

Motion till riksdagen 2020/21:2805

av **Magnus Jacobsson m.fl. (KD)**

Trafiksäkerhetspolitisk motion

Innehållsförteckning

Förslag till riksdagsbeslut.....	2
Motivering	2
Nolltolerans mot alkohol och narkotika i trafiken	3
Synskärpans betydelse för trafiksäkerheten.....	4
Öka säkerheten för motorcyklister.....	5
Omkörning av cyklister	5
Rätt hastighet på vägarna.....	5
Skärpta regler vid användning av drönare	6

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta det förebyggande arbetet gällande nolltolerans mot alkohol och narkotika i trafiken och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att straffet för rattfylleri och grovt rattfylleri bör skärpas och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en utredning om alkoholås eller annan teknik som förhindrar rattfylleri på alla nya bilar i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett förbud mot eftersupning och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett krav på alkoholtest för piloter och besättningspersonal vid på- och avstigning på flyget och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om uppförandet av fler strategiskt placerade alkobommar och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att motsvarande möjligheter att slumpmässigt kontrollera förare vad gäller påverkan av alkohol ska finnas vad gäller påverkan av andra droger om det kan genomföras med bibehållen integritet för föraren och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa syntester i samband med körkortsförnyelse och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket ska ta fram en åtgärdsplan för att byta ut vajerräcken mot traditionella moderna vägräcken och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lagstifta om ett säkerhetsavstånd på 1,5 meter vid omkörning av cyklister och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka bruket av digitala skyltar och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att pröva möjligheten att höja hastigheten på flera vägsträckor och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att med utgångspunkt från brittisk lagstiftning se över de straffrättsliga påföljderna för brott mot luftfartslagen och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Det är en tragedi varje gång en människa dör eller skadas svårt i trafiken. Risken att omkomma är fortfarande betydligt högre inom vägtrafiken än inom andra trafikslag. Antalet omkomna i den svenska vägtrafiken har sjunkit trendmässigt sett i ett längre tidsperspektiv. Sverige är i dag ett av världens trafiksäkraste länder. Men Kristdemokraterna anser att arbetet med att förverkliga en nollvision om antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken måste intensifieras.

Viktiga åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten är att minska alkoholen i trafiken, upprusta och förbättra vägnätet samt kontroll och efterlevnad av hastighetsbegränsningarna. Vi bör också beakta olika transportslags skador vid valet av tekniska lösningar för att separera trafiken. Kristdemokraterna redogör särskilt för våra trafiksäkerhetspolitiska förslag i denna motion.

Nolltolerans mot alkohol och narkotika i trafiken

Enligt Trafikverket är i genomsnitt var femhundrade bilist rattfull. Det motsvarar cirka 0,2 procent av trafiken. Enligt Brå anmäldes 26 600 rattfylleribrott under 2019, vilket var en ökning med 3 procent jämfört med 2018. Det har också skett en ökning av antalet anmälda brott om drograttfylleri (påverkan av enbart narkotika), 2 procents ökning till totalt ca 14 600 (Brå, rattfylleri och trafikbrott 2019). Utvecklingen för det totala antalet anmälda fall av drograttfylleri har varit kontinuerligt uppåtgående sedan 2010 (en ökning med 16 procent).

Trafikverkets statistisk kring dödsolyckor under 2019 visar att 53 personer omkom i en alkohol- eller drogrelaterad trafikolycka. Det motsvarar 24 procent av alla omkomna i trafiken. Av dessa personer omkom 31 i olyckor som enbart var alkoholrelaterade, 15 i olyckor som enbart var drogrelaterade och 7 i olyckor som var både alkohol- och drogrelaterade. Sammantaget omkom 221 personer i vägtrafiken 2019, en kraftig minskning mot föregående år. Antalet omkomna i alkohol- eller drogrelaterade olyckor minskade också, men andelen omkomna i sådana olyckor förblev konstant.

Det är därför viktigt att fortsätta det förebyggande arbetet gällande nolltolerans mot alkohol och narkotika i trafiken och se till att polisen och kustbevakningen ges tillräckliga resurser för nykterhetskontroller och möjlighet att kunna beivra överträdelse.

