

Motion till riksdagen 2017/18:1590

av **Per Klarberg m.fl. (SD)**

En sverigedemokratisk väg mot en tryggare trafik

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att alla tunga fordon med över 3 500 kg totalvikt som framförs på svenska vägar vintertid ska ha vinterdäck på samtliga axlar och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till obligatorisk syntest vid körkortsförnyelse och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påskynda införandet av ett tydligt förbud mot användandet av handhållna mobiltelefoner vid körning och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör åläggas att se över hastigheterna på vägnätet med syftet att införa fler 120-sträckor på motorvägar och att på delar av övriga vägnätet införa högre hastighet än nuvarande 80 respektive 100 km/tim och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett införande av progressiva fortkörningsböter likt det finländska systemet och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att kommuner och regioner ska tillåta motorcyklister att köra i kollektivkörfält och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att nollvisionen ska omfatta alla trafikanter, även motorcyklister, och att väghållarna därför måste skapa en förlåtande vägmiljö utan hinder i vägens säkerhetszon och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att om någon form av vägutrustning installeras i vägens säkerhetszon ska den vara utformad och placerad så att den utgör minimal skaderisk för alla trafikanter, även de oskyddade, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att särskilda insatser bör göras, dels för att byta ut eller förbättra befintliga räcken, dels för att öka säkerheten

på de vägar som byggs om och där installation av räcken planeras, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbjuda omkörning av stillastående skolskjuts och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbjuda utländska medborgare att framföra fordon utan giltigt körkort och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda avgiftsbeläggning av fordonets ägare och inte föraren vid fortkörning när denne inte kan identifieras via fartkamera, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Motivering

Sverige har länge varit en pionjär gällande trafiksäkerhet och årligen återfinns vi bland de absolut bästa länderna på området. Nyckeln till framgång har enligt vår uppfattning varit den tuffa nollvisionen, med dess ideal att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken.

Även om det ideala tillståndet per definition är ouppnåeligt anser vi att Sverige fortsatt bör sträva mot det. Men trafiksituationen är i ständig förändring, och därför krävs ständigt nya lösningar.

Vägtrafikregler i tiden

Vinterdäckskrav för lastbilar

Modern teknik möjliggör enklare beställning av varor, mindre lager med större andel varor under transport, bättre möjlighet att koordinera transporter och därigenom större varuflöden. Tillsammans med vår gynnsamma ekonomiska utveckling har detta lett till att antalet vägtransporter ökat kraftigt på landets vägnät. Lastbilstransporterna har på 25 år ökat med 25 %, och troligen kommer de – trots miljöåtgärder – att öka ytterligare. Detta gör säkerhetsarbetet gällande lastbilar än mer aktuellt.

Under 2016 drabbades Stockholm av det värsta snöovädret på över 100 år. På många sätt går det aldrig helt att förebygga trafikchaos i ett sådant oväders efterdyningar, men på ett område är det enkelt; en stor anledning till såväl olyckor som trafikstockning var lastbilar som helt tappade greppet på de hala vägarna.

Sverigedemokraterna vill därför införa krav om användande av vinterdäck på samtliga axlar för alla tunga fordon över 3 500 kg totalvikt som framförs i Sverige under vintertid. Förutom den förhöjda trafiksäkerheten menar vi att förslaget skulle innebära en förbättrad lönsamhet för svenska åkerier som i dag är hårt ansatta av en orättvis utländsk konkurrens.

Syntest vid körkortsförnyelse

I takt med att svenskarna blir allt äldre och att service och butiker försvinner från glesbygden blir ständigt fler äldre beroende av bilen för att klara vardagen.

Sverigedemokraterna inser vikten av bilens roll som en del i den personliga friheten, men anser att lagstiftningen halkat efter gällande de risker detta utgör.

Synen är det i särklass viktigaste sinnet vid bilkörning och därför krävs ett syntest för att över huvud taget få ta körkort. Men synen förändras med åldern, och det är osannolikt att en person ser lika bra vid 65 som när denne tog körkort vid 18 års ålder. För de flesta människor är detta inte ett problem när det gäller bilkörning; synfelen är ofta små och kompenseras mer än väl av ökad mognad och trafikerfarenhet. Men för dem med allvarligare synfel kan konsekvenserna bli förödande.

Sverigedemokraterna anser att det skulle vara en liten ansträngning för individen om denne i samband med körkortsförnyelse var tionde år även genomgick en synundersökning, och att detta därför är ett rimligt krav.

Mobiltelefonförbud för säkrare vägar

Mobiltelefonin har inneburit stora fördelar för vårt samhälle, men ur trafiksäkerhetssynpunkt skapar den problem genom att stjäla uppmärksamhet från vägen, vilket visat sig vara jämförbart riskmässigt med att köra alkoholpåverkad. Trots detta använder en skrämmande hög andel av svenska förare mobilen samtidigt som de framför fordon.

