

# Motion till riksdagen 2018/19:1121

av **Thomas Morell m.fl. (SD)**

## Ett konkurrenskraftigt svenskt väginfrastruktursystem

---

### Innehållsförteckning

Förslag till riksdagsbeslut.....	4
1 Sverigedemokraternas vision för ett konkurrenskraftigt svenskt väginfrastruktursystem .....	6
1.1 Vision.....	7
2 Väginfrastruktursystemets betydelse.....	7
3 Vägnätets betydelse i ett historiskt perspektiv .....	8
4 Konkurrens på svenska vägar.....	8
5 Sverigedemokraternas särskilda prioriteringar för ett konkurrenskraftigt väginfrastruktursystem .....	9
5.1 Ny dedikerad specialenhet inom polisen för kontroll av yrkestrafik.....	9
5.2 700 tjänstemän som utför kontroll på väg .....	9
5.3 Nej till ekoskatt.....	10
5.4 Rikta stöd för kommunala vägar.....	10
6 Europa och den inre marknaden .....	11
6.1 Gemensamt EU-register för kontroll av behörighet och fordonsuppgifter.....	11
7 Stärkt svensk väginfrastruktur.....	11
7.1 Bärighetsklass på vägar .....	11
7.2 2+2-vägar.....	12
7.3 Pendelparkeringar .....	12
7.4 Parkeringsplatser och bilpooler .....	12
7.5 Stadsmiljöavtal .....	12
8 Ökad trygghet på svenska vägar.....	13
8.1 Kontroll av tung trafik .....	13
8.1.1 Utökade befogenheter bilinspektörer .....	13

8.1.2 Kontrollplatser .....	14
8.1.3 Polisfordon .....	14
8.1.4 Farligt gods .....	14
8.1.5 Lastsäkring .....	14
8.1.6 Portabla vågar .....	14
8.1.7 Företagsbaserade vågar .....	15
8.1.8 Manipulerade färdskrivare .....	15
8.1.9 Kör- och vilotider .....	15
8.1.10 Klampning .....	16
8.1.11 Kontroll i företagets lokaler .....	16
8.1.12 Beställaransvar .....	16
8.1.13 Straffskärpningar .....	16
8.2 Kontroll på svenska vägar .....	17
8.2.1 Kontroll lätta fordon .....	17
8.2.2 Ratt- och drogfylleri .....	17
8.2.3 Förbjud utländska medborgare från att framföra fordon utan giltigt körkort .....	17
8.2.4 Målvakter .....	18
8.2.5 Lastzoner .....	18
9 Ökad säkerhet på svenska vägar .....	18
9.1 Anpassade hastighetsbegränsningar .....	18
9.2 Säkra vägräcken för alla .....	19
9.3 Användning av bilbälte .....	19
9.4 Säkra avstånd .....	19
9.5 Zebralagen .....	19
9.6 Förbud för omkörning av skolbuss vid hållplats .....	20
9.7 Säkra vägarbeten .....	20
9.8 Säkra rast- och uppställningsplatser .....	20
9.9 Trafiksäkerhetskameror .....	21
9.10 Falluckor i väg .....	21
9.11 Mobileye .....	21
9.12 Certifierade alkomätare .....	22
9.13 Vinterdäck på tunga fordon .....	22
9.14 Terrorsäkra infrastrukturen .....	22
10 Svenska vägar med miljö i fokus .....	23
11 Forskning, innovation och utbildning för framtidens vägar .....	24
11.1 Elektrifierade testvägar .....	24
11.2 Självkörande fordon .....	24

11.3 Utbildning av yrkesförare .....	24
11.4 Trafikutbildning grundskolan .....	24
11.5 Snabbare väg för blivande taxiförare.....	25
11.6 Minskning av antalet privata handledartillstånd för körkort .....	25
12 Övriga trafikfrågor.....	25
12.1 Mc och taxi i kollektiva körfält .....	25
12.2 A-traktor .....	26
12.3 Höj totalvikten på mopedbil .....	26
12.4 Äldres säkerhet i trafiken.....	26
12.5 Synkontroller för äldre förare .....	26
12.6 Terrängfordon på väg .....	26
12.7 Övergivna fordon.....	27

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en dedikerad specialenhet för kontroll av den yrkesmässiga trafiken och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stoppa en skatt på distans och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett riktat stöd till kommuner för upprustning av vägar och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett EU-gemensamt register för kontroll av den yrkesmässiga trafiken och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa högre bärighet på fler vägar och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Europavägarna bör hålla lägst fyrfältsstandard och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skapa säkra ytor för mopeder och cyklister och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skapa fler säkra pendelparkeringar och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att parkeringsplatser och bilpooler bör tas med i samhällsplaneringen och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om återhållsamhet med kommunala subventioner av bostadsbyggande och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka befogenheter för bilinspektörer och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka antalet kontrollplatser för vägtrafik och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa att polisfordon är rätt utrustade, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka kontrollerna av farligt gods och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka kontrollerna av lastsäkring och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka antalet portabla vägar och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att nyttja företagsbaserade fordonsvägar och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka antalet kontroller av färdskrivare och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda tillämpningen av kör- och vilotider och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka tiden för klampning och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återföra kontrollen i företagens lokaler till den enhet som utför kontroll på väg, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa beställansvar vid brott mot cabotage- och kombibestämmelser och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa straffskärpningar för tung trafik och genomföra en översyn av sanktionsväxlingar och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regelverket kring lättlastare bör ses över och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att minska antalet ratt- och drogfyllerier i trafiken och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka möjligheten att kontrollera utländska körkort och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda problematiken med bilmålvakter och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka påföljden vid överträdelse av lastzoner och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa anpassade hastighetsgränser och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vägräcken ska vara säkra för alla trafikantslag och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka användningen av bilbälte och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkra avstånden i trafiken och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvärdera zebralagen och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa förbud mot att köra om skolbussar vid hållplats och tillkännager detta för regeringen.
35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka säkerheten vid vägarbeten och tillkännager detta för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka antalet rastplatser och tillkännager detta för regeringen.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ägaransvar och tillkännager detta för regeringen.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda standardiserade farthinder och tillkännager detta för regeringen.
39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda införande av Mobileye inom kollektivtrafiken och tillkännager detta för regeringen.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa certifiering av alkomätare och tillkännager detta för regeringen.
41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa kravet på vinterdäck stegvis och tillkännager detta för regeringen.
42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att terrorsäkra infrastrukturen och tillkännager detta för regeringen.
43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka antalet vägkontroller för att minska negativ miljöpåverkan och tillkännager detta för regeringen.

