorter till 40 km/h. Regeringen har till dags dato inte fattat något beslut i frågan om eventuell sänkt bashastighet och har heller inte indikerat när ett beslut planeras. Göteborgs Stad kan ställa frågan till regeringskansliet om det finns en tidplan för när ett beslut kan fattas för att klargöra stadens förutsättningar för en generell sänkning av hastigheten.

Det föreligger mot ovanstående bakgrund inga övervägande skäl för att ändra gällande generell hastighet i Göteborg.

Yrkande Moderaterna, Liberalerna, Centerpartiet

Särskilt yttrande Kristdemokraterna

2020-02-10

3.1

Yrkande angående motion av Stina Svensson (FI) och Teysir Subhi (FI) om sänkta hastigheter på Göteborgs Stads vägnät

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen:

1. Kommunstyrelsen hemställer till Regeringskansliet att skyndsamt redovisa aktuell status och tidplan avseende frågan om bashastighet i tätort.

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige

2. Motionen avstyrks.

Yrkandet

Motionärerna föreslår sänkning av bashastighet på det kommunala vägnätet samt att trafiknämnden påbörjar en dialog med Trafikverket om hur hastigheten på det kommunala vägnätet kan sänkas.

På uppdrag av regeringen har Trafikanalys 2017 utrett effekterna av en sänkt bashastighet inom tätbebyggt område. Enligt myndighetens utredning skulle en sänkning av bashastigheten i tätort från 50 km/h till 40 km/h innebära en betydande minskning av antalet omkomna i trafiken. Varje år omkommer cirka 65 personer i trafiken i tätbebyggt område, vilket bedöms minska med 3 till 17 färre omkomna per år beroende på hur mycket den faktiska medelhastigheten skulle sänkas. Även positiva effekter för antalet allvarligt skadade skulle uppnås.

Vidare understryker Trafikanalys att hastigheten har betydande påverkan för trafikens inverkan på en rad andra områden än trafiksäkerhet. Lägre hastigheter ger lägre nivåer kvävedioxid och partiklar i luften, lägre bullernivåer, har positiva effekter på boende- och stadsmiljö. Tillsammans med andra åtgärder inom samhällsplaneringsområdet bedöms åtgärden leda till ökad gång och cykel på bekostnad av motortrafik.

Trots att regeringen mottog underlaget 2017 har ingenting hänt sedan dess. Trafikkontoret skriver i sitt tjänsteutlåtande att förvaltningen inte får några signaler att frågan är aktuell att ta upp för beslut. Göteborgs stad har sedan en tid förberett en möjlig förändring av hastighetsgränserna med en plan för nya hastighetsnivåer. Att genomföra planen utan beslut om ny bashastighet kräver dock betydligt fler hastighetskyltar när det inte är bashastighet som gäller.

Regeringens senfärdighet i frågan är anmärkningsvärd och innebär i förlängningen fler omkomna och högre miljöutsläpp. Många kommuner har valt att inte invänta regeringen utan har själva vidtagit åtgärder genom kostsam omskytning. I Göteborg skulle omskytningen enligt trafikkontoret kosta mellan 45–60 miljoner kronor. Frånvaron av besked och handlingskraft från regeringen ligger nu som en våt filt över många kommuners trafikstrategiska arbete. För Göteborgs stad skulle hastigheter som var bättre anpassade efter stadsmiljöer kunna ha positiva effekter på stadens möjligheter att bygga fler centrala bostäder, beaktat de luftkvalitets- och bullerkrav för nyproduktion som finns. Vi anser därför att kommunstyrelsen behöver hemställa till Regeringskansliet att skyndsamt redovisa status och tidplan avseende frågan om förändrad bashastighet i tätort.

Mot bakgrund av ovanstående avstyrks motionen. Alliansen kommer att ta initiativ i frågan när besked inkommit från Regeringskansliet. Om regeringen inte förmår att göra detta skyndsamt behöver Göteborgs stad ta ställning till den vilande planen för nya hastighetsnivåer med beaktandet att regeringen inte kommer att vidta några åtgärder på området.

Yrkande
2021-02-08

(Vänsterpartiet, Miljöpartiet)

3.1

Yrkande – Motion av Stina Svensson (FI) och Teysir Subhi (FI) om sänkta hastigheter på Göteborgs Stads vägnät

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Trafiknämnden får i uppdrag att arbeta för sänkning av hastigheten till 30 km på fler gator i Göteborg för att öka trafiksäkerhet, minska buller och luftföroreningar samt möjliggöra en mer attraktiv stadsmiljö.
2. Trafiknämnden ges i uppdrag att utifrån detta genomföra den vilande hastighetsplanen.
3. Trafiknämnden får i uppdrag att initiera dialog med Trafikverket om hur hastigheten på det statliga vägnätet som går i och runt Göteborg kan sänkas med 10 km/h, i enlighet med motionens andra beslutssats.
4. Kommunstyrelsen hemställer till Regeringskansliet att skyndsamt redovisa aktuell status och tidplan avseende frågan om bashastighet i tätort.
5. Motionen anses i övrigt besvarad.

Yrkandet

Vi rödgrönrosa partier V, MP och Fi delar problembeskrivning och intentioner i motionen från Feministiskt initiativ. Trafiknämnden har i sitt svar gjort en utredning av hur bashastighet förhåller sig till kommunens rådighet och vi föreslår i vårt yrkande steg som kan tas inom den för att minska hastigheterna i Göteborg. Vi anser därmed motionen besvarad.