I dag är straffet för rattfylleri böter eller fängelse i högst 6 månader och för grovt rattfylleri fängelse i högst två år. Vi anser att straffet är för lågt i jämförelse med både den risk och de konsekvenser alkoholpåverkade personer medför och orsakar i trafiken. Vi anser därför att straffet för rattfylleri samt grovt rattfylleri bör skärpas. Vi anser också att obetalda bötesstraff ska kunna omvandlas till fängelse. Alkolås eller annan teknik som förhindrar rattfylleri bör utredas som obligatorium i alla nya bilar i Sverige.

Kristdemokraterna har också länge drivit frågan om ett förbud mot eftersupning som innebär att det inte är tillåtet att dricka alkohol de första sex timmarna efter en trafikolycka. I dag är det möjligt för rattfyllerister att gå fria när de hävdar att de druckit efter och inte före en bilolycka, eftersom det inte har varit möjligt att bevisa när föraren intagit alkohol. Riksdagspartierna har varit eniga i frågan om ett införande av förbud mot eftersupning, men regeringen har valt att gå på samma linje som presenterades i promemorian Ds 2013:28 ”Straffansvar för eftersupning”, att det inte är ett brott i sig att dölja sitt brott. Kristdemokraterna är kritiska till regeringens slutsats och anser att människor som utsätter sina medtrafikanter för fara ska stoppas och inte komma undan på grund av ett kryphål i lagen. Vi anser därför att ett förbud mot eftersupning bör införas.

Vi vill även införa alkoltester för piloter och besättningspersonal på flyget. Det har uppdragats i ett flertal fall där anställda på flyget ertappats med att vara alkoholpåverkade i tjänsten, något som kan medföra en stor risk för passagerarnas säkerhet och öka risken för flygplansolyckor. Kristdemokraterna anser därför att det ska finnas krav på alkoltest för såväl piloter som besättningspersonal vid på- och avstigning för att säkerställa passagerares trygghet och säkerhet. Det är inte möjligt för ett enskilt land att ha egna regler för kontroll av piloter. Sverige bör därför verka inom den internationella

flygorganisationen IATA för att skapa ett regelverk som möjliggör nykterhetskontroller av piloter vid flygningar till och från de länder som önskar detta.

Efter att regeringen till slut föreslog att alkobommar skulle sättas upp vid vissa hamnar för att motverka alkoholpåverkade chaufförer på vägar har implementeringen av detta beslut fördröjts flera gånger. I dagsläget har endast Göteborgs hamn en automatiserad kontroll. Göteborgs hamn präglas dock av relativt lite inkommande trafik. Vid de hamnar som annars har en strid ström av inkommande trafik saknas dock ännu bommar och de myndigheter regeringen uppdragit att realisera dem har skilda tolkningar kring genomförbarheten. Invändningar från Polismyndigheten går till exempel ut på att vikbara bommar ska betraktas som våldsanvändning och man likställer dem med spikmatta. Helsingborgs hamn har till och med byggt särskilda körfiler för att upprätta manuell kontroll med köer och fördröjningar som konsekvens.

Kristdemokraterna anser att regeringen behöver vara tydlig gentemot berörda myndigheter om uppdraget. Det är dags att ta nästa steg för att motverka alkoholpåverkade trafikanter. Trafikverket ska utifrån det givna uppdraget placera automatiserade alkobommar vid fler strategiska platser än Göteborgs hamn för att göra trafiken säkrare och rädda liv.

Tillåt rutinkontroller av narkotikapåverkade förare

Dagens regelverk innebär att en förare endast får testas för drograttfylla vid misstanke om påverkan av narkotika. Ett test får alltså inte göras slumpmässigt likt det som görs för alkohol. Kristdemokraterna menar att det vore angeläget ur ett trafiksäkerhetsperspektiv och baserat på Brås uppgifter angående den stigande trenden i antalet anmälda brott för drogfylleri, att möjligheten att utföra slumpmässiga tester även för narkotika bör övervägas. Vi välkomnar därför att regeringen 2019 tillsatte utredningen ”Effektiva kontrollen av yrkestrafik på väg” (dir. 2019:51) i syfte att bland annat se över möjligheten att låta polisen få använda sållningsprov, dvs slumpmässiga tester, för att upptäcka misstänkta drograttfyllerister. Utredningen redovisas i fråga om sållningsprov den 30 november 2020. Kristdemokraterna anser att polisen bör få tillgång till sållningsinstrument för att rutinkontrollera trafikanter för narkotika. Detta bör ges regeringen tillkänna.

