

Motion till riksdagen 2006/07:T10

av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)
med anledning av prop. 2006/07:73

Nya hastighetsgränser

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen avslår förslaget om ändrade hastighetsgränser.

Inledning

I en proposition till riksdagen (Nya hastighetsgränser, proposition 2006/07:73) föreslår regeringen att hastighetsreglerna på våra vägar förändras. I stället för nuvarande system med 20 km/tim-intervall mellan 30 och 110 km/tim vill man övergå till 10 km/tim-intervall mellan 30 och 120 km/tim. Sveriges riksdag har beslutat att en nollvision ska vara styrande för trafiksäkerhetsarbetet. Såväl vad gäller visionens innehåll som storleken på de medel som anslagits till Vägverket för att nå dit gör att Sverige är 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. Samhälls-ekonomiskt är det synnerligen bekymmersamt att antalet personskador till följd av trafiken uppgår enligt försäkringsbolagens statistik 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

Fel! Okänt namn på

olika myndigheter, företag och övriga aktörer inte sammantaget haft tillräcklig effekt för att förbättra säkerheten på våra vägar.

Vägverket får i Vägtrafikinspektionens rapport Omkomna i trafiken 96–06 kritik för att göra för lite för trafiksäkerheten. Effekten av de senaste årens åtgärder har ”grovt överskattats”. De åtgärder man har vidtagit har inte räckt till. Dödstalen har inte gått ned i trafiken. Under 2006 beräknas 440 personer ha dödats i trafiken, ungefär lika många som året innan. Att målet på högst 270 döda i år skulle kunna nås anses inte längre sannolikt. Vägtrafikinspektionen hävdar att Vägverket och andra ansvariga myndigheter prioriterat andra mål på säkerhetens bekostnad. Det är framför allt i konkurrens med framkomlighetsmålet, som trafiksäkerheten har kommit till korta. Inspektionen har framfört liknande kritik för ett år sedan. Nytt är att Vägverkets beräkningar av hur kraftfulla de senaste årens åtgärder är, nu har visat sig vara ”grova överskattningar”, enligt rapporten. Tidigare har man bedömt att insatserna under 2002–2005 lett till drygt 15 färre döda per år. I den senaste årsredovisningen har den siffran plötsligt reviderats ned till drygt åtta. Därför ifrågasätter Vägtrafikinspektionen nu bedömningen att åtgärderna under 2006 ska leda till 20 färre omkomna på statliga vägar. Vägtrafikinspektionen anser däremot att data och metoder för att beräkna åtgärdernas effekter ”snarast måste förbättras”. Den pekar framför allt på att det är osäkert vad fler automatiska trafikövervakningskameror har för inverkan på trafiksäkerheten. Vägtrafikinspektionen anser också att Vägverket måste bli bättre på att i sina bedömningar ta med faktorer som kan öka antalet trafikdöda, som höjda fartgränser.

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 ska 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 Report 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

Fel! Okänt namn på

dödsfall med 20,9 % 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 som orsakar problemen 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 kollisionsögonblicket är helt avgörande för hur svårt människor skadas i en trafikolycka. Hög hastighet bidrar också till att olyckor alls 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.

Fel! Okänt namn

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 bland annat 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. I propositionen finns ingen analys av miljöeffekterna av de föreslagna ändringarna. Inte heller Vägverket gjorde någon sådan analys i den rapport som ligger till grund för propositionen (Regeringsuppdrag om hastighetsgränserna på vägarna, Vägverkets publikation 2005:100). Fartförändringar över 90 km/tim ger stora effekter. Vid 110 km/tim är bränsleförbrukningen 15–20 procent högre än vid 90 km/tim. Ökar hastigheten från 110 till 120 km/tim stiger bränsleförbrukningen (och därmed koldioxidutsläppen) med 10–15 procent. För tunga fordon ger hastighetsökningar kraftiga effekter på bränsleförbrukningen redan vid lägre hastigheter. Om denna kunskap kopplas till det pågående arbetet för att få ned de samlade koldioxidutsläppen, förefaller det naturligt att generellt sänka den högsta tillåtna hastigheten till 100 eller 90 km/tim. En sådan reform skulle samtidigt minska koldioxidutsläppen och minska dödstalen. Regeringen har valt en annan linje. I propositionen konstaterar man:

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.

Hur denna ambition ska kunna förverkligas är svårt att förstå. Höjda hastigheter i intervall över 90 km/tim går nämligen inte att kompensera genom sänkningar i lägre hastighetsintervall. Om man tillåter att de högsta farterna stiger, ökar oundvikligen de totala utsläppen. Till den direkta utsläppsökning som uppstår av farthöjningen ska man dessutom lägga indirekta effekter av höjda snittfarter: Höjda hastigheter för biltrafik försämrar den relativa konkurrenskraften för kollektiv- och spårtrafik.

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. Bullret ökar sedan ytterligare. Exempelvis är bullerökningen mellan 90 km/tim och 100 km/tim ca 25 procent. Buller leder till höjt blodtryck, sämre koncentrationskapacitet, sömnproblem och andra negativa hälsoeffekter.

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 själva samt andra för faror i trafiken. Kvinnor är mycket sällan vållande till andras död i trafiken. Män kör fortare och tar större risker. 92 % av dem som fälls för vansinneskörningar (mer än 36 km/h över hastighetsgränsen) är män.

Förslag till beslut

Åtgärder för efterlevnad

Så länge efterlevnaden av gällande hastighetsgränser är mycket låg är det samhällsekonomiskt klokare att vidta åtgärder för efterlevnad än att försöka ändra siffrorna på skyltarna. De totala kostnaderna för att förändra hastighetsgränserna redovisas inte i propositionen. Med stor sannolikhet kan dock en satsning på fler hastighetskameror vara en samhällsekonomiskt bättre investering. Riksdagen bör därför avstå förslaget om ändrade hastighetsgränser.

Fel! Okänt namn

Körkortsåterkallelse

Nuvarande bötesbelopp är dock så låga att de bara har en avskräckande effekt för mycket få personer. Körkortsåterkallelse har också en starkt preventiv effekt. Många av dem som överskrider gällande hastighetsgränser anstränger sig samtidigt för att hålla sig under den hastighet 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 för slapt om riksdagens intentioner med nollvisionen ska tas på allvar. Gränsen för körkortsåterkallelse bör sänkas med 15 km i samband med hastighetsöverskridande 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 > 15 km/tim ska leda till körkortsåterkallelse i minst ett år. Riksdagen bör som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om sänkta gränser för körkortsåterkallelse.

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 tankvärda 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 kan man lära av det danska exemplet med ett klippkorts- eller pricksystem för trafikförseelser – tre klipp leder till körkortsåterkallelse. Med hjälp av detta system har antalet döda i trafiken minskat till den nivå Danmark hade för 60 år sedan. Riksdagen bör som sin mening ge regeringen till känna behovet av att utreda möjligheterna att införa ett prick- eller klippkortssystem liknande det som tillämpas i Danmark för körkortsåterkallelser till följd av trafikförseelser.

Dagsböter för fortkörning

Även med 2006 års höjning av hastighetsböterna har dessa sannolikt en mycket liten preventiv effekt annat än för människor med mycket låga inkomster. I Finland och flera andra länder tillämpas ett dagsbotssystem som visar att lagstiftaren är seriös med att överträdelse av gällande hastighetsgränser är en allvarlig förseelse eftersom den utsätter andra medborgare för en påtaglig olycksrisk med kroppsskada eller död som eventuell följd. Riksdagen bör därför som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen sagts om

att utreda möjligheterna att överföra de nuvarande hastighetsböterna till ett dagsbotssystem.

Høj 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 åklagarväsen. Vägarna är redan den största brottsplatsen. Det skulle underlätta väsentligt för de rättsvårdande myndigheterna om de poliser som är lämpade 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 av detta är att det skulle höja trafikpolisens status. Riksdagen bör därför som sin mening ge regeringen till känna behovet av att utreda möjlighet till fortbildning som ger behörighet för poliser att föra sin egen talan vid trafikbrott.

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 andra trafikanter. Det kan också vara en åtgärd som stävjar ojust konkurrens i yrkestrafiken. Tyvärr ställs sällan trafiksäkerhetskrav 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 ge regeringen till känna att polisen ska ha rätt att beslagta fordon eller del av fordon alternativt förse 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. Eftersom det bara är en av alla skyltade maxhastigheter som respekteras av mer än hälften av de förbipasserande fordonen är ökad hastighetsövervakning det väsentligaste för att komma åt de hastighetsrelaterade olyckorna. Ambitionen vad gäller hastighetsövervakning varierar beroende på de olika länspolismästarnas 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 ge regeringen till känna vikten av att i regleringsbrevet till Rikspolisstyrelsen

Fel! Okänt namn på

införa krav med vidhängande återrapportering angående 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 genomförts 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 inventerade 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 ger därför som sin mening regeringen till känna att resurser för ATK, automatisk trafikkontroll, bör öronmärkas inom ramen för de 4,9 miljarder 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 erlägga 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 undan utan rättmätiga straff. Regeringen har låtit utreda överföring av ansvaret till bilägaren. Riksdagen bör därför som sin mening ge regeringen till känna att den bör återkomma till riksdagen med ett lagförslag om ägaransvar i enlighet med vad som beskrivits ovan.

Stockholm den 28 mars 2007

Karin Svensson Smith (mp)

Per Bolund (mp)

Jan Lindholm (mp)

Tina Ehn (mp)