Under förra mandatperioden beslutade därför den dåvarande regeringen om en lag som reglerar mobiltelefonanvändningen i bil. Tyvärr har nuvarande lydelse visat sig vara otillräcklig; skrivningen är otydlig och det krävs att man kan bevisa att användandet av mobiltelefon påverkat körningen negativt. Polisen får således en omöjlig uppgift att bevisa vad det är som gör att föraren framfört sitt fordon trafikfarligt.

Lagar som stiftas måste vara tydliga – både för den som ska beivra och den som ska efterfölja dem. Regeringen ser idag över att få till en hårdare lagstiftning, men vi anser att mer borde göras, samtidigt som liv riskeras i väntan på utredningar. Sverigedemokraterna vill därför påskynda införandet av en tydligare lagstiftning förbjudande mobiltelefonanvändning vid bilkörning.

Höjda hastigheter – för säkerhetens skull

Sedan den förra regeringen 2009 beslutade om ändring av hastighetsgränserna så att även 40, 60, 80 och, på motorväg, 120 km/h skulle tillåtas har Trafikverket genomfört många hastighetssänkningar (oftast med 10, men inte sällan även 20 km/h), medan höjningarna varit mycket få. Det senare gäller inte minst den utlovade 120-begränsningen på motorvägar. Enligt uppgift från Trafikverket beror detta på utsläppsskäl.

Sverigedemokraterna anser att hastighetsgränser i största möjliga mån bör sättas i syfte att säkerställa en god trafiksäkerhet. Det är av yttersta vikt att förarna känner att hastighetsbegränsningen är rimligt satt för att regelefterlevnaden fortsatt ska vara god. Men när begränsningarna istället sätts utifrån parametrar föraren själv inte kan uppleva eller bedöma sjunker också dennes vilja att rätta sig efter dem.

Vi menar att lägre satta hastighetsbegränsningar än vad som är motiverat trafiksäkerhetsmässigt urholkar förtroendet för trafikregler i synnerhet, men även för statsmakten i allmänhet. Därför vill vi att högsta tillåtna hastighet som regel ska vara den som är rimlig ur ett trafiksäkerhetsperspektiv.

Progressiva fortkörningsböter

I dagsläget är bötesbeloppen för fortkörning fasta belopp satta utifrån hur mycket man överskridit gällande hastighetsbegränsning.

Syftet med bötesbeloppen är att de ska verka avskräckande, och för merparten av medborgarna fungerar de så. Däremot blir det en avsevärd diskrepans mellan en fortkörare som lever på existensminimum och en som ligger i den översta förmögenhets- eller inkomstpercentilen. För den som lever på existensminimum innebär en överträdelse på 10 km/h på en 50-väg en ibland ohanterbar kostnad, medan det för den välbeställda kan anses försumbart med tanke på upptäcktsrisken.

Syftet med bötesystemet är inte att få in pengar till staten, utan att skapa säkra vägar i vårt land. Det är därför viktigt att alla förare känner en lika stor benägenhet att följa hastighetsbegränsningarna. Så är inte fallet med dagens system.

I Finland tillämpas ett inkomstbaserat bötesystem där den som tjänar mycket får större böter, men som står i samma proportion till inkomst som de böter en mindre bemedlad förare får, och Sverigedemokraterna vill utreda införandet av ett liknande system.

Utökat fokus på motorcyklisternas säkerhet

Motorcykelkörning i kollektivkörfält

Under 80-talet tillät Stockholm på prov motorcyklister att färdas i kollektivkörfält på vissa teststräckor. Testet var så framgångsrikt ur trafiksäkerhetssynpunkt att det gjordes permanent. Motorcyklister är särskilt utsatta i trafiken, och i takt med att allt större del av vägbanan upplåts till busskörfält och cykelbanor tvingas motorcyklarna trängas med bilar och lastbilar, något som är olyckligt då detta ökar olycksrisken.

I både London och Norge som helhet har motorcykelkörning i kollektivkörfälten tillåtits – och med mycket goda resultat: i uppföljningsstudier lyfts beslutet fram som en viktig anledning till minskade döds- och olycksfall med motorcyklister inblandade.

Sverigedemokraterna anser att det är en enkel, men högst motiverad åtgärd att tillåta motorcykelkörning i kollektivkörfälten för att öka trafiksäkerheten. Därför menar vi att regeringen bör arbeta för att kommuner och regioner ska öppna upp kollektivkörfälten för motorcyklister.

Avkörningshinder anpassade för alla

Nollvisionen fyller i år 20. Ett led i arbetet med visionen har varit att minska antalet döda i kollisioner genom införandet av räcken, både för att åtskilja vägbanor och för att hindra avåkning. Av kostnadsskäl har man i Sverige valt att godkänna vägräcken med oskyddade stolpar, vilka på det stora hela minskat antalet olyckor, men som för motorcyklister visat sig vara förödande.