Synskärpans betydelse för trafiksäkerheten

Att du ska ha tillfredsställande syn är en självklarhet oavsett behörighetsnivå för att upprätthålla trafiksäkerheten.

Körkortslagen ställer krav på 0,5 i synskärpa, men synskärpa på rätt nivå säkerställs idag endast vid ansökan om körkort. Synintyget får då inte vara mer än två månader gammalt. När körkortet väl är utställt krävs inga fler kontroller av synen för att få bibehålla körkortet. Vid högre körkortsbehörighet ställs dock krav på att synen kontrolleras regelbundet vart femte år. Det är en diskrepans mellan olika behörigheter som är ologisk.

Synnedstättning är ett vanligt förekommande problem hos en stor del av befolkningen och kan påverka trafiksäkerheten negativt.

I trafikutskottets tidigare behandling av frågan om synkontroll har frågan avfärdats med hänsyn till osäkerhet kring kostnader. I detta har hänvisats till hälsokontrollers kostnader. Dessa bör dock inte sammanblandas med synkontroller. Att ha synkontroller vart tionde år via en optiker och i ett system som redan finns för de som är yrkesförare

betingar mycket marginella kostnader. Kontroll av synskärpan belastar med andra ord inte sjukvården alls. I trafikutskottets tidigare behandling av frågan har också hänvisats till Transportstyrelsens utredning (dnr TSV 2018–2366) Översyn syn. Detta uppdrag har dock trots Trafikutskottets hänvisning saknat ett uppdrag att utreda behovet av återkommande synkontroller för lägre behörigheter. Det finns därför anledning att särskilt beakta frågan om kontroll av synskärpa och införa syntester i samband med körkortsförnyelse.

Öka säkerheten för motorcyklister

Olyckor som leder till dödsfall eller allvarliga skador är tyvärr ofta förekommande bland motorcyklister. En av orsakerna är vägräcken med vajer som förorsakar större skador för motorcyklister då det blir olyckor. Motorcyklister fastnar i dessa räcken, vilket förvärrar olyckan med större och allvarligare personskador som följd. Mellan 2005 och 2017 omkom i genomsnitt 40 motorcyklister årligen i trafiken.¹ Ungefär var tionde motorcyklist som dödas i trafiken omkommer till följd av kollision med vajerräcke.² På alltför många vägar är fortfarande så kallade vajerräcken standard, trots att Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Svenska väg- och broräckesföreningen (SVBR) och Sveriges Motorcyklister (SMC) i en rapport finansierad av Trafikverket gett den typen av räcken underbetyg vad gäller säkerheten för motorcyklister och istället förordar släta räcken med underglidningsskydd. Ska vi uppnå nollvisionen krävs en översyn av räcken på svenska vägar. Kristdemokraterna föreslår att Trafikverket ska ta fram en åtgärdsplan för att byta ut dessa vajerräcken mot traditionella moderna vägräcken för att minska antalet dödade och allvarligt skadade motorcyklister.

Omkörning av cyklister

Utefter alltför många vägar finns väl fungerande cykelbanor. Men på många ställen delar cyklister vägen med bilister och i dessa sammanhang behöver trafiksäkerheten förbättras. Det gäller inte minst när bilar behöver köra om cyklister. Många är de cyklister som fått hjärtat i halsgropen då bilister inte tagit tillräcklig hänsyn vid omkörning. Enligt 3 kap. 33 § Trafikförordningen ska den förare som kör om ”lämna ett betryggande avstånd i sidled mellan sitt fordon och det fordon som körs om”. Det finns dock inget angivet mått på vad som anses vara ett betryggande avstånd. Kristdemokraterna föreslår att detta avstånd specificeras i lagen till minst 1,5 meter.