Göteborg ska vara en attraktiv stad att bo och vistas i och ge barn en hälsosam och trygg miljö. Det är därför viktigt att hastigheten sänks till 30 km på fler gator och vägar i Göteborg. Det kan öka trafiksäkerhet, minska buller och luftföroreningar och möjliggöra en mer attraktiv stadsmiljö.

Trafiknämnden har inväntat beslut om förändrad bashastighet i tätort, men den gräns som nu diskuteras är 40 km/h och skulle i många områden inte leda till önskade mål om ökad trafiksäkerhet, minskat buller och luftföroreningar. I svaret beskriver Trafiknämnden att ”den tekniska utvecklingen ger nya möjligheter att minska hastighetsöverträdelserna genom att styra och stödja med system för intelligent hastighetsanpassning (ISA) och geofencing av zoner. Ett genomförande av den vilande hastighetsplanen skulle lösa

situationen att dubbla budskap kan uppstå”. Vi anser att kommunfullmäktige därför bör ge trafiknämnden i uppdrag att genomföra detta. Om sedan bashastighet för tätort ändras på nationell nivå kan den ju omfatta de gator och vägar som i hastighetsplanen inte regleras till 30 km/h. Motionens första uppdrag anser vi besvarat.

Motionens andra uppdrag föreslår vi rödgrönrosa ska bifallas. Trafikverket har sänkt hastigheterna de senaste åren på det statliga vägnätet i och runt Göteborg, men det är otillräckligt. Staden kan också arbeta med sitt bidrag till hastighetsefterlevnaden på det statliga vägnätet genom att stadens bilar och upphandlade transporter i större utsträckning har stödjande utrustning för att inte överträda hastighetsgränserna. Geofencing kommer som nytt verktyg att begränsa hastighet inom en zon.

Trafiknämnden bör arbeta vidare utifrån motionens intentioner om att sänka hastigheten på fler kommunala vägar och gator till 30 km/h genom att återuppta arbetet med nämndens hastighetsplan som just nu är vilande. Fokus och prioritet skall ligga på vägar vid verksamheter som omfattar barn, äldre och personer i behov av daglig verksamhet, i linje med resonemang i motionen. Om sedan bashastighet för tätort ändras på nationell nivå kan den omfatta de gator och vägar som i hastighetsplanen inte regleras till 30 km/h.

**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2021-01-07

Diarienummer 1248/20

Handläggare

Hedwig Andrén

Telefon: 031-368 02 33

E-post: hedwig.andren@stadshuset.goteborg.se

Motion av Stina Svensson (FI) och Teysir Subhi (FI) om sänkta hastigheter på Göteborgs Stads vägnät

Motionen

Stina Svensson (FI) och Teysir Subhi (FI) föreslår att kommunfullmäktige beslutar om att ge trafiknämnden i uppdrag att utreda hur en sänkning av bashastighet på det kommunala vägnätet kan genomföras och återrapportera till kommunfullmäktige samt ge trafiknämnden i uppdrag att initiera dialog med Trafikverket om hur hastigheten på det statliga vägnätet som går i och runt Göteborg kan sänkas med 10 km/h.

Motionärerna menar att upplevda höga hastigheter kan vara ett hinder för barn att cykla eller gå till skolan, att skaderisken för en gående eller cyklist ökar dramatiskt mellan 30 km/h och 50 km/h i kollision med bil och att 1200 friska levnadsår går förlorade varje år i Göteborg på grund av buller. Det upplevs också som ett dubbelt budskap att Göteborg tillämpar bashastighet 50 km/h i timmen, men skyltar rekommenderad hastighet 30 km/h och bygger hastighetsdämpande åtgärder. Motionärernas förslag innebär att det införs gångfartsområden vid skolor, äldreboenden och dagliga verksamheter och att sänka hastigheten på de kommunala gatorna med 10–20 km/h beroende på om gatan trafikeras av kollektivtrafik eller inte.

Motionärerna lyfter också fram att stadens cykelprogram anger 30 km/h som lämplig hastighet där det är blandtrafik, det vill säga bil och cykel på samma yta.

Det statliga vägnätet i och runt Göteborg har hastighetsgränser mellan 60–100 km/h och de faktiska hastigheterna upplevs höga.

Remissinstanser

Motionen har remitterats för yttrande till trafiknämnden, vars beslut framgår i nedanstående tabell.

Remissinstans	Beslut	Kommentar
Trafiknämnden	Avstyrker Översänder kontorets tjänsteutlåtande som eget yttrande.	Beslut om bashastighet är ett riksdagsbeslut och hos Regeringskansliet ligger en utredning om förslag till sänkt bashastighet från 50 km/h till 40 km/h. Statliga Trafikanalys har, på regeringens uppdrag, tagit

		<p>fram ett underlag¹ som är under beredning.</p> <p>Trafikverket har redan sänkt hastighetsgränserna i och runt Göteborg i etapper de senaste åren och har i huvudsak 60 och 80 km/h på vägnätet.</p> <p>Göteborgs Stad tar aktiv del i utvecklingen av geofencing med flera pågående projekt. Geofencing är ett verktyg för att begränsa hastigheten inom respektive zon.</p>
--	--	--

Bedömning ur ekonomisk dimension

Trafiknämnden framför i sitt yttrande att ett långsiktigt arbete med hastighetsdämpande åtgärder, både små, kostnadseffektiva åtgärder i befintliga miljöer och i ny- och ombyggnadsprojekt pågår. Vid en hastighetsöversyn är det väsentligt att gatans utformning överensstämmer med den funktion och den hastighetsnivå som man vill ha på gatan och att stadsrummen längs med gatunätet utvecklas på ett sätt som ligger i samklang med den skyltade hastigheten. En del gator kommer att behöva byggas om för att utformningen ska stödja en lägre hastighetsnivå och behovet går in i den ordinarie investeringsplaneringen. Om en hastighetssänkning skulle genomföras, utan riksdagsbeslut om en sänkning av bashastigheten, behövs omskyllning men också betydligt fler hastighetsskyltar än idag.

Göteborg Leasing och trafikkontoret har ett gemensamt uppdrag från kommunfullmäktige att uppdatera miljö- och trafiksäkerhetskrav på stadens fordon, ungefär 2300 personbilar och lätta fordon. I de gällande kraven finns intelligent stöd för hastighetsanpassning (ISA) och i arbetsmaterialet för de uppdaterade kraven finns ISA fortfarande med. I beslutsunderlaget för de nya kraven kommer kostnaden för utrustning och eftermontering att beskrivas.

Bedömning ur ekologisk dimension

Trafikhastigheten har effekter på trafikens miljö- och hälsopåverkan i form av klimatpåverkan, utsläpp av lokala luftföroreningar och buller, och en sänkning av trafikhastigheten antas därför påverka miljömålen inom dessa områden positivt.

Trafikkontoret framhåller att minskad klimatpåverkan uppnås framför allt vid sänkningar av hastigheter som är över 70 km/h, men det som framför allt påverkar koldioxidutsläppen är möjligheten att köra i jämn hastighet utan mycket accelerationer och inbromsningar. Vid sänkt hastighet minskar hastighetsvariationerna och därmed också koldioxidutsläppen. Detta bör beaktas vid utformning av gator för att dämpa hastigheten, används hinder för att sänka farten så kan effekten istället bli ökade utsläpp.

¹ <https://www.trafa.se/vagtrafik/sankt-bashastighet-i-tatort-7041/>

Lägre hastigheter kan även ge lägre lokala utsläpp av luftföroreningar och även minskade halter av de partiklar som kommer från slitaget mellan däck och vägbana.

Bedömning ur social dimension

När hastigheten är låg, under 30 km/h, upplevs gatumiljön tryggare för både gående och cyklister, och trafiksäkerheten ökar. Det ger bättre förutsättningar för fler att välja att gå och cykla och detta bidrar i sin tur till ökad folkhälsa.

Jonas Kinnander

Eva Hessman

Direktör Ärende och utredning

Stadsdirektör

Bilagor:

1. Motionen
2. Trafiknämndens handlingar 2020-11-19 § 433

Handling 2020 nr 190

Motion av Stina Svensson (FI) och Teyzir Subhi (FI) om sänkta hastigheter på Göteborgs Stads vägnät

Buller, luftföroreningar och klimatpåverkan är starkt kopplat till hastigheten på våra vägar. Samtidigt upplever många göteborgare dagligen hur biltrafik i hög hastighet verkar som ett hinder för att ta cykeln eller att gå till fots. Detta gäller inte minst barn, som i många fall inte ens kan ta sig till sin skola på ett säkert sätt på grund av biltrafik.

Trots detta är skyltade hastigheter inne i Göteborg ofta 50 km/h och i endast på enstaka vägar gäller 30 km/h eller gångfartsgata. På trafiklederna i och runt Göteborg gäller skyltade hastigheter på mellan 60 till 90 km/h. I bägge fallen är de reella hastigheten ofta över den skyltade hastigheten.

Bilarnas höga hastighet i Göteborg kan jämföras med Partille, Öckerö eller Kungsbacka där 30 km/h förekommer i betydligt högre utsträckning både i stadsmiljön och i bostadsområden.

Sedan länge vet vi att hastigheten dödar och NTF uppger att det är fem gånger högre risk för en fotgängare eller cyklist att omkomma vid en kollision med bil i 50 km/h än i 30 km/h. Göteborgs kommun har jobbat med farthinder och i vissa fall med rekommenderad hastighet för att göra trafiken säkrare. Här uppstår det ett dubbelt budskap genom att skylta 50 km/h samtidigt som pengar investeras i farthinder. Inte heller rekommenderad hastighet är en väg framåt då detta inte möjliggör bötfällning vid hastighetskontroll.

För att göra Göteborg till en cykelstad är sänkt hastighet av yttersta vikt. Organisationer som Cykelfrämjandet, Svenska Cykelstäder och Svensk Cykling uppmanar alla till en sänkning av bashastighet till 30 km/h i tätort. Enligt Göteborgs Stads Cykelprogram bör hastigheten vara 30 km/h överallt där blandtrafik av cykel och bil kan förekomma. Feministiskt initiativ menar att utgångspunkten i staden bör vara att vägar är till för cyklar lika mycket som för bilar.

Göteborgs stads bullermål är inte möjliga att nå utan en sänkning av både volym av biltrafik i staden, och hastigheten på vägarna. Redan i dag bor 45 000 göteborgare i bostäder med en ljudnivå på 60 decibel eller mer, och den enskilt största faktorn är trafikbuller. I Göteborgs Stads åtgärdsprogram mot buller 2019–2023 lyfts trafikbuller upp som den dominerande bullerkällan, och hastighetsreglerande åtgärder är del av antaget handlingsprogram.

