

Motion till riksdagen 2005/06:T562

av Karin Svensson Smith m.fl. (-, mp)

Hastigheten på vägarna

Motionen delad mellan flera utskott

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om sänkta gränser för körkortsåterkallelse.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att böterna för hastighetsöverträdelse skall göras proportionella mot överskridandet i rörelsemängd, dvs. massan på fordonet gånger hastigheten.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om behovet av att utreda möjligheterna att inför ett pricksystem som i bl.a. Danmark tillämpas vid trafikförseelser – tre prickar (hål med hålslagare) leder till körkortsåterkallelse.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att polisen skall ha rätt att beslagta fordon/del av fordon alternativt förse det med hjulboja i samband med grova trafikförseelser.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om vikten av att i regleringsbrevet till Rikspolisstyrelsen införa krav på hastighetsövervakningens kvantitet och kvalitet.¹
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att resurser för automatisk trafik kontroll bör öronmärkas inom ramen för de 4,9 miljarder kronor som Vägverket har i årligt trafiksäkerhetsanslag så att alla dokumenterat farliga vägar förses med erforderlig hastighetsövervakning.
7. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med ett lagförslag om ägaransvaret hos fordonsinnehavare.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om behovet av att utreda möjligheter till fortbildning som ger behörighet för poliser att föra sin egen talan vid trafikbrott.¹
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att Vägverket bör få i uppdrag att fastställa en plan för utbildning samt förarprov som skall vara obligatoriskt för att få behörighet att köra utryckningsfordon.

Fel! Okänt namn på

10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att Vägverket i sitt uppdrag angående körkortutbildningen låta eco-driving ingå i utbildningen och bli ett nytt moment i uppkörningen.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om behovet av att ge Statens institut för kommunikationsanalys i uppdrag att analysera och föreslå förändrad värdering av trafiksäkerhet – beräknad tidsvinst på grund av väginvestering ställt i relation till tidsförlust i samband med dödsfall i trafiken.

¹ Yrkandena 5 och 8 hänvisade till JuU.

Inledning

Sveriges riksdag har beslutat om att nollvisionen ska vara styrande för trafiksäkerhetsarbetet. Både vad gäller trafiksäkerhetsmålets innehåll och storleken på de medel som anslagits till Vägverket för att nå dit är Sverige ett av de mest ambitiösa länderna i världen vad gäller trafiksäkerhet. I förhållande till den ständigt ökande vägtrafikvolymen är risken för att dö och skadas i trafiken mindre än i många andra länder. Ändå verkar nollvisionens etappmål för 2007 mycket svårt att nå enligt alla aktörer inom trafiksäkerhetsområdet. Samhällsekonomiskt är det synnerligen bekymmersamt att antalet personskadade till följd av trafiken (enligt försäkringsbolagens statistik) uppgår till ca 60 000 per år. Många sjukhusdagar, åtskilliga sjukskrivningsdagar och mycket mänskligt lidande skulle sparas om trafikolyckorna blev färre och mindre allvarliga.

Vägtrafikinspektionen lämnade 2004 en rapport med titeln *Trafiksäkerhetens utveckling efter beslutet om Nollvisionen 1997 med fokus på 11-punktsprogrammet*. I rapporten konstateras att säkerheten på våra vägar har försämrats och utvecklingen går inte i riktning mot det etappmål som innebär att antalet omkomna i vägtrafiken maximalt får uppgå till 270 personer år 2007. Vidare noteras det oroväckande i att antalet förare som är onyktra eller drogpåverkade har ökat. Lika illavarslande bedöms att överträdelserna av hastighetsgränserna har ökat samtidigt som polisens resursinsatser för hastighetsövervakning har minskat. Slutsatsen är att de åtgärder som vidtagits från olika myndigheter, företag och övriga aktörer inte sammantaget haft tillräcklig effekt för att förbättra säkerheten på våra vägar. För att upprätthålla respekten för riksdagen som beslutsfattare bör antingen etappmålet revideras eller så måste skyndsamt de åtgärder som behövs för att uppnå målet vidtas. En revidering av målet har bestämt avvisats av både regering och en enig riksdag. Följande behöver enligt Miljöpartiets bedömning göras för att nå etappmålet:

1. Sänka hastigheten i vägtrafiken.
2. Få bort alkohol och droger från vägtrafiken.
3. Öka andelen kollektivtrafik bland personresorna.
4. Föra över en del av godstrafiken på vägarna till spår och sjöfart.
5. Se till att bilbälten alltid används av alla i fordonet.

Den fjärde åtgärden behandlas i en annan kommittémotion från Miljöpartiet: Klimatanpassa godstransporterna. Den tredje åtgärden kommer att behandlas i den transportpolitiska proposition som regeringen har aviserat till november 2005. Den andra punkten behandlas i Alkolåsutredningen som är färdig för remissbehandling 1/6 2006. Miljöpartiet begränsar sig därför till att behandla hastighetens betydelse för att minska antalet döda och skadade i trafiken.

Fel! Okänt namn på

Forskningsläget

EU-kommissionen formulerade 2001 i vitboken – Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: vägval inför framtiden – ett trafiksäkerhetsmål för Europeiska unionen. Man fastställde därigenom att antalet dödsfall på Europas vägar skall halveras från 40 000 till 20 000 före utgången av 2010. I anslutning till detta trafiksäkerhetsmål initierades ett antal brett upplagda forskningsprojekt vilka syftade till att förbättra kunskapen om vilka åtgärder som är lämpliga för att uppnå en sådan minskning. Kunskap om trafikövervakningens och sanktionernas betydelse för graden av regelefterlevnad vad gäller hastighet, bältesanvändning och nykterhet finner man huvudsakligen inom ramen för den satsningen.

Genomgången av de nya europeiska forskningsresultaten (se Research Retort in Sociology of Law 2005:1) visar bl.a. följande:

- Det råder samstämmighet om att hastigheten utgör en nyckelfaktor vid trafikolyckor. Om man uppnår regelefterlevnad avseende hastighetsbegränsningar skulle antalet döda och skadade i trafiken minska drastiskt.
- Empirin visar i princip entydigt på att upptäcktsrisken och sanktionerna har avgörande betydelse för i vilken utsträckning människor följer trafikregler. Som exempel på hur snabbt man kan nå resultat med den här typen av strategier kan nämnas det franska projekt som år 2003 sänkte antalet dödsfall med 20,9 procent jämfört med året innan. Huvudsakliga åtgärder var ökad kontroll av hastighet och bälte i kombination med strängare sanktioner och ett stort medialt intresse.
- Svenska bilförare tillhör tillsammans med danskar, cyprioter och polacker den europeiska toppligan vad gäller att uttrycka sin uppskattning av att köra bil fort.
- Bilförare tenderar att betrakta sina egna hastighetsöverträdelser som tämligen ofarliga och andras som riskfyllda.
- Sverige utgör tillsammans med Frankrike de två länder i Europa där bilförarna har svårast att se samband mellan hastighetsöverträdelser och ökad olycksrisk.
- De svenska vägarna håller hög standard (särskilt i förhållande till trafikvolymen) vilket medfört goda effekter men också gör att människor frestas att höja hastigheten.
- Antalet hastighetsöverträdelser är fler i länder med många olika hastighetsgränser.

Hastighet och trafikolyckor

Totalt sett är trafiksäkerhetsproblemen relaterade till hastighetsöverträdelser större än någon annan faktor och beräknas kosta 150–200 liv årligen. Så här skriver Vägverket på sin hemsida om hastighet:

Vi fattar inte att hastigheter är farliga. Det kan vara lika farligt att köra för fort som att falla utför ett stup eller från ett högt hus. Men vi uppfattar inte automatiskt hastigheten som farlig när vi åker bil. Det beror på att vi människor fortfarande reagerar som om vi levde på stenåldern. Våra gener har inte hunnit anpassa sig till utvecklingen. Därför inser vi direkt faran med att falla från en höjd, men inte hur farligt det är att krocka i 90 km/tim. Hastigheten i kollisionsogonblicket är helt avgörande för hur svårt människor skadas i en trafikolycka. Hög hastighet bidrar också till att olyckor över huvud taget inträffar.

Högre fart ger längre stoppsträckor

När farten ökar så ökar bromssträckan ännu snabbare. Den totala stoppsträckan blir också mycket längre. Stoppsträckan delas in i reaktionssträcka och bromssträcka. Reaktionssträckan är den sträcka som bilen hinner åka under den sekund som det tar att reagera för exempelvis ett hinder. Bromssträckan är sträckan som bilen rullar från det att bromspedalen trampas ner tills bilen stannar. Vid 70 km/tim är reaktionssträckan 19 meter och bromssträckan 24 meter. Totalt är stoppsträckan 43 meter. Vid 90 km/tim är motsvarande siffror 25 meter respektive 40 meter. Den totala stoppsträckan blir då alltså 65 meter.

Hastigheternas miljöpåverkan

Miljömålsrådet anger i sina rapporter att vägtrafiken är den största enskilda orsaken till att miljömålen inte nås. Detta gäller särskilt för klimatmålet. När hastigheten ökar, så ökar även fordonets förbrukning av bränsle. Den som kör i 100 km/tim förbrukar ca 1 dl mer bränsle per mil än den som kör i 90 km/tim. Utsläppet av koldioxid beror på bränsleförbrukningen och ökar därmed lika mycket. Avgasutsläppen av bl.a. kväveoxider ökar ännu mer. Koldioxid bidrar till växthuseffekten, medan kväveoxider bidrar till försurning och övergödning. Utsläppen av hälsovådliga ämnen som kolväten och kvävedioxider blir mindre.

Bullret ökar med hastigheten

Bullerstörningarna från ett fordon ökar i takt med hastigheten. När en personbil kör snabbare än 40–50 km/tim överröstas motorljudet av buller från däck-en. Bullret ökar sedan ytterligare. Exempelvis är bullerökningen mellan 90 km/tim och 100 km/tim ca 25 procent.

Fel! Okänt namn på

Mänskligare tätort med 30 km/tim

I tätorter blir det av säkerhetsskäl allt vanligare med 30 km/tim som hastighetsgräns där bilar delar utrymme med gående och andra oskyddade trafikanter. Bullret minskar till hälften och luftkvaliteten förbättras. Den lugnare och säkrare trafiksituationen leder till ökat gående och cyklande, vilket är avgörande för att nå folkhälsomålen. Barnen kan ta sig till skolan på egen hand, nattsömnen blir bättre för invånarna och det går att prata i normal samtalston på gatuserveringar.

Hastigheterna påverkar landskapet

Höga hastigheter påverkar hela landskapet. Om vi vill köra fort, måste vägen och sidoområdena vara breda för att säkerheten ska garanteras. På vintern slits vägbanan snabbare ner av dubbar om hastigheterna är höga. Salt och partiklar från däck och vägbanan sprids i större områden längs vägen ju högre hastigheterna är.

Hastighet och jämställdhet

Män och kvinnor har olika attityder till hastighet. Kvinnor i allmänhet prioriterar säkerhet framför hastighet. Kvinnor har i regel jämfört med män en mer positiv inställning till sänkta hastighetsgränser, hastighetsövervakning och andra åtgärder som syftar till att minska olyckorna i trafiken. Värderingarna återspeglar sig också i beteendet. Kvinnor väljer oftare kollektivtrafik och tycks ha en högre tröskel för att utsätta sig själv samt andra för faror i trafiken. Kvinnor är mycket sällan vållande till andras död i trafiken. Män kör fortare och tar större risker. 92 procent av dem som fälls för vansinneskörningar (mer än 36 km/tim över hastighetsgränsen) är män.

Förslag till åtgärder

Körkortsåterkallelse

Nuvarande bötesbelopp är dock så låga att de bara har en avskräckande effekt för mycket få personer. För att öka regelefterlevnaden vore sannolikt dagsböter effektivare än det system som tillämpas idag. Körkortsåterkallelse har också en starkt preventiv effekt. Många av dem som överskrider gällande hastighetsgränser anstränger sig samtidigt för att hålla sig under den hastighet

Fel! Okänt namn på

som leder till körkortsåterkallelse. Att dra in körkortet först vid överträdelse med 30 km/tim vid högre hastigheter och 20 km/tim vid lägre hastighetsgränser är emellertid för slapt om riksdagens intentioner med nollvisionen ska tas på allvar. Gränsen för körkortsåterkallelse bör sänkas med 15 km/tim i samband med hastighetsöverskridelse vid 70 km/tim -gräns och däröver. Gränsen för körkortsåterkallelse bör sänkas med 10 km/tim i samband med hastighetsöverskridande vid 30 km/tim och 50 km/tim. Hastighetsöverträdelse med över 15 km/tim ska leda till körkortsåterkallelse i minst ett år. Riksdagen bör som sin mening till regeringen ger till känna vad som i motionen anförts om sänkta gränser för körkortsåterkallelse.

Rörelsemängden

Skadorna som fordonet ställer till med beror på rörelsemängden, fordonets massa gånger hastigheten. Den tunga trafiken har ökat mer än personbilstrafiken vilket också syns i olycksstatistiken. Tung trafik är överrepresenterad i olycksinblandningen. Den som kolliderar med ett tungt fordon har mycket små chanser att överleva. Om böterna relaterades både till hastighet och rörelsemängd skulle sålunda ett hastighetsöverskridande med ett 3 tonsfordon ge tre gånger så höga böter som samma överskridande med ett 1 tonsfordon. Riksdagen bör som sin mening ge regeringen till känna att böterna för hastighetsöverträdelse ska göras proportionella mot överskridandet i rörelsemängd. Rörelsemängd är massan på fordonet gånger hastigheten.

Pricksystem

Den allmänna inställningen till fortkörning, speciellt bland män, behöver förändras om nollvisionen ska realiseras. Överåklagare Sven-Erik Alhem illustrerade vid ett trafiksäkerhetsseminarium 28/9 2005 gällande norm med följande tänkvärda liknelse: "Om man kommer för sent till en middag för att man åkt fast för fortkörning är det helt okej, men om man gör det för att man har stulit en vas på Åhléns är det inte det." Ett sätt för lagstiftaren att visa att man menar allvar är att övervakning och sanktioner korresponderar med det lagfästa regelsystemet. Innehav av körkort bör inte ses som en mänsklig rättighet. Det borde ses som ett förtroende som kan dras in om förtroendet missbrukas genom att man utsätter andra för fara. För att öka respekten för trafiksäkerhetsbestämmelserna bör riksdagen därför som sin mening ge regeringen till känna vad som här anförts om behovet av att utreda möjligheterna att införa ett pricksystem som i bl.a. Danmark tillämpas vid trafikförseelser – tre prickar (hål med hålslagare) leder till körkortsåterkallelse.

Fel! Okänt namn på

Beslag av fordon

En del av dem som kör för fort, särskilt de som står för vansinneskörningarna (mer än 36 km/tim över hastighetsgränsen), har inget körkort. Risken för återfall i trafikfarligt beteende är extra stor hos denna grupp. Beslag av fordon eller del av fordon kan vara rimligt för att skydda trafikanter. Det kan också vara en åtgärd som stävjar ojust konkurrens i yrkestrafiken. Tyvärr ställs sällan trafiksäkettskrav vid upphandling av transporter. Detta förhållande missgynnar den yrkestrafik som följer gällande trafikbestämmelser och inte pressar sina chaufförer till trafikfarligt beteende. Riksdagen bör som sin mening till regeringen ge till känna att polisen ska ha rätt att beslagta fordon eller del av fordon alternativt förse det med hjulboja i samband med grova trafikförseelser.

Hastighetsövervakning

I det regleringsbrev som nu styr polisens verksamhet anges vilka uppgifter som är prioriterade. Övervakning av den tunga trafiken anges, men inget annat som gäller trafiksäkerhet. Många försöker komma åt hastighetsproblemet på vägarna genom att laborera med nya hastighetsgränser. Men eftersom det bara är en av alla skyltade maxhastigheter som respekteras av mer än hälften av de förbipasserande fordonen är ökad hastighetsövervakning mycket väsentligare för att komma åt de hastighetsrelaterade olyckorna. Ambitionen vad gäller hastighetsövervakning varierar beroende på de olika länspolis-mästarnas upplägg av det polisiära arbetet i respektive län. Med tanke på hastigheternas strategiska betydelse för att nå nollvisionen och dess etappmål borde hastighetsövervakning ingå bland de uppgifter som prioriteras i hela landet. Riksdagen bör därför som sin mening till regeringen ge till känna vikten av att i regleringsbrevet till Rikspolisstyrelsen införa krav på hastighetsövervakningens kvantitet och kvalitet.

Trafikövervakningskameror

Vägverket och Rikspolisstyrelsen har under några år haft försöksverksamhet på ett femtiotal vägsträckor med trafiksäkerhetskameror som automatiskt fotograferar fordon som kör för fort.

Resultaten av de försök som gjorts i Sverige och utomlands är mycket positiva. På vissa sträckor i Sverige har trafiksäkerhetskamerorna bidragit till att antalet dödsolyckor sjunkit med 60 procent. På samma sträckor har antalet svårt skadade minskat med 30 procent. Miljömålskommittén konstaterade att hastighetsövervakning med kameror var (och är) den i särklass mest kostnadseffektiva klimatåtgärden staten kan vidta. 700 hastighetskameror ska det närmaste året placeras ut i landet. När de olika vägverksregionerna inven-

terade behovet av automatisk hastighetsövervakning summerades behovet till 1 100 kameror. Eftersom hastighetsövervakning är den mest kostnadseffektiva åtgärden både i förhållande till trafiksäkerhetsmålet och till klimatmålet borde alla dokumenterat farliga vägar förses med erforderlig hastighetsövervakning. Riksdagen bör därför som sin mening till regeringen ge till känna att resurser för ATK, automatisk trafikkontroll, bör öronmärkas inom ramen för de 4,9 miljarder kronor som Vägverket har i årligt trafiksäkerhetsanslag.

Ägaransvar

En klar majoritet i riksdagen har uttalat att ägare till bilar ska ha upplysningsplikt i förhållande till vem som kört bilen om det inte är ägaren själv som har gjort det. För det fall ägaren vägrar bör vederbörande själv erlagga hastighetsböter eller andra sanktioner som kan vara aktuella vid en eventuell regelöverträdelse. Ska satsningen på ATK bli riktigt effektiv fordras ett dylikt ägaransvar. I dag går för mycket av polisens dyrbara tid till att jämföra foton från hastighetskameran med körkortsregistret och det är för enkelt att slippa utan rättmätiga straff. Regeringen har låtit utreda överföring av ansvaret till bilägaren. Riksdagen bör därför begära att regeringen återkommer till riksdagen med ett lagförslag om ägaransvar i enlighet med vad som beskrivits ovan.

Höj trafikpolisens kompetens och status

Ett argument som ofta används mot att t.ex. införa dagsböter för hastighetsöverträdelser är att det skulle belasta ett redan hårt ansträngt åklagarväsende. Vägarna är redan den största brottsplatsen. Det skulle underlätta väsentligt för våra rättsvårdande myndigheter om de poliser som så önskar kunde få fortbildning och tillräcklig kompetens för att föra sin egen talan vid trafikbrott. En dylik miniåklagarutbildning borde vara en fortbildningsmöjlighet för tillräckligt meriterade poliser. En sidoeffekt är att detta skulle höja trafikpolisens status. Riksdagen bör därför som sin mening till regeringen ge till känna vad som här anförs om behovet av att utreda möjlighet till fortbildning som ger behörighet för poliser att föra sin egen talan vid trafikbrott.

Utbildning för förare till utryckningsfordon

Det finns ett berett förslag till utbildning och förarprov för dem som kör utryckningsfordon. Detta förslag har remissbehandlats men inte föranlett något förslag från regeringen. Eftersom flera av huvudmännen för de verksamheter som benyttar sig av utryckningsfordon tvingats göra besparingar, så har förarutbildningen drabbats i några fall. Allmänheten förväntar sig att exempel-

Fel! Okänt namn på

vis föraren av en brandbil vid uttryckning erlagt förarbevis för det fordon han eller hon framför i hög hastighet. Så borde också vara fallet. Riksdagen bör därför till regeringen ge till känna att Vägverket bör få i uppdrag att fastställa en plan för utbildning samt förarprov som ska vara obligatoriskt för att få behörighet att köra utryckningsfordon.

Eco-driving

Eco-driving är i första hand en metod för att minimera miljöpåverkan i samband med bilkörningen men har också goda trafiksäkerhetseffekter. Vägverket håller när detta skrivs på att se över körkortutbildningen och uppkörningsprovet. Riksdagen bör som sin mening till regeringen ge till känna att Vägverket i sitt uppdrag angående körkortutbildningen bör låta Eco-driving ingå i utbildningen och bli ett nytt moment i uppkörningen.

Värdering av trafikdöd

Tidsvinst angiven i minuter anges ofta som ett motiv för att anlägga en ny väg eller att bygga om en befintlig väg. En rakare och bredare väg ökar bilens konkurrenskraft i förhållande till andra transportslag och ökar risken för att människor höjer hastigheten. Men den tidsvinsten för dem som begagnar sig av vägen ställs inte tillräckligt i relation till den tidsförlust som görs när människor mister livet i trafikolyckor. Den som mister livet på vägarna förlorar i genomsnitt 33,5 år av sitt återstående liv. Riksdagen bör därför som sin mening till regeringen ge till känna vad som här anförs om behovet av att ge Statens institut för kommunikationsanalys i uppdrag att analysera och föreslå en förändrad värdering av trafiksäkerhet – beräknad tidsvinst på grund av väginvestering ställt i relation till tidsförlust i samband med dödsfall i trafiken.

Stockholm den 4 oktober 2005

Karin Svensson Smith (-)

Claes Roxbergh (mp)

Ingegerd Saarinen (mp)