44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att premiera minskat globalt koldioxidläckage och tillkännager detta för regeringen.
45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att premiera miljöforskning och tillkännager detta för regeringen.
46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka antalet elektrifierade teststräckor och tillkännager detta för regeringen.
47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda självkörande fordon och tillkännager detta för regeringen.
48. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka antalet utbildningsplatser för yrkesförare och tillkännager detta för regeringen.
49. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa enklare trafikutbildning i grundskolan och tillkännager detta för regeringen.
50. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om sänkt åldersgräns för att kunna bli taxiförare och tillkännager detta för regeringen.
51. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att minska antalet privata handledartillstånd och tillkännager detta för regeringen.
52. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kollektivtrafikfält bör kunna nyttjas av taxi och mc och tillkännager detta för regeringen.
53. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att höja hastigheten för A-traktorer till 45 kilometer i timmen och tillkännager detta för regeringen.
54. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att höja totalvikten för mopedbilar och tillkännager detta för regeringen.
55. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett enklare test för äldre bilförare och tillkännager detta för regeringen.
56. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa obligatorisk synkontroll för förare över 45 år och tillkännager detta för regeringen.
57. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka möjligheten att framföra terrängfordon på väg och tillkännager detta för regeringen.
58. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snabbare kunna forsla bort övergivna fordon och tillkännager detta för regeringen.

## 1 Sverigedemokraternas vision för ett konkurrenskraftigt svenskt väginfrastruktursystem

Sverigedemokraterna understryker väginfrastruktursystemets roll i det svenska samhället. Vår strategi för ett konkurrenskraftigt svenskt väginfrastruktursystem sträcker sig dock inte enbart till vägar som transportmedel, då vi menar att alla trafikslag bör vara inkluderade och tas med i en heltäckande transport- och infrastrukturplanering. I ett väl fungerande och hållbart samhälle så bör rätt förutsättningar skapas för väginfrastruktursystemet att samverka med övrig infrastruktur och andra trafikslag, oavsett om vi talar om leveranser av livsmedel till en lokal butik på den svenska landsbygden, tunga transporter till svenska gruvindustrin, regionala persontransporter eller för en helt vanlig söndagspromenad. Även central myndighetsutövning och viktiga samhällsfunktioner som försvar, sjukvård och polis är i stort behov av väl fungerande vägar med tillhörande infrastruktur. Utöver väginfrastruktursystemet och de övriga trafikslagets roll i samhället vill vi även lyfta fram vikten av digital infrastruktur.

Digitaliseringen är grundbulten i dagens samhälle och vi anser att även digital informationsöverföring och digital infrastruktur ska planeras och samverka med infrastruktursatsningar och övriga trafikslag för att generera bästa möjliga samhällsnytta.

## 1.1 Vision

Vi sverigedemokrater avser att stärka det svenska väginfrastruktursystemets förutsättningar genom både direkta och indirekta satsningar samt med nya och skärpta lagförslag, men även genom en väl sammanhållen it-, infrastruktur- och transportpolitik, där alla trafikslag är inkluderade.

## 2 Väginfrastruktursystemets betydelse

För att få ett väl fungerande samhälle är vägsystemet med tillhörande infrastruktur en grundförutsättning. Vi har alltid haft ett behov av att förflytta oss även om resmönstren idag ser lite annorlunda ut, men tendensen visar att person- och godstransporter även i framtiden kommer att öka. De flesta resor, vare sig det är person eller godstransporter, börjar och slutar i själva verket med en vägtransport. Därmed synliggörs vikten av att väginfrastruktursystemens tillväxt följer den övriga utvecklingen i samhället.

I dagens moderna samhälle är ett väl fungerande vägnät av största betydelse och kan liknas med blodådrorna i den mänskliga kroppen. Vägnätet förser industrin och medborgarna med bl.a. varor, persontransporter och samhällsviktig service mm. Industrins möjligheter att konkurrera på den internationella marknaden är därmed starkt beroende av ett väl utvecklat väginfrastruktursystem. Även om tunga och långa transporter med fördel kan utföras på järnväg eller sjöfart är ändå vägtransporterna en viktig, för att inte säga en förutsättning för den svenska industrin. Vägnätet är dessutom av vikt för att människor skall kunna genomföra sina privata och arbetsrelaterade resor på ett tryggt och säkert sätt, men även exempelvis kollektivtrafik, lokala godstransporter, räddningsfordon och övrig myndighetsutövning förutsätter en väl fungerande infrastruktur, inte bara i städer, utan också på landsbygden.

Förutsättningarna för infrastruktursystemens skilda delar ser dock olika ut vid ett jämförande av bl.a. stad och landsbygd. En god kollektivtrafik är exempelvis en förutsättning för att städer ska fungera optimalt. Kollektivtrafiken är dock inte homogen, utan varierar i Sveriges kommuner, bl.a. för att få fler att ställa bilen och välja att resa kollektivt. Utbudet av kollektiva transporter bör därmed vara tillfredsställande i flera led. Det ska vara enkelt att köpa sin resa, resan måste vara trygg, säker och bekväm och man måste kunna lita på tidtabellerna. Andra sätt att transportera sig på förutom med bil eller kollektiva färdmedel är cykel. Cykeltrafiken har ökat kraftigt på senare tid. Urbaniseringen av städerna och utvecklingen av exempelvis elcyklar och den nya typen av sparkar har hjälpt till. Med hjälp av dessa kan man många gånger ta sig fram fortare än bil och kollektivtrafik i tätorterna, därav behovet av infrastruktur även inom detta område. Väginfrastruktursystemets nutida betydelse kan därmed beskrivas på många olika sätt, där varje transportsätt har sin roll, att den fysiska och digitala infrastrukturen är utbyggd och väl underhållen samt att lagar och regler lever upp till dagens samhällsnormer.

### 3 Vägnätets betydelse i ett historiskt perspektiv

Människor har alltid haft ett grundläggande behov av att kunna transportera sig för att arbeta och få mat på bordet, att resa i vardaglig mening samt till att resa och upptäcka nya sevärdheter. Innan vägsystemet byggdes ut i större omfattning var det dock enklare att bo vid kusten i närheten av en hamn, där fartygen hade en större roll i att transportera människor och gods. Genom att Sverige började utveckla vägnätet möjliggjordes därmed både enklare och snabbare transporter som resulterade i att man kan bo, verka och leva i större delar av landet.

Vägnätets utveckling började med endast enkla vandringsvägar, för att utvecklas till vagnstransporter dragna av åsnor, oxar eller hästar. I det tidiga 1900-talet kom sedan ”automobilen” att helt förändra transporterna. Under 1900-talets mitt utvecklades därefter de ganska enkla och tekniskt klena fordonen till att bli allt mer avancerade bilar, och förutsättningarna för vägnätet förändrades därmed i grunden. Efter andra världskriget kom dock den nutida bilismen igång på allvar där både fordon och vägnät utvecklades i snabb takt, exempelvis ökade bl.a. fordonens lastförmåga och hastighet, det svenska vägnätet tvingades därmed att anpassas till dessa kriterier, men även till den ökande bilismen och tillväxten i allmänhet.