Västtrafik genomförde 2019 en kampanj där de redovisar att 300 göteborgare dör en för tidig död varje år på grund av luftföroreningar. Miljöförvaltningen i Göteborg beräknar att 1 200 friska levnadsår går förlorade varje år till följd av buller. I bägge fall är det vägtrafiken som är huvudorsaken och i bägge fallen är det barn som drabbas hårdast då kroppen är extra känslig i unga år.

Feministiskt initiativ föreslår nu en sänkt bashastighet i Göteborg. Vi lämnar detaljer till Trafikkontorets utredning, men vår ingång är:

- Vid skolor, äldreboende och daglig verksamhet införs gångfartsområde.
- På övriga vägnätet sänks hastigheten med 10 km/h där det går kollektivtrafik och med 20 km/h där det endast går privatbilism.
- På trafikleder med 60-90 km/h samverkar vi med Trafikverket för att sänka hastigheten med 10 km/h.

Kommunfullmäktige föreslås besluta att:

Trafiknämnden får i uppdrag att utreda hur en sänkning av bashastighet på det kommunala vägnätet kan genomföras och återrapportera till kommunfullmäktige.

Trafiknämnden får i uppdrag att initiera dialog med Trafikverket om hur hastigheten på det statliga vägnätet som går i och runt Göteborg kan sänkas med 10 km/h.

Stina Svensson (FI)

Teysir Subhi (FI)

Svar på remiss - Motion av Stina Svensson (FI) och Teysir Subhi (FI) om sänkta hastigheter på Göteborgs Stads vägnät

§ 433, 6675/20

Beslut

1. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att avstyrka motionen.
2. Trafiknämnden översänder trafikkontorets tjänsteutlåtande till kommunfullmäktige som trafiknämndens eget yttrande

Handlingar

Yrkande från (V) och (MP) om hastigheter på Göteborgs vägnät och genomförande av Trafikkontorets hastighetsplan (protokollsbilaga 1 § 433)

Yrkande från (V) och (MP) om sänkta hastigheter på Göteborgs vägnät. (protokollsbilaga 2 § 433)

Trafikkontorets tjänsteutlåtande, 2020-10-11

Motion av Stina Svensson (FI) och Teysir Subhi (FI) om sänkta hastigheter på Göteborgs Stads vägnät

Yrkanden

Karin Pleijel (MP) och Gertrud Ingelman (V) yrkar bifall till yrkanden från (MP) och (V).

Toni Orsulic (M) yrkar bifall till trafikkontorets förslag och avslag på yrkandena från (MP) och (V).

Henrik Munck (D) och Blerta Hoti (S) yrkar bifall till trafikkontorets förslag.

Propositionsordning

Ordförande Toni Orsulic (M) ställer inledningsvis proposition på bifall mot avslag till yrkande från (MP) och (V) om hastigheter på Göteborgs vägnät och genomförande av Trafikkontorets hastighetsplan hastigheter på Göteborgs vägnät. Han finner att trafiknämnden avslår yrkandet.

Ordföranden ställer därefter proposition på bifall mot avslag till yrkande från (MP) och (V) om sänkta hastigheter på Göteborgs vägnät. Han finner att trafiknämnden avslår yrkandet.

Ordföranden ställer slutligen proposition på trafikkontorets förslag. Han finner att trafiknämnden bifaller trafikkontorets förslag.



Utdrag ur protokoll
Sammanträdesdatum: 2020-11-19

Protokollsutdrag skickas till

Kommunfullmäktige

Dag för justering

2020-11-27

Vid protokollet

Sekreterare

Jenni Hermansson

Ordförande

Toni Orsulic (M)

Justerande

Karin Pleijel (MP)



**21 Yrkande (V) (MP) angående hastigheter på Göteborgs vägnät
och genomförande av Trafikkontorets hastighetsplan**

Trafiknämnden 2020-11-19

Förslag till beslut

1. *Trafikkontoret får i uppdrag att arbeta för sänkning av hastigheten till 30 km på fler gator i Göteborg för att öka trafiksäkerhet, minska buller och luftföroreningar samt möjliggöra en mer attraktiv stadsmiljö.*
2. *Trafikkontoret ges i uppdrag att utifrån detta genomföra den vilande hastighetsplanen.*

Yrkande

Göteborg ska vara en stad med god miljö och med minskad klimatpåverkan. Göteborg ska vara en attraktiv stad att bo och vistas i och ge barn en hälsosam och trygg miljö. Det är därför viktigt att hastigheten sänks till 30 km på fler gator och vägar i Göteborg. Det kan öka trafiksäkerhet, minska buller och luftföroreningar och möjliggöra en mer attraktiv stadsmiljö.

Vi delar därför motionens problembeskrivning och intentioner. Trafikkontoret har i sitt svar gjort en utredning av hur bashastighet förhåller sig till kommunens rådighet och vi föreslår i vårt yrkande steg som kan tas inom den för att minska hastigheterna i Göteborg.

Trafikkontoret har inväntat beslut om förändrad bashastighet i tätort, men den gräns som nu diskuteras är 40 km/h och skulle i många områden inte leda till önskade mål om ökad trafiksäkerhet, minskat buller och luftföroreningar. I svaret beskriver Trafikkontoret att "den tekniska utvecklingen ger nya möjligheter att minska hastighetsöverträdelserna genom att styra och stödja med system för intelligent hastighetsanpassning (ISA) och geofencing av zoner. Ett genomförande av den vilande hastighetsplanen skulle lösa situationen att dubbla budskap kan uppstå". Vi anser att Trafiknämnden därför bör ge kontoret i uppdrag att genomföra detta. Om sedan bashastighet för tätort ändras på nationell nivå kan den ju omfatta de gator och vägar som i hastighetsplanen inte regleras till 30 km/h.

Bakgrund

Regeringen har låtit utreda förutsättningarna för, och konsekvenserna av, sänkt bashastighet i tätort. Inom ramen för detta regeringsuppdrag har Trivector Traffic AB genomfört en utredning av konsekvenserna av sänkt bashastighet på trygghet och trafiksäkerhet för gående och cyklister generellt och med särskilt fokus på barn¹.

Deras utredning visade att en sänkning av bashastigheten i tätort till 30 km/h får större effekt på både trafiksäkerhet och trygghet jämfört med en sänkning till 40 km/h. En sänkning till 30 km/h är ett närmande till den hastighet som anses vara dimensionerande i städer/tätorter utformade utifrån oskyddade trafikanters förutsättningar. Med utgångspunkt i trafiksäkerhet och trygghet för gående och cyklister med särskild hänsyn till barns, äldres och kvinnors förutsättningar och värderingar, var därför deras rekommendation att införa 30 km/h som bashastighet i tätort.

Trafikanalys har också utifrån regeringens uppdrag utrett hastigheter i tätort.ⁱⁱ I sin rapport Sänkt Hastighet i Tätort sammanfattar de att högre hastigheter även ger ett högre vägslitage och således högre partikelhalter i luften. Speciellt för utsläppen av kväveoxider är lägre hastigheter viktigt. Buller är ytterligare en faktor som minskar vid lägre hastigheter.

Göteborg har sämst luft i Sverige sett till andel kväveoxider och Göteborg är den stad som har störst problem med partiklarna som luftförorening, om man ser till hur många dygn man har överskridit riksdagens uppsatta mål för frisk luft. Trafiken är en stor källa till detta i de miljöer där människor bor och vistas. Luftföroreningar uppges orsaka en överdödlighet med ca 300 människoliv per år. Det är därför ytterst viktigt att sänka hastigheten på fler kommunala gator och vägar för att förbättra luftkvalitén, vilket är ett av stadens miljömål.

Göteborg stad uppger att ” omkring 53 000 göteborgare beräknas ha mer än 60 dBA i ekvivalent ljudnivå utanför sin bostadsfasad och omkring 11 000 personer beräknas ha ljudnivåer över 65 dBA i ekvivalent ljudnivå vid sin bostadsfasad. Ett stort antal göteborgare har alltså en bullersituation som inte är en långsiktigt god ljudmiljö”. Därför är det värdefullt att sänka hastigheten på fler gator och vägar för att förbättra göteborgarnas miljö och öka möjligheten att nå stadens miljömålⁱⁱⁱ.

Även klimatpåverkan minskar vid lägre hastighet eftersom det ger lägre CO2 utsläpp, vilket är ett av Göteborgs miljö- och klimatmål.

ⁱ <https://www.trivector.se/wp-content/uploads/2019/10/utredning-at-trafikanalys-av-konsekvenser-av-sankt-bashastighet-i-tatort-for-gaendes-och-cyklisters-trafiksakerhet-och-trygghet.pdf>

ⁱⁱ https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2017/rapport-2017_16-sankt-bashastighet-i-tatort.pdf

ⁱⁱⁱ <https://goteborg.se/wps/portal/start/miljo/miljolaget-i-goteborg/buller-och-ljud?uri=gbglnk%3Agbg.page.a05ea53c-d6ed-4f64-a4a4-ef347e070f2a>



21 Yrkande V, MP

angående Yttrande över remiss av Motion av Stina Svensson (FI) och Teysir Subhi (FI) om sänkta hastigheter på Göteborgs Stads vägnät

Trafiknämnden 2020-11-19

Förslag till beslut 1. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att anse motionen besvarad.

2. Trafiknämnden översänder följande utlåtande till kommunfullmäktige som trafiknämndens eget yttrande.

Trafiknämnden delar motionens problembeskrivning och intentioner. Trafikkontoret har inväntat beslut om förändrad bashastighet i tätort, men den gräns som nu diskuteras är 40 km/h och skulle i många områden inte leda till önskade mål om ökad trafiksäkerhet, minskat buller och luftföroreningar. Trafikkontoret ser samtidigt att ”den tekniska utvecklingen ger nya möjligheter att minska hastighetsöverträdelserna genom att styra och stödja med system för intelligent hastighetsanpassning (ISA) och geofencing av zoner.

I motionens första uppdrag föreslås en sänkning av bashastigheten i Göteborg, men eftersom beslut om bashastighet i tätort är ett riksdagsbeslut ser vi inte att trafiknämnden kan genomföra det. Det ligger ett underlag för beslut om sänkt bashastighet från 50 till 40 km/h hos Regeringskansliet sedan fyra år. Trafikkontoret får inga signaler att frågan är aktuell att ta upp för beslut. I Göteborg har vi förberett en möjlig förändring av hastighetsgränserna med en plan för nya hastighetsnivåer, men att genomföra planen utan beslut om ny bashastighet kräver betydligt fler hastighetsskyltar när det inte är bashastigheten som gäller.

Motionens andra uppdrag föreslår trafikkontoret också att det anses besvarat. Trafikverket har sänkt hastigheterna de senaste åren på det statliga vägnätet i och runt Göteborg. Staden kan arbeta med sitt bidrag till hastighetsefterlevnaden på det statliga vägnätet genom att stadens bilar och upphandlade transporter i större utsträckning har stödjande utrustning för att inte överträda hastighetsgränserna. Geofencing kommer som nytt verktyg att begränsa hastighet inom en zon.

Trafiknämnden kan arbeta vidare utifrån motionens intentioner om att sänka hastigheten på fler kommunala vägar och gator till 30 km/h genom att återuppta arbetet med nämndens hastighetsplan som just nu är vilande. Om sedan bashastighet för tätort ändras på nationell nivå kan den omfatta de gator och vägar som i hastighetsplanen inte regleras till 30 km/h.

**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2020-10-11

Diarienummer 6675/20

Handläggare

Suzanne Andersson/Trafikkontoret/GBGStad

Telefon: 031-368 25 21

E-post:

suzanne.andersson@trafikkontoret.goteborg.se

Yttrande över remiss av Motion av Stina Svensson (FI) och Teysir Subhi (FI) om sänkta hastigheter på Göteborgs Stads vägnät

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att avstyrka motionen
2. Trafiknämnden översänder trafikkontorets tjänsteutlåtande till kommunfullmäktige som trafiknämndens eget yttrande

Sammanfattning

Stina Svensson (FI) och Teysir Subhi (FI) har lagt en motion i kommunfullmäktige om sänkta hastigheter på Göteborgs Stads vägnät. Stadsledningskontoret har skickat motionen till trafiknämnden för yttrande senast den 22 december 2020.

Motionen föreslår två uppdrag till trafiknämnden:

1. Trafiknämnden får i uppdrag att utreda hur en sänkning av bashastighet på det kommunala vägnätet kan genomföras och återrapportera till kommunfullmäktige.
2. Trafiknämnden får i uppdrag att initiera dialog med Trafikverket om hur hastigheten på det statliga vägnätet som går i och runt Göteborg kan sänkas med 10 km/h.

Trafikkontoret föreslår att motionen, med de två uppdragen, avstyrks.

I det första uppdraget föreslås en sänkning av bashastigheten i Göteborg, men eftersom beslut om bashastighet i tätort är ett riksdagsbeslut föreslår vi att uppdraget avstyrks. Det ligger ett underlag för beslut om sänkt bashastighet från 50 till 40 km/h hos Regeringskansliet sedan fyra år. Trafikkontoret får inga signaler att frågan är aktuell att ta upp för beslut. I Göteborg har vi förberett en möjlig förändring av hastighetsgränserna med en plan för nya hastighetsnivåer, men att genomföra planen utan beslut om ny bashastighet kräver betydligt fler hastighetsskyltar när det inte är bashastigheten som gäller.

Det andra uppdraget föreslår trafikkontoret också att det avstyrks eftersom Trafikverket sänkt hastigheterna den senaste åren på det statliga vägnätet i och runt Göteborg. Staden kan arbeta med sitt bidrag till hastighetsefterlevnaden på det statliga vägnätet genom att stadens bilar och upphandlade transporter i större utsträckning har stödjande utrustning för att inte överträda hastighetsgränserna. Geofencing kommer som nytt verktyg att begränsa hastighet inom en zon.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Trafikkontoret har ett långsiktigt arbete med hastighetsdämpande åtgärder, både små, kostnadseffektiva åtgärder i befintliga miljöer och i ny- och ombyggnadsprojekt. Vid en hastighetsöversyn är det väsentligt att gatans utformning överensstämmer med den funktion och den hastighetsnivå som man vill ha på gatan och att stadsrummen längs med gatunätet utvecklas på ett sätt som ligger i samklang med den skyltade hastigheten. En del gator kommer att behöva byggas om för att utformningen ska stödja en lägre hastighetsnivå och behovet går in i den ordinarie investeringsplaneringen. Om en hastighetssänkning skulle genomföras, utan riksdagsbeslut om en sänkning av bashastigheten, behövs omskytning men också betydligt fler hastighetsskyltar än idag.

I den utvärdering som gjordes av pilotområdet i Lundby i samband med hastighetsöversynen i Göteborgs Stad uppskattades kostnaden för utmärkning för hela Göteborgs Stad uppgå till 45–60 miljoner kronor enligt hastighetsöversynens föreslagna hastighetsbegränsningar. Trafikkontoret har inte gjort någon kostnadsberäkning utifrån ändrad bashastighet.

Göteborg Leasing och trafikkontoret har ett gemensamt uppdrag från kommunfullmäktige att uppdatera miljö- och trafiksäkerhetskrav på stadens fordon, ungefär 2300 personbilar och lätta fordon. I de gällande kraven finns intelligent stöd för hastighetsanpassning (ISA) och i arbetsmaterialet för de uppdaterade kraven finns ISA fortfarande med. I beslutsunderlaget för de nya kraven kommer kostnaden för utrustning och eftermontering att beskrivas.

Bedömning ur ekologisk dimension

Trafikhastigheten har effekter på trafikens miljö- och hälsopåverkan i form av klimatpåverkan, utsläpp av lokala luftföroreningar och buller, och en sänkning av trafikhastigheten antas därför påverka miljömålen inom dessa områden positivt.

