

## Motion till riksdagen 2021/22:22

av **Emma Berginger och Emma Hult (båda MP)**

# Ingen människa ska behöva dö av och i trafiken

---

## 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 ett uppdrag till Trafikverket att arbeta för en ökad aktiv mobilitet för ökad folkhälsa och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om sänkt bashastighet i tätort och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att hastighetsefterlevnad bör vara ett högt prioriterat arbete och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om genomsnittsmätning av hastigheter med fasta trafikkameror och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen behöver utreda och föreslå lagstiftning och regelverk som möjliggör en introducering av geofencing för hastighetsefterlevnad och tillkännager detta för regeringen.

## Motivering

Sverige har ett ur internationella perspektiv framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete med nollvisionen som ledstjärna. Nollvisionen innebär att ingen människa ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Ändå dödas ca 200 personer per år och tusentals skadas. Bakom siffrorna finns det människor, alltifrån små barn till gamla människor. Alla någons anhörig, mamma, pappa, vän, syster eller bror.

## Breddad nollvision

Nollvisionen har utgjort ett framgångsrikt koncept för att arbeta med att minska antalet personer som dödas och skadas allvarligt i trafiken. Samtidigt vet vi idag att trafiken har ett betydligt större påverkansområde än de olyckor som sker inom själva vägområdet. Under 2020 omkom 190 personer i olyckor på de svenska vägarna, vilket kan jämföras med 221 personer 2019 och 324 personer 2018. Samtidigt orsakar trafikens luftföroreningar totalt omkring 3 000 förtida dödsfall på ett år enligt Trafikverkets hemsida<sup>1</sup>. Utav dessa bedöms ca 2 800 dödsfall bero på avgaser (partiklar, kvävedioxid med mera) och cirka 200 på slitagepartiklar.

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, vilka leder till ökade fall av astma och andra hälsoproblem, komma att omfattas av nationella insatser inom ramen för nollvisionen.

## Ökad aktiv mobilitet för en förbättrad folkhälsa

Utöver trafikens påverkan på luftkvalitet bidrar motorfordonstrafiken också till en mer stillasittande livsstil. I vissa sammanhang har stillasittandet jämförts med rökning och benämnts som ”vår tids cigarett”. 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 en förbättrad folkhälsa.

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

## Sänkt bashastighet i tätort

Hastigheten hos motorfordon är den enskilt mest avgörande faktorn när det gäller risken för allvarliga olyckor. Att sänka bashastigheten i tätort från 50 km/tim till 30 km/tim eller undantagsvis 40 km/tim skulle väsentligen öka trafiksäkerheten för cyklister och gångtrafikanter, så kallade oskyddade trafikanter. Vid påkörning av en oskyddad trafikant i 30 km/h dör en av tio. Vid påkörning av oskyddad trafikant i 50 km/h dör ca hälften. Även den upplevda säkerheten skulle förbättras, vilket är viktigt för att skapa en mer attraktiv trafikmiljö där fler människor känner sig trygga att röra sig till fots eller per cykel.

Trafikanalys hade ett regeringsuppdrag under 2016 och 2017 där de analyserade sänkt bashastighet. De beräknade att sänkt bashastighet till 40 km/h skulle leda till 3 till 17 sparade liv per år. Ungefär 35 procent av 50-vägarna har enligt Trafikverket blivit 40-vägar, och detta har skett utan att bashastigheten har ändrats. Frågan är dock om det räcker med att sänka till 40 km/h. Sammanlagt håller ca två tredjedelar av bilisterna skyltad hastighet men på 40- och 50-sträckor är hastighetsefterlevnaden lägre. På

<sup>1</sup> 2021-09-15: <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/miljo---for-dig-i-branschen/Luft/Vagtrafikens-utslapp/>.

sträckor med 40 km/tim kör nästan varannan bil fortare än skyltad hastighet, enligt NTF.

Vid FN:s globala ministerkonferens i Stockholm förra året uppmanades FN:s medlemsländer att begränsa hastigheten till 30 km/tim i områden där risken är stor för dödsfall och allvarligt skadade i trafiken.

Om bashastigheten i tätort skulle sänkas från 50 km/h till 30 km/h skulle risken att dö för den som blir påkörd av en bil kraftigt reduceras. Risken att dö när man blir påkörd av en bil som kör i 50 km/h är hög, men de flesta som blir påkörda av en bil som kör i 30 km/h överlever. En viktig åtgärd som sparar liv är därför sänkt bashastighet i tätort. En sänkt bashastighet innebär inte att alla vägar i en tätort behöver skyltas enligt bashastigheten, men bashastigheten blir normerande och de hastigheter som sätts över respektive under bashastigheten behöver motiveras.

## Genomsnittsmätning av hastigheter med fartkameror

Hastigheten är avgörande för hur allvarliga följer en trafikolycka får. Om du kolliderar i 80 km/tim istället för 90 km/tim minskar risken att omkomma med 40 procent. Trafikverket menar att om alla höll hastighetsgränserna i hela trafiksystemet skulle mer än 100 liv räddas varje år. Det borde i princip anses vara lika förkastligt att köra för fort som att köra rattonykter. Men, andelen av trafikarbetet på det statliga vägnätet som sker inom tillåten hastighetsgräns är enbart runt 50 procent för personbilar och 30 procent för lastbilar med släp enligt Trafikverkets rapport Analys av målstyrning väg 2020. Det innebär att ungefär hälften av trafikarbetet med bil och 70 procent av trafikarbetet med lastbil med släp sker med för höga hastigheter! Att komma tillrätta med hastighets efterlevnaden behöver därför vara ett högt prioriterat arbete för att minska antalet som dödas och skadas svårt i trafiken.

Automatiska trafiksäkerhetskontroller (ATK) är ett effektivt sätt att övervaka och beivra hastighetsöverträdelser. Det finns idag ca 2 000 trafiksäkerhetskameror längs de statliga vägarna. En nackdel med dessa kameror är att de främst får en lokal effekt vid den punkt där kameran finns. Trafiken saktar tillfälligt ner för att undgå att bli fångad av kamerans system. Det kan vara nog så viktigt på vissa vägar och platser, men med ett system av kameror som mäter den genomsnittliga hastigheten för fordon mellan kameror kan hastighetsöverträdelser detekteras och beivras under en längre sträcka. Sådana här sammankopplade kameror som inte bara mäter hastigheten för ett passerande fordon utan som också räknar ut genomsnittshastigheten mellan kameror används i Norge. Där har de minskat antalet dödade och svårt skadade med 50 procent på vissa olycksdrabbade sträckor enligt ett uttalande från samferdselsminister Knut Arild Hareide. Därför vore det lämpligt att så snart som möjligt börja tillämpa denna teknik i Sverige.

## Geofencing med hastighetsbegränsning

Med modern teknik finns det ytterligare en möjlighet att se till att hastighetsöverträdelser inte sker. Det handlar om att med så kallad geofencing begränsa möjligheten för fordon att överhuvudtaget köra för fort. Under 2017 genomfördes ett regeringsuppdrag för test- och demoprojekt med geostaket i urbana miljöer. Uppdraget resulterade i en handlingsplan, som myndigheter och näringsliv tog fram gemensamt, där en av

punkterna var att verka för lagstiftning och regelverk som stöttar implementering av geofencing. För att göra det möjligt att börja tillämpa geofencing, exempelvis i de städer och kommuner som vill, behöver regeringen därför utreda och föreslå lagstiftning och regelverk som möjliggör en introducering av tekniken.

*Emma Berginger (MP)*

*Emma Hult (MP)*