

Motion till riksdagen 2018/19:2730

av **Lorentz Tovatt (MP)**

Trafiksäkerhet för aktiva transportslag

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med ett förslag om att i relevanta situationer garantera att cykelväg byggs vid anläggande av två-plus-ett-vägar och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med ett lagförslag om att införa ett krav på 1,5 meter vid omkörning av cyklist och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sänka bashastigheten till 30 kilometer i timmen i tätorter och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa cykelfartsgator med en lägre hastighetsbegränsning och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda att placera bevisbördan på motorfordonsföraren i krock mellan motorfordon och cyklist och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förtydliga i trafikförordningen och trafikbrottslagen att särskild hänsyn ska tas till oskyddade trafikanter och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska komma med förslag om att införa obligatoriska hastighetshållare, alkolås samt autobroms i alla nyregistrerade bilar och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med förslag om återkommande obligatoriska synundersökningar för bilförare och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör införa ägaransvar vid hastighetsöverträdelser samt brott mot miljözonsbestämmelser och dubbdäcksförbud för tunga och lätta fordon och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kommunerna ska få sätta upp fartkameror i städerna och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att trafikövervakning med kamera från buss ska tillåtas och tillkännager detta för regeringen.

12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om parkeringsvakters befogenheter och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Samhällsvinsterna med en ökad gång och cykling är odiskutabla. Lägre utsläpp, bättre luftkvalitet, mindre trängsel, bättre hälsa och god ekonomi kommer som en följd av att fler väljer att gå och cykla istället för att exempelvis ta bilen. Människor som cykelpendlar presterar bättre på jobbet, lever längre och blir allmänt gladare.

Glädjande nog kan vi se att cyklandet ökar i svenska städer och att cykelsporten ökar. Både vardagscykling och motionscykling ökar fysisk och psykisk hälsa. Mer oroväckande är att det i glesare delar av Sverige minskar samt att barn och ungas cykling minskar. För att alla i Sverige ska se cykling och gång som reella och attraktiva transportmedel så krävs en aktiv politik.

Denna motion innehåller tolv förslag på åtgärder som på olika sätt skapar en bättre trafiksäkerhet för de aktiva transportslagen – gång och cykel.

Säker cykling – i hela landet

För det första, garantera säker cykling i hela landet. Det är inte bara i städer som cyklingen ökar. Fler och fler får upp ögonen för motionscykling. Samtidigt ökar försäljningen av elcyklar kraftigt. Det gör att landsvägar blir ett tydligare alternativ för cyklister. Därför är det nu viktigt att garantera att även landsvägar och 2+1-vägar får den cykelinfrastruktur som krävs samt att tvinga bilisterna att göra säkrare omkörningar.

Avgörande för att cyklingen ska öka är att infrastrukturen är bra och robust. Att i möjligaste mån separera den från andra trafikgrupper och att garantera underhåll året om skapar en ökad efterfrågan på cykling som transportslag.

Under ett bra tag nu har stora delar av Sveriges vägar på landsbygden byggts om till 2+1-vägar med mittseparering, oftast har detta lett till att vägrenen försvinner. Samtidigt kompletteras de sällan med separat cykelväg. Vid 33 procent av dessa vägar saknas nu helt möjlighet att gå eller cykla längs vägen. Det är naturligtvis ett underbetyg för ansvariga myndigheter. För att vända trenden behöver regeringen (1) se över hur styrningen ändras så att det i de fall där det finns underlag för cykling garanteras fullgod cykelinfrastruktur vid ombyggnad av väg.

En av de vanligaste situationerna som leder till osäkerhet är när bilar ska köra om cyklister och inte håller ett tillräckligt stort avstånd. Det är ofta svårt att som bilförare uppfatta hur situationen upplevs från cykelsadeln. Dagens lagstiftning har en godtycklig formulering om att omkörning inte får ske om den inte kan ske utan fara. För en bilist som inte är van vid att cykla kan det vara svårt att förstå vad detta innebär i praktisk körning, det behöver alltså bli tydligare och lättare för bilisten att agera rätt i dessa situationer. Detta är inte minst viktigt för alla de motionscyklister som säkert vill kunna ta sig fram på landsvägar och 2+1-vägar med bristande cykelinfrastruktur och smala vägrenar.