Ett av de transportpolitiska målen är det s.k. hänsynsmålet: transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Trots det finns inga reella åtgärder eller öronmärkta medel avsatta för olycksförebyggande åtgärder gällande motorcykelolyckor i samband med räckeskollisioner i regeringens nysatsning på nollvisionen.

I Sverige dör en större andel motorcyklister på Europavägarna än i andra jämförbara länder, och Sverige har under flera år haft världens högsta andel omkomna

motorcyklister p.g.a. räcketolyckor; bara under perioden 2014–2016 omkom 15 personer och sedan millennieskiftet har hela 66 personer förlorat livet. Ett skräckexempel är sträckan Tanum–Halmstad på E6 där fyra personer dog på mindre än ett år. Orsaken till att Sverige så tydligt sticker ut i statistiken är att vi, till skillnad från många andra länder, tillåter vägräcken med oskyddade stolpar samt att räckena tillåts placeras väldigt nära vägbanan.

Olyckor p.g.a. räcketkollisioner orsakar inte bara ett enormt mänskligt lidande, utan utgör även en samhällskostnad i miljardklassen. Samtidigt är de i stora delar förebyggningsbara: Det finns – för de vägsträckor som kräver räcken – räcketkonstruktioner som avsevärt minskar skadeverkningarna vid kollision (Definition av ett säkert räcke för motorcyklister, Fredriksson, Nordqvist, Wenäll 2015). Men en säkerhetszon vid sidan av vägen kan aldrig med oförändrad skaderisk för motorcyklister ersättas av ett räcke.

Därför vill Sverigedemokraterna att sidoräcken inte installeras om andra sidoområdesåtgärder är möjliga, och under inga omständigheter bör räcken – såväl mitträcken som sidoräcken – med oskyddade stolpar användas.

Säker skolskjuts

Dödsolyckor och allvarliga skador med barn inblandade är tyvärr alltför förekommande, särskilt i samband med på- och avstigningar från skolskjuts. Det nuvarande varselsystemet med gult blinkande ljus på skolskjutsskylten ger uppenbarligen inte önskvärd effekt, och många vittnar om bilister som passerat stillastående skolskjutsar i hög hastighet. Ersätter man det istället med ett rött fast sken och får ett lagstadgat stoppförbud minimerar man risken för dödsolyckor och skador i samband med på- och avstigningar från skolskjutsar.

Som exempel kan nämnas USA, där man infört förbud mot att passera skolbuss som stannat för på- och avstigning med mycket goda resultat.

Sverigedemokraterna vill därför införa ett förbud av omkörning av stillastående skolskjuts.

Krav på godkända utländska körkort

I dagsläget är det i princip riskfritt för utländska medborgare från länder utan fungerande registerföring att köra bil i Sverige utan körkort. Enligt rättsväsendet så kan man i dessa fall inte bevisa att individen saknar körkort, och det finns inget krav på människor som inte är folkbokförda i landet att inneha svenskt körkort, varför man ej heller kan dömas för olovlig körning.

Förutom det faktum att detta kan innebära livsfara för både bilföraren och omgivningen, sänder kryphålen en farlig signal till eventuella framtida medborgare, att den svenska lagen inte gäller dem och att rättssystemet som sådant är bristfälligt. Att folk som inte är svenska medborgare lyder under andra och lättare regler än svenska medborgare är potentiellt förödande för rättsväsendets trovärdighet och legitimitet.

Därför bör det inte vara tillåtet för utländska medborgare att framföra fordon om de inte kan uppvisa ett giltigt körkort, och således behöver lagen justeras för att täppa till nuvarande kryphål.

Enklare lagföring med fartkameror

När fartkameror infördes i Sverige var syftet att få ned antalet fortkörningar och i förlängningen öka trafiksäkerheten. Resultaten har varit goda och trafikverket uppskattar att man årligen räddar minst 20 liv som en direkt följd av kamerorna.

Sverigedemokraterna menar dock att resultaten skulle kunna vara än bättre. I dagsläget måste föraren vara identifierbar; något som försvåras av såväl väderförhållande, smuts på linsen, och inte sällan att föraren medvetet döljer sitt ansikte. I kombination med en allmän kunskap om att långt ifrån alla kameror är aktiva har respekten för fartkamerorna sjunkit.

I dagsläget är det bara en tredjedel av de tusentals bilister som fångas på bild som faktiskt lagförs. Vi menar att detta är oacceptabelt.

När man felparkerar får fordonets ägare en felparkeringsavgift och när man åker genom en trängselskattskamera får fordonets ägare en trängselskattsavgift. För att komma ifrån problemet med att identifiera föraren av fordon som fotograferas vid fartkameror bör man avgiftsbelägga ägaren till fordonet istället för föraren i de fall man inte kan identifiera föraren.

Sverigedemokraterna vill därför utreda möjligheterna att avgiftsbelägga fordonsägaren i de fall föraren inte rättssäkert kan identifieras.

Per Klarberg (SD)

Jimmy Ståhl (SD)

Tony Wiklander (SD)