

Motion till riksdagen

1988/89:Ju219

av Carl Frick (mp)

Åtgärder mot hastighetsöverträdelser

Sluta döda och skada på landets vägar även om
bruttonationalprodukten minskar!

Bakgrund

Antalet människor som dödas och lemlästas på landets vägar ökar stadigt i takt med att antalet fordon och fordonshastigheterna ökar.

För 1985 beräknade trafiksäkerhetsverket i PM 1987:3 personskadeolycksfallskostnaden till ca 15 miljarder kronor (15 Gkr) per år och för 1989 bör de uppgå till ca 20 Gkr. Lägg därtill allt lidande som dessa skador innebär.

Vår miljö skadas kraftigt av bilismens alla utsläpp och då framför allt av kväveoxiderna (NO_x), kolväten (CH) och långsiktigt av koldioxiden (CO₂). Utsläppen är direkt beroende av fordonshastigheterna och antalet fordon i trafik.

För utsläpp av koldioxid har riksdagen i maj 1988 fattat det kloka beslutet att de svenska koldioxidutsläppen inte skall få öka framöver. Det är dags att gå från ord till handling så att de faktiskt kan minskas.

Införandet av den katalytiska avgasreningen hjälper till att minska kväveoxidutsläppen men dessa vinster äts snabbt upp av den planerade ökningen i biltrafiken. Ökningstakten ligger nu i storleksordningen 5-6 % per år. Det finns ingen möjlighet med nuvarande utveckling för bilismen att klara det av riksdagen beslutade målet att kväveoxidutsläppen skall minskas med 30 % till utgången av 1995. Ledande forskare hävdar dessutom att mängderna kväveoxidutsläpp måste minskas med 75 % i de mest utsatta områdena eftersom det är vad naturen maximalt kan tåla.

Det är vad människor och natur tål som måste sätta gränserna för vad vi kan tillåta oss.

Transportrådet räknar i en prognos med en 50-procentig ökning av trafiken fram till år 2020. Volvochefen hr Gyllenhammar som har speciella intressen att bevaka frammanar i stora annonser i dagspressen miljösumman 1988 en femdubbling av antalet personbilar fram till år 2010. Vi kan med andra ord räkna med att antalet personbilar kommer att ligga mellan fem och sju ton miljoner i Sverige en bit in på nästa sekel.

Samhället är i hela sin planering inriktat på en ökad landsvägstrafik och underlättar den av transportrådet planerade och den av hr Gyllenhammar önskade utvecklingen. Med tanke på hr Gyllenhammars makt och inflytande är det mycket troligt att hans visioner kommer närmare sanningen om inte

politikerna ser till att utvecklingen får en mera ansvarsfull inriktning.

Mot. 1988/89

Det är märkligt att man medvetet arbetar på en utveckling som innebär att vi får fler dödade och lemlästade och mer förstörd natur och uttraderade kulturskatter i vårt land. Det omtalade miljömedvetandet har ännu inte satt några praktiska spår.

Ju219

Dagens politik är skadlig och framtidförbrukande. Det är miljöpartiet de grönas uppfattning att den materiella förbrukningen måste minskas i framtiden om vi och våra efterkommande skall kunna leva goda liv. I detta ingår att antalet vägfordon måste minskas, antalet fordonskilometer sjunka och att de miljöskadliga utsläppen på detta sätt skall kunna sänkas till de mängder som natur och människor tål.

Trafikekonomi

Ur samhällets synpunkt måste det göras en total bedömning av bilismens samhällskostnader och vad som kan göras för att de skall kunna sänkas.

Som tidigare har nämnts kan man med hjälp av trafiksäkerhetsverkets utredningsmaterial uppskatta bara personolycksfallskostnaderna till ca 20 Gkr för 1989. Av annat tillgängligt officiellt utredningsmaterial kan miljökostnaderna beräknas hamna mellan 6 och 10 Gkr för 1989. Förstörelsen av kulturföremål går inte att rätt uppskatta i pengar men det kommer att kosta stora anslag för att komma till rätta med denna förstörelse i framtiden – förutsatt att vi tycker att det är viktigt.

Sedan snart 25 år har man hävdad att de olika trafikslagen skall bära sina samhällsekonomiska kostnader. Det är uppenbart att bilismen inte gör detta.

