

Förslag till hastighetsförändringar genom Norrbottens län och Västerbottens län

Remissvar från Gröna Bilister

Inledning

Som Sveriges enda miljödrivna bilistorganisation bistår vi gärna med förslag till utformningen av styrmedel som kostnadseffektivt leder till en minskad miljöbelastning från personbilstrafiken. 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, och presenterade nyligen en strategi för en ny nollvision för trafikdödlighet. Dessa remissvar, yttranden och rapporter finns publicerade på vår webbplats, www.gronabilister.se.

Ändrade hastighetsgränser – Gröna Bilisters övergripande bedömning

Gröna Bilister är generellt sett positiva till den översyn av hastighetsgränserna som nu genomförs, utifrån att de hastighetsgränser vi har på vägarna ofta 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.

Tyvärr bedömer vi att förändringarna som nu sker inte i tillräcklig mån tar hänsyn till dessa förändringar av den yttre verkligheten – se vidare vårt generella remissvar om hastighetsgränser som finns på vår webbplats.

Det är dags för en ny Nollvision

De senaste årens trafiksäkerhetsarbete har varit ett fiasko. Trots kraftfulla investeringar, allt säkrare fordon och omfattande kampanjer, har trafikdödligheten ökat. Nollvisionens delmål för år 2007, 270 döda i trafiken, överskreds redan tidigt under hösten och antalet döda för 2007 är fler än för föregående år. Det går inte mycket bättre för Sveriges del i att uppfylla EU:s beslut från år 2001 att halvera trafikdödligheten till år 2010.

Såväl Nollvisionen som EU:s beslut fokuserar ensidigt på dem som dör i trafiken, medan de mångdubbelt fler som dör av trafiken ignoreras. Utifrån tanken om alla människors lika värde, är det helt oacceptabelt att år efter år fästa mycket större vikt vid att man inte ska dö av bilens kofångare än att man inte ska dö av bilens avgasrör.

Det behövs en ny Nollvision, som jämställer all död och alla skador som trafiken ger upphov till. En vision som tar ett helhetsgrepp på trafiksäkerhet, och inte stannar vid de direkta effekterna, blir ett verkningsfullt instrument för att kostnadseffektivt minska trafikens samlade skadeverkan, samtidigt som den bidrar till att uppfylla trafikens sektorsmål för begränsad klimatpåverkan, och kan bidra till att uppfylla flera av de andra 15 miljömål som riksdagen beslutat.

Infrastrukturminister Åsa Torstensson har kallat till nationell samling för trafiksäkerhet. Det är en uppmaning vi gärna hörsammar, men vi vill uppmana statsrådet att fundera ytterligare en vända över begreppet innan hon medverkar på ännu en invigning av en ny motorväg, vars bidrag till trafiksäkerheten i bästa fall är marginellt men som kommer att innebära förvärrade miljö- och klimatproblem.

Gröna Bilister närmar sig trafiksäkerhetsfrågorna från miljöhåll, och är i nuläget den enda bilist- eller miljöorganisation som är med i det europeiska samarbetsorganet European Road Safety Charter. Vi har konsekvent slängt ut alla fordon som inte är tillräckligt säkra ur vår årliga granskning Miljöbästa Bilar, och trafiksäkerheten har en central och självklar plats i vår egen trafiksäkerhetspolicy. Vi upplever inte alla självklart utsträckta hand från trafiksäkerhets-, väg- och bilistorganisationer när det gäller att ta till sig och aktivt arbeta med de miljö- och klimatfrågor som är av avgörande betydelse för vår gemensamma överlevnad. Även ur denna aspekt vore det välgörande att i ökad utsträckning samordna trafiksäkerhets- och miljöarbetet.

Banverket, Energimyndigheten, Luftfartsstyrelsen, Naturvårdsverket, Sjöfartsverket och Vägverket enades i november 2007 om en strategi och ett femtiotal konkreta förslag för effektivare energianvändning och transporter. De anger att nya investeringar i infrastruktur inte får motverka möjligheterna att nå miljömålen, vilket måste vara vägledande också för trafiksäkerhetsarbetet – på samma sätt som miljöarbetet inte får innebära försämrad trafiksäkerhet. Det är utgångspunkterna för detta arbete, och bör vara utgångspunkterna för en ny Nollvision för trafikdödlighet.

Övergripande om hastighetsgränser

Det är alltid hastigheten som dödar, och en ganska liten sänkning av hastigheten kan ha stor betydelse både för att undvika olyckan och för att minska risken för att olyckan får dödlig utgång.