Enstaka historiska händelser som har påverkat svenska bilister är övergången till högertrafik 1967, vilket bl.a. blev ett genombrott för trafiksäkerheten på våra vägar och svensk trafiksäkerhet blev därmed ett signum. Säkerhetsfrågan har sedan dess prioriterats och arbetet mot en säkrare trafik har ideligen varit en viktig del i utvecklingen. Statistiken gällande trafiksäkerhet talar även sitt tydliga språk om att vägarna sedan 60-talet har blivit säkrare och antalet dödsolyckor har minskat betydligt genom olika åtgärder. Även om Sverige i ett historiskt perspektiv har gjort stora insatser för att öka bl.a. trafiksäkerheten, finns det mer att göra.

### 4 Konkurrens på svenska vägar

I och med EU-inträdet har bl.a. de svenska åkeriföretagen blivit utsatta för en ny konkurrenssituation från utländska aktörer. Konkurrens är generellt av godo i en marknadsekonomi, men blir direkt problematisk om de som konkurrerar med svenska åkerier inte följer gällande lagar och regler. Vi ser att det har skapats flera nya marknader inom transportsektorn som utförs i strid mot gällande lagar och regler. Det är främst oseriösa utländska aktörer som bryter mot lagen, särskilt vad gäller s.k. cabotagetransporter, men det förekommer också transporter där tillstånd helt saknas. Vi ser även ett ökat inslag av manipulerade färdskrivare och förare som nyttjar andras förarkort. Polisen har även rapporterat förare som helt saknar giltiga körkortshandlingar eller yrkeskompetensbevis. Transporter med farligt gods utförs med fordon som inte är anpassade för respektive transporter och körs av förare utan rätt kompetens. Farligt gods transporteras i fordon som saknar den föreskrivna märkningen och därmed utsätts även räddningspersonal, allmänhet och miljön för stora risker vid en eventuell olycka. Listan kan göras lång gällande brott mot regelverket för yrkesmässiga transporter.

Den här utvecklingen måste ovillkorligen stoppas. De som utför transporter på svenska vägar skall inneha rätt kompetens, fordonen skall vara anmälda och godkända med tillstånd för yrkesmässig trafik och de som utför exempelvis cabotagetransporter skall göra det enligt gällande regelverk. Den snedvridna konkurrensen som just nu råder



på svenska vägar menar vi endast kan stoppas genom kraftiga motåtgärder i form av ökade resurser till utökad personal, utbildning, befogenheter, utrustning, kontroller samt nya och hårdare lagar och regler som beivrar fusk.

## 5 Sverigedemokraternas särskilda prioriteringar för ett konkurrenskraftigt väginfrastruktursystem

Det svenska vägnätet utgör tillsammans med järnvägen ryggraden i svensk ekonomi och i vanliga människors vardag gällande transporter av gods och personer. Det är därmed av största vikt att vägnätet och tillhörande infrastruktur håller den höga standard som medborgarna kan förvänta sig i förhållande till bl.a. skattetryck. Vi menar att underhåll och investeringar även fortsättningsvis ska hålla hög standard och tar höjd för exempelvis befolkningsökning, ekonomiskt tillväxt och ökad säkerhet för trafikanter samt att vi även stävjar nya typer av brottslighet på våra svenska vägar. Vi kan dock konstatera att det svenska vägnätet har lidit av eftersatt underhåll på många områden och under lång tid.

### 5.1 Ny dedikerad specialenhet inom polisen för kontroll av yrkestrafik

Svensk åkerinäring är en av svensk ekonomis grundpelare. Sedan EU-inträdet har dock åkeribranschen utsatts för en ökande konkurrens från övriga medlemsländer. På senare tid menar vi även att gränsöverskridande trafik i princip har avreglerats på grund av obefintliga kontroller vid gränsen och brister i kompetens, resurser och juridiska möjligheter på våra svenska vägar, särskilt gällande den tunga trafiken. Vi avser därmed att införa en dedikerad specialenhet på ca 700 tjänstemän inom polisen vars uppgift är att kontrollera den yrkesmässiga samt den gränsöverskridande tunga trafiken och säkerställa att exempelvis cabotageregler efterföljs.

Cabotage transporter innebär att en utländsk bil åker över gränsen och lossar inom Sverige, bilen kan sedan lossa ytterligare tre gånger inom Sverige under högst sju dagar, sedan måste bilen återvända över den svenska gränsen. Det har dock framkommit att över 2 000 lastbilar aldrig lämnar Sverige utan kontinuerligt bedriver olaglig inrikes- trafik. Dessa lastbilar och åkerier följer inte alltid svenska lagar och säkerhetsföreskrifter och snedvrider därmed konkurrensen mot svenska åkerier. Sverigedemokraterna vill snarast upprätthålla rättvisa villkor inom vägtransportområdet.

### 5.2 700 tjänstemän som utför kontroll på väg

Trafikpolisen för en tynande verksamhet i nuvarande polisorganisation. För arbetsglädje och känslan av att utföra en viktig samhällstjänst är det viktigt att verksamheten upplevs som framåtskridande och under utveckling. Motsatsen får direkt hämmande effekt och verksamheten går lätt in i en negativ spiral. Det är därför av yttersta vikt, för den seriösa åkerinäringen, trafiksäkerheten, men inte minst för statsfinanserna, att stävja fusk inom transportsektorn. År 1981 fanns 1 456 trafikpoliser vid landets polismyndigheter, 2014 fanns endast 240 aktiva trafikpoliser med förordnande för tunga fordon. Jämförelsen visar en dramatisk förändring av antalet trafikpoliser och i synnerhet den

kompetens som krävs för att utföra kontroller av den yrkesmässiga trafiken. Lagstiftningen är komplex och det kräver hög kompetens samt flera års erfarenhet innan en kontrolltjänsteman är självgående i sin yrkesroll.

Antalet bilinspektörer har över tid legat på en relativt jämn nivå, vilket är ca 70 tjänstemän. Sedan början av 1980-talet har trafikintensiteten också ökat dramatiskt. Kontroll av farligt gods har tillkommit. Antalet utländska aktörer på de svenska vägarna har haft en explosionsartad tillväxt och fordonens lastförmåga har ökat. En stor del av lagstiftningen grundar sig numera på EU-förordningar. Kort sagt, inget är sig likt och det är i allt väsentligt avsevärt större volymer att hantera för kontrolltjänstemännen.

