SVERIGES RIKSDAG

Motion till riksdagen 2026/27:2707

av Annika Hirvonen m.fl. (MP)

En tryggare, säkrare och trevligare trafikmiljö

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en breddad nollvision som innefattar även dem som dör och skadas av trafiken, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avsatta medel för väginvesteringar i större utsträckning behöver riktas mot åtgärder för högre trafiksäkerhet och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka arbetet såväl nationellt som kommunalt för att infrastrukturen för såväl gående som cyklister ska separeras, anpassas och underhållas för ökad trafiksäkerhet och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge kommunerna rätten att sätta upp egna hastighetskameror och integrera dem i polisens system och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge kommunerna rätt att delfinansiera polisens administration av fortkörningsbilder och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge kommunerna rätten att kräva fordon med geofencing avseende hastighet inom givna områden och tillkännager detta för regeringen.

7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att automatiska trafiksäkerhetskameror (ATK) ska utvecklas så att hastigheten längs sträckor kan övervakas och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ägaransvar vid hastighetsöverträdelser på bötesnivå och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sänka bashastigheten i tätort till 40 km/tim och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge kommunerna rätten att införa kommunala trafikövervakare med rätt att ta över övervakning och lagföring av vissa trafikrelaterade brott inom tätbebyggt område och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över vilka trafikrelaterade avgifter eller böter som i dag är fasta men som det vore lämpligt att göra inkomstbaserade och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Nollvisionen har utgjort ett framgångsrikt koncept för att arbeta med att minska antalet personer som dödas och skadas allvarligt i trafiken. Ambitionen har varit hög, men fokus har i hög utsträckning riktats mot motorfordonstrafiken. Det är i grunden positivt och vi kan se att dödsfall och allvarliga skador i trafiken kopplat till motorfordon har minskat kraftigt från när Nollvisionen infördes. Men åtgärder för en säkrare trafikmiljö även för oskyddade trafikanter har inte i lika hög utsträckning omfattas om Nollvisionens kraftsamling. Samtidigt vet vi i dag att trafiken har ett betydligt större påverkansområde än de olyckor som sker inom själva vägområdet.

Omfatta även de som dödas eller allvarligt skadas av trafiken i Nollvisionens långsiktiga mål

Det vi ser i dag är att skador och dödsfall drabbar även de som inte finns direkt i trafiken, och det kan handla om luftföroreningar eller andra miljörelaterade problem som trafiken orsakar. Enligt uppgifter från IVL Svenska Miljöinstitutet omkommer närmare 7 000 personer årligen i förtid av dålig luftkvalitet, vilket är långt högre än de runt 200–300 personer som årligen omkommer i trafiken.

För att uppnå nollvisionens långsiktiga mål om att ingen ska skadas allvarligt eller dödas i trafiken bör även de som dödas eller allvarligt skadas av trafiken omfattas av nollvisionen, inte bara de som färdas i trafiken. På så sätt kan arbete med att minska barns utsatthet för luftföroreningar i städer - som exempelvis leder till ökade fall av astma och andra hälsoproblem - komma att omfattas av nationella insatser inom ramen för nollvisionen.

Utöver trafikens påverkan på luftkvaliteten bidrar motorfordonstrafiken också till en mer stillasittande livsstil. Genom åtgärder för en ökad aktiv mobilitet, såsom transporter med gång och cykel, kan folkhälsan förbättras och en rad olika sjukdomar förebyggas. Trafikverket bör därför få i uppdrag att arbeta för ökad aktiv mobilitet för att trafiken även ska främja folkhälsan.

Om vi menar allvar med att människor inte ska dö och skadas av vårt transportsystem bör nollvisionen breddas så att även de som dör och allvarligt skadas av trafiken exempelvis genom luftföroreningar eller en stillasittande livsstil inkluderas.

Trafiksäkerhet som räddar liv

Behovet av att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder är fortsatt stort. Etappmålen för trafiksäkerhet 2030 innebär att antalet omkomna ska halveras och antalet svårt skadade minska med en fjärdedel jämfört med genomsnittet 2017–2019. Alla åtgärder som är nödvändiga för att klara etappmålen för 2030 ryms inte i den nuvarande Nationella planen och investeringsmedel avsatta för väginvesteringar i planen behöver i större utsträckning riktas mot åtgärder för högre trafiksäkerhet.

De viktigaste åtgärderna för att uppnå detta är ökad mötesseparering, sänkta hastighetsgränser och övervakning av hastighetsgränserna med ägaransvar, samtidigt som gångs och cykels framkomlighet i det nationella vägnätet värnas. Det behövs även ett betydligt mer omfattande arbete såväl nationellt som kommunalt för att infrastrukturen för såväl gående som cyklister ska separeras, anpassas och underhållas för ökad trafiksäkerhet. En betydande andel av olyckor för oskyddade trafikanter beror på brister i själva infrastrukturen.