Rätt hastighet på vägarna

Med rätt hastighetsbegränsningar på våra vägar får vi också bättre trafiksäkerhet. När USA 1995 beslutade att låta den tidigare nationellt bestämda maxhastigheten för motorvägar på 55 mp/h (motsvarande 88 km/h) bestämmas av delstaterna höjde ett antal delstater hastighetsgränsen till 70, 75 och 80 mp/h. Den decentraliserade beslutsnivån för hastighetsbegränsningar har harmoniserat med den positiva utvecklingen för personolyckor som under perioden 1995–2000 minskade med 37 procent. Det finns anledning att pröva möjligheten för höjda hastighetsbegränsningar i glesbefolkade delar av

¹ Källa: Trafikverkets djupstudier av dödsolyckor.

² Källa: Trafikverkets djupstudier av dödsolyckor.

Sverige. Att tvinga bilister att köra långsammare än vad vägförhållanden medger är kontraproduktivt för trafiksäkerheten. Trafikverket sänker med trafiksäkerhet som motiv hastigheten på många landsvägar från 90 till 80. Men farten är en trafiksäkerhetsfaktor som inte kan ses oberoende av andra faktorer som väderförhållanden och vägbanans kvalitet. Tyvärr är det finmaskiga vägnätet eftersatt på många håll i Sverige, vilket medför olyckor. Att en vägsträcka är olycksdrabbad kan bero på flera orsaker, tex kan vägbanans lutning orsaka olyckor. Då spelar hastigheten en underordnad roll till möjligheten att justera lutningen. Det är i många fall mer motiverat att stärka vägarnas kvalitet än att använda hastighetssänkning som standardlösning.

Väderförhållanden kan ställa väldigt varierande krav på föraren och bilens förutsättningar att ta sig fram. Bruket av digitala skyltar för att främja flexibilitet kring högsta tillåtna hastighet bör därför öka och inte som idag endast användas för urbana trafikplatser.

Genom att differentiera hastighetsbegränsningar, lägre på farliga vägar och högre på de säkraste motorvägarna, främjas acceptansen och efterföljden av reglerna. Med för lågt satta hastighetsbegränsningar på vägar riskerar förare att välja andra vägar som kan vara sämre trafiksäkerhetsmässigt. Högsta tillåtna hastighet är en viktig del i vägarnas konkurrenskraft gentemot kortare och osäkrare vägar. För att främja valet av de säkraste vägarna bör därför möjligheten att höja hastighetsbegränsningen på flera vägsträckor prövas.

Skärpta regler vid användning av drönare

Under de senaste åren har ett flertal allvarliga incidenter med drönare rapporterats i skyddade luftrum i Sverige. Detta har inneburit stora risker för flygplansolyckor, svåra ekonomiska förluster för flygbolagen, samt förseningar för resenärer. Arlanda och Bromma tvingades att stoppa trafiken upp till en timme då drönare förekommit i luftrummet på flygförbudsområde. Hittills finns det dock inget fall där förövaren/piloten har lagförts och bötfällts. Redan idag är det förbjudet att utan tillstånd flyga drönare inom en radie om 5 km kring en flygplats. Ägarna och piloterna till drönarna som flyger i fredad zon begår således ett luftfartsbrott som kan ge påföljder om böter eller fängelse i upp till sex månader. Grovt brott kan ge upp till 2 års fängelse. För att freda lufttrafiken har Heathrows flygplats och Charles de Gaulle flygplats installerat ett holografiskt radarsystem som snabbt identifierar drönare som utgör ett hot. Brittisk lag identifierar de auktoriserade flygningarna som ett brott med upp till fem år som påföljd. Kristdemokraterna ser att det finns anledning att se över påföljderna och skärpa påföljderna i Sverige utifrån brittisk förebild.

Magnus Jacobsson (KD)

Camilla Brodin (KD)

Kjell-Arne Ottosson (KD)

Magnus Oscarsson (KD)

Larry Söder (KD)