Beräknade kostnader:

| | |
|------------------------------|-----------|
| Vägarna | ca 14 Gkr |
| Olyckorna | ca 15 Gkr |
| Övervakningen | ca 1 Gkr |
| Miljökostnader | |
| Avgaser 5 Gkr | |
| Buller 4 Gkr | ca 9 Gkr |
| Skattebortfall pga bilavdrag | ca 4 Gkr |
| Summa | ca 43 Gkr |

Beräknade intäkter:

| | |
|-------------------|-----------|
| Försäljningsskatt | ca 1 Gkr |
| Bensinskatt | ca 12 Gkr |
| Kilometerskatt | ca 1 Gkr |
| Vägtrafikskatt | ca 5 Gkr |
| Moms | ca 4 Gkr |
| Summa | ca 23 Gkr |

Samhällsekonomisk årlig kostnad för bilismen: ca 20 Gkr.

Det finns med andra ord mycket goda samhällsekonomiska skäl för att belasta bilismen med högre kostnader.

Högre kostnader tillsammans med sänkta och väl övervakade hastighetsgränser bör verksamt kunna bidra till att sänka den totala samhällskostnaden för bilismen.

Enligt PM 1987:3 från trafiksäkerhetsverket skulle en sänkning av medelhastigheten med 15 km per timme över hela landet betyda:

1. att antalet dödsfall skulle minska med nära 60 % och det innebär att antalet dödade skulle gå ner med mellan 500 och 530 personer per år,
2. att antalet svårt skadade och dödade skulle minska med 50 % och det skulle medföra att ca 3 000 personer färre per år skulle skadas svårt i trafiken,
3. att det totala antalet olyckor i trafiken skulle minska med 40 % eller att det totala antalet skadade skulle gå ner med mellan 8 000 och 10 000 personer per år,
4. att den samlade samhällskostnaden för personskador skulle minska med 8–9 Gkr per år vid nuvarande trafikvolym,
5. att de skadliga kväveoxidutsläppen skulle minska med närmare 50 %,
6. att drivmedelsförbrukningen skulle minska med ca 10 %.

Det är värt att nämna att antalet dödade i tågolyckor är ca 70 personer på 10 år.

I det aktuella PM:et från trafiksäkerhetsverket konstateras att den samhällsekonomiskt optimala hastigheten på vägarna ligger klart under 90 km per timme. Det konstateras också att tidsvinsterna med höga hastigheter är mycket små.

De minskade samhällskostnaderna som detta skulle medföra innebär att bruttonationalprodukten minskar med minst 8–9 Gkr per år, troligen mycket mera eftersom antalet olyckor med andra skador än mänskliga kommer att minska kraftigt, och det innebär att nybilsförsäljningen och bränsleförbrukningen kommer att gå ner och att reparationskostnaderna minskar. Minskningen i bruttonationalprodukten kommer att ligga på uppemot 15 Gkr per år eller ca 1–1,5 % av bruttonationalprodukten. Den minskade drivmedelsförbrukningen och den minskade bilförsäljningen innebär att importbehoven sjunker och därmed minskar exporttvånget i den svenska ekonomin.

För traditionellt nationalekonomiskt tänkande är detta närmast en katastrof men för dem som vill att människor skall kunna leva gott är det en ren välsignelse.

Åtgärdskrav

Eftersom vi i Sverige hitintills inte har brytt oss speciellt mycket om allt det lidande som trafiken medför är det förhoppningsvis så att de ekonomiska argumenten biter bättre i ett land som främst väljer att kortsiktigt ekonomiskt optimera landets verksamhet.

Miljöpartiet de gröna föreslår följande *höjningar av drivmedelsskatterna*:

- Oblyad bensin 1,25 kr. per liter.
- Blyad bensin 2,25 kr. per liter.
- Diesel, en höjning av kilometerskatten som motsvarar 2,25 kr. per liter.
- För utländska privatbilar tas det ut en vägtrafikskatt vid gränspassage på 500 kr. och för dieseldrivna utländska privatfordon en schablonkilometerskatt på 1 000 kr.

Hastighetsgränserna sätts till max 90 km per timme på motorväg och till max 70 km per timme i speciellt miljöstörda områden.

Sanktioner för hastighetsöverskridanden:

Möjligheterna att använda straffsatser enligt nedan bör utredas.

1. För hastighetsöverskridanden på upp till 9 km per timme skall bötesbeloppet vara 1 000 kr.
2. För hastighetsöverskridanden från 10 upp till 19 km per timme utgår ett bötesbelopp på 2 000 kr. samt körkortsindragning på platsen och med en varaktighet av ett år.
3. För hastighetsöverskridanden från 20 upp till 29 km per timme och ett bötesbelopp på 3 000 kr.
4. För hastighetsöverskridanden fr.o.m. 30 km per timme beslagtas fordonet oavsett vem som äger det och körkortsindragning i två år och bötesbelopp som motsvarar 150 kr. per överskriden km per timme.

System för automatiska övervakningar måste införas och polisen måste ges resurser att effektivt kunna övervaka att gällande trafikbestämmelser följs.

Konsekvenser för bilisten

Förändringar av dessa slag bör rimligen förändra bilisternas beteenden och medföra att det är möjligt att sänka medelhastigheten på våra vägar med 15 km per timme och då bör vi kunna uppnå de av trafiksäkerhetsverket förutspådda minskningarna av kostnaderna för olyckor i trafiken. Detta bör i sin tur kunna leda till en sänkning av den genomsnittliga drivmedelsförbrukningen för den enskilde bilisten med 15 % beroende på de lägre farterna och en lugnare trafikrytm.

Ett mera planerat bilåkande bör leda till att antalet fordonskilometer minskar med 10 % för den enskilde bilisten. Bilregistreringarna sjunker med 10 %. Detta är s.k. dynamiska effekter och det innebär att de inte kommer omedelbart efter det att åtgärder har satts in. Det föreslagna sanktionssystemet är dock så drastiskt att ett fullt genomslag bör komma relativt snabbt.

Privatekonomi

Det är dock en skillnad mellan samhällsekonomi och person- eller familjekonomi.

Ovanstående innebär att man som bilist kan välja att modifiera sitt körande så att drivmedelskostnaderna hålls nere. För en normalbilist som använder oblyad bensin kan merkostnaden bli ca 30 kr. per månad. För en som använder blyad bensin kan merkostnaden stiga till ca 140 kr. per månad.

Glesbygdsfrågan

Eftersom miljöpartiet de gröna eftersträvar minskad materiell förbrukning är en minskad bilåkning ett steg i rätt riktning och det betyder att det inte skall få vara så att man i efterhand försöker kompensera stora delar av dessa fördyringar genom bidrag.

För glesbygden innebär miljöpartiet de grönas förslag till bastillägg – ett reformerat bostadsbidrag – ett sätt att delkompensera för fördyringar i områden där man har svårt med alternativen. Till detta kommer trots allt ett speciellt glesbygdstöd som i Gröna Luntan har tagits upp till 1 Gkr för 1989/90.

Med stöd av ovanstående hemställer jag

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att priserna på drivmedel höjs så att skatten på oblyad bensin höjs med 1,25 kr. per liter och för blyad bensin med 2,25 kr. per liter samt kilometerskatten för dieselfordon justeras så att den motsvarar en skattehöjning på 2,25 kr.,¹]

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att utlandsregistrerade personbilar vid ankomst till Sverige skall betala en vägtrafikskatt på 500 kr.,¹]

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att utlandsregistrerade dieseldrivna personbilar vid ankomst till Sverige skall betala en schablonkilometeravgift på 1 000 kr.,¹]

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att hastigheterna på vägarna sätts till maximalt 90 km per timme,²]

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att hastigheterna sätts till maximalt 70 km per timme i miljöstörda områden,²]

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att möjligheten att införa följande straffsatser utreds så att hastighetsöverskridande på upp till 9 km per timme bötesbeläggs med 1 000 kr., att hastighetsöverskridande på 10–19 km per timme skall innebära att körkortet beslagtogs för en period av ett år samt att ett bötesbelopp på 2 000 kr. utdöms, att hastighetsöverskridanden på 20–29 km per timme skall innebära att körkortet beslagtogs för en period av två år och att ett bötesbelopp på 3 000 kr. utdöms, att hastighetsöverskridanden över 30 km per timme skall innebära att körkortet beslagtogs för en period av två år samt att fordonet beslagtogs oavsett vem som är ägaren samt att föraren döms till böter varvid böterna sätts till 150 kr. per km per timme som hastigheten överskrider den aktuella hastighetsgränsen,²]

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att det skall utformas automatiska system för hastighetskontroller så att upptäcktschansen väsentligen ökas,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att polisen får väsentligt ökade resurser för att övervaka efterlevnaden av gällande trafikbestämmelser,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att polisen inte sätter kontrollgränser vid hastighetskontroller så att bilisterna demoraliseras när det gäller hållandet av hastighetsgränserna.

Stockholm den 19 januari 1989

Carl Frick (mp)

¹ 1988/89:Sk636

² 1988/89:T422