

Regeringens proposition

2006/07:73

Nya hastighetsgränser

Prop.
2006/07:73

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 8 mars 2007

Maud Olofsson

Åsa Torstensson
(Näringsdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

Det nuvarande hastighetssystemet med hastighetsgränserna 30, 50, 70, 90 och 110 kilometer i timmen har funnits sedan 1971. Trots att hastighetsgränserna inte är bestämda i lag har riksdagen vid flera tillfällen underställt frågor som rör reformer av större principiell betydelse på området.

I propositionen redogörs för ett förslag till ny långsiktig strategi för hur hastighetsgränserna på vägarna skall anpassas till nollvisionen och till de övriga transportpolitiska delmålen. För att denna strategi skall kunna genomföras föreslås att riksdagen godkänner att nya hastighetsgränser får införas så att det blir möjligt för beslutande myndigheter att använda sig av 10-steg i intervallet 30–120 kilometer i timmen.

1	Förslag till riksdagsbeslut.....	3
2	Ärendet och dess beredning.....	4
3	Det nuvarande hastighetssystemet.....	4
3.1	Bakgrund.....	4
3.2	Vägtrafiklagstiftningen och regeringsformens regler om normgivningsmakten	5
3.3	Regleringen i trafikförordningen (1998:1276).....	5
3.4	Föreskrifter och riktlinjer	6
4	Överväganden.....	7
Bilaga 1	Sammanfattning av Vägverkets rapport Regerings- uppdrag om hastighetsgränserna på vägarna (publikation 2005:100).....	17
Bilaga 2	Förteckning över remissinstanserna	20
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 8 mars 2007	21

1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 2006/07:73

Regeringen föreslår att riksdagen

godkänner att nya hastighetsgränser får införas, så att det blir möjligt för beslutande myndigheter att använda sig av 10-steg i intervallet 30–120 kilometer i timmen (avsnitt 4).

2 Ärendet och dess beredning

Regeringen beslutade i december 2004 att ge Vägverket i uppdrag att ta fram en strategi för en successiv anpassning av hastighetsgränserna på vägarna till nollvisionen samt kraven på tillgänglighet, god miljö, positiv regional utveckling och ett jämställt transportsystem. Av regeringens beslut framgick att det i uppdraget ingick att som ett första led i en sådan strategi ta fram ett förslag till nytt hastighetssystem med utvärdering av olika systems effekter och konsekvenser. Uppdraget angav också att Vägverket skulle bereda andra aktörer tillfälle att medverka i arbetet. Vidare framgick av beslutet att ett viktigt bidrag för att nå etappmålet är en successiv anpassning av dagens hastighetsgränser till nollvisionen och att utgångspunkten skall vara en balanserad måluppfyllelse för de transportpolitiska delmålen.

Vägverket redovisade uppdraget i rapporten Regeringsuppdrag om hastighetsgränserna på vägarna (publikation 2005:100), som inkom till Näringsdepartementet i september 2005. En sammanfattning av rapporten finns i *bilaga 1*.

Vägverkets rapport har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 2*. En sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i Näringsdepartementets ärende N2005/7084/TP.

3 Det nuvarande hastighetssystemet

3.1 Bakgrund

Det nuvarande hastighetssystemet med hastighetsgränserna 30, 50, 70, 90 och 110 kilometer i timmen infördes 1971. Hastighetsbegränsningen till 50 kilometer i timmen i tätort infördes redan 1955. I övrigt gällde fri fart, utom för vissa fordon och fordonskombinationer. Mellan 1960 och 1967 föreskrevs tillfälliga hastighetsbegränsningar till 80, 90 eller 100 kilometer i timmen utom tätbebyggt område. Dessa gällde företrädesvis vid storhelger. I samband med övergången till högertrafik den 3 september 1967 infördes tillfälliga hastighetsbegränsningar. Därefter upphörde i praktiken den fria farten.

I slutet av 1960-talet inleddes försök med differentierade hastighetsgränser utom tätbebyggt område. Försöket innebar att hela vägnätet hastighetsbegränsades på så sätt att vägar med god standard fick högre hastighetsgräns än vägar med sämre standard. Efter avslutade försök infördes en möjlighet för Trafiksäkerhetsverket att föreskriva att den högsta tillåtna hastigheten skulle vara 90 eller 110 kilometer i timmen och på motorväg även 130 kilometer i timmen. Möjligheten att föreskriva hastighetsbegränsning till 130 kilometer i timmen togs dock bort, bl.a. på grund av ogynnsam olycksutveckling.

Vintern 2003/04 fick Vägverket möjlighet att använda ”vinterhastigheter” efter fyra års försöksverksamhet.

Sedan 2003 pågår försöksverksamhet med varierande hastighetsgränser i 10-steg från 30 till och med 120 kilometer i timmen. Sådan försöksverksamhet pågår fram till och med 2007 på sammanlagt 17 platser i landet.

Från och med den 1 juni 2007 kommer Vägverket att bedriva försöksverksamhet med hastighetsgränserna 40 och 60 kilometer i timmen i vissa tätorter. I försöket deltar 16 kommuner.

3.2 Vägtrafiklagstiftningen och regeringsformens regler om normgivningsmakten

Regeringsformens bestämmelser om normgivningsmakten finns i 8 kap. Riksdagen är ensam lagstiftare och beslutar därför lag i vilket ämne som helst. I vissa frågor är lagformen föreskriven direkt i regeringsformen. Detta gäller exempelvis föreskrifter av privaträttslig natur och ingrepp i enskildas personliga eller ekonomiska förhållanden. När det gäller vissa typer av föreskrifter som rör näringsverksamhet, trafik, ordning på allmän plats m.m. får regeringen meddela föreskrifter efter bemyndigande i lag. Slutligen får regeringen utan särskilt bemyndigande meddela dels verkställighetsföreskrifter till lagar, dels andra föreskrifter som inte kräver lagform. Dit hör t.ex. den administrativa normgivningen och vissa andra offentliga föreskrifter.

På trafikområdet gäller lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer. Med stöd av denna lag återfinns en stor del av vägtrafiklagstiftningen i regeringsförfattningar och i myndighetsföreskrifter som har tillkommit utan riksdagens medverkan. Riksdagen har dock vid flera tillfällen underställt frågor som rör reformer av större betydelse på området, se avsnitt 4.

