

## Motion till riksdagen 2021/22:4078

av **Axel Hallberg och Lorentz Tovatt (båda MP)**

# Hastighetsefterlevnad som i Norge

---

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fartkameror ska täcka Sveriges mest trafikerade vägar och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sveriges fartkameror, i likhet med norsk modell, ska låta överträdandet av hastighet räknat i genomsnittshastighet mellan två fartkameror ge böter och tillkännager detta för regeringen.

## Motivering

Ju fortare det går på våra vägar, desto fler dör och desto större blir utsläppen. Lägre hastigheter är det enkelt snabbaste, billigaste och enklaste sättet att minska olycksfallen på våra vägar. Om alla följde hastighetsreglerna skulle runt 50 liv kunna sparas på våra vägar varje år<sup>1</sup>. För tillfället är det tyvärr över hälften av Sveriges bilister som kör fortare än hastighetsbegränsningarna och allra värst är det på motorvägarna<sup>2</sup>, där avsaknaden av fartkameror är nästintill total. Lägre hastigheter ger också stora, snabba och billiga miljövinster. Om alla höll fartgränserna skulle de svenska utsläppen av koldioxid direkt kunna minska med 700 000 ton per år<sup>3</sup>.

Norge började med så kallade genomsnittsmätningar, eller streknings-ATK på norska, 2009. Då hade man konstaterat att fartkamerorna som suttit uppe sedan 1988 visserligen fick bilister att sakta ner, men att många därefter ökade hastigheten över fartgränsen igen. Syftet med att införa genomsnittsmätningar mellan två fartkameror var att se om man kunde få ner hastigheten över längre sträckor. Genom att klocka tiden det

<sup>1</sup> <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/trafiksakerhet/Din-sakerhet-pa-vagen/Hastighetsgranser-pa-vag/>.

<sup>2</sup> Holocher, S., & Holte, H. (2019) Speeding. ESRA2 Thematic report Nr. 2. European Survey Research Association project (E-Survey of Road users' Attitudes). Bergisch Gladbach, Germany: Federal Highway Research Institute.

<sup>3</sup> <https://www.sverigesnatur.org/arkiv/sank-hastigheterna-pa-motorvag>

tar för en bil att passera mellan två fartkameror får man fram om bilisten kört lagligt – i genomsnitt. Enligt den norska motsvarigheten till Trafikverket, Statens Vegvesen, har genomsnittsmätningar gett önskad effekt. Följden har blivit en halverad siffra när det gäller döda och skadade på de aktuella sträckorna. Dessutom har antalet bilister som bötfälls och blir av med körkortet också minskat.<sup>4</sup>

Med tanke på att optimal bränsleförbrukning hos en bil med förbränningsmotor sker vid hastigheter runt 70–75 km/h och försämras väsentligt vid högre hastigheter<sup>5</sup>, så är dagens fortkörningsnorm på våra motorvägar illavarslande för klimatet. Biltrafiken står idag för c:a 10 miljoner ton koldioxidutsläpp<sup>6</sup> och vi har ett mål om att minska utsläppen från inrikes transporter med 70 procent till år 2030 jämfört med 2010. Därför är minskningen av varje ton viktig. Och om hastighetsefterlevnaden ökas på Sveriges mest trafikerade motorvägar är det inte tal om några fåtal ton, utan en minskning på hundratusentals ton koldioxid. Detta kommer inte att ensamt se till att klimatmålet uppnås, men tillsammans med elektrifieringen, bränslebytet och en minskning av bilkörningen samt en ökning av kollektivtrafikresor, cykling och gång, speciellt inom våra storstäder, är vi en bra bit på vägen.

*Axel Hallberg (MP)*

*Lorentz Tovatt (MP)*

<sup>4</sup> <https://www.svt.se/nyheter/lokalt/orebro/norska-metoden-halverar-antalet-doda-pa-vagarna-i-sverige-arden-annu-inte-aktuell>

<sup>5</sup> <https://transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Miljo/Klimat/sparsam-korning/>

<sup>6</sup> <https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/klimat/vaxthusgaser-utslapp-fran-inrikes-transporter/>