

Resultat

Handboken Rätt fart i staden anger kvaliteterna grönt, gult respektive rött som en form av sammansatt värdering av trafiksäkerhet, framkomlighet, buller och övrig miljöhänsyn med mera, där grönt anger god standard, gul nästan acceptabelt och rött krav på åtgärder. I avsaknad av "buller- och andra miljöplaner", har i inventeringen och utvärderingen av denna endast värderats trafiksäkerhet och framkomlighet.

Enligt utvärderingsmetoden i handboken Rätt fart i staden blir det entydigt, att om grön standard ska vara uppfylld, så ska den högsta tillåtna hastigheten bestämmas till 30 kilometer i timmen i de tätbebyggda områdena. Detta ska då jämföras med – helt naturligt enligt tidigare synsätt - att den generellt gällande hastighetsgränsen 50 kilometer i timmen enligt 3 kap. 17 § första stycket trafikförordningen (1998:1276) (TrF), har ansetts tillräcklig. Dock inte Djurmo, där en särskild föreskrift om 30 kilometer i timmen som högsta tillåten hastighet redan införts och gäller.

Det ska konstateras att Rätt fart i staden pekar på att en alltför strikt tillämpning av metoden kan göra att utmärkningen blir "plottrig", risken för minskad förståelse och efterlevnad ökar etcetera. Mot den bakgrunden måste en helhetssyn bestämmas och kanske i valet mellan "rätt hastighet och rimlig efterlevnad, metoden "skruvas" så att "gul nivå" bestäms som lämplig". Beslutet kan exempelvis bli att den högsta tillåtna hastigheten inom de tätbebyggda områdena sätts till 40 kilometer i timmen som grund och utifrån detta skulle man kunna fatta beslut om 30 kilometer i timmen i vissa punkter och 50 eller 60 kilometer i timmen på vissa övergripande sträckor. För vissa av dessa sträckor krävs då ombyggnation. Det ska då observeras att "hastigheten höjs" i Djurmo, där beslut om 30 kilometer i timmen gäller. En möjligen realistisk åtgärd, men möjligen svår att försvara inför de boende i Djurmo?

För "byarna" – totalt 56 stycken inventerade – kan enkelt konstateras att "laglösheten gäller". Formellt gäller enligt 10 kap. 13 § TrF att hastighetsbegränsningar ska märkas ut och att detta enligt 1 kap. 6 § vägmärkesförordningen (2007:90) (VMF) ankommer på ansvarig väghållningsmyndighet, Trafikverkets region, att svara för. Dessutom är det straffbart att utan föreskrift/ tillstånd sätta upp vägmärken enligt 8 kap. 4 § och 9 kap. 1 och 2 § VMF.

Den bristfälliga – faktiskt i strid med gällande bestämmelser - utmärkningen gör att kommunen bör fundera över dels på ett påpekande till Trafikverket och dels över om en framställning om särskild hastighetsbegränsning på "vägarna inom byarna" ska inges till länsstyrelsen.

Det ska noteras att Rätt fart i staden primärt avser att bestämma hastighetsgränser utifrån "vad gatan tål från dess funktionssynpunkt". I princip anpassad för större tätorter och därmed kanske inte helt relevant i detta sammanhang. Resultatet är dock entydigt och därför bör den fortsatta handläggningen vara klart utstakad. Meddela föreskrifter enligt resultatet eller efter "skruvande" som handboksметодiken innebär/medger.

"Byarna" kräver sin särskilda handläggning.