

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Nya hastighetsgränser

Remissvar från Gröna Bilister på Vägverkets förslag

Inledning

Som Sveriges enda miljödrivna bilistorganisation, vill Gröna Bilister aktivt bidra till att minska bilismens negativa påverkan på hälsa och miljö. Utifrån detta medverkar organisationen gärna aktivt till att ta fram styrmedel som bidrar till en minskad miljöbelastning från personbilstrafiken. I detta arbete ingår hastighetsgränser som en självklar och central del.

Gröna Bilister har i andra sammanhang lämnat förslag gällande andra styrmedel för miljövänligare bilism. Dessa remissvar och yttranden finns publicerade på vår webbplats, www.gronabilister.se.

Vägverkets uppdrag

Vägverket har på regeringens uppdrag utrett en förändring av hastighetsreglerna och redovisar två alternativa förslag:

- Att ersätta dagens hastighetsgränser med ”jämna” tiotal (120, 100, 80, 60, 40 samt 30 km/h). Antalet trafikdödade beräknas minska med 40-50 per år. Koldioxidutsläppen beräknas minska med 0,3 procent.
- Att komplettera dagens hastighetsgränser med ”jämna” tiotal, så att alla 10-nivåer från 30 till 120 km/h blir möjliga. Antalet trafikdödade beräknas minska med 25 per år. Förändringen av koldioxidutsläppen har inte beräknats.

Vägverket har enligt vår bedömning inte fullgjort sitt uppdrag, med följande brister i det nu framlagda förslaget:

- En analys av det förordade förslagets miljökonsekvenser saknas helt, i strid mot gällande riktlinjer om miljökonsekvensbedömningar.
- Förslagen utgår inte från de av riksdag och regering beslutade transportpolitiska mål, vilket är särskilt anmärkningsvärt som flera av målen kräver ytterligare åtgärder för att kunna uppnå. De gäller framför allt koldioxidutsläpp, trafiksäkerhet, och buller. Ett ökat

iakttagande av dessa mål hade säkerligen gett helt andra förslag än de Vägverket här lägger fram

Vägverket bör ges i uppdrag att ta fram ett reviderat förslag som tillgodoser ovanstående två punkter, samtidigt som regeringen i sitt regleringsbrev till Vägverket bör ange konkreta mål gällande hur hastighetsgränser ska underordnas beslut om koldioxidutsläpp från trafiken och miljö kvalitetsnormer för trafiken.

Gröna Bilisters bedömning

Gröna Bilister är positiva till en översyn av dagens hastighetsgränser, som är dåligt anpassade till dagens verklighet. Förändringen bör relatera till ändrade infrastrukturella förutsättningar och ändrad teknik i fordonen, men också – och kanske framför allt – till det akuta behovet att minska trafikens klimatpåverkan och den starka politiska ambitionen att minska antalet döda och svårt skadade i trafiken.

Det av Vägverket nu framlagda förslaget tar inte i tillräcklig mån hänsyn till dessa förändringar av den yttre verkligheten, varför vi här föreslår en något ändrad inriktning med förändrade och framför allt kompletterande förslag.

Generellt ändrade hastighetsbegränsningar

Vi bedömer att acceptansen för att generellt sänka hastighetsgränserna är låg, trots att sänkta hastigheter skulle ha stor betydelse såväl för att uppnå trafikens av riksdagen beslutade klimatmål som den av riksdagen beslutade nollvisionen för döda och vårt skadade i trafiken. Därför föreslår vi inte här några generella hastighetssänkningar, men menar inte heller att det finns utrymme för generella hastighetshöjningar. Detta är i linje med den allmänna opinionen som Vägverket också själva refererar

Istället bör fokus ligga på att höja genomsnittshastigheten där låg snittfart korrelerar med höga utsläpp och höjd olycksrisk, att sänka genomsnittshastigheten där den ligger över den lagstadgade och att öka flexibiliteten i hastighetsbegränsningarna så att den bättre är anpassad efter fordon, väg och förare.

En hastighetsgräns bör dock generellt sänkas, tätortshastigheten som bör vara 30 km/h. En sänkning från 50 km/h har stor betydelse både för trafiksäkerheten och för människors benägenhet att ställa bilen till förmån för kollektivtrafik eller cykel. Det är också av avgörande betydelse för att minska trafikdöden i linje med nollvisionen, då överlevnadsandelen vid en trafikolycka i 30 km/h är nära 90 procent medan den är under 50 procent i 50 km/h.

Flyt i trafiken

En majoritet av de som kör bil överträder regelbundet högsta tillåtna hastighetsgräns samtidigt som befolkningsmajoriteten önskar ett lugnare tempo i trafiken. De höga hastigheterna beror troligen till stor del på att man på detta sätt söker kompensera uppkomna tidsförluster på grund av trafikstockningar, osynkroniserade rödljus och parkeringsproblem. En trafiksituation med bättre

”flyt” i trafiken skulle minska det upplevda behovet av att köra för fort och skulle därmed öka acceptansen för bibehållna eller sänkta hastighetsgränser.

Utifrån detta resonemang bör den ensidiga fokusering på hastighetsgränser som finns i Vägverkets remissförslag ersättas med en bredare ansats där man med bibehållna eller sänkta hastighetsgränser söker minska den totala restiden. Detta kan kostnadseffektivt ske t.ex. med hjälp av trängselavgifter (som minskar trafikstockningarna), gröna vågen-system för trafikljus, bättre separering av trafikslag så att bussar i högre utsträckning har egna körfält och gator och ökad satsning på kollektivtrafik för att avlasta vägutrymmet.

Sänk den faktiska hastigheten

Faktisk hastighet är viktigare än hastighetsgränser. På många vägsträckor är det idag förenat med svårigheter att hålla lagstadgad hastighet, men där t.ex. automatiska fartkameror monteras upp sjunker snittfarten betydligt och de kraftiga överskridandena av hastighetsgränser upphör nästan helt. Uppförandet av fartkameror bör forceras så som Polisen aviserat, kompletterat med skärpta böter vid hastighetsöverträdelser.

Fartkameror är effektiva för att sänka den faktiska hastigheten framför allt på landsväg och motorväg, men bör här kombineras med andra åtgärder som att planerad tillkommande motorväg ersätts med 2+1 motortrafikled, vilket samtidigt minskar kostnaden avsevärt. Vägverket bör ges i uppdrag att genomföra en nationell översyn av vilka befintliga och planerade motorvägar som kan ersättas med 2+1 motortrafikled.

Den faktiska hastigheten i städer kan sänkas med andra åtgärder. Dit hör byte av vägbeläggning, där t.ex. kullersten effektivt dämpar den faktiska hastigheten, uppförsel av blomsterlådor eller farthinder. Sådana åtgärder är också viktiga för att minska dödligheten i trafiken och bidrar dessutom ofta till ökad trivsel. Vägverket bör uppdras att sammanställa information till kommunerna om hur de kostnadseffektivt kan sänka de faktiska hastigheterna i stadstrafiken.

Öka flexibiliteten

Hastighetsgränser bör i ökad utsträckning vara flexibla. På E4 i Stockholmsområdet sänks hastighetsgränsen när köer uppstår och detta arbetssätt bör utvidgas till att gälla generellt på alla starkt trafikerade vägar (t.ex. de med mer än 5 000 fordon per dygn). Flexibiliteten bör gälla nedåt, dvs. utan möjlighet att temporärt höja den tillåtna hastigheten över gängse nivå men med möjlighet att sänka den när skäl för detta föreligger. Vintertid bör hastigheten generellt sänkas med 20 km/h med möjlighet att sänka hastigheten ytterligare om väglaget påkallar detta.

Hastighet efter fordon

Sverige har sedan länge hastighetsgränser som anpassas efter fordonskategorin. Mopeder, husvagnsekipage och lastbilar är exempel på fordonskategorier med andra och lägre hastighetsgränser än personbilarna. Denna differentiering bör utvecklas och i ökad utsträckning grundas på säkerhet och miljöpåverkan, i linje med av riksdag och regering antagna ambitioner.

Att framföra ett 20 år gammalt fordon i 110 km/h är väsentligt trafikfarligare och mer miljöbelastande än att framföra ett nytt fordon i samma hastighet. Det gäller inte endast icke-katalysatorrenade fordon; en stor del av de första årgångarna katalysatorer upphörde i stort sett att rena utsläppen vid hög belastning, t.ex. i hög hastighet.

Vi bedömer det som rimligt att dra en gräns vid 1993, då nya avgasreningskrav infördes och ungefärligen det år då säkerhetsnivån började drastiskt höjas på fordonen. Fordon äldre än detta årtal bör inte tillåtas framföras snabbare än 90 km/h och de bör såväl framtill som baktill skyltas med denna hastighetsbegränsning. Miljöbelastning och allvarliga trafikolyckor minskar med förslaget, med den positiva sidoeffekten att skrotningen av äldre fordon påskyndas.

Hastighetsgränsen för all transport med släp bör fastslås till 70 km/h, 80 km/h om endast ”jämna” nivåer införs. Detta skulle innebära en väsentligt stärkt konkurrenskraft för järnvägstransporter jämfört med lastbilstrafiken.

Samtliga fordon som säljs i Sverige bör hastighetsbegränsas till 140 km/h, 30 km/h över gällande högsta hastighetsgräns (en majoritet av Sveriges riksdagspartier har redan ställt sig bakom Gröna Bilisters förslag att införa en sådan gräns på 170 km/h på EU-nivå). Undantag bör ges för utryckningsfordon generellt samt för andra fordon efter dispens från Vägverket.

Intelligent hastighetsbegränsning (ISA), att fordonet antingen inte alls eller endast efter att man forcerat en spärr (”trampat igenom”) kan framföras fortare än den på platsen gällande hastighetsgränsen, bör successivt införas i all nybilsförsäljning och är särskilt viktigt när flexibel hastighet blir vanligare. På samma sätt som de som dömts för rattfylleri endast bör få framföra bilar med alkoholås, bör de som dömts för allvarlig fortkörning endast få framföra bilar med intelligent hastighetsbegränsning.

Hastighet efter förare

I bl.a. Storbritannien och Schweiz finns specialregler gällande hur de som nyligen har fått körkort får framföra sina fordon. I Sverige finns en halvmesyr på området, innebärande att nyblivna körkortsinnehavare de två första åren lättare kan få körkortet återkallat, men de får framföra sina fordon i samma hastigheter, på alla vägar, oavsett väglag och tid på dygnet.

Sänkta hastighetsgränser för nyblivna förare är motiverat ur Nollvisions-perspektiv, då nyblivna körkortsinnehavare är kraftigt överrepresenterade i trafikolyckor. En stor del av dessa olyckor sker när fordonet framförs i för hög hastighet, ofta dessutom kvälls- eller nattetid.

Vi föreslår att högsta tillåtna hastighet för nyblivna körkortsinnehavare blir 20 km/h under högsta tillåtna hastighet för övriga förare, i dagsläget innebärande att den maximala farten blir 90 km/h. Efter två år som körkortsinnehavare utan registrerade hastighetsöverträdelser bör man ges samma maxhastighet som andra bilister, medan en hastighetsöverträdelse betyder att tiden man måste köra långsammare förlängs med ett år.

Informera mera

Vägverket anger att de önskar förstärka informationsarbetet gentemot, och dialogen med, allmänheten om värdet av att hålla hastighetsbegränsningen. Gröna Bilister medverkar gärna i ett sådant samarbete och vill poängtera vikten av att Vägverket i många avseenden imponerande miljö- och klimatarbete måste finnas med som en självklar komponent när man diskuterar hastigheter och Nollvisionen. Hittills har dessa frågor drivits som två parallella spår, med suboptimalt resultat och onödiga kostnader. Vi bedömer exempelvis att acceptansen för sänkta hastigheter skulle öka om man tydligare kopplade samman detta med klimatförändringarna. Samtidigt bör ansatsen för Nollvisionen vidgas så att en tydlig del av detta arbete blir att få folk att ställa bilen till förmån för kollektivtrafiken. Sådana satsningar på ökad trafiksäkerhet är också mycket kostnadseffektivare än de nya vägförslag som Vägverket ofta motiverar med trafiksäkerhetsskäl.

Stockholm den 10 december 2005

För Gröna Bilister

Mattias Goldmann

genom

.....
Gunnar Hadders, Gröna Bilisters kansli