Vi vill återgå till ca 1 500 tjänstemän som tidigare utfört kontroll på väg, men det är inte sannolikt i närtid på grund av den kraftigt eftersatta organisationen och det kommer ta många år av ekonomiska prioriteringar och satsningar på utbildning innan organisationen blir vad den en gång varit. En sannolik nivå i nuläget på antalet som skall kontrollera det större vägnätet under dygnets alla timmar, vilket är ett krav i kontrolldirektivet, bör vara ca 700 personer. Dessa tjänstemän, anser vi, ska vara väl utbildade och tillhöra en dedikerad specialenhet inom polisen, som skall ha ansvaret för kontroll på väg och i företagens lokaler. All personal skall ha befogenheter att utföra alla relevanta kontroller, rapportera förare/åkeriägare, hindra fortsatt färd och gripa misstänkta brottslingar, mm. All personal i yttre tjänst skall vara beväpnad, då andelen beväpnade brottslingar har ökat i samhället. Vi ser därmed det akuta behovet gällande införandet av en ny specialutbildad styrka på 500 poliser med tillhörande utbildningsplatser motsvarande 50 personer om året, utöver befintliga resurser om ca 200 tjänstemän. Vi vill dessutom införa ett elektroniskt system för tung trafik, likt det tyska LKW-Maut-systemet.

### 5.3 Nej till ekoskatt

Vi säger nej till planerna på att införa någon form av skatt på avstånd, det vill säga en skatt som betalas av åkerierna för varje avverkad kilometer. Vi ser detta som nådastöten för många svenska åkerier som i vissa fall kan få en fördubbling av skattetrycket när det gäller trafikspecifika skatter. Oavsett benämning på den nya skatten och vad den kommer att kallas i slutändan, så menar vi att detta tyvärr följer den negativa trenden med ökade kostnader för medborgare och företag samt åkerier i detta fall. Sverigedemokraterna motsätter sig därför ett införande av kilometerskatten.

### 5.4 Rikta stöd för kommunala vägar

I samband med att många kommuner har pressade ekonomier, skiljer sig därmed även skicket på de kommunala vägarna i förhållande till det statliga vägnätet. Vi ser även att denna skillnad kommer att öka i och med att kommunerna beläggs med allt mer ökade kostnader. Vi föreslår därmed ett riktat stöd till kommuner för upprustning av vägar.

Sverigedemokraterna vill

- skapa en dedikerad specialenhet på 700 tjänstemän inom polisen som enbart arbetar med kontroll av den yrkesmässiga- och gränsöverskridande tunga trafiken
- stoppa ett införande av en eventuell ekoskatt
- införa ett riktat stöd till kommuner för upprustning av vägar.

## 6 Europa och den inre marknaden

### 6.1 Gemensamt EU-register för kontroll av behörighet och fordonsuppgifter

För yrkesförare finns något som kallas yrkeskompetensbevis (YKB) som syftar till att höja och tydliggöra kompetensen hos yrkesförare. Regelverket är gemensamt i Europa och regleras i ett direktiv från EU. I grundutbildningen och i den obligatoriska repetitionsutbildningen som behövs vart femte år, ingår bl.a. lastsäkring, bruttovikter, farligt gods, första hjälpen, lagar och regler m.m. Vi har dock noterat att det finns en svart marknad där det erbjuds falska YKB-bevis, förarkort, körkort mm. Det betyder att personer, utan vår vetskap, kan framföra tunga fordon på svenska vägar utan vare sig relevant utbildning eller rätt kompetens. Vid en fordons- och förarkontroll skall kontrolltjänstemän bl.a. granska förarens behörigheter och att fordonskombinationen framförs på ett i övrigt trafiksäkert sätt. När det gäller kontrollen av dessa förare är det av yttersta vikt att kunna säkerställa om personen faktiskt har rätt behörigheter för att framföra den aktuella fordonskombinationen. Saknas behörigheter skall kontrolltjänstemannen omedelbart hindra fortsatt färd.

Svensk polis och tjänstemän har dock ytterst begränsade möjligheter att kontrollera äktheten på dessa handlingar gällande bl.a. yrkeskompetensbevis och förarkort mm. Risker att bli ertappad med falska handlingar är därmed liten. Ett steg för att komma tillrätta med detta är att det upprättas en gemensam databas inom EU, där polis och tjänstemän snabbt och enkelt kan kontrollera fordon och förare direkt på plats.

Sverigedemokraterna vill

- införa ett gemensamt EU-register för kontroll av yrkesbehörigheter och fordonsuppgifter.

## 7 Stärkt svensk väginfrastruktur

Det svenska väginfrastruktursystemet består av allmänna och enskilda vägar, där de allmänna vägarna antingen kan vara statliga eller kommunala. Sammantaget består det svenska vägnätet av ca 1 000 mil statliga vägar, 400 mil kommunala vägar och 750 mil enskilda vägar med statliga bidrag, samt 17 000 broar, men även 20-talet tunnlar och 40 färjeleder. Vägsystemet är till följd av detta väldigt omfattande men likväl anpassat för den tunga gruvindustrin i norr, pendlare i storstäder, till cykelstråk i söder. Det går därmed att ta sig fram i stora delar av Sverige oavsett färdmedel, men i och med att Sverige växer, behöver även väginfrastrukturen ses över i alla delar.

### 7.1 Bärighetsklass på vägar

Under sommaren 2018 möjliggjordes för trafikverket att öppna en begränsad del av vägnätet för en ny typ av bärighetsklass (BK4). Jämfört med den tidigare gränsen på 64 ton, tillåts nu fordonsekipage med bruttovikter upp mot 74 ton att köra på dessa vägar som har den nya bärighetsklassen (BK4). Med rätt fordonskombination och axelkonfiguration på dessa ekipage kan man minska trycket på vägarna men även generera

mer miljövänliga transporter än idag. Trafikverket har nu i uppdrag att ta fram vägar där BK4 får framföras. Vi har tidigare anfört i riksdagen att om det ska vara en framgång med BK4, bör man enligt vår mening i större omfattning utnyttja de vägsträckor som kan genomföra dessa transporter och samtidigt bibehålla säkerhet och funktionalitet.

## 7.2 2+2-vägar

För att spara pengar vid uppförande av nya vägar, byggs idag nästan uteslutande 2+1-vägar. Även om dessa vägar har vissa fördelar så menar vi att frågor gällande trafikflöden och säkerhet inte ens är i närheten av 2+2-vägar. Exempelvis skapar 2+1-vägar fler farliga situationer i samband med omkörningar och köbildning. Vidare, när man bygger vissa 2+1-vägar finns det inget eller mycket litet utrymme för cyklister och mopedister att ta sig fram, vilket ökar olycksrisken. Vi menar dock att de större Europavägarna i landet bör hålla lägst 4-fältsstandard för att säkerhetsnivån skall vara rimlig, men även att man på anpassade vägar bör skapa säkra ytor för mopeder och cyklister.