Därför har många länder valt att lagstifta om ett faktiskt avstånd vid omkörning. I Australien krävs en meters avstånd medan Spanien valt en och en halv. Nu är det dags

att Sverige gör samma sak. För att öka cyklingen och göra den mer säker behöver (2) lagen bli tydligare och specificera ett krav på 1,5 meter för omkörning av cyklist.

Tryggare gång och cykling i tätorter

Forskningen är enig om att det är farten som är den stora orsaken bakom dödsfall inom trafiken. Därför krävs det lägre hastigheter för att skapa attraktiva städer med goda förutsättningar för gång och cykel. Ett första steg är (3) sänkt bashastighet till 30 kilometer i timmen i tätorter.

Hastigheten i en kollision är avgörande för dödsriskerna. Vid en kollision mellan en fotgängare och en bil överlever nio av tio om bilen håller en hastighet av 30 km/tim. Om bilen håller en hastighet av 50 km/tim överlever bara två av tio en kollision. Drygt hälften av alla bilister kör fortare än gällande hastighetsgränser och ca 20 procent överstiger hastighetsgränsen med mer än 10 km/tim.

Siffrorna talar för sig själva. Det är helt uppenbart att det är bilarnas hastighet som spelar roll för trafiksäkerheten. Därför är det bra att regeringen bereder förslag om sänkt bashastighet till 40 km/tim. Det räcker dock inte, eftersom det är först när man kommer ner i 20–30 km/tim som man får märkbar effekt i säkerheten för oskyddade trafikanter.

Hastigheten spelar även roll för den upplevda säkerheten. Fler bör transportera sig med gång och cykel i Sverige. Lägre utsläpp, en friskare miljö, mindre trängsel, bättre hälsa och god ekonomi kommer som en följd av att fler väljer att gå och cykla istället för att exempelvis ta bilen. Idag saknas dock, på många håll i landet, goda förutsättningar för att cykling och gång ska kännas attraktivt. Ett av problemen är upplevd osäkerhet för dessa trafikantgrupper. Många upplever att bilförare inte håller avståndet och att de kör för fort. Därför känner man sig inte säker när man sätter sig på cykeln och man vill inte släppa sina barn för långt ifrån sig på trottoaren. Även här skulle en sänkning av bashastigheten skapa en välbehövlig större efterfrågan på gång och cykel.

Många kommuner vill införa så kallade cykelfartsgator, där huvudprioriteringen är att cyklar ska ha god framkomlighet. Detta är ett sätt att kunna avlasta andra gator som i större utsträckning behövs för kollektivtrafik eller gångtrafikanter. Men för att kommuner i praktiken ska kunna införa sådana gator måste valmöjligheten att kunna sänka hastigheten för bilförare ännu mer finnas. Därför bör (4) regeringen återkomma med förslag om införande av cykelfartsgator med lägre hastighetsgränser.

Vidare påverkar hastigheten den allmänna stadsmiljön. Vi vill ha en stadsmiljö med lägre buller där man kan sitta på uteserveringar i solskenet och låta sina barn promenera fritt på gator och torg. Dessa faktorer är viktiga för att vi ska må bra i vår närmiljö, men de är också avgörande för en attraktiv miljö för detaljhandel och möten mellan människor. Därför behöver bilen ta upp mindre plats i stadsmiljön, men även färdas långsammare.

Ökade krav på bilister

En vanligt förekommande orsak till osäkerhet och rädsla hos cyklister är bilförarens agerande. Det finns många exempel på där bilförare medvetet agerat farligt mot cyklister. Det är även vanligt med omedvetet, men oaktsamt beteende leder till olyckor och farliga situationer.

Till saken hör att anmälningar om bilförarens vårdslöshet sällan leder till dom. Stockholm Direkt har gjort en sammanställning: Från 2013 fram till augusti 2017 har 199 anmälningar gjorts till polisen efter att en cykel och ett motordrivet fordon kolliderat. Av dem har 125 stycken förundersökningar lagts ner eller inte inletts alls. 19 ärenden har gått vidare till åklagare. I fyra fall har åklagare väckt åtal och i ynka tre fall har det lett hela vägen till fällande dom.

Ofta skyller motorfordonsförare på den så kallade döda vinkeln, och slipper straff trots att körandet i många fall är hänsynslöst. I Nederländerna har man placerat bevisbördan på motorfordonsföraren för att se till så att normen är att hänsyn alltid ska beaktas särskilt. Regeringen bör (5) utreda en motsvarande lösning för den svenska trafiklagstiftningen.

Trafikkulturen i Sverige är den att de flesta bilförare efterlever lagen när det gäller vårdslöshet som påverkar gångtrafikanter. Det finns en god medvetenhet om att gående är oskyddade och att hänsyn skall tas till dem. Så gott som alla fordonsförare vet vad som gäller vid övergångsställen. Sällan agerar bilförare medvetet på ett farligt sätt för gångtrafikanter. Bilförare som trots allt slarvar vid övergångsställen lagförs också i relativt hög utsträckning. Men samma efterlevnad finns inte i bilförarens relation till cyklister. Tvärt om sker det ofta att bilförare tvärbromsar framför cyklister eller prejar dem av vägen. Det kan ha att göra med att cyklister förflyttar sig snabbare än gående och att man därför anser att de själva måste ta ett större ansvar för sin egen säkerhet. Faktum är dock att cyklister är mer oskyddade eftersom de har längre till marken och oftast högre fart.

Därför behöver lagstiftningen (6) tydliggöra att förare av motordrivna fordon måste ta särskild hänsyn till alla oskyddade trafikanter. Genom tydliggöranden och förändringar i trafikförordningen och trafikbrottslagen borde det vara lättare att klassa fler fall som vårdslöshet i trafik.

Fart, alkohol och slarvig körning dödar i trafiken. Det är dags att uppdatera Sveriges nollvision med den teknikutveckling som krävs för att drastiskt minska antalet dödsfall.

Som redan konstaterats är hastigheten i en kollision helt avgörande för dödsriskerna. Men alkohol och droger spelar en avgörande roll för antalet olyckor som uppstår. 83 personer omkom i en alkohol- eller drogrelaterad vägtrafikolycka år 2016, vilket är 31 procent av alla omkomna i trafiken. Under 2016 gjordes 24 696 rapporteringar om rattfylleribrott, varav 12 065 på grund av alkohol.

För att nå nollvisionen i Sveriges trafiksäkerhetsarbete behöver vi alltså jobba mer med att motverka rattfylleri och se till att hastigheterna sänks och att gränserna hålls. Som tur är pågår en snabb teknikutveckling på området och redan nu finns teknik som tvingar bilen att hålla hastighetsgränsen och som automatiskt kan bromsa bilen när det krävs. Vidare kan alkolås enkelt sättas in i varje bil. Därför bör regeringen (7) se över hur krav ska ställas på nyregistrerade bilar för att få på plats den teknik som behövs för att minska antalet olyckor.

Centralt för att bilförare ska agera säkert är även deras synförmåga. En nedsatt syn får allvarliga konsekvenser; det blir svårare att läsa skyltar, körandet blir mer påfrestande vilket gör att koncentrationsförmågan kan svikta.

De som söker om körkortstillstånd för första gången måste ha ett synintyg och vid behov använda glasögon. Men vår syn förändras och i många fall försämras med åldern. Därför är det rimligt att syn är något som hela tiden ska kontrolleras.

Norge och Finland kräver kontroll av synen vid förnyelse av körkort för äldre personer. I Sverige måste alla yrkesförare från 45 års ålder genomgå en läkarunder-

sökning, där synundersökning ingår, inför förnyelse av körkort. För att garantera säkerhet bör Sverige gå ytterligare ett steg fram. Vart tionde år (8) bör man kunna uppvisa ett nytt synintyg för att få behålla sitt körkort. Från och med att man fyller 45 bör kontrollerna ske oftare än så eftersom riskerna för försämrad syn då ökar än mer.