Minskad klimatpåverkan uppnås framför allt vid sänkningar av hastigheter över 70 km/h, men det som framför allt påverkar koldioxidutsläppen är möjligheten att köra i jämn hastighet utan mycket accelerationer och inbromsningar. Vid sänkt hastighet minskar hastighetsvariationerna och därmed också koldioxidutsläppen. Detta bör beaktas vid utformning av gator för att dämpa hastigheten, används hinder för att sänka farten så kan effekten istället bli ökade utsläpp. Lägre hastigheter kan även ge lägre lokala utsläpp av luftföroreningar och även minskade halter av de partiklar som kommer från slitaget mellan däck och vägbanan.

Det finns också ett samband mellan hastighet och buller, där lägre hastigheter i trafiken ger upphov till mindre buller. En sänkning från 50 till 30 km/h medför att ekvivalentnivån minskar med ungefär 2 dBA.¹ Även när det gäller buller är förarens körsätt betydelsefullt. Ett mjukt körsätt utan kraftiga inbromsningar och accelerationer är betydligt tystare än ett körsätt med kraftiga gaspådrag.

¹ https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2017/rapport-2017_16-sankt-bashastighet-i-tatort.pdf

Förutom effekter på motorfordons utsläpp och buller kan sänkta hastigheter också förväntas ge positiva miljöeffekter genom att fler väljer att cykla eller gå som en följd av att tryggheten för oskyddade trafikanter ökar.

Bedömning ur social dimension

När hastigheten är låg, under 30 km/h, upplevs gatumiljön tryggare för både gående och cyklister, och trafiksäkerheten ökar. Det ger bättre förutsättningar för fler att välja att gå och cykla och detta bidrar i sin tur till ökad folkhälsa.

Med lägre hastighet ökar också tryggheten för barn och äldre. Båda grupperna är fysiskt sårbara och i jämförelse med andra åldersgrupper i högre grad hänvisade till gång, cykel och kollektivtrafik för sin mobilitet. Av den anledningen är trygga trafikmiljöer i relation till fordonshastigheter särskilt viktiga för dem. Fordonshastigheten har också betydelse för föräldrarnas uppfattning av trygghet eftersom det är den som styr barnens resvanor och vistelse i trafikmiljöer.²

Förhållande till styrande dokument

I trafiknämndens Trafiksäkerhetsprogram för 2010–2020³ finns sex strategier varav fem stämmer väl med sänkta hastigheter.

1. Arbeta för att trafiksäkerheten prioriteras i stadsutvecklingen
2. Prioritera de oskyddade trafikanterna
3. Arbeta för säkrare fordon och transporter
4. Fortsätta att hastighetssäkra våra gatumiljöer
5. Grundlägga ett säkerhetsmedvetande hos barn och unga

I Trafikstrategi för en nära storstad 2035 (antagen i trafiknämnden) har hastighet relevans för strategierna om resor och stadsrum.

- STRATEGI FÖR RESOR
Vi gör det lätt att nå viktiga platser och funktioner i Göteborg
- STRATEGI FÖR STADSRUM
Vi skapar attraktiva stadsmiljöer och ett rikt stadsliv i Göteborg

Bilagor

1. Motion av Stina Svensson (FI) och Teysir Subhi (FI) om sänkta hastigheter på Göteborgs Stads vägnät

² <https://www.trafa.se/vagtrafik/sankt-bashastighet-i-tatort-7041/>

³ http://www2.trafikkontoret.goteborg.se/resource/library/TS-program2010-2020_21dec09.pdf

Ärendet

Stadsledningskontoret har översänt motion i kommunfullmäktige av Stina Svensson (FI) och Teysir Subhi (FI) om sänkta hastigheter på Göteborgs Stads vägnät, Handling 2020 nr 190 för yttrande. Yttrandet ska behandlas i trafiknämnden och svar ska lämnas senast 2020-12-22.

Beskrivning av ärendet

Stina Svensson (FI) och Teysir Subhi (FI) har lagt en motion i kommunfullmäktige om sänkta hastigheter på Göteborgs Stads vägnät. Stadsledningskontoret har skickat motionen till trafiknämnden för yttrande senast den 22 december 2020.

Motionen föreslår två uppdrag till trafiknämnden:

1. Trafiknämnden får i uppdrag att utreda hur en sänkning av bashastighet på det kommunala vägnätet kan genomföras och återrapportera till kommunfullmäktige.
2. Trafiknämnden får i uppdrag att initiera dialog med Trafikverket om hur hastigheten på det statliga vägnätet som går i och runt Göteborg kan sänkas med 10 km/h.

Motionärernas ingång i uppdraget är att införa gångfartsområden vid skolor, äldreboenden och dagliga verksamheter och att sänka hastigheten på de kommunala gatorna med 10–20 km/h beroende på om gatan trafikeras av kollektivtrafik eller inte. På det statliga vägnätet önskar (FI) att trafiknämnden öppnar en dialog med Trafikverket för att sänka hastigheten med 10 km/h.

I motionen beskrivs bakgrunden till förslagen med flera olika argument som beskriver konsekvenser av höga hastigheter i staden. Stina Svensson (FI) och Teysir Subhi (FI) nämner upplevda höga hastigheter som ett hinder för barn att cykla eller gå till skolan, att skaderisken för en gående eller cyklist ökar dramatiskt i mellan 30 km/h och 50 km/h i kollision med bil och att 1200 friska levnadsår går förlorade varje år i Göteborg på grund av buller. De skriver också att Göteborg inte justerat hastighetsgränser som flera grannkommuner har gjort och att hastighetsgränsen i regel är 50 km/h i Göteborg, medan grannkommunerna har 30 km/h eller 40 km/h. Det upplevs också som ett dubbelt budskap att Göteborg tillämpar bashastighet 50 km/h i timmen, men skyltar rekommenderad hastighet 30 km/h och bygger hastighetsdämpande åtgärder.

De lyfter också fram att stadens cykelprogram anger 30 km/h som lämplig hastighet där det är blandtrafik, det vill säga bil och cykel på samma yta.

Det statliga vägnätet i och runt Göteborg har hastighetsgränser mellan 60–100 km/h och de faktiska hastigheterna upplevs höga.

Förvaltningens bedömning

Stina Svensson (FI) och Teysir Subhi (FI) har skrivit en motion med relevanta argument om hastighetens negativa konsekvenser och också att låg hastighet är en förutsättning i miljöer där fotgängare och cyklister möts.

Trafikkontoret föreslår dock att motionen, med de två uppdragen, avstyrks.

I första uppdraget föreslår motionen en sänkning av bashastigheten, men det beslutet kan inte en kommun ta. Beslut om bashastighet är ett riksdagsbeslut och hos Regeringskansliet ligger en utredning om förslag till sänkt bashastighet från 50 km/h till 40 km/h. Statliga Trafikanalys har, på regeringens uppdrag, tagit fram ett underlag⁴ som är under beredning och där vi inte får några signaler att det skulle vara aktuellt att gå vidare med ett beslut om sänkt bashastighet. 2017 levererade Trafikanalys underlaget till regeringskansliet.

Det har funnits möjlighet att sätta hastighetsgränser i 10-steg sedan drygt tio år och ett flertal kommuner har genomfört en justering till 30, 40, 60 km/h som är intentionen med lagstiftningen. I Göteborg har vi förberett en förändring av hastighetsgränserna med en plan för nya hastighetsnivåer enligt Sveriges Kommuner och regioners metod Rätt fart i staden⁵. Att genomföra planen utan beslut om ny bashastighet medför betydligt fler skyltar när det inte är bashastigheten som gäller. Vid en hastighetsöversyn är det viktigt att gatans utformning överensstämmer med den funktion och den hastighetsnivå som man strävar efter.

Trafiknämnden har tidigare lämnat besked att vänta med genomförandet i avvaktan på ett besked från Regeringskansliet om ny bashastighet i tätort. Under tiden fortsätter trafikkontoret med hastighetsdämpning och intentioner om förändrade hastighetsgränser i ny- och ombyggnadsplanering. Samtidigt fortsätter med också det långsiktiga arbetet med hastighetsdämpande åtgärder i befintliga gatumiljöer.

I februari 2020 hölls en ministerkonferens om trafiksäkerhet i Sverige och resultatet av den är en ny FN-resolution för det globala trafiksäkerhetsarbetet under 2020–2030. Underlaget till FN-resolutionen togs fram av en akademisk expertgrupp som leddes av Claes Tingvall Chalmers och en av deltagarna var Maria Krafft, trafiksäkerhetsdirektör på Trafikverket. Expertgruppen tog fram nio rekommendationer, där 30 km/h som bashastighet i tätort är en av dem. Trafikkontoret vet inte om Regeringskansliet beaktar rekommendationerna i sin beredning av ärendet om bashastighet.

Stina Svensson (FI) och Teysir Subhi (FI) nämner också det dubbla budskap som vår gällande hastighetspolicy kan ge upphov till, gällande hastighetsgräns 50 km/h (bashastighet) och rekommenderad hastighet 30 km/h med hastighetsdämpande åtgärder. Trafikkontoret har också identifierat att det uppstår svårtolkade situationer för bilförarna när det visas en hastighetsskylt 50 km/h (gul-röd) på den digitala instrumentpanelen i en modern bil och det samtidigt är skyltat rekommenderad hastighet 30 km/h (blå skylt) på gatan. I den plan trafikkontoret tagit fram för justering av hastighetsgränser beaktas detta genom att skylta om till ”skarp” 30 km/h (röd-gul) skylt där vi idag har rekommenderad hastighet (blå skylt) 30 km/h. Trafikkontoret ser att den tekniska utvecklingen ger oss nya möjligheter att minska hastighetsöverträdelserna genom att styra och stödja med system för intelligent hastighetsanpassning (ISA) och geofencing av zoner. Ett genomförande av den vilande hastighetsplanen skulle lösa situationen att dubbla budskap kan uppstå.

I det andra uppdraget föreslår motionen att trafikkontoret inleder en dialog med Trafikverket om sänkta hastigheter på det statliga vägnätet i Göteborg.

⁴ <https://www.trafa.se/vagtrafik/sankt-bashastighet-i-tatort-7041/>

⁵ <https://webbutik.skr.se/sv/artiklar/ratt-fart-i-staden-hastighetsnivaer-i-en-attraktiv-stad.html>

Trafikverket har redan sänkt hastighetsgränserna i och runt Göteborg etapper de senaste åren och har i huvudsak 60 och 80 km/h på sitt vägnät. Trafikkontoret föreslår att även det uppdraget avstyrks men att staden kan arbeta med sitt bidrag till hastighetsefterlevnaden på det statliga vägnätet genom att stadens bilar och upphandlade transporter i större utsträckning har stödjande utrustning för att inte överträda hastighetsgränserna, som tidigare nämnt ISA-system. Geofencing kommer som nytt verktyg att begränsa hastighet inom en zon. Göteborgs Stad tar aktiv del i utvecklingen av geofencing med flera pågående projekt.

Kerstin Elias

Avdelningschef

Kristina Lindfors

Trafikdirektör