## 7.3 Pendelparkeringar

Sveriges befolkning har ökat kraftigt på senare tid, vilket även sätter infrastrukturen i sin helhet på prov. Många vill bo i närheten av de större städerna, där det finns bättre möjligheter till arbete, vilket även ökar behovet av arbetspendling. Vi ser ett behov av att städerna även fortsättningsvis arbetar med detaljplaner gällande bostäder, bussfiler och cykelbanor, men även med att optimera biltrafikflödet. Vi ser dock en återkommande problematik angående biltrafiken, där bilister får generellt mindre utrymme, inte minst vad gäller parkeringsplatser. Alla har olika förutsättningar att resa och klara av sin vardag och för många är bilen det enda alternativet. För andra kan bilen vara nödvändig för att ta sig till närmaste knutpunkt för kollektiva färdmedel. Vi menar att man därmed behöver planera för fler säkra pendelparkeringar.

## 7.4 Parkeringsplatser och bilpooler

Parkeringsplatser börjar mer att likna hårdvaluta i dagens städer både för centrumhandeln och för företagandet i sin helhet, men även för boende. Fler och fler föreningar överväger därmed att starta bilpooler och efterfrågan ökar bland boende, särskilt då det blir just svårare att få tag i en egen parkeringsplats. Det finns givetvis även andra positiva anledningar till att starta en bilpool, men faktum är att i takt med att städer urbaniseras och parkeringstalen relativt sett minskar beroende på inflyttning, så finns det inte parkeringsplatser för alla i hushållen. För att fortsättningsvis kunna planera och generera största möjliga samhällsnytta så behöver vi därmed, även utöver vanliga parkeringsplatser, även ta med bilpooler i beaktandet.

## 7.5 Stadsmiljöavtal

Vi ser positivt på att kommuner fortsatt kan söka stöd för att stärka kollektivtrafik och exempelvis satsningar på ökat cyklande. Vi ställer oss dock frågande gällande s.k. motprestationer i form av bostadsbyggande. Vi menar att avtalet i stället mer ska riktas

mot realistiska trafikåtgärder som förbättrar framkomligheten i städerna. Vi vill därmed vara återhållsamma med s.k. subventionerat bostadsbyggande.

Sverigedemokraterna vill

- att högre bärighetsklass ska införas på fler anpassade vägar
- att Europavägarna i landet bör hålla lägst 4-fältsstandard
- att man på anpassade vägar bör skapa säkra ytor för mopeder och cyklisterna
- att det behövs fler säkra pendelparkeringar
- att parkeringsplatser och bilpooler tas med i samhällsplaneringen
- vara återhållsamma med subventionerat bostadsbyggande.

## 8 Ökad trygghet på svenska vägar

Under den senaste 10-årsperioden har vi sett en dramatisk nedgång av antalet trafikpoliser, som utför kontroller av den yrkesmässiga tunga trafiken. Politiken har uppenbarligen inte prioriterat denna viktiga verksamhet, eftersom det inte har skett nyrekryteringar i samma takt som personal slutar. Samtidigt har även olika företrädare för transportnäringen påtalat den rådande situationen gällande den oseriösa och olagliga trafiken, som utsätter seriösa företagare för osund konkurrens. Eftersom trafikpolisen därmed generellt sett är underbemannad och i huvudsak även arbetar under dagtid, är risken för upptäckt ännu mindre, särskilt om den olagliga trafiken genom landet sker nattetid.

I spåren av den olagliga trafiken har även bl.a. polisen i Västra Götaland påvisat kopplingar till annan kriminalitet. Vid flera uppmärksammade stölder av bland annat bilar och jordbruksredskap har det konstaterats att tunga lastbilar har nyttjats för att föra ut stöldgods ur Sverige. En annan viktig komponent i kontrollverksamheten utöver olaglig trafik och stölder är generell trafiksäkerhet och det kan inte nog understrykas. Trötta förare utgör en betydande riskfaktor i trafiken, eftersom de framför tunga fordon, men även lastsäkring, vägning, fordonens tekniska status och nykterhet är givna inslag i kontrollen av den yrkesmässiga tunga trafiken. Dagens resursbrist på ett flertal områden omöjliggör polisens möjligheter att utföra fler nödvändiga kontroller och det är uppenbart att det krävs omfattande resurstillskott och förändringar i kontrollverksamheten för att transportmarknaden skall fungera konkurrensneutralt.

### 8.1 Kontroll av tung trafik

#### 8.1.1 Utökade befogenheter bilinspektörer

Polismyndigheten ansvarar för kontroller av fordon och förare. I dagsläget finns två personalkategorier ute på kontrollplatserna. Det är polisman med särskilt förordnande för flygande inspektion samt bilinspektörer. I vissa fall kan även besiktningstekniker hyras in av polismyndigheten. Dessa har dock inte något förordnande. För att effektivisera dessa kontroller bör verksamheten skiljas från ordinarie verksamhet och läggas under en särskild enhet inom polisen som ansvarar för kontroller av den yrkesmässiga trafiken. I samband med denna omorganisation skall även bilinspektör som tjänstebeskrivning slopas, istället inrättas en ny tjänstebeskrivning som ökar

behörigheten hos denna personalgrupp. Det innebär att dagens tjänst som bilinspektör utgår och personalen utbildas till den högre tjänstenivån. Dessutom skall personalen kunna vara beväpnad, inneha rättigheter att förhindra fortsatt färd och nödvändiga rättigheter att bruka våld i sin tjänsteutövning. Kort sagt, personalen skall ha alla nödvändiga befogenheter för sin tjänsteutövning.

### **8.1.2 Kontrollplatser**

Polisen disponerar ett antal kontrollplatser runt om i landet. Dessa ägs och förvaltas av Trafikverket. I dagsläget torde dessa platser vara tillräckliga så länge det finns personal som kan utföra kontroller. Vi menar likväl att vid byggnation av nya vägsträckor skall behovet av kontrollplatser för tung trafik ses över.

### **8.1.3 Polisfordon**

Fordon för kontroll av den yrkesmässiga trafiken skall finnas i flera olika format. I huvudsak bör fordonen vara av buss- eller skåpmodell där det kan rymmas både arbetsplatser och förhørsplatser. Fordonen skall även vara utrustade med nödvändig teknisk utrustning för avrapportering, radioanrop, it-funktioner samt med larmanordning i form av blåljus och siren. De större skåpfordonen kan med fördel även vara utrustade med portabla vågar. Ett antal fordon bör också vara av personbilsmodell och finnas i både civil och målad variant.