Effektivare trafikövervakning

Det är brist på poliser samtidigt som polisens arbete efterfrågas i allt fler sammanhang. Därför bör ägaransvar och andra reformer underlätta för att polisens trafikövervakning blir effektivare utan att ta fler polistimmar i anspråk. Sverige har länge haft problem med efterlevnaden av hastighetsgränser. Höga hastigheter är också orsak till en stor del av olyckorna i trafiken. Mer än varannan bilist kör för fort. Den automatiska hastighetsövervakningen har under de senare åren byggts ut kraftigt i hela landet som ett led i att sänka farten på vägarna. På vägar där automatiska hastighetskameror används sänks hastigheten och liv räddas.

Men kamerorna råder inte bot på alla fortkörare. Förare som gömmer sig bakom solskydd eller företagsbilar är det problem med att bötfälla. En annan grupp är mc-förarna. Ofta har de ingen registreringsskylt fram, och även om de skulle ha det så gömmer sig förarna effektivt bakom sina hjälmar. Så länge det är fordonets förare som bötfälls går motorecyklisterna fria från hastighetskamerorna.

Sverige är rätt ensamma i EU om att bötesansvaret vid fortkörning ligger hos föraren och inte hos ägaren av fordonet. Konsekvensen av detta blir en omständlig och dyr ansiktsidentifiering som tar resurser i anspråk som skulle kunna användas till annat polisarbete. Flera europeiska länder har infört en form av ägaransvar vid hastighetsövervakning. I England tillämpas automatisk hastighetsövervakning sedan 1992. Ytterst tillämpas föraransvar, men ansvaret ligger även hos ägaren. I de fall ägaren inte kan lämna upplysningar om föraren av fordonet vid det aktuella tillfället bötfälls ägaren för trafikbrottet. Ansvaret för företagsbilar vilar på företagsledaren som är personligt ansvarig för att upplysningar lämnas om föraren.

Ett ägaransvar skulle på motsvarande sätt kunna införas i Sverige så att ägaren till det identifierade fordonet får information om händelsen tillsammans med ett inbetalningskort för bötesbeloppet. Därmed skulle frigöras resurser från den tidsödande bildgranskningen och systemet kan bli mer effektivt.

Trafikverket prioriterar hastighetsövervakning vid statliga vägar. Lägre bashastighet och färre överskridanden av hastighetsgränser ökar säkerheten för oskyddade trafikanter vilket befrämjar aktiv mobilitet. Olycksfrekvensen bland oskyddade trafikanter har ökat. Därför bör möjligheterna för kommuner att sätta upp fartkameror i städerna öka.

Framkomligheten för bussarna i staden är dålig. Felparkerade bilar i busskörfält och vid hållplatser begränsar kollektivtrafikens framkomlighet. Fotografering av bilar från bussen kan öka regelefterlevnaden och öka kollektivtrafikens attraktivitet.

I lagen om kommunal parkeringsövervakning bör införas en bestämmelse som innebär att parkeringsvakter efter kommunalt beslut, som föregås av samråd med polismyndigheten, skall kunna tas i anspråk för att biträda polismän när de fullgör trafikövervakningsuppgifter, framför allt hastighetsövervakning och efterlevnad av miljözonsbestämmelser. Polisens myndighetsansvar och befogenheter måste vara klart definierade gentemot allmänheten. Parkeringsvakter bör dock kunna biträda polisen och allmänheten med viss trafikreglering eller svara för viss trafikinformation. Det är också av vikt att parkeringsvaktens kompetens och ansvarsområden utvidgas. Det grund-

läggande bör vara att efterlevnaden av hastighetsbestämmelser, miljözonsregler och andra trafikregler ökar, både för att minska antalet trafikolyckor och för att minska miljöbelastningen från vägsektorn.

Med bakgrund av detta föreslås fyra effektiviseringsåtgärder för bättre trafikövervakning. (9) Inför ägaransvar för överträdelser, (10) låt kommuner sätta upp fartkameror, (11) tillåt övervakning med kamera från buss och (12) se över möjligheten att öka parkeringsvakternas befogenheter.

Lorentz Tovatt (MP)