3.3 Regleringen i trafikförordningen (1998:1276)

Den grundläggande regeln, som anges i 3 kap. 14 § trafikförordningen (1998:1276), är att ett fordons hastighet skall anpassas till vad trafiksäkerheten kräver. Hänsyn skall bland annat tas till väderleks- och siktförhållandena samt till trafikförhållandena i övrigt. Dessutom skall en förare hålla en med hänsyn till omständigheterna tillräckligt låg hastighet i ett antal situationer som närmare anges i 3 kap. 15 §, exempelvis i skarpa kurvor, vid risk för bländning och där vägarbete pågår.

I 3 kap. 17 § trafikförordningen anges att inom tätbebyggt område får fordon inte föras med högre hastighet än 50 kilometer i timmen och utom tätbebyggt område inte med högre hastighet än 70 kilometer i timmen (bashastighet). Om det är motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön får kommunen föreskriva att den högsta tillåtna hastigheten inom ett tätbebyggt område eller del av ett sådant område i stället skall vara 30 kilometer i timmen. Vidare får Vägverket föreskriva att den högsta tillåtna hastigheten på väg skall vara 90 eller 110 kilometer i timmen. På motorväg får fordon, enligt 9 kap. 1 § trafik-

förordningen, inte föras med högre hastighet än 110 kilometer i timmen. Länsstyrelsen beslutar att en väg eller vägsträcka skall vara motorväg.

Avvikelser från de generella reglerna om högsta tillåtna hastighet kan göras genom lokala trafikföreskrifter, om det är motiverat med hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön (10 kap. 1 § trafikförordningen). Kommunen beslutar om vad som skall utgöra tätbebyggt område och om hastighetsgränser inom detta område. Kommunen beslutar också om lägre hastighet än 70, 90 eller 110 kilometer i timmen på vägar utom tätbebyggt område där kommunen är väghållare. På andra vägar utom tätbebyggt område är det länsstyrelsen som beslutar om sådana sänkningar av hastigheten. Det finns i trafikförordningen inte någon begränsning av vilka värden som får användas i lokala trafikföreskrifter om högsta tillåtna hastighet.

Innan myndigheterna beslutar lokala trafikföreskrifter skall berörda ges tillfälle att lämna synpunkter. Enligt 10 kap. 5 § trafikförordningen skall polismyndigheten och den statliga väghållningsmyndighet som berörs lämnas tillfälle att yttra sig. Vidare framgår av 10 kap. 6 § att vägens ägare skall ges tillfälle att yttra sig om en enskild väg särskilt berörs i ett ärende om lokala trafikföreskrifter. Detsamma gäller ägare till mark som särskilt berörs.

Kommunala beslut i fråga om hastighetsbegränsningar kan överklagas till länsstyrelsen, vars beslut i sin tur överklagas till Vägverket (15 kap. 1 § trafikförordningen). Beslut där länsstyrelsen är första instans överklagas till Vägverket. Vägverkets beslut om högsta tillåtna hastighet överklagas till regeringen. Årligen handläggs mellan 100 och 200 hastighetsärenden, varav ca två tredjedelar initieras av Vägverkets regioner. Ungefär hälften av ärendena gäller omprövning av hastigheten på befintliga vägar.

3.4 Föreskrifter och riktlinjer

Vägverket får, med stöd av 13 kap. 7 § trafikförordningen, meddela föreskrifter i frågor som rör trafikförordningens tillämpningsområde. När det gäller hastighetsfrågan har Vägverket använt detta bemyndigande till att reglera vilka värden som skall användas vid kommuners och länsstyrelsers beslut om lokala trafikföreskrifter. Av 7 kap. 1 § Vägverkets föreskrifter (VVFS 1999:164) om lokala trafikföreskrifter m.m. framgår att vid föreskrift om högsta tillåtna hastighet skall något av värdena 30, 50, 70, 90 eller 110 kilometer i timmen användas. Bestämmelsen är överförd från föreskrifter som meddelats med stöd av vägtrafikkungörelsen (1972:603).

I övrigt har Vägverket (och tidigare Trafiksäkerhetsverket) gett ut riktlinjer för sina egna beslut om 90 och 110 kilometer i timmen. Vid genomförandet 1971 baserades besluten på normer från Trafiksäkerhetsverket med utgångspunkt i vägens trafikflöde och bredd samt i viss mån linjeföring och geografisk belägenhet. Detta innebar att smala vägar med låga trafikflöden i de nordliga länen kunde ha 90 och 110 kilometer i timmen som hastighetsgräns.

År 1975 justerades kriterierna något. Kraven på linjeföring och bredd konkretiserades och skärptes. För befintliga vägar infördes krav på olyckskvot.

År 1997 genomfördes en omfattande analys av hastighetsgränsfrågan, vilket ledde till nya riktlinjer för 90- och 110-vägarna. Jämfört med tidigare innebar de nya riktlinjerna för 110 kilometer i timmen en skärpning av breddkraven, nya krav på viltstängsel, kriterier för en säkerhetszon i vägens sidoområde på vissa typer av vägar samt att tidigare undantagsregler för norrlandsvägar upphävdes. Det överläts emellertid åt de regionala väghållarna att avgöra i vilken takt de nya riktlinjerna skulle införas på befintliga vägar. Totalt sänktes hastigheten till 90 kilometer i timmen på ca 100 mil väg och till 70 kilometer i timmen på ca 200 mil väg.

År 2003 infördes kriterier för vinterhastigheter.

Under år 2005 genomfördes återigen omfattande förändringar. De nya riktlinjerna innebär att beslut om 90 och 110 kilometer i timmen skall baseras på medelhastigheten på längre viktiga stråk för arbetspendling, näringslivstransporter och regional utveckling samt bygga på en regional avvägning mot det transportpolitiska målet baserat på stödkriterier för samtliga transportpolitiska delmål. De nya kriterierna tillämpas vid nyprövning av enskilda hastighetsärenden.

Sammanfattningsvis kan det konstateras att hastighetsgränserna utanför tätbebyggt område har setts över i första hand i samband med ny- och tillbyggnader. Undantag är vissa översyner efter 1997 års kriterier och prövningen av vinterhastigheter. På vägar inom tätbebyggt område saknas föreskrifter och riktlinjer om när olika hastighetsgränser bör användas.

4 Överväganden

Regeringens förslag: Nya hastighetsgränser får införas, så att det blir möjligt för myndigheter som beslutar om högsta tillåtna hastighet att använda sig av 10-steg i intervallet 30–120 kilometer i timmen.

Regeringens bedömning: Regeringens förslag bör genomföras genom ändringar i 3 kap. 17 § trafikförordningen och i Vägverkets föreskrifter om lokala trafikföreskrifter m.m. Vidare bör Vägverket ta fram dels nya riktlinjer för sina egna beslut om högsta tillåtna hastigheter, dels föreskrifter med riktlinjer till de beslutande lokala myndigheterna om när olika hastighetsgränser bör användas.

Vägverkets förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Det stora flertalet remissinstanser har inget att erinra eller stödjer rapportens förslag till ett nytt hastighetssystem i stort. I några enstaka fall framförs dock viss kritik mot rapportens kvalitet. Det rör bl.a. bristfälliga miljökonsekvensbeskrivningar och beskrivningar av konsekvenser för kollektivtrafiken. Ett mindre antal av remissinstanserna, däribland *Laholms* och *Vilhelmina kommuner*, *Moped- och Motorcykelbranschens riksförbund* och *Sveriges Åkeriföretag*, anser att dagens system fungerar bra och menar att detta bör behållas. Några av

dessa remissinstanser menar att resurserna för att införa ett nytt hastighetssystem skulle kunna användas på ett effektivare sätt, exempelvis på väginvesteringar och ökad övervakning. Andra, t.ex. *Halmstad kommun*, *Helsingborgs stad*, *Rikspolisstyrelsen*, *Motormännens Riksförbund*, *Bussbranschens Riksförbund* och *Svenska Naturskyddsföreningen*, förordar en övergång till ett system där endast jämna 20-steg (samt 30 kilometer i timmen) används, eftersom detta skulle få störst effekter ur trafiksäkerhetssynpunkt. *Laholms kommun* anser att även 130 kilometer i timmen bör kunna användas på motorvägar. *Boverket* och *Svenska Naturskyddsföreningen* däremot anser att 120 kilometer i timmen som hastighet på motorvägar bör undvikas. Några remissinstanser vill göra en generell sänkning av hastigheten i tätort.

I övrigt framför många remissinstanser synpunkter på detaljnivå, särskilt när det gäller hur avvägningen mellan de olika transportpolitiska delmålen rent praktiskt skall göras. Här kan man särskilt notera en skiljelinje mellan dem som betonar vikten av bibehållen tillgänglighet och andra som framhåller att utsläppen inte får öka. En annan skillnad går mellan remissinstanser som tycker att Vägverkets förslag är bra, eftersom det kan antas leda till högre acceptans för hastighetsgränserna och remissinstanser som tycker att rapporten fokuserar alltför mycket på just acceptansen, till nackdel för trafiksäkerheten.

Linköpings tingsrätt har synpunkter på den av Vägverket föreslagna förordningstexten och *Riksdagens ombudsmän (JO)* menar att beslutsordningen i trafikförordningen bör tydliggöras.

Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) och *Folksam AB* menar att Vägverket i framtiden inte bara bör ha möjlighet att besluta om höjningar av bashastigheten utanför tätbebyggt område, utan att verket även skall kunna besluta om 60 kilometer i timmen på sådana vägar. *Länsstyrelsen i Västernorrland* å andra sidan vänder sig mot att Vägverket skall få besluta om 80 kilometer i timmen på vägar utanför tätbebyggt område. Flera remissinstanser poängterar vikten av en regional dialog vid beslut om nya hastigheter.

Flera remissinstanser, däribland *Riksåklagaren*, *Rikspolisstyrelsen* och *Svenska Transportarbetareförbundet*, framför att förslagen innebär en risk för ett alltför plottrigt hastighetsgränssystem. Av den anledningen anser många att det är viktigt att det tas fram tydliga kriterier för hur de nya hastigheterna skall användas och att högsta tillåtna hastighet alltid märks ut. Många poängterar också vikten av en effektiv övervakning av att hastighetsgränserna följs.

Sveriges Kommuner och Landsting och *Rikspolisstyrelsen* menar att det är nödvändigt att en rikstäckande databas för trafikföreskrifter finns tillgänglig när de nya hastigheterna börjar gälla.

Skälen för regeringens förslag

Allmän bakgrund

Mycket har hänt på trafiksäkerhetsområdet sedan det nuvarande hastighetsgränssystemet infördes 1971. Vägtyper och stödutrustning har utvecklats och fordonen har blivit avsevärt bättre såväl vad avser

körsäkerhet som skyddet för de åkande vid olyckor. Vi har fått den nya vägtypen 2+1-väg med mitträcke och motorvägarnas utformning har förbättrats. Fartdämpande åtgärder och ökad separation av oskyddade trafikanter har gett goda resultat för trafiksäkerheten i tätorterna. Försök pågår med varierande hastighetsgränser, som bedöms få ökad användning i framtiden. Intelligentastödsystem för anpassning av hastigheten (ISA) kommer i ökad utsträckning att underlätta för förarna att känna till och respektera hastighetsgränserna.

Det övergripande målet för regeringens transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266). Detta mål preciseras dels i ett antal ursprungliga delmål med långsiktig inriktning, nämligen ett tillgängligt transportsystem, en hög transportkvalitet, en säker trafik, en god miljö och en positiv regional utveckling, dels i ett senare tillagt transportpolitiskt delmål, nämligen ett jämställt transportsystem (prop. 2001/02:20, bet. 2001/02:TU2, rskr. 2001/02:126). Regeringen har i budgetpropositionen för 2007 aviserat att den avser att se över de transportpolitiska målen. Utgångspunkterna kommer att vara förbättrade förutsättningar för tillväxt och företagande samt att trafikens negativa miljöpåverkan minimeras.

I propositionen Nollvisionen och det trafiksäkra samhället (prop. 1996/97:137) och i trafikutskottets betänkande med samma namn (bet. 1997/98:TU4) behandlades en ny inriktning på trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Regeringen föreslog i propositionen en ny inriktning av trafiksäkerhetsarbetet med utgångspunkt i den s.k. nollvisionen. Det långsiktiga målet för trafiksäkerheten föreslogs vara att ingen skall dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransport-systemet. För att nå detta mål föreslogs att vägtransportsystemets utformning och funktion anpassas till de krav som följer av nollvisionen. Det yttersta ansvaret för att så sker bör, angav regeringen, åvila bl.a. vägghållarna, fordonstillverkarna och dem som ansvarar för yrkesmässiga vägtransporter. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag (rskr. 1997/98:11).

I propositionen Fortsatt arbete för en säker vägtrafik (prop. 2003/04:160) konstaterade regeringen att hastigheten från trafiksäkerhetssynpunkt bör bestämmas utifrån vägens och fordonens tekniska standard med beaktande av människans fysiska förutsättningar att tåla yttre våld. Detta innebär att ju bättre vägutformningen och ju säkrare fordonen är desto högre hastigheter bör kunna accepteras, förutsatt att detta inte påverkar de miljöpolitiska målen negativt.

I propositionen Moderna transporter (prop. 2005/2006:160) gjorde regeringen bedömningen att nollvisionen utgör en bra strategi för att öka trafiksäkerheten. Regeringen anförde bl.a. att arbetet med att integrera säkerhet i trafikmiljön, i kvalitetssäkringen av transporter, i arbetsmiljön samt i fordonsutvecklingen bör intensifieras och att trafikanterna bör förmås att bättre följa gällande trafikregler.

I sin rapport Regeringsuppdrag om hastighetsgränserna på vägarna (publikation 2005:100), som inkom till Näringsdepartementet i september 2005, har Vägverket funnit att det finns en tydlig kritik mot att hastighetsgränserna ibland upplevs som ologiska av trafikanterna och att kunskaperna om systemet är låga. Detta beror bland annat på att principerna för bestämning av hastigheterna 90 och 110 kilometer i timmen under åren i första hand har setts över i samband med ny- och ombyggnader av vägar, samtidigt som man på länsnivå har haft olika praxis för lokala sänkningar. Det är, menar verket, helt tydligt att en samlad översyn av hastighetsgränserna utifrån dagens transportpolitiska delmål skulle kunna effektivisera transportsystemet och öka måluppfyllelsen.

I sin rapport har Vägverket föreslagit en strategi som i korthet innebär

- att hastighetsgränserna skall prövas mot samtliga transportpolitiska delmål,
- att vägtransportplaneringen och planeringen av hastigheterna skall integreras med varandra i högre grad,
- en ökad användning av hastighetsgränser som varierar med trafik-, väglags-, väder- och siktförhållanden samt
- att åtgärder vidtas för att uppnå ökad förståelse och respekt för hastighetsgränserna.

Vägverket har vidare utrett hur denna strategi bör genomföras på bästa sätt. Ett alternativ, som i rapporten kallas för alternativ A, är att nuvarande hastighetsgränser med udda 20-steg från 30 till 110 kilometer i timmen behålls, men att nya stödkriterier och målavvägning mot de nya transportpolitiska delmålen kan innebära att hastighetsgränserna ändras på enskilda vägsträckor. Ett annat alternativ, alternativ B, innebär en övergång från udda 20-steg till jämna 20-steg med 120 kilometer i timmen som högsta hastighet. Dessutom skulle i detta system hastighetsgränsen 30 kilometer i timmen behållas. Det sista alternativet, alternativ C, innebär ett införande av 10-steg från 30 till 120 kilometer i timmen. Dock kan man i ett sådant system tänka sig att slopa någon eller några av dessa gränser om de inte anses absolut nödvändiga. Efter att närmare ha analyserat dessa tre alternativ har Vägverket valt att förorda alternativ C. Verket föreslår därför att möjligheten att differentiera hastighetsgränserna utökas genom en ändring i 3 kap. 17 § trafikförordningen (1998:1276), så att verket får föreskriva att den högsta tillåtna hastigheten på väg skall vara 80, 90, 100, 110 eller 120 kilometer i timmen. Dessutom föreslår Vägverket att även kommuner och länsstyrelser vid beslut om lokala trafikföreskrifter om högsta tillåtna hastighet skall kunna använda sig av 10-steg. Detta kräver formellt sett endast en ändring i Vägverkets föreskrifter.

Tanken är att övergången till de nya hastighetsgränserna skall göras successivt och i ett första skede på sådana vägar där övergången skulle ge samhällsekonomisk nytta, större måluppfyllelse och bättre trafikantförståelse, medan övriga vägar tills vidare får behålla sina hastighetsgränser. De nya gränserna skulle enligt Vägverkets förslag tillämpas på längre sammanhängande sträckor så att det blir tydligt för trafikanterna vilken hastighetsgräns som gäller. I rapporten anges att ett exempel på

aktuella förändringar skulle vara sänkningar av hastigheten från 90 till 80 kilometer i timmen på vägar där risken för att personer dödas eller skadas är stor. Vidare skulle de s.k. 2+1-vägarna med mitträcke normalt få hastighetsgränsen 100 kilometer i timmen och motorvägar med högsta trafiksäkerhetsstandard hastighetsgränsen 120 kilometer i timmen. I tätorterna skulle gator i huvudnätet, där den största olycksrisken enligt Vägverket finns, kunna få sänkt hastighet från 50 till 40 kilometer i timmen. Samtidigt skulle många trafikleder som har separerad gång- och cykeltrafik längs vägen kunna få hastigheten 60 kilometer i timmen.

Riksdagens tidigare medverkan i hastighetsfrågan

Hastighetsgränserna på våra vägar regleras inte i lag utan i trafikförordningen, i Vägverkets föreskrifter och i lokala trafikföreskrifter. Regeringen har emellertid tidigare valt att gå till riksdagen med vissa principiella förändringar på hastighetsområdet.

I prop. 1970:171 angående handläggning av vissa delar av vägtrafiklagstiftningen föreslog departementschefen att delar av utformningen av den dåvarande lagstiftningen skulle kunna beslutas av regeringen utan riksdagens medverkan i varje särskilt fall. Ett uttryckligt undantag gjordes dock bl.a. för författningsfrågor som rör ”den mera definitiva utformningen av principerna för allmän hastighetsbegränsning”, som alltså ansågs så betydelsefull att en ändring skulle behandlas i riksdagen.

Vid inrättandet av trafiknämnder m.m. (prop. 1977/78:81) konstaterades att den ordning för handläggning av frågorna om vägtrafiklagstiftningen som beslöts 1970 fungerat väl. I anslutning till detta skrev departementschefen uttryckligen att riktlinjer för reformer av större principiell betydelse bör underställas riksdagen även om ”den därvid inte behöver ta ställning till den mera detaljerade författningsutformningen”.

I prop. 1978/79:36 om allmän differentierad hastighetsbegränsning m.m. föreslogs att försöksverksamheten med 90 respektive 110 kilometer i timmen på vissa vägsträckor skulle permanentas efter en tioårig försöksverksamhet. Följden blev vårt nuvarande hastighetsgränssystem. Bland ärenden av senare datum kan nämnas propositionen Nollvisionen och det trafiksäkra samhället (prop. 1996/97:137), där regeringen gjorde bedömningen att kommunerna borde få utökade befogenheter att som första instans besluta om hastighetsgränsen 30 kilometer i timmen inom tätbebyggt område.

I trafikutskottets betänkande Trafiksäkerhet (2005/06:TU13) välkomnades Vägverkets förslag om förändrade hastighetsgränser. Utskottet menade att det är av största vikt att hastighetsgränserna är väl avvägda och att de respekteras. Med hänsyn till frågans vikt anförde utskottet att man utgick från att regeringen skyndsamt skulle vidta lämpliga åtgärder med anledning av förslaget. Utskottet framförde också att det enligt dess mening inte ankommer på riksdagen att besluta om de närmare detaljerna i förslaget eller genomförandet av detta.

En ändring i hastighetssystemet som innebär att man går ifrån det etablerade systemet med udda 20-steg och inför en möjlighet att även använda sig av andra hastighetsbegränsningar får, enligt regeringens uppfattning, anses vara en förändring av större principiell betydelse. Frågan bör därför underställas riksdagen.

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Hastigheten på vägarna har inte bara betydelse för trafiksäkerheten utan har också påverkan på andra transportpolitiska delmål. Ibland samverkar delmålen medan de i andra fall motverkar varandra, vilket måste beaktas när hastigheterna på våra vägar fastställs. Utgångspunkten skall vara en balanserad måluppfyllelse för de transportpolitiska målen. Det är också viktigt att hastighetsgränserna möter så stor acceptans som möjligt hos trafikanterna, inte minst eftersom det endast punktvis kan övervakas att reglerna följs.

För att i sin helhet kunna möta de krav som det transportpolitiska målet ställer och för att kunna utnyttja vägtransportsystemet så effektivt som möjligt krävs ett flexiblere alternativ än den lösning som det nuvarande hastighetssystemet förmår tillhandahålla. Permanenta hastighetsgränser som endast tillåter udda 20-steg kan framstå som alltför stelbent. Det bör därför enligt regeringens uppfattning finnas en möjlighet att använda sig av 10-steg i intervallet 30–120 kilometer i timmen, dvs. ”alternativ C” i Vägverkets rapport.

Dagens hastighetssystem framstår ibland som plottrigt, vilket delvis hänger samman med att olika hastighetsgränser har tillkommit vid olika tidpunkter och att det i stor utsträckning saknas riktlinjer för hur hastighetsgränserna skall användas. Lokala höjningar och sänkningar av hastighetsgränser görs dessutom ofta på helt korta vägsträckor, vilket i betydande grad försvårar för trafikanterna att hålla reda på vilken hastighetsgräns som gäller för tillfället. Flera remissinstanser har framfört farhågor att Vägverkets förslag skulle göra det ännu svårare för trafikanterna i detta avseende. En annan risk med införandet av möjliga 10-steg skulle kunna vara att hastighetsgränserna förändras i olika takt i olika delar av landet och att det därmed uppstår inkonsekvenser ur trafikant-synpunkt. Att systemet tillämpas någorlunda likartat är viktigt för dess legitimitet. Om systemet tillämpas olika i geografiskt närliggande områden riskerar tilltron till systemet att luckras upp.

Regeringen har förståelse för den oro som har framförts. En förutsättning för att ett hastighetssystem med 10-steg skall fungera är, enligt regeringens uppfattning, att Vägverket utarbetar dels riktlinjer för sina egna beslut om högsta tillåtna hastighet, dels föreskrifter med klara och tydliga riktlinjer till de beslutande lokala myndigheterna för hur de olika hastighetsgränserna bör användas. Som ett minimikrav bör då gälla att förändringar i de nya 10-stegen endast görs för längre sammanhängande sträckor på landsbygden och för större stadsdelar i städerna. Avsikten är alltså inte att väg- och gatunätet skall delas in i fler vägsträckor där alla 10-steg används. Regeringen vill också framhålla att Vägverket redan idag har en praxisskapande roll i sin egenskap av slutinstans för överklagade hastighetsbeslut som fattas av lokala myndigheter. Denna roll bör tas till vara och utnyttjas på ett sätt som ger de lokala myndigheterna vägledning i sin fortsatta tillämpning.

Det är vidare av utomordentligt stor vikt att utmärkningen av hastighetsgränserna är tydlig och tillräcklig. I dag märks gällande hastighetsbegränsning i princip bara ut när en ny hastighetsgräns börjar och efter

korsning med en väg där en annan hastighetsgräns gäller. Vägmarkesförordningen ställer emellertid inte upp något hinder mot att den gällande hastigheten upprepas även på andra ställen om det finns behov av det. Det kan t.ex. vara lämpligt på särskilt olycksdrabbade vägsträckor eller annars om den gällande hastigheten på något sätt avviker från vad trafikanterna i allmänhet skulle kunna förvänta sig. Behovet av tydlig utmärkning blir naturligt nog ännu större om systemet görs mer komplext genom att fler hastighetsgränser används. Regeringen vill mot den bakgrunden betona att hastighetsutmärkningen bör upprepas mer frekvent än vad som sker idag.

Om det trots allt skulle visa sig att det blir alltför svåröverskådligt med ett system där alla 10-steg i intervallet 30–120 kilometer i timmen används, anser regeringen att man kan överväga att ta bort möjligheten att använda något eller några av de mellanliggande stegen om de inte anses vara absolut nödvändiga. På sikt skulle utvecklingen exempelvis kunna leda till en övergång till ett system där endast eller i huvudsak jämna 20-steg används. Ett sådant scenario är emellertid beroende av i vilken utsträckning de nya hastighetsgränserna kommer att användas liksom acceptansen för dessa.

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 samhälls-ekonomisk 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.

Konsekvenser

I det följande redogörs närmare för vilka konsekvenser som regeringens förslag skulle kunna få för de olika transportpolitiska delmålen samt för de ekonomiska konsekvenser som kan förutses. Det är då viktigt att framhålla att förslaget att beslutande myndigheter skall få använda sig av 10-steg i sig inte medför några konsekvenser alls, utan att konsekvenserna är beroende av i vilken utsträckning mandatet faktiskt utnyttjas till att göra förändringar liksom hur och i vilken takt detta sker. Nedanstående beskrivning skall därför endast ses som exempel på vilka effekter ett sådant mandat skulle kunna få, och bygger på uppgifter i Vägverkets rapport om hur man tänker sig att den nya strategin skall genomföras.

Det bedöms i dag finnas ett relativt stort antal 90-vägar med förhållandevis låg standard. Många av dessa har inte ”förlåtande” sidoområden och mittseparation saknas ofta även på högtrafikerade vägar. Ur ett krockvårdsperspektiv är den högsta tillåtna hastigheten alltför hög, men en sänkning till 70 kilometer i timmen på dessa vägar skulle sannolikt få låg acceptans. En sänkning till 80 kilometer i timmen bör det vara lättare att få förståelse för, och även denna begränsade hastighets-sänkning bedöms få stor betydelse för trafiksäkerheten. Vägverkets beräkningar visar att även om den verkliga sänkningen inte skulle bli större än fem kilometer i timmen skulle risken att dödas minska med minst 20 procent. Om hastigheten skulle sänkas från 90 till 80 kilometer i

timmen på 700 mil av dagens 90-vägar, som totalt utgör ca 2 500 mil, beräknas antalet döda per år kunna minska med ungefär tio. Vägverket har uppgett att restiderna kan förväntas öka med drygt två miljoner timmar.

Ett införande av 100 kilometer i timmen som normal hastighet på 2+1-vägar med mitträcke skulle enligt Vägverkets bedömning i det korta perspektivet ge en begränsad trafiksäkerhetseffekt eftersom vissa av dessa vägar i dag har 110 kilometer i timmen och andra 90 kilometer i timmen som hastighetsgräns. Man skulle dock åstadkomma en tydlighet i att den normala hastighetsgränsen är 100 kilometer i timmen på en mitträckesväg och 110–120 kilometer i timmen på en motorväg. Vägverket har dessutom gjort bedömningen att en möjlighet att höja hastigheten på en bred tvåfältsväg från 90 till 100 kilometer i timmen skulle ge ett incitament för vägghållarna att rusta upp kvarvarande breda tvåfältsvägar, ca 150 mil på huvudvägnätet, vilket skulle kunna leda till 25 sparade liv per år och en restidsvinst på ca 300 000 timmar per år till en anläggningskostnad av ca tre miljarder kronor.

Effekterna av ett införande av 120 kilometer i timmen som hastighetsgräns på vissa motorvägar skulle givetvis vara beroende av hur stor andel av motorvägsnätet som skulle få en höjning. Vägverket anger i sin rapport att en sådan höjning, som enligt verket endast torde bli aktuell för de säkraste motorvägarna, skulle leda till relativt stora tidsvinster medan trafiksäkerhetsförlusterna troligen skulle bli begränsade på grund av den redan höga säkerhetsnivån. Skulle halva motorvägsnätet få höjd hastighet till 120 kilometer i timmen skulle det beräkningsmässigt leda till två fler döda per år. Enligt uppgifter från Vägverket skulle det också leda till en tidsvinst på 850 000 timmar. Vägverkets bedömning är dock att någon olycksökning inte skall behöva uppstå om dessa vägar förses med räfflor på sidovägrenen. Ungefär hälften av de allvarliga olyckor som inträffar på motorvägarna är nämligen singelolyckor, där insomning och bristande uppmärksamhet torde vara den huvudsakliga orsaken. Såväl simuleringsförsök som uppföljningar internationellt visar att räfflor på vägrenarna kan minska risken för den typen av olyckor.

Möjligheten till 10-steg underlättar införandet av fler sträckor med tidsdifferentierad hastighet, t.ex. vinterhastigheter. En förändring med 20 kilometer i timmen har nämligen ofta ansetts vara för stor, vilket har lett till att sådana hastigheter inte har införts på många sträckor där detta skulle vara lämpligt. Skulle den reella hastighetssänkningen, med 10 kilometer i timmen sänkt vinterhastighet, bli fem kilometer i timmen minskar risken att dödas med ca 20 procent enligt Vägverket.

Om alla kommuner skulle övergå till ett system där enbart hastighetsgränserna 30, 40 och 60 kilometer i timmen används inom tätbebyggt område i stället för 30, 50 och 70 kilometer i timmen skulle, enligt Vägverkets bedömning, 15–20 liv kunna sparas varje år. Om i stället hälften av kommunerna skulle genomföra en sådan förändring bedömer Vägverket att det skulle innebära 5–10 sparade liv under det första året. Det är emellertid svårt att göra några samhällsekonomiska beräkningar för tätortstrafik, eftersom det saknas säkra uppgifter om antalet restidstimmar på det kommunala vägnätet.

Tillgängligheten har stor betydelse för den regionala utvecklingen. God tillgänglighet leder bl.a. till växande arbetsmarknadsregioner samt

minskade transporttider och kostnader för företagens transporter. Regeringen vill därför poängtera att det är viktigt att det sker en dialog på regional nivå innan beslut om nya hastigheter fattas – inte minst vad avser hastighetsförändringar som berör viktiga pendlingsrelationer.

Förändringar av hastighetsgränserna kan även påverka koldioxidmålet. Regeringen förutsätter att Vägverket styr förändringsarbetet så att det beräknade utsläppet av CO₂ totalt sett blir oförändrat eller lägre efter förändringen.

Kostnaderna för att införa nya hastighetsgränser är, liksom konsekvenserna för det transportpolitiska målet, helt beroende av i vilken takt förändringarna sker. Om hälften av kommunerna i ett första steg skulle välja att ändra hastighetsgränserna i tätorterna skulle kostnaderna för omskyllning kunna uppskattas till 15 miljoner kr. Om 1 000 mil av det statliga vägnätet skulle få nya hastighetsgränser beräknas kostnaden för omskyllningen uppgå till ca 20 miljoner kr. Många av de vägar som kan vara aktuella i en första etapp har stora trafikflöden, varför bland annat omfattande avstängningar behövs i samband med att omskyllningen utförs. Detta medför att omskyllningskostnaden blir hög på dessa vägar.

De förändringar, såväl i tätorter som på landsbygden, som planeras i ett första steg bör samordnas tidsmässigt och föregås av informationsinsatser. Kostnaden för en sådan informationskampanj kan beräknas till ca 50 miljoner kr, varav ca 25 miljoner kr för köpt annonsutrymme. Den totala kostnaden inkluderar personalkostnader, särskilda kostnader för frivilligorganisationerna samt lokalt och regionalt nätverksarbete och lokala informationsinsatser.

Trafiksignalers s.k. säkerhetstider behöver justeras om nya hastighetsgränser införs. Skulle samtliga kommuner införa nya hastighetsgränser bedöms dessa justeringar kosta ca 5 miljoner kr. Vid trafikstyrda signaler där hastighetsgränsen är 70 kilometer i timmen kan även detektorer behöva flyttas, vilket bedöms kosta ca 50 000 kr per anläggning.

De variabla meddelandeskyltar som finns i de tre storstäderna är utformade för dagens hastighetsgränser. Om nya hastighetsgränser skulle införas på de leder där dessa skyltar finns krävs omkonstruktioner som kostar ca 80 miljoner kr. Livslängden för dessa anläggningar är emellertid kort. Kostnaden kan därför reduceras väsentligt eller helt elimineras om man genomför hastighetsförändringen när de variabla skyltarna ändå skall bytas.

Beräkningar av kostnaden för att förse ytterligare motorvägar med räfflor på vägrenen och för att upprepa hastighetsutmärkningen mer frekvent än vad som sker i dag saknas.

I samband med en inventering och omprövning av hastighetsgränserna uppstår givetvis merarbete för de beslutsfattande myndigheterna, dvs. för Vägverket, kommunerna och länsstyrelserna. Det är mycket svårt att bedöma konsekvenserna i detta hänseende. Arbetet med att se över hastighetsgränserna genererar mycket administrativt arbete på kort sikt, medan man på lång sikt möjligen kan tänka sig att antalet överklagade ärenden minskar som en följd av att hastighetsgränserna med tillgång till 10-steg bättre anpassas till vägens standard och därför uppnår större förståelse och acceptans. Till dessa kostnader kommer de administrativa kostnaderna för omskrivning av hastighetsbesluten som Vägverket, kommunerna och länsstyrelserna utför. I en stad av Växjö's storlek har

Vägverket bedömt att behandlingen av nya lokala trafikföreskrifter skulle kräva ca 80 timmars arbete. Det kan dock i detta sammanhang påpekas att föreskrifter som har beslutats med stöd av vägtrafikkungörelsen (1972:603) ändå måste skrivas om före utgången av 2008 enligt ikraftträdandebestämmelserna till trafikförordningen.

Nya hastighetsgränser innebär vidare administrativt merarbete främst för Vägverkets regioner men också för andra samverkande myndigheter som länsstyrelser, kommuner, polis och i förekommande fall regionala självstyrelseorgan.

När det gäller enskilda och företag är det regeringens bedömning att de sammantagna kostnadsmässiga konsekvenserna i princip kommer att vara neutrala.

Sammanfattning av Vägverkets rapport Regeringsuppdrag om hastighetsgränserna på vägarna (publikation 2005:100)

Regeringen har uppdragit åt Vägverket att ta fram ”en strategi för en successiv anpassning av hastighetsgränserna på vägarna till nollvisionen samt kraven på tillgänglighet, god miljö, positiv regional utveckling och ett jämställt transportsystem.”

Vägverkets förslag innehåller fyra huvudpunkter:

- Hastighetsgränserna skall successivt prövas mot det transportpolitiska målet så att vägtransportsystemet hela tiden används effektivt.
- Vägtransportplaneringen och besluten om hastighetsgränserna skall tydligare integreras.
- Hastighetsgränserna skall anpassas efter trafik-, väglags-, väder- och siktförhållanden, på sikt med kostnadseffektiva variabla hastighetsgränser.
- Dialogen med trafikanter skall stärkas för att förbättra förståelse och respekt för hastighetsgränserna.

I förslaget ingår förtydligade, långsiktiga kriterier för de olika delmålen för tillgänglighet, regional utveckling, trafiksäkerhet, god miljö och jämställdhet som stöd för hastighets-, investerings- och övriga beslut. Förslaget innehåller också kriterier för trafikanternas acceptans och förståelse av hastighetsgränserna.

Hastighetsbeslut skall inom ramen för det transportpolitiska målet fattas utifrån ett kundperspektiv för viktiga resrelationer som t.ex. arbetspendling och näringslivstransporter. Detta bedöms kunna ske med hjälp av en regional dialog mellan väghållningsmyndigheterna, länsstyrelse, kommun, polis, i förekommande fall regionala självstyrelseorgan samt företrädare för trafikanter, näringsliv och andra viktiga samhällsintressen. De formella besluten fattas av Vägverket, kommunen och länsstyrelsen inom ramen för nuvarande beslutssystem.

Kriterierna för trafiksäkerhet bygger på det krockvåld som människor kan klara utan att dödas eller skadas svårt vid olika hastigheter. Sidoområde och mittseparation väger tyngst på landsbygdsvägar. I tätorter får graden av separation av oskyddade trafikanter störst betydelse. Säkerhetskriterierna bygger på samma principer som det europeiska klassificeringssystemet EuroRAP. Det långsiktiga målet är att hastighetsgräns och vägutformning skall uppfylla kravet på högsta säkerhetsklass fyra stjärnor.

Kriterierna för god miljö grundar sig på miljökvalitetsmålen för partiklar och luftkvalitet samt riktlinjerna för buller. Hastighetsgränserna skall även sättas så att de bidrar till att uppfylla koldioxidmålet.

De olika hastighetsgränserna i viktiga resrelationer bör utgå från önskvärda medelreshastigheter för att uppnå tillgänglighetsmålet och målet för regional utveckling. Höjningar av hastighetsgränser på sträckor med låga hastigheter ger störst nytta. Delmålskriterierna klargör hur vägen för en viss hastighetsgräns bör vara utformad för att uppfylla kraven på säkerhet, miljö, jämställdhet och trafikantförståelse. Fysiska åtgärder för att åtgärda eventuella brister bör prövas i vägtransportplaneringen och

korrigeringar för att anpassa hastighetsgränsen till standarden prövas i hastighetsbeslutet. Behov av övervakning och information klargörs i dialog med polis, trafiksäkerhetsorganisationer m.fl.

Fysiska åtgärder på vägarna samt mer miljövänliga fordon och bränslen innebär att "säkra och miljöriktiga" hastigheter och de ur tillgänglighetssynpunkt önskvärda hastigheterna efter hand anpassas till varandra. Den föreslagna, förbättrade integreringen mellan vägtransportplaneringen och besluten om hastighetsgränser leder till en effektivare återkoppling till de transportpolitiska delmålen i respektive beslutsprocess. Kostnadseffektiva åtgärder som mitträcken och sidoområdesåtgärder kommer att prioriteras i större utsträckning. Större hänsyn tas till att trafikanternas faktiska resor oftast påverkas av ett stort antal hastighetsgränser, där de låga hastighetsgränserna är särskilt betydelsefulla. Miljömålen kommer tydligare att påverka besluten både lokalt för buller, luftkvalitet och partiklar samt på systemnivå för klimatgaser som koldioxid.

Vägverket bedömer vidare att hastighetsgränser som varierar med trafik-, väder- och väglagsförhållanden är mycket viktiga för att öka effektiviteten i transportsystemet och acceptansen för hastighetsgränserna. Detta kommer på sikt att ske dynamiskt efter hand som kostnadseffektiva lösningar utvecklas. På kort sikt är ofta enklare, tidsdifferentierade lösningar mer effektiva.

För att successivt kunna utnyttja vägtransportssystemet mer effektivt föreslås att trafikförordningen ändras så att Vägverket kan föreskriva även 80, 100 och 120 km/tim utöver dagens 90 och 110 km/tim. Vägverket kan via ändringar i egna föreskrifter ge kommuner och länsstyrelser möjlighet att använda även 40 och 60 km/tim. Detta ger sammantaget större möjlighet att successivt anpassa hastighetsgränserna till väg- och trafikförhållandena och därigenom skapa större samhälls-ekonomisk nytta, större måluppfyllelse och bättre trafikantförståelse. Erfarenheterna hittills präglas av att det varit svårt att få acceptans för beslut om sänkningar från 110 till 90 km/tim, från 90 till 70 km/tim och ibland från 50 till 30 km/tim. Enligt Vägverkets bedömning är det lämpligt att föreslagna ändringar träder i kraft den 1 januari 2007.

Några exempel på tillämpningar av ett sådant mandat är vinterhastigheter med 80 km/tim på landsbygdsvägar utan mitträcke, 100 km/tim som normalhastighet på de nya mitträckesvägarna, 80 km/tim på de farligaste tvåfältsvägarna och därigenom samma hastighet för personbilar, lastbilar och bussar samt 40 km/tim på gator i huvudnätet i tätorter. 120 km/tim kan användas på högklassiga motorvägar (den vanligaste EU-hastigheten). Möjligheten bör användas på längre sträckor och med stor tydlighet för att ge god trafikantförståelse.

Kommunernas och Vägverkets möjlighet att bidra såväl till etappmålet 2007 för trafiksäkerhet som till koldioxidmålet 2010 ökar med förslaget. Strategins fokus på det transportpolitiska målet och den integrerade beslutsprocessen säkerställer att tillgänglighetsmålet om god regional utveckling får tillräcklig tyngd i den successiva förändringen. Effekterna av de föreslagna förändringarna på årsnivå 2007 beror av när ett mandat ges och hur kommuner, länsstyrelser och Vägverket tillämpar de föreslagna justeringarna i samspel med samarbetspartners, kunder och andra samhällsintressen. På längre sikt är potentialen 40–50 liv per år inom

ramen för ett effektivare utnyttjande av vägsystemet och med positiva bidrag till koldioxidmålet.

Det finns en stor potential till ökad säkerhet och bättre miljö om alla respekterade hastighetsgränserna. VTI bedömer att 150 liv/år skulle kunna sparas och att koldioxidutsläppen skulle minska med 700 000 ton/år om efterlevnaden av gränserna var total. Vägverket föreslår därför i strategin att ökade insatser görs för öka förståelse och respekt för hastighetsgränserna. Åtgärder som föreslås är:

- Informationsinsatser när nya hastighetsgränser införs för att skapa förståelse.
- Ökad användning av stödsystem som Automatisk trafik kontroll ATK.
- Ökad polisnärvaro på vägarna då nya hastighetsgränser införs och minskad tolerans vid hastighetsöverträdelser. Höjd bot bör också övervägas.
- Ökad användning av variabla och tidsdifferentierade hastighetsgränser.
- Stimulans för ökad användning av intelligenta stödsystem ISA.

Ett viktigt led i strategin är att trafikanterna tydligt uppfattar vilka hastighetsgränser som gäller och upplever dessa som motiverade. På sikt är ISA ett viktigt informationsstöd.

Vägverket föreslår att grundprincipen skall vara att faktiska hastighetsgränser märks ut med undantag för lågtrafikerade, ofta enskilda vägar med låg standard och tätortsgränser där kommuner önskar använda märket för tätbebyggt område. Detta fordrar ett antal justeringar av nuvarande vägmärkesförordning.

Vägverket har under utredningsarbetet haft samråd med ett stort antal berörda aktörer, som lagt ned ett engagerat arbete under utredningstiden. Majoriteten av de viktiga aktörerna har i samråden varit positiva till att översyn görs av hastighetsgränserna och till förslaget till strategi.

Förteckning över remissinstanserna

Prop. 2006/07:73
Bilaga 2

Efter remiss har yttrande över Vägverkets rapport avgivits av riksdagens ombudsmän (JO), Svea hovrätt, Linköpings tingsrätt, Luleå tingsrätt, Kammarrätten i Göteborg, Länsrätten i Värmlands län, Riksåklagaren, Rikspolisstyrelsen, Försvarsmakten, Statens räddningsverk, Socialstyrelsen, Statens folkhälsoinstitut, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Östergötlands län, Länsstyrelsen i Kronobergs län, Länsstyrelsen i Skåne län, Länsstyrelsen i Hallands län, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Länsstyrelsen i Värmlands län, Länsstyrelsen i Örebro län, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Ungdomsstyrelsen, Lunds tekniska högskola, Konsumentverket, Naturvårdsverket, Boverket, Banverket, Vägtrafikinspektionen, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA), Arbetsmiljöverket, Jämställdhetsombudsmannen (JämO), Glesbygdsverket, AB Svensk Bilprovning, Täby kommun, Nyköpings kommun, Växjö kommun, Helsingborgs stad, Malmö stad, Ängelholms kommun, Halmstads kommun, Laholms kommun, Göteborgs Stad, Forshaga kommun, Västerås stad, Härjedalens kommun, Vilhelmina kommun, Stockholms läns landsting, Regionförbundet i Uppsala län, Regionförbundet i Kalmar län, Region Skåne, Västra Götalandsregionen, Region Dalarna, Sveriges Kommuner och Landsting, Svenska Naturskyddsföreningen, Sveriges advokatsamfund, BIL Sweden, Bussbranschens Riksförbund, Folkrorelserådet Låt hela Sverige leva, Gröna bilister, Kungliga Automobilklubben (KAK), Moped- och Motorcykelbranschens Riksförbund (McRF), Motormännens Helykterhetsförbund (MHF), Motormännens Riksförbund, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Pensionärernas Riksorganisation (PRO), Riksförbundet enskild Väghållning, Svenska Lokaltrafikföreningen (SLTF), Svenska Transportarbetarförbundet, Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR), Sveriges Åkeriföretag, Älgskadefondsföreningen och Folksam AB.

Yttrande har dessutom avgivits av Bilfront, FMK, Regionförbundet Sörmland och Länsstyrelsen i Västernorrlands län.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 8 mars 2007.

Närvarande: Statsråden Olofsson, Bildt, Ask, Husmark Pehrsson, Odenberg, Larsson, Erlandsson, Torstensson, Carlgren, Hägglund, Björklund, Carlsson, Littorin, Borg, Malmström, Sabuni, Billström, Adelson Liljeroth, Tolgfors.

Föredragande: Statsrådet Torstensson.

Regeringen beslutar proposition 2006/07:73 Nya hastighetsgränser.