### **8.1.4 Farligt gods**

I transporter som klassificeras som ”farligt gods” finns ämnen som allvarligt kan skada människor, djur och miljö. På de förare som utför den här typen av transporter ställs det därmed väsentligt högre krav. Tyvärr har vi sett en utveckling där många transporter av farligt gods utförs av förare som vare sig har rätt kompetens eller fordon som har rätt utrustning för den här typen av transporter. Vi menar att den föreslagna särskilda enheten som skall utföra inspektioner ska ges större möjligheter att utföra kontroller av dessa så kallade ADR-fordon.

### **8.1.5 Lastsäkring**

Lastsäkring är ett av de viktigaste momenten en yrkesförare skall ägna sig åt. Står godset löst eller dåligt säkrat på flaket kan det glida eller stjälpas av fordonet. Sker detta i samband med exempelvis en kurvtagning kan stora delar av godset trilla ner på mötande körbana. Att dåligt förankrat gods utgör en stor fara för andra trafikanter och miljön torde stå utom allt tvivel. Vi menar att den föreslagna särskilda enheten som skall utföra inspektioner ska ges större möjligheter att utföra lastsäkringskontroller.

### **8.1.6 Portabla vågar**

I preventivt syfte är det viktigt att vägning av tunga fordon kan ske var och när som helst på vägnätet. Med fasta vågar finns möjligheten att ”runda” en kontrollplats och därmed undgå invägning. Vägning är viktigt för att minimera antalet överlastade fordon på våra vägar. Förutom de rent tekniska aspekterna med risk för haveri när ett fordon bär en större last än vad det är konstruerat för, skadas även vägnätet när fordonen väger mer än tillåtet. Vi menar dock att de portabla vågarna främst skall användas på det

mindre vägnätet. Den föreslagna särskilda enhet som skall utföra kontroller på väg skall ha tillgång till portabla vågar.

### **8.1.7 Företagsbaserade vågar**

Det finns ett flertal företag ute i landet som har vågar där tunga fordon kan vägas. Dessa vågar genomgår årliga kalibreringar och torde därför även kunna användas för en situation där tunga fordon och fordonskombinationer skall vägas. För att kunna väga tunga fordon på så många platser som möjligt bör den enhet som utför kontroll av den yrkesmässiga trafiken även ges möjlighet att teckna avtal med privata aktörer för att nyttja ledig vågkapacitet och minska statens investeringsbehov.

### **8.1.8 Manipulerade färdskrivare**

I bussar och tunga lastbilar finns en så kallad färdskrivare monterad för att registrera förarens olika aktiviteter. Utrustningen registrerar förarens körtid, rast, annat arbete och dygnsvila. Dessutom registreras även vägsträcka, hastighet, eventuella hastighetsöverträdelser och om utrustningen utsatts för manipulation. Dessa aktiviteter ska registreras i enlighet med den tidigare förordningen (EEG) nr 3821/85 och nuvarande förordningen (EU) nr 165/2014. Vi kan dock se förekomsten av ett omfattande fusk med bl.a. färdskrivarna och förarens aktiviteter, allt för att tillskansa sig fördelar på den seriösa åkerinäringens bekostnad.

En manipulerad färdskrivare innebär att föraren har möjlighet att köra obegränsat utan att detta registreras i färdskrivaren eller på förarkortet. Det här är synnerligen allvarligt för trafiksäkerheten eftersom trötta förare utgör en stor olycksrisk. Fusk innebär också att den seriösa åkerinäringen utsätts för en osund konkurrens. Nu finns det system som även manipulerar den senaste digitala färdskrivaren, som egentligen inte skulle gå att manipulera. Sedan den norska polisen hittade sina första manipulerade färdskrivare har problemet eskalerat avsevärt. Kunskapsutbyte har dock skett mellan svenska, danska och norska kontrollmyndigheter, men även fordonstillverkare har deltagit i arbetet för att öka myndigheternas kunskap kring utrustningen som monteras i fordonen.

Vi vill därmed införa en särskild polisenhet, vars uppgift är att kontrollera tung trafik och säkerställa att bl.a. färdskrivare inte manipuleras.

### **8.1.9 Kör- och vilotider**

Regelverket kring kör- och vilotider har tillkommit för att säkerställa trafiksäkerhet, konkurrens på lika villkor samt för att generera trygghet för förare. Tanken med regelverket är bra, men det upplevs emellanåt som byråkratiskt, särskilt av de förare som utför transporter inom exempelvis anläggningstrafik. Lite enkelt kan man säga att de som fuskar mest ertappas i första hand av polis i samband med vägkontroller. Den kontroll som Transportstyrelsen gör hos företag är snarare mer en automatiserad kontroll, som stämmer av de administrativa brister som förarna gör i sin hantering av färdskrivarna. Den här typen av kontroller är inte effektiva om det är det medvetna fusket man vill komma åt. Lagstiftningens syfte är i första hand att komma åt de som medvetet fuskar och då måste även kontrollerna styras i den inriktningen. För att säkerställa att dessa kontroller utförs över huvud taget så handlar det även om att motverka resursbristen inom polisen, men vi menar ändå att en översyn av

tillämpningen av kör- och vilotider är erforderlig, eftersom det finns uppenbara brister i sättet att utföra dessa kontroller.

#### **8.1.10 Klampning**

Beslut om klampning skall kunna fattas av personal på kontrollplats. Det innebär således att all kontrollpersonal med förordnande i flygande inspektion också skall kunna fatta nödvändiga beslut gällande detta. Sverigedemokraterna vill dock se en utökad tid för klampning från dagens 36 timmar tills dess att grunden för klampningen är åtgärdad.

#### **8.1.11 Kontroll i företagets lokaler**

Transportstyrelsen är den myndighet som ansvarar för att genomföra företagskontroller. Vi ser dock ett behov av omstrukturering, då fusket med exempelvis manipulerade färdskrivare och förarkort upptäcks i allt för låg utsträckning vid kontroller i företagets lokaler. Vi menar att det finns fördelar med att återföra kontrollerna i företagets lokaler till vägkontrollverksamheten, då ledtiden från att en vägkontroll uppdragar fusk till en kontroll i företaget genomförs avsevärt kan minskas. Vi vill därmed flytta över Transportstyrelsens verksamhet gällande företagskontroller till den nya särskilda polisenhet vars uppgift är att kontrollera tung trafik.

