

Motion till riksdagen 2006/07:T9

av **Anders Karlsson m.fl. (s)**
med anledning av prop. 2006/07:73

Nya hastighetsgränser

Förslag till riksdagsbeslut

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

Motivering

I propositionen föreslår regeringen en komplettering av dagens fem hastighetsgränser på vägarna med ytterligare fem. Bakgrunden är ett uppdrag från den socialdemokratiska regeringen till Vägverket i december 2004. Vägverkets uppdrag var att ta fram en strategi för en successiv anpassning av hastighetsgränserna på vägarna till nollvisionen samt kraven på tillgänglighet, god miljö, positiv regional utveckling och ett jämställt transportsystem. Rapporten presenterades för regeringen i september 2005.

Nollvisionen formulerades av den socialdemokratiska regeringen för 10 år sedan. Trafiksäkerhetsarbetet utgår enligt nollvisionen från att allt ska göras för att förhindra att människor dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Samtidigt som åtgärder ska vidtas för att förhindra olyckor, måste vägtransportsystemet utformas med hänsyn till insikten om att människor gör misstag och att trafikolyckor därför inte kan undvikas helt. Den perfekta människan finns inte. Nollvisionen accepterar att olyckor inträffar, men inte att de leder till allvarliga personskador. Nollvisionen har även fått internationellt genomslag.

Under flera år har antalet skadade och omkomna i vägtrafiken minskat. Men under 2006 har antalet planat ut. Vi socialdemokrater ser allvarligt på detta och anser att det behövs mer kraftfulla åtgärder för att återta handlingskraften i nollvisionen. Vägverkets promemoria som är underlag till propositionen visar tydligt att ett viktigt hinder för säker trafik i dag är hastighetsöverträdelserna.¹ Drygt hälften av alla trafikanter överskrider de hastighetsgränser

¹ Vägverkets publikation 2005:100.

Fel! Okänt namn på

som i dag är satta, kan vi läsa på s. 17 i promemorian. 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 såväl trafiksäkerheten som miljön skulle ha mycket att vinna på om dagens hastighetsgränser verkligen efterlevdes.

I propositionen står det att dagens hastighetssystem ibland framstår som plottrigt. Vi menar att om regeringen nu tillför fler hastighetsgränser blir regelverket både rörigare och plottrigare för trafikanterna. Risken för att förändringarna sker i olika takt i olika regioner är stor och kommer också att bidra till förvirringen.

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Nollvisionen är ett stolt mål för trafiksäkerheten som Sverige fått internationell uppmärksamhet för. Vi anser inte att fler hastighetsgränser bidrar till att uppnå dessa mål, 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 de inte heller att bidra till att målet 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.

Visserligen kommer förslagen i propositionen antagligen att leda till fler vägsträckor med minskad hastighet än med ökad, men för att uppnå alla transportpolitiska mål måste även miljökonsekvensbeskrivningar och därmed effekter på klimatet belysas. Svenska Naturskyddsföreningen, SNF, säger i en skrivelse till trafikutskottet att ”Ökar hastigheten från 110 till 120 km/h stiger bränsleförbrukningen (och därmed koldioxidutsläppen) med 10–15 %. För tunga fordon ger hastighetsökningar kraftiga effekter på bränsleförbrukningen redan vid lägre hastigheter.”

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

Dessutom anser vi att de kostnader som omskyllningen av vårt vägnät skulle medföra hellre kan användas till informationskampanjer, till insatser

Fel! Okänt namn på

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.

Sammanfattningsvis vill vi anföra att det viktigaste för ökad trafiksäkerhet och för att uppnå nollvisionen är att förmå trafikanterna att följa gällande trafikregler. Därför föreslår vi att dagens hastighetsgränser bibehålls och att ökade resurser går till informationskampanjer om trafiksäkerhet och 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.

Stockholm den 28 mars 2007

Anders Karlsson (s)

Christina Axelsson (s)

Pia Nilsson (s)

Lars Mejern Larsson (s)

Hans Stenberg (s)

Claes-Göran Brandin (s)

Marie Nordén (s)

Désirée Liljevall (s)