



## Nya hastighetsgränser

---

### Sammanfattning

I detta betänkande behandlar utskottet proposition 2006/07:73 Nya hastighetsgränser samt tre följdmotioner.

I propositionen presenteras ett förslag till en långsiktig strategi för hur hastighetsgränserna på vägarna ska anpassas till nollvisionen och de övriga transportpolitiska delmålen. För att strategin ska kunna genomföras föreslår regeringen 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.

Utskottet avstyrker samtliga motionsförslag på grundval av att utskottet anser att den föreslagna förändringen av hastighetsgränserna är en samhälls-ekonomiskt välmotiverad åtgärd som innebär att många människoliv kan sparas varje år. Motiverade förändringar av hastighetsgränserna i kombination med en tydlig och tillräcklig skyltning förväntas även leda till en öka acceptans bland trafikanterna för rådande hastighetsbegränsning. Sammantaget bör detta leda till en bättre efterlevnad av gällande hastighetsbestämmelser, vilket innebär positiva effekter för miljön genom minskade utsläpp av bl.a. koldioxid. Utskottet betonar samtidigt att det är väsentligt att de nya hastighetsgränserna följs upp och utvärderas. Resultatet förutsätts därvid återrapporteras till riksdagen.

Två reservationer (s, v och mp) och tre särskilda yttranden (s, v och mp) har fogats till betänkandet.

# Innehållsförteckning

Sammanfattning .....	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	3
Redogörelse för ärendet .....	4
Ärendet och dess beredning .....	4
Bakgrund .....	4
Utskottets överväganden .....	5
Utskottets ställningstagande .....	8
Reservationer .....	11
1. Avslag på propositionen, punkt 1 (s, v, mp) .....	11
2. Nya hastighetsgränser, punkt 2 (v) .....	12
Särskilda yttranden .....	13
1. Avslag på propositionen, punkt 1 (s) .....	13
2. Avslag på propositionen, punkt 1 (v) .....	14
3. Avslag på propositionen, punkt 1 (mp) .....	15
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	17
Propositionen .....	17
Följdmotioner .....	17

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. Avslag på propositionen

Riksdagen avslår motionerna 2006/07:T8 yrkande 1, 2006/07:T9 och 2006/07:T10.

*Reservation 1 (s, v, mp)*

## 2. Nya hastighetsgränser

Riksdagen godkänner regeringens förslag om 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. Därmed bifaller riksdagen proposition 2006/07:73 och avslår motion 2006/07:T8 yrkande 2.

*Reservation 2 (v)*

Stockholm den 15 maj 2007

På trafikutskottets vägnar

*Anders Karlsson*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Karlsson (s), Jan-Evert Rådström (m), Ulla Löfgren (m), Margareta Cederfelt (m), Sven Bergström (c), Hans Stenberg (s), Christer Winbäck (fp), Sten Nordin (m), Marie Nordén (s), Annelie Enochson (kd), Lisbeth Grönfeldt Bergman (m), Peter Pedersen (v), Ingemar Vänerlov (kd), Karin Svensson Smith (mp), Lars Mejern Larsson (s), Désirée Liljevall (s) och Monica Green (s).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

Regeringen föreslår i proposition 2006/07:73 Nya hastighetsgränser 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.

I samband med beredning av ärendet har utskottet sammanträffat med företrädare för Vägverket och för Väg- och transportforskningsinstitutet, VTI. En skrivelse i ärendet har vidare kommit in till utskottet.

Trafikutskottet har i flera tidigare betänkanden om bl.a. trafiksäkerhet behandlat frågan om hastighetsbegränsningar. I sitt senaste betänkande Trafiksäkerhet (2006/07:TU6) ansåg utskottet att det finns anledning att se över dagens system för hastighetsbegränsningar så att de bättre anpassas till det övergripande transportpolitiska målet samt de transportpolitiska delmålen, främst god miljö och trafiksäkerhet.

## Bakgrund

Hastighetsgränserna på vägarna 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 när det gäller hastighetsgränserna på vägarna.

I proposition 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 beslutades 1970 hade 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 proposition 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 bedöm-

ningen 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.

I sammanhanget kan vidare nämnas att utskottet i sitt betänkande Trafiksäkerhet (2006/07:TU6) uppmärksammade att det finns anledning att se över dagens system för hastighetsbegränsningar så att de bättre anpassas till det övergripande transportpolitiska målet samt de transportpolitiska delmålen, främst god miljö och trafiksäkerhet.

## Utskottets överväganden

### Propositionen

I propositionen redogörs för ett förslag till ny långsiktig strategi för hur hastighetsgränserna på vägarna ska anpassas till nollvisionen och till de övriga transportpolitiska delmålen. För att denna strategi ska kunna genomföras föreslår regeringen 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.

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Hastigheten på vägarna har betydelse för att uppnå flera transportpolitiska delmål i synnerhet trafiksäkerheten men hastigheten påverkar även andra transportpolitiska delmål. Ibland samverkar delmålen medan de i andra fall motverkar varandra, vilket måste beaktas när hastigheterna på vägarna fastställs. Utgångspunkten ska, enligt regeringen, 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, enligt propositionen, ett flexiblere alternativ än den lösning som det nuvarande hastighetsystemet tillhandahåller. Permanenta hastighetsgränser som endast tillåter udda 20-steg kan framstå som alltför stelbent. Det bör därför, enligt regeringen, finnas en möjlighet att använda sig av 10-steg i intervallet 30–120 kilometer i timmen.

En förutsättning för att ett hastighetssystem med 10-steg ska fungera är, enligt regeringen, 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 ska delas in i fler vägsträckor där alla 10-steg används. Regeringen framhåller att Vägverket redan i dag 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, enligt regeringen, vidare av utomordentligt stor vikt att utmärkningen av hastighetsgränserna är tydlig och tillräcklig. Regeringen betonar därför att hastighetsutmärkningen bör upprepas mer frekvent än vad som sker i dag.

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 samhällsekonomisk 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.

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. 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 hastighet, dels föreskrifter med riktlinjer till de beslutande lokala myndigheterna om när olika hastighetsgränser bör användas.

## Motionerna

*Peter Pedersen m.fl. (v)* påpekar i *motion 2006/07:T8 (yrkande 1)* att det behövs en beteendeförändring för att uppnå nollvisionen men regeringens förslag tillgodoser inte detta syfte. I stället finns risk för en försämrad tydlighet och förutsägbarhet med att införa 10-intervaller av hastighetsnivåerna. Motionärerna lyfter även fram att hastighetsgränser kan vara ett medel för att begränsa utsläppen av växthusgaser eftersom bilens bränsleförbrukning är relaterad till mängden utsläpp av bl.a. koldioxid, ju fortare man kör, desto mer ökar utsläppen. Propositionen bör därför avslås eftersom bl.a. analyser av förslaget miljöpåverkan och effekter på trafiksäkerhet saknas.

I samma motion, *yrkande 2*, framhålls att regeringen bör ta aktiv ställning till att förslaget verkligen leder till att hastigheterna i genomsnitt sänks i landet eftersom sänkta hastigheter leder till att färre dör i trafiken och att koldioxidutsläppen minskar. Motionärerna yrkar på att riksdagen ska tillkännage för regeringen som sin mening att Vägverket ska styra förändringsarbetet så att hastigheterna i landet i genomsnitt sänks med det nya hastighetssystemet.

I *motion 2006/07:T9 av Anders Karlsson m.fl. (s)* anges att konsekvenserna av den föreslagna förändringen är dåligt belysta i propositionen. Motionärerna menar att den viktigaste åtgärden för att öka trafiksäkerheten och att uppnå nollvisionen är att förmå trafikanterna att följa gällande trafikregler. Mot denna bakgrund föreslås att dagens hastighetsgränser bibehålls och att ökade resurser används till informationskampanjer om trafiksäkerhet inklusive vikten av att följa regelverket, till utveckling av smart teknik på vägarna samt till övervakning av att hastighetsgränser och andra trafikregler efterlevs. Sådana åtgärder leder, enligt motionärerna, till att trafiken på vägarna blir säkrare, att färre personer dödas och skadas i trafiken samt att trafikens negativa miljöpåverkan minskar. Motionärerna föreslår att riksdagen avslår propositionen.

I *motion 2006/07:T10 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)* framhåller motionärerna att syftet med regeringens förslag om förändrade hastighetsgränser kan tillgodoses på annat sätt. Andra åtgärder behöver vidtas för att bidra till att de transportpolitiska delmålen för trafiksäkerhet och miljö ska uppnås. Sådana åtgärder är förbättrad hastighetsövervakning genom att fler hastighetskameror placeras ut, att gränsen för körkortsåterkallelse sänks vid hastighetsöverträdelser och att ett pricksystem vid trafikförseelser införs. Därutöver anges att dagsböter för fortkörning ska införas, att trafikpolisens kompetens och status höjs, att ägaransvar vid trafiköverträdelser införs samt att polisen ska ha rätt att beslagta fordon. Motionärerna yrkar därför avslag på förslaget om ändrade hastighetsgränser.

## Utskottets ställningstagande

### Utskottets förslag i korthet

Utskottet anser det angeläget att fastställa en långsiktig strategi för hur hastighetsgränserna ska anpassas till nollvisionen och de övriga transportpolitiska delmålen. Utskottet tillstyrker att riksdagen godkänner regeringens förslag om att 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. Riksdagen bör mot denna bakgrund avslå aktuella motionsförslag.

Jämför reservationerna 1 (s, v, mp) och 2 (v) samt särskilda yttrandena 1 (s), 2 (v) och 3 (mp).

### *Avslag på propositionen*

Ett enigt trafikutskott ansåg i februari 2007 i betänkandet Trafiksäkerhet (2006/07:TU6) att det fanns anledning att se över dagens system för hastighetsbegränsningar så att de bättre anpassas till det övergripande transportpolitiska målet samt de transportpolitiska delmålen, främst god miljö och trafiksäkerhet. Utskottet välkomnar mot denna bakgrund regeringens förslag till en långsiktig strategi för hur hastighetsgränserna ska anpassas till nollvisionen och de övriga transportpolitiska delmålen.

Utskottet konstaterar att Vägverket har beräknat att regeringens förslag leder till att 40–50 människoliv sparas varje år. Förslaget har också vunnit gehör från trafiksäkerhetsorganisationen, NTF. Utskottet anser för sin del att det är viktigt att lyssna på den för trafiksäkerheten ansvariga sektorsmyndigheten liksom den kompetens som finns samlad inom NTF. Det är, enligt utskottets mening, viktigt att trafiksäkerhetsarbetet drivs med kraft och bygger på kunskap. Utskottet kan därför inte ställa sig bakom de motionsförslag som väckts om att avslå regeringens proposition och därmed avstå från de positiva trafiksäkerhetseffekter som står att vinna. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2006/07:T8, 2006/07:T9 yrkande 1 och 2006/07:T10.

### *Nya hastighetsgränser*

Utskottet har erfårit att om alla höll hastighetsgränserna skulle, enligt Vägverkets beräkningar, 100–150 liv sparas varje år och vägtrafikens koldioxidutsläpp skulle minska med 700 000 ton per år. Enligt utskottets mening belyser detta förhållande vikten av att hastighetsgränser är väl avvägda och att det finns en acceptans för gällande hastighetsgränser så att de respekteras.

Regeringens förslag till ändring av trafikförordningen innebär att beslutande myndigheter får rätt att använda sig av 10-steg i intervallet 30–120 kilometer i timmen. Enligt Vägverket bedöms förändringen leda till en



minskning av antalet dödade i vägtrafiken med 40–50 personer varje år. Vägverket bedömer vidare att kostnaden för att genomföra hela förslaget totalt kommer att uppgå till ca 145 miljoner kronor. Kostnaderna fördelas enligt Vägverkets beräkningar på följande sätt: 65 miljoner kronor för att genomföra samtliga åtgärder på det statliga vägnätet inklusive enskilda vägar, 30 miljoner kronor för att genomföra åtgärder i samtliga kommuner och 50 miljoner kronor för informationsinsatser i anslutning till genomförandet. Enligt utskottets mening är detta en låg kostnad för trafiksäkerhetsåtgärder i förhållande till det antal människoliv som förväntas kunna sparas. Utskottet anser således att förändringen av hastighetsgränser är en samhällsekonomiskt välmotiverad åtgärd som innebär att både dödsfall och lidande för många människor kan undvikas.

Utskottet delar också regeringens bedömning att det är väsentligt att Vägverket utarbetar dels riktlinjer om 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. Vidare instämmer utskottet i regeringens bedömning om att ett minimikrav bör vara att förändringar i nya 10-steg endast görs för längre sammanhängande sträckor på landsbygden och för större stadsdelar i tätort. Utskottet utgår därför ifrån att förändringen av hastigheterna genomförs där det finns ett påtalat behov av att ändra hastighetsgränsen och att detta sker i enlighet med regeringens intentioner.

Utskottet instämmer vidare i regeringens bedömning att det är av stor vikt att utmärkningen av hastigheter är tydlig och tillräcklig. Utmärkningen av hastigheter bör vidare upprepas mer frekvent än vad som sker i dag. I sammanhanget vill utskottet uppmärksamma de nya tekniska möjligheterna med skyltning som bl.a. innebär att gällande hastighetsgränser kan anpassas utifrån rådande förhållanden när det gäller trafikintensitet, väglag och väder m.m.

Utskottet utgår således från att genomförandet av förslaget innebär att det sker en anpassning av hastigheterna utifrån rådande vägförhållanden så att hastighetssänkningar på de mest farliga vägarna prioriteras. Vidare utgår utskottet från att beslutande myndigheter på motsvarande sätt utifrån de transportpolitiska delmålen prövar på vilka vägar hastigheterna kan höjas. Sammantaget torde detta, enligt utskottets bedömning, leda till en ökad acceptans för rådande hastighetsgränser. En sådan anpassning torde, enligt utskottets bedömning, leda till att rådande hastighetsgränser upplevs som mer relevanta än i dag. Detta är särskilt väsentligt för att uppnå ökad acceptans bland trafikanterna, vilket torde leda till en bättre regelefterlevnad av gällande hastighetsgränser. På så sätt uppstår även positiva effekter för miljön genom bl.a. minskade koldioxidutsläpp.

Utskottet vill samtidigt betona att det är väsentligt att den nu föreslagna förändringen följs upp och utvärderas i takt med att erfarenheter vinnas från tillämpning. Resultatet förutsätts därvid, enligt utskottets mening, återrapporteras till riksdagen. I sammanhanget vill vidare utskottet uppmärk-

samma att det är angeläget att i forskningssammanhang närmare studera vilka effekter den nu föreslagna förändringen leder till för att uppnå de olika transportpolitiska delmålen. Mot denna bakgrund välkomnar utskottet uppföljning, utvärdering och vidare forskning för att få utökad kunskap som sedan används för att uppnå de transportpolitiska delmålen för både trafiksäkerhet och miljö men även hur förändringen påverkar de övriga delmålen. Det är, enligt utskottets mening, väsentligt att anlägga en helhets-syn på de åtgärder som vidtas inom vägtrafiken för att identifiera och belägga effekter på samtliga transpolitiska delmål.

När det gäller motion 2006/07:T8 yrkande 2 om att riksdagen ska ge regeringen till känna att Vägverket ska styra förändringsarbetet så att hastigheterna i landet i genomsnitt sänks med det nya hastighetssystemet, anser utskottet att det inte ankommer på riksdagen att i detalj uttala sig om hur Vägverket, som ansvarig sektorsmyndighet, ska utföra sina uppgifter. Som framgått ovan har utskottet framhållit vikten av att Vägverket utarbetar riktlinjer och föreskrifter för tillämpningen av hur de olika hastighetsgränserna bör användas. Utskottet utgår från att sådana riktlinjer främjar en utveckling enligt de av riksdagen antagna transportpolitiska målen. Utskottet har vidare förutsatt att resultatet från uppföljning och utvärdering kommer att återrapporteras till riksdagen, vilket kommer att leda till goda möjligheter för riksdagen att följa genomförandet. Mot denna bakgrund tillstyrker utskottet regeringens förslag och avstyrker motion 2006/07:T8 yrkande 2.

# Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer. I rubriken anges vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

## 1. Avslag på propositionen, punkt 1 (s, v, mp)

av Anders Karlsson (s), Hans Stenberg (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Karin Svensson Smith (mp), Lars Mejern Larsson (s), Désirée Liljevall (s) och Monica Green (s).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår proposition 2006/07:73. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2006/07:T8 yrkande 1, 2006/07:T9 och 2006/07:T10.

### *Ställningstagande*

Vi anser att effekterna av förändrade hastighetsgränser för dels trafiksäkerheten, dels miljön är undermåligt belysta i regeringens förslag. Minst 150 människoliv per år skulle sparas om alla trafikanter respekterade dagens hastighetsgränser. Det är dock mycket oklart hur förändrade hastighetsgränser med fler steg leder till en ökad respekt för hastighetsgränserna. Om man tillför fler steg finns i stället risk för att regelverket blir både rörigare och plottrigare för trafikanterna, vilket knappast kommer att leda till en ökad acceptans för gällande hastighetsgränser.

Hastighetsgränser är vidare en del av klimatpolitiken. Hastighetsöverträdelser leder i dag till ett ökat utsläpp av koldioxid som motsvarar 700 000 ton varje år enbart på det statliga vägnätet. Detta förhållande illustrerar vikten av en ökad efterlevnad av gällande hastighetsregler. Det är därför särskilt anmärkningsvärt att regeringen i sitt förslag till nya hastighetsgränser inte har gjort någon konsekvensanalys av effekterna på miljön när det gäller den föreslagna ändringen. Enligt vår uppfattning behöver andra åtgärder vidtas för att nå de transportpolitiska delmålen för trafiksäkerhet och miljö än det förslag som regeringen har lagt fram.

Regeringens proposition bör därför avslås.

## **2. Nya hastighetsgränser, punkt 2 (v)**

av Peter Pedersen (v).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om förändrade hastighetsgränser. Därmed bifaller riksdagen motion 2006/07:T8 yrkande 2 och bifaller delvis proposition 2006/07:73.

### *Ställningstagande*

Vänsterpartiet anser att det är oklart och osäkert om regeringens förslag till förändrade hastighetsgränser verkligen leder till ökad trafiksäkerhet. Mot denna bakgrund bör därför regeringen klart deklarerat utgångspunkten att det totalt sett sker en sänkning av hastigheterna med det nya förslaget. Vi anser att regeringen aktivt ska ta ställning för att förslaget verkligen leder till att hastigheterna i genomsnitt sänks i landet. Sänkta hastigheter på vägarna är särskilt angeläget eftersom detta leder till att färre människor dör i trafiken och att koldioxidutsläppen minskar. Regeringen bör därför vidta åtgärder för att säkerställa att Vägverket styr förändringsarbetet så att hastigheterna i landet i genomsnitt sänks med det nya hastighets-systemet.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

# Särskilda yttranden

## 1. Avslag på propositionen, punkt 1 (s)

Anders Karlsson (s), Hans Stenberg (s), Marie Nordén (s), Lars Mejern Larsson (s), Désirée Liljevall (s) och Monica Green (s) anför:

Vi socialdemokrater ser allvarligt på att minskningen av antalet skadade och dödade i vägtrafiken har planat ut under 2006 efter att antalet skadade och omkomna i vägtrafiken dessförinnan hade minskat under flera år. Nollvisionen formulerades av den socialdemokratiska regeringen för tio år sedan. Den har sedan dess varit ett stolt mål för trafiksäkerheten i Sverige. Nollvisionen har även fått ett internationellt genomslag. Vi anser att det behövs mer kraftfulla åtgärder för att återta handlingskraften i nollvisionen än de förändrade hastighetsgränser som regeringen föreslår.

Vägverkets promemoria som är underlag till propositionen visar tydligt att ett viktigt hinder för säker trafik i dag är hastighetsöverträdelserna. VTI har beräknat att minst 150 liv per år skulle kunna sparas om alla trafikanter respekterade dagens hastighetsgränser. Hastighetsöverträdelserna leder också till ett ökat utsläpp av koldioxid motsvarande 700 000 ton varje år bara på det statliga vägnätet. Det är uppenbart att det finns stora vinster att hämta för såväl trafiksäkerheten som miljön om dagens hastighetsgränser verkligen efterlevdes.

I propositionen föreslår regeringen en komplettering av dagens fem hastighetsgränser på vägarna med ytterligare fem. Vi anser inte att fler hastighetsgränser bidrar till att uppnå mål för trafiksäkerheten och miljön. Tvärtom leder fler gränser till ett system som riskerar att minska bilisternas och yrkesförarnas förtroende för trafikreglerna i stort. Vi vill i stället framhålla, i likhet med tidigare uttalanden från trafikutskottet, att det är av största vikt att hastighetsgränserna är så väl avvägda att de också verkligen respekteras av trafikanterna. Att sänka hastigheterna på 700 mil av dagens 90-vägar, och därmed öka restiden med drygt två miljoner timmar, tror vi inte skulle accepteras bland trafikanter på dessa sträckor. Därigenom kommer förändringen inte att bidra till att mål för transportpolitiken och nollvisionen uppfylls.

Vi anser dock att det i Vägverkets förslag till strategi finns flera förslag till positiva åtgärder som skulle kunna genomföras utan att man behöver hacka upp systemet med hastighetsgränser. Ett exempel är ökad användning av hastighetsbegränsning som varierar med trafik-, väglags-, väder- och siktförhållanden. Den här typen av dynamiska hastighetsskyltar möter stor förståelse bland bilister och yrkesförare. Andra typer av åtgärder för att öka trafiksäkerheten ska naturligtvis också prövas och genomföras. Ny teknik är till god hjälp i trafiken.

Vi anser inte att miljöeffekterna av fler hastighetsgränser på vägarna är tillräckligt belysta för att klarlägga vilka effekter regeringens förslag får för miljön och klimatet. Dessa effekter måste, enligt vår mening, beskrivas bättre innan riksdagen kan besluta om att genomföra förändringarna.

Dessutom anser vi att de kostnader som omskyllningen av vägnät skulle medföra kan användas på ett bättre sätt, som till informationskampanjer, till insatser för att förstärka övervakningen av de regler som redan gäller och till att finna nya metoder för att få trafikanterna att ta eget ansvar och acceptera regelverket.

Enligt vår uppfattning är den viktigaste åtgärden för att öka trafiksäkerheten för att uppnå nollvisionen att förmå trafikanterna att följa gällande trafikregler. Därför bör dagens hastighetsgränser bibehållas och ökade resurser bör användas till informationskampanjer om trafiksäkerhet och information om vikten av att följa regelverket, till utveckling av smart teknik på vägarna, till säker utformning av vägar samt till satsningar på övervakning av efterföljden av hastighetsgränserna och andra trafikregler. På så sätt blir trafiken på vägarna säkrare, påverkan på miljön minskar och färre personer blir dödade och skadade i trafiken.

## **2. Avslag på propositionen, punkt 1 (v)**

Peter Pedersen (v) anför:

Vänsterpartiets grundsyn är att hastighetsgränser ska fastställas utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv och ett miljöperspektiv. Det nuvarande hastighetsystemet har funnits sedan 1971. Men att ett system har funnits länge betyder inte att det automatiskt är dåligt. Utgångspunkten för en förändring av det nuvarande systemet måste vara att ett nytt system är mer träffsäkert utifrån de av riksdagen uppsatta transportpolitiska målen. Enligt vår uppfattning är det framför allt delmålen trafiksäkerhet och miljö som berörs i samband med förändrade hastighetsgränser.

Regeringen anser att de transportpolitiska delmålen regional utveckling och tillgänglighet ska beaktas när man fastställer vilka hastighetsgränser som ska gälla. Regeringen menar att högre hastigheter leder till tidsvinster och att det därför är positivt för de transportpolitiska delmålen för tillgänglighet och regional utveckling. Högre hastigheter leder till tidsvinster, men dessa är mycket marginella för enskilda resenärer.

Effekterna av regeringens förslag, utifrån trafiksäkerhet och miljö, är inte tillräckligt analyserade i propositionen, och vi är därför tveksamma till att införa det nya hastighetssystemet. När det gäller effekter på trafiksäkerheten föreslår regeringen att det ska införas ett 10-steps intervall mellan 30 och 120 kilometer i timmen. Hastigheten ska således höjas på ett antal vägar och det är därför oklart om förändrade hastighetsgränser leder till att trafiksäkerheten ökar. Tvärtom finns det snarare risk för att höjda hastigheter kommer att leda till fler dödade och svårt skadade i vägtrafiken än i dag. Vänsterpartiet anser i stället att det är av utomordentligt stor vikt att åstadkomma en beteendeförändring så att alla håller hastigheten och att

ingen dricker alkohol och kör bil. Tydligheten och förutsägbarheten i vägtrafiken riskerar vidare att försämrats med 10-intervaller av hastighetsnivåerna.

I ljuset av att de flesta seriösa politiker tar klimathotet på allvar är det särskilt anmärkningsvärt att det saknas en analys av förslaget miljöpåverkan. Ökade hastigheter leder till en ökad bränsleförbrukning, vilket innebär ökade utsläpp av koldioxid och andra avgasutsläpp som är farliga för miljön. Om den reella hastigheten på vägarna sänktes med 10 kilometer i timmen, skulle detta betyda en minskning av bensinförbrukningen som motsvarade 1 % av Sveriges totala koldioxidutsläpp. Regeringens förslag kontrasterar därmed starkt mot behovet av att minska utsläppen av växthusgaser.

### **3. Avslag på propositionen, punkt 1 (mp)**

Karin Svensson Smith (mp) anför:

Vi anser att regeringens förslag till nya hastighetsgränser inte grundas på resultat från forskning och utredningar om vilka åtgärder som behöver vidtas för att nå nollvisionens etappmål för 2007. Europeiska forskningsresultat visar bl.a. att det råder samstämmighet om att hastigheten utgör en nyckelfaktor vid trafikolyckor. Om man uppnår regelefterlevnad när det gäller hastighetsbegränsningar, skulle antalet döda och skadade i trafiken minska drastiskt. Det har vidare framkommit att upptäcktsrisken och sanktionerna har en avgörande betydelse för i vilken utsträckning människor följer trafikregler. Som exempel på hur snabbt man kan nå resultat med sådana strategier kan nämnas det franska projekt där man under 2003 sänkte antalet dödsfall med 20,9 % jämfört med året innan. Huvudsakliga åtgärder var ökad kontroll av hastighet och bälte i kombination med strängare sanktioner samt ett stort medialt intresse. Det har också framkommit att antalet hastighetsöverträdelse är fler i länder med många olika hastighetsgränser.

Vägtrafikens negativa miljöpåverkan är vidare enligt Miljömålsrådet den största enskilda orsaken till att miljömålen inte nås. Detta gäller i synnerhet för klimatmålet. När hastigheten ökar så ökar även fordonets bränsleförbrukningen, vilket leder till ökade avgasutsläpp. I propositionen saknas en analys av miljöeffekterna av den föreslagna förändringen, vilket är uppseendeväckande. Om man tillåter högre hastigheter ökar oundvikligen de totala utsläppen. Höjda hastigheter för biltrafiken leder vidare till att den relativa konkurrenskraften mellan biltrafik respektive kollektiv- och spårtrafik försämrats.

Mot denna bakgrund anser vi att det behövs andra åtgärder för att uppnå de transportpolitiska delmålen för trafiksäkerhet och miljö än regeringens förslag om förändrade hastighetsgränser. Vi föreslår att hastighetsövervakningen förbättras genom att fler hastighetskameror placeras ut, att gränsen för körkortsåterkallelse sänks och att ett pricksystem vid trafikför-

seelser införs. Vidare är det viktigt att dagsböter för fortkörning införs, att trafikpolisens status och kompetens höjs, att ägaransvar vid trafiköverträdelser införs samt att polisen ska ha rätt att beslagta fordon.



BILAGA

## Förteckning över behandlade förslag

### Propositionen

*Proposition 2006/07:73 Nya hastighetsgränser:*

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.

### Följdmotioner

*2006/07:T8 av Peter Pedersen m.fl. (v):*

1. Riksdagen avslår regeringens proposition 2006/07:73 Nya hastighetsgränser.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Vägverket ska styra förändringsarbetet så att hastigheterna i landet i genomsnitt sänks med det nya hastighetsssystemet.

*2006/07:T9 av Anders Karlsson m.fl. (s):*

Riksdagen avslår regeringens proposition 2006/07:73 Nya hastighetsgränser.

*2006/07:T10 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp):*

Riksdagen avslår förslaget om ändrade hastighetsgränser.