#### **8.1.12 Beställaransvar**

Sverigedemokraterna anser att dagens utformning och tolkning av beställaransvaret är för svagt och de rättsvårdande instanserna har därmed svårigheter att lagföra de brott som faktiskt sker. Den tidigare lagda propositionen 2017/18:209 ger visserligen ett utökat beställaransvar när ett tillstånd för bedrivande av yrkesmässig trafik saknas. Propositionen anger dock inget beställaransvar när det är fråga om otillåtet cabotage eller brott mot kombidirektivet. Sverigedemokraterna avser därmed att utöka beställaransvaret till att även omfatta brott mot så kallade cabotage och kombitransporter.

#### **8.1.13 Straffskärpningar**

Vi menar att det finns all anledning att se över bl.a. nuvarande bötesnivåer och sanktionsavgifter. Det måste bli en mer tydlig markering i systemet gällande sanktioner, att medvetet fusk och aktiva handlingar straffas hårdare än ett mänskligt misstag. I nuvarande system med mer eller mindre automatiserade kontroller framgår inte denna skillnad. I vissa fall kan fel av mindre betydelse snabbt få oproportionerliga konsekvenser och generera höga sanktionsavgifter, samtidigt som uppenbart fusk undslipper straff eller undkommer med låga ekonomiska påföljder. En mycket märklig situation som på intet sätt kan accepteras. Dessa skillnader anser vi leder till att allmänheten och företagare känner misstro till statens förmåga att faktisk straffa den som aktivt och medvetet fuskar. Sverigedemokraterna menar därmed att en total översyn gällande revidering av bötesbelopp och sanktionsavgifter är nödvändig. Även sanktionsväxlingar behöver ses över.



## 8.2 Kontroll på svenska vägar

### 8.2.1 Kontroll lätta fordon

De så kallade lättlastarna (3,5 tons fordon) har blivit ett vanligt inslag gällande gods-transporter på svenska vägar. Dessa fordon är dock ofta överlastade och trafikpolisen i Helsingborg har det föga smickrande rekordet av överlast på en så kallad lättlastare. Polisens vägning visade en överlast på hela 446 procent. Det framgår med all tydlighet att ett så kraftigt överlastat fordon utgör en betydande risk i trafiken. Lägg därtill att dessa fordon ej omfattas av kravet på färdskrivare. Att dessa fordon ökar i popularitet är en direkt följd av att de ”flyger under radarn” i flera avseenden. Mängden av dessa lättlastare innebär även en ökad belastning på miljön då gods körs i flera omgångar istället för med större transporter. Sverigedemokraterna anser att regelverket kring dessa lättlastare bör ses över för att öka säkerheten på våra vägar.

### 8.2.2 Ratt- och drogfylleri

2017 omkom 81 personer i alkohol- eller drogrelaterade vägtrafikolyckor, det är 32 % av alla omkomna i trafiken. En allt för hög andel förare kör påverkade i trafiken och utgör därmed en fara för sig själva men även för andra trafikanter och egendom. Vi har även sett att antalet onyktra eller drogpåverkade förare inom yrkestrafiken har ökat. Det är dock främst förare från andra länder som står för ökningen av dessa brott. Rattfylleri, oavsett nationalitet, är likväl ett stort problem ur trafiksäkerhetssynpunkt och måste därmed bekämpas med kraft. Sverigedemokraterna menar att drog- och alkoholrelaterade kontroller behöver ökas, särskilt inom den tunga yrkestrafiken, och föreslår därför en särskild enhet för kontroll av den yrkesmässiga trafiken. I denna enhets uppgifter ingår naturligtvis att utföra alkohol och drogkontroller av yrkesförare.

Med ny teknik kan man minska risken att en påverkad förare framför ett fordon. Alkolås och ögonscanner är exempel på sådan teknik, som kan förhindra en påverkad förare att starta ett fordon. Många arbetsplatser inom yrkestrafiken har idag alkolås på sina fordon men det finns ännu ingen teknik som hindrar drogfylla. Sverigedemokraterna vill därmed ge regeringen i uppdrag att ta fram förslag för att minska drogpåverkan i trafiken.

### 8.2.3 Förbjud utländska medborgare från att framföra fordon utan giltigt körkort

I dagsläget är det i princip riskfritt för förare från länder utan väl fungerande registerföring att köra bil i Sverige utan körkort. Enligt rättsväsendet 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 att detta kan innebära livsfara för både bilföraren och omgivningen, sänder även kryphålen en farlig signal att den svenska lagen inte gäller alla och att rättssystemet som sådant är bristfälligt. Att förare som inte är svenska medborgare kan undgå svenska regler och därmed även undgå juridiska påföljder är potentiellt förödande för både rättsväsendets trovärdighet och legitimitet. Vi anser därmed att lagen behöver justeras och förtydligas för att täppa till nuvarande kryphål.

## 8.2.4 Målvakter

Genom att använda en s.k. bilmålvakt slipper fordonets verkliga ägare betalningsansvar för fordonsrelaterade skatter och avgifter, eftersom det är bilmålvakten som är betalningsskyldig. Bilmålvakten betalar dock aldrig varken skatter eller avgifter och staten går därmed miste om stora intäkter. Det finns över 2 miljarder kr i fordonsrelaterade skulder till staten. Sverigedemokraterna vill att man snabbtredet hur man löser problemet med bilmålvakter.

## 8.2.5 Lastzoner

Lastzoner är främst till för att företag ska kunna leverera och få säkra leveranser och därmed generera förutsättningar för ett hållbart företagande. Fler och fler bilister parkerar dock på lastzoner, trots att det råder parkeringsförbud för andra trafikanter än de som har ett uppdrag att lasta eller lossa gods. Vi menar att påföljden för överträdelser av parkeringsförbud bör skärpas för att stävja missbruket. Det finns även flera positiva aspekter som skulle gynnas av förenklade leveranser. Vi anser därmed att man skall utreda möjligheten att öka parkeringsboten eller övriga påföljder vid dessa överträdelser.

Sverigedemokraterna vill

- utöka befogenheter för bilinspektörer
- utöka antalet kontrollplatser för tung trafik
- säkerställa att polisfordon är rätt utrustade
- utföra fler kontroller av farligt gods
- utföra fler kontroller av lastsäkring
- att fler portabla vågar skall finnas tillgängliga
- att företagsbaserade vågar ska kunna användas i större utsträckning
- utföra fler kontroller av färdskrivare
- utreda tillämpningen av kör- och vilotider
- utöka tid för klampning
- utföra fler tung-trafik-kontroller i företagets lokaler
- utöka beställaransvaret för brott mot cabotageregler
- se straffskärpningar för tung trafik och översyn av sanktionsväxlingar
- att regelverket kring lättlastare ses över
- utreda möjligheten att minska ratt- och drogfylleri i trafiken
- utöka möjligheterna att kontrollera utländska körkort
- utreda problematiken med bilmålvakter
- öka påföljden vid överträdelser av lastzoner.