Miljöpartiet är positivt till Trafikverkets förslag att systemet med automatiska trafiksäkerhetskameror (ATK) kan utvecklas så att hastigheten längs sträckor kan övervakas. Detta skulle få stor betydelse för hastighetsefterlevnaden. Om alla höll hastigheten skulle ca 50 liv sparas årligen. Arbetet med anpassning av hastighetsgränser behöver också fortsätta. År 2030 medges max 80 km/h på vägar som inte

mötesseparerats, men vi anser att det är angeläget att så fort som möjligt sänka hastigheterna på dessa sträckor alternativt mötesseparera vägarna och samtidigt skapa parallell infrastruktur för gång och cykel. Detta är viktiga åtgärder som räddar liv och sänkta hastigheter bör kunna ske skyndsamt i väntan på eventuell åtgärd för mötesseparering.

Rimliga påföljder för trafikbrott

Idag är konsekvenserna av att åka fast för fortkörning i realiteten olika för olika personer eftersom bötesbeloppet endast baseras på hur mycket föraren har överskridit hastighetsbegränsningen, och tar inte hänsyn till inkomst. En rättvisare ordning vore att böter även tar hänsyn till personens inkomst. Vidare bör dagens föraransvar vid till exempel hastighetsöverträdelser i vissa fall ändras till ägaransvar, likt dagens felparkeringsavgift. För grova trafikförseelser utöver böter är det fortsatt viktigt att föraransvaret gäller.

Kommuners behov och rätt att övervaka och beivra hastighetsöverträdelser

Trafikmiljön i Sveriges kommuner uppfyller idag inte förväntningarna på en modern, säker och hälsosam miljö för alla trafikanter. Hastigheterna kan sänkas formellt. Men oskyddade trafikanter såsom gående och cyklister liksom andra bilister utsätts för fara när många bilister och förare av tunga fordon väljer att avvika från hastighetsgränserna. Inte minst runt skolor och förskolor innebär överträdelserna påtagliga risker, men problemet är generellt i våra kommuner och städer. För att komma till rätta med dessa problem och skapa moderna stadsmiljöer anpassade till dagens förhållanden behövs en reformering av trafikövervakningen för kommunala vägar och gator.

Sedan polisreformen på 1960-talet då den kommunala polisen avskaffades har frågan om kommuners rätt att övervaka trafiken diskuterats. Kommunerna och speciellt de områden som formellt benämndes städer har på ett markant sätt påverkats av trafikens utveckling men saknar redskap för att hantera efterlevnaden av den. Kommunerna har i stort ansvar för trafikens ordnande och kommunernas planering. Medborgarna uppfattar det som kommunala angelägenheter och polisen som idag är statlig saknar ofta resurser att utföra de trafikrelaterade övervakningsuppgifter som det finns ett behov av. Polisens roll i den trafikövervakande verksamheten begränsas till stor del av övrig brottsbekämpande verksamhet där fordonskontroller används som ett led i den

verksamheten. Polisens prioriteringar är även fullt förståeliga i ljuset av den brottsutveckling som vi kan se i Sverige. Därför bör kommunerna få ökade befogenheter inom området trafikövervakning och reglerna om ansvar vid hastighetsöverträdelser bör i vissa fall ändras från föraransvar till ägaransvar.

Idag har kommunerna endast rätt att beivra överträdelser av parkeringsregler. Andra typer av förseelser är en polisiär angelägenhet. Så fort en bil rullar övergår ansvaret till polisen. Det betyder att ett fordon som färdas i ett kollektivtrafikkörfält inte kan beivras av kommunalt anställda trots att fordonen hindrar kollektivtrafiken. En kommun i form av dess trafiknämnd har rätt att besluta om hastigheterna på kommunala gator och vägar. Men kommunen får inte säkerställa att reglerna följs. Det enda som står kommunen till buds är fysiska farthinder eller att invänta polis. Detta är direkt kontraproduktivt.

Ge kommuner tillgång till automatiska fartkameror

Staten i form av Trafikverket har befogenheter att sätta upp automatiska fartkameror (ATK) och kan på så vis övervaka de statliga vägarna utan att fysiska poliser är på plats. Kommunerna har inte denna rätt. Få ansökningar om ATK på kommunala vägnät godkänns idag. Formellt kan kommunerna köpa in kameror och sätta upp dem men de kan inte få kamerornas bilder granskade och därmed fortkörarna lagförda. Det saknas en överföring mellan kommunerna och polisen. Trafikverket, som i princip har monopol på fartkameror, är mycket restriktivt med spridandet av kameror på andra vägar än sina egna och har som grundregel att avvisa kameror på tätortsgator. Kommunerna bör ges en egen rätt att sätta upp fartkameror och få bilderna granskade av polisen. Om det behövs ett ekonomiskt tillskott till polisen för detta ska kommunerna ges möjlighet att medfinansiera polisens hantering av fortkörningsbilder.

Inför ägaransvar

I syfte att underlätta kameraövervakning av trafiken och om möjligt komma ifrån den kostsamma bildhanteringen och för många integritetspåverkande fotograferingen bör ett ägaransvar vid fortkörning införas. Så länge det är böter för en hastighetsöverträdelse bör ägaren stå för ansvaret under förutsättning att man inte vet vem föraren är. Detta skulle på många sätt underlätta en effektiv övervakning inte minst på kommunala vägar. Det skulle dessutom möjliggöra kameraövervakning från en buss i kollektivkörfält där en frontkamera kan registrera ett framförvarande fordons bakre skylt och beivrande kan ske. Ett ägaransvar skulle dessutom klart underlätta monteringen av fartkameror vid

vägen då det endast är hastigheten och registreringsskylten som måste identifieras. Idag krävs komplicerade och rätt placerade system som ger en tillräckligt bra ”passbild”. Det skulle även underlätta införande av ATK på flerfiliga vägar.

Systemet med ägaransvar är vanligt runt om i Europa och i Tyskland finns en metod där ägaren bär ansvaret såvida inte föraren har identifierats. Det blir ägarens ansvar att tillse att den som brukar bilen följer trafikreglerna. Idag har vi denna regel i Sverige avseende parkerade bilar. Där råder idag fullt ägaransvar. Det är inte en straffrättslig bot utan en kontrollavgift. Men när systemet infördes i slutet av 1960-talet/början av 1970 talet var det ett straffrättsligt ansvar som låg både på ägaren och på den som framförde fordonet. Det fördes med tiden över helt på ägaren och till slut avvecklades det straffrättsliga ansvaret och övergick till en kontrollavgift. Om man ska avveckla det straffrättsliga i fortkörning, inom gränsen för bötesnivåerna, kan diskuteras. Det viktiga är att ägaransvar införs.

Med ägaransvar kommer också möjligheten att införa snitthastighetsövervakning. Detta är ett vanligt system i andra länder, bland annat Norge. Genom att på en angiven sträcka mäta snitthastigheten kan så kallad pendelkörning mellan fartkameror undvikas och en lugnare rytm erhållas. Det går då inte att mellan två fartkameror väsentligt öka hastigheten och därmed skapa trafikosäkra situationer. Det har tidigare rests invändningar mot denna metod då det funnits en osäkerhet om vem som kört hela sträckan. Det kan uppfattas som en juridisk spetsfundighet men med ägaransvar försvinner problematiken helt och vi kan få en lugnare och trafiksäkrare trafikrytm på landets vägar. Även Trafikverket har föreslagit att detta ska bli möjligt.

Ge kommuner rätt att kravställa geofencing

I syfte att i än större utsträckning ge kommunerna möjlighet att upprätthålla en säker trafikmiljö på kommunernas vägnät bör möjligheten till områden med geofencing för hastighet kunna införas. Alla moderna bilar kan enkelt utrustas med denna typ av teknik. Krav kan då ställas på att en bil som åker in i ett område måste ha tekniken integrerad i bilen. Detta skulle sedan kunna ge kommunen möjlighet att inom ett större område låsa fordonens hastighet till gällande regelverk. Därmed blir annan hastighetsövervakning obsolet. Vi skulle med detta kunna få en smidig och mjuk trafikföring som kan integreras med en utvecklad stadsmiljö där oskyddade trafikanter inte utsätts för faror av fordonsförare som regelbundet överskrider gällande hastigheter. Systemet skulle kunna finnas inom ett större område, men även avgränsat till gågator och torg där tex leveransfordon förekommer.

Sänk bashastigheten i tätort

Bashastigheten i tätort är idag lagstadgad till 50 km/h. En kommun kan sänka hastigheten men om det saknas skyltar är det 50 som gäller. En sänkning har diskuterats i ett flertal utredningar och Trafikanalys pekade i en rapport 2022 på att 40 km/h är en lämplig nivå sett till acceptans, trafiksäkerhet och folkhälsa. Vi anser att det åtminstone bör ske en sänkning till 40 km/h men att 30 km/h skulle vara att föredra. Det finns ingen anledning att vänta med denna reform.

Kommunal trafikövervakning

Slutligen menar vi att övervakningen av trafiken i tätorter behöver kompletteras med kommunala trafikövervakare som ges rätten att likt dagens poliser övervaka och beivra rullande fordon. Detta skulle möjliggöra en anpassad övervakning relaterad till ortens behov och inte till polisens aktuella brottsprioriteringar. Det skulle också möjliggöra för kommunen att övervaka miljözoner av olika slag som idag nästan helt lämnas åt sitt öde. Om däremot ägaransvar, kommunal ATK och geofencing införs skulle behovet minska. Men så som situationen är idag där polisen på goda grunder har fullt upp med grov brottslighet och den kommunala trafikvardagen inte ges tillräckliga resurser skulle en reform med kommunala trafikövervakare vara välkommen. Det innebär även att den kommun som tar beslut om trafikregler även ges större befogenheter att verka för att de efterlevs.

Annika Hirvonen (MP)

Gurgin Bakircioglu (MP) *Ajda Asgari (MP)*

Mohamed Abdukani (MP)