Vi är positiva till de nya hastighetsgränserna med 10 km/h-intervall, som möjliggör sänkningar till 40 km/h på stora delar av stadstrafiknätet, och sänkningar av vissa tätortsnära vägar till 60 km/h, medan åtskilliga landsvägar som idag har 90 km/h bör skyltas om till 80 km/h. Vi ansluter oss i denna del till NTF:s rekommendationer avseende trafiksäkerhet, med en kompletterande uppmaning till kommunerna att se över vilka delar av det lokala vägnätet som bör sänkas från 50 km/h till 40 km/h, samt vilka delar som bör ha 30 km/h som maxfart. Antalet 30-zoner är nu närmare 7000 km, mot 2500 för tio år sedan. Enligt NTF har det sparats 140 liv, och en utvidgad 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. Fokus bör 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.

Ansvariga myndigheter bör söka att minska den totala restiden med bibehållna eller sänkta hastighetsgränser. 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.

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 att man börjar mäta tiden mellan fartkamerorna, så att man kan bötfälla den som kör denna sträcka med en olagligt hög genomsnittshastighet, även om man inte passerar själva fartkameran med för hög fart. Tekniken finns redan och används i Holland, varför den snabbt bör kunna användas också i Sverige. Vi föreslår också att man utreder ett införande av inkomstrelaterade hastighetsböter, enligt finsk modell.

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.

Vidare bör särskilt vältningsbenägna fordon, t.ex. så kallade stadsjeepar, få lägre hastighetsgräns, förslagsvis 10 km/h under andra fordons hastighetsgräns. Hastighetsgränsen för all transport med släp bör fastslås till 70 km/h. 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 uttryckningsfordon generellt samt för andra fordon efter dispens från Vägverket.

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.

Specifikt om föreslagna ändringar för Norrbotten och Västerbotten

Vägverkets förslag till förändrade hastighetsgränser för Norrbotten och Västerbotten uppfyller endast en liten del våra önskemål om hur hastighetsgränser bör utformas, se ovan. Flera av de delar vi är kritiska till kan inte lösas av Vägverket regionalt, men vi bedömer det som möjligt att redan nu ha mer flexibla hastighetsgränser med möjlighet att snabbt och enkelt ”skylta ner” hastigheten vid dåligt väglag eller dålig sikt.

Euro-RAP har granskat stora delar av vägnätet i Norr- och Västerbotten ur trafiksäkerhetsperspektiv (se <http://www.eurorap.se/pages/vagar/mmap/index.html>). Ingen av de vägar som föreslås för höjda hastigheter uppfyller rimliga trafiksäkerhetskrav, och Euro-RAP anger att ”Mest underkända vägavsnitt finns inom region Norr. Av dryga 234 mil inspekterad väg är 172 mil underkända vilket innebär 73,5 procent.” Det anges också att ”Hela 75 procent av vägavsnitten får underkänt vilket kan jämföras med 61 procent i mellersta Sverige och 30 procent i landets södra delar. Endast 25 procent av vägavsnitten i Norrbotten får godkänt ur trafiksäkerhetsperspektiv, vilket innebär tre stjärnor i mätningen. Bara några kortare sträckor på sammanlagt 1,4 mil får högsta betyg. Totalt är det 106 mil på E4, E10 och riksväg 45 som säkerhetsklassificerats inom Norrbottens län”.

E4:an skiftar mellan två- och trestjärnig väg, liksom Rv 45. E10 från kusten upp till Kiruna, med undantag för en kortare sträcka, får underkänt hela vägen. Niklas Thorslund, projektledare och trafiksäkerhetsansvarig på Motormännens Riksförbund anger att ”Det är onekligen resultat som förskräcker. Norrbottens län står i en klass för sig när det gäller trafikfarliga vägar”.

Utifrån detta bedömer vi det som positivt att Vägverket föreslår sänkta hastigheter på stora delar av E10 och E45 i Norrbotten, men ser det som märkligt att hastighetsgränserna bara föreslås sänkas med 10 km/h. Också i Västerbotten föreslås huvudsakligen sänkta hastighets-

gränser, vilket vi är positiva till även om vi bedömer att E45 i dess helhet inom länet borde ha hastighetsgränsen 90 km/h. Vi ser hastighetshöjningarna mellan Umeå och Vännäs respektive norr om Skellefteå som omotiverade och menar att nyttan i form av kortare körtid i bil inte motsvaras av förlusten i form av ökade utsläpp, ökad olycksrisk och försämrad konkurrenskraft för kollektivtrafiken.

För Gröna Bilister
Mattias Goldmann