# 9 Ökad säkerhet på svenska vägar

## 9.1 Anpassade hastighetsbegränsningar

För att komma närmare nollvisionen minskar Trafikverket bredden på våra vägar och sänker hastigheten på flera vägsträckor. Det är hastigheten som är den största orsaken till olyckor och att då sänka hastighetsbegränsningen för att minska antalet olyckor,

borde i teorin vara både enkelt och billigt, men i verkligheten kan det vara kontra-produktivt, då bilister tappar respekten för den skyltade hastigheten. Vid en för lågt satt hastighetsbegränsning kan trafikflödet upplevas som långsamt och föraren kan därmed tappa både koncentrationen och respekten för trafikreglerna, vilket kan innebära att förare väljer att rattsurfa eller något annat som ökar olycksrisken. Vi menar dock inte att generellt öka hastighetsbegränsningarna, men vi ser ett stort behov av att se över hastighetsbegränsningarna överlag, för att i vissa fall sänka och i andra fall höja dem, detta för att bilisterna skall känna att hastighetsbegränsningen är motiverad. Sverigedemokraterna vill se över alla vägsträckor och hastighetsanpassa dessa utifrån vägens skick, trafikbelastning och storlek.

## 9.2 Säkra vägräcken för alla

Vägräckens huvudsakliga uppgift är att hindra avåkningar och att fordon inte kör över till mötande trafik. Vägräcken finns i flera olika utförande men på senare tid har det dock byggts flest vajerräcken, då dessa är bra för bilar och lastbilar, men tyvärr rena dödsfallor för motorcyklister. Ur denna synpunkt så är de oskyddade stolparna med skarpa kanter, men även själva vajern, det största problemet. Vägräcken är kostsamma och nödvändiga ur trafiksäkerhetssynpunkt, men vi menar att trafiksäkerhet ska gälla alla i trafiken. Sverigedemokraterna vill därmed att hänsyn ska tas till alla i trafiken, även till motorcyklister, vid planering av nya vägräcken.

## 9.3 Användning av bilbälte

Varje år omkommer 250 till 290 människor på det svenska vägnätet. I genomsnitt omkommer även 10 yrkesförare per år. Att vara yrkesförare i Sverige har därmed blivit ett av landets farligaste yrken. Det finns dock flera orsaker till den höga siffran av omkomna och skadade yrkesförare. Dålig bältesanvändning är en av orsakerna; även om det förvisso har skett en förbättring kan det absolut förbättras. Vi menar att bilbältet har en central funktion i fordonets säkerhetsstruktur och att detta uppväger eventuella ekonomiska påföljder. Vi vill därmed utreda möjligheten om ett högre bötesbelopp för förare och passagerare som inte använder bilbälte.

## 9.4 Säkra avstånd

Det är inte alltid lätt att veta hur långt avstånd man bör eller ska ha till framförvarande fordon. Tresekundersregeln är ett bra mått, men den är inte alltid så lätt att tillämpa. Sverigedemokraterna menar att genom att upplysa med skyltar och måla streck i vägen kan man enklare hålla avstånden till framförvarande fordon.

## 9.5 Zebralagen

Vid bevakade övergångsställen regleras fotgängare likväl som bilister via ljussignaler. Vid obevakade övergångsställen finns inga ljussignaler och genom den s.k. zebralagen regleras att bilisterna ska lämna företräde för fotgängare. Det sker dock en hel del olyckor vid dessa obevakade övergångsställen, då gående i vissa fall räknar med att bilen ska stanna. Problem uppstår om fotgängaren inte får ögonkontakt med föraren, om

fotgängaren inte ser om bilen har möjlighet stanna eller om bilisten inte uppfattar den gåendes avsikter, vilket kan resultera i en olycka. Nu har zebalagen funnits en tid och Sverigedemokraterna vill därmed utvärdera den för att göra nödvändiga förändringar så att olyckstalen minskar.

## 9.6 Förbud för omkörning av skolbuss vid hållplats

Skolbuss ska vara ett tryggt och säkert transportmedel för barn och ungdomar vid resor till och från skolverksamhet. Tyvärr inträffar allvarliga olyckor utanför och i anslutning till bussen. Barn kan exempelvis springa rakt ut i gatan och helt glömma bort faran med bilar, men bilar kan även ha svårigheter med att stanna tvärt vid halt underlag. För att undvika svåra olyckor där skolbarn är inblandande så är bl.a. busshållplatsens utformning en viktig faktor, särskilt när hållplatsen inte är en egen ficka bredvid, men det är även viktigt att bilar ger barn företräde i trafiken. Sverigedemokraterna vill utreda möjligheten att införa ett förbud mot omkörning av skolbuss vid hållplats.

## 9.7 Säkra vägarbeten

Arbete som utförs på väg eller nära vägen är förenat med stora risker, då många bilister tyvärr inte respekterar skyltar och hinder i den omfattningen som vore önskvärt. Så kallade TMA-fordon (Truck Mounted Attenuators) används som skydd vid olika arbeten på väg. Dessa fordon har till uppgift att, med sin närvaro och utrustning, uppmärksamma andra trafikanter om ett pågående arbete gällande exempelvis underhåll av väg, bärgning, räddningsarbete eller liknande. Fordonets konstruktion är sådant, att förutom vara varslande om ett hinder, även fungera som en energibarriär vid en eventuell påkörning. Under senare tid har dock ett antal TMA-fordon blivit påkörda av ouppmärksamma bilister. I några fall har skador på fordon och förare varit omfattande. Trots att TMA-fordonen i sin konstruktion är utformade på ett sådant sätt att en förare i ett annalkande fordon skall bli varse om ett framförvarande hinder, har påkörningar ändå skett. Utrustningen för att ytterligare uppmärksamma annalkande fordon i dessa TMA-fordon kan därmed utvecklas. Sverigedemokraterna menar att ett försöksprojekt snarast inleds för att komma till rätta med de olycksrisker som finns på vägarbetsplatser.

## 9.8 Säkra rast- och uppställningsplatser

I takt med att Trafikverket tagit bort många rastplatser har möjligheten för privatbilister och yrkesförare att stanna blivit mer akut. Anledningen till att rastplatser stängts ner är bl.a. problem med nedskräpning. Rastplatser ockuperas av fordon och förare som använder dessa som bostäder och uppställningsplatser, det förekommer skadegörelse på inventarier och byggnader, rastplatser utsätts för stölder av sanitetsutrustning. Inte sällan förekommer även inslag av grövre kriminalitet på rastplatser gällande exempelvis vägpirater, dieselstölder och stölder ur fordon. Sammantaget genererar dessa problem att bl.a. yrkesförare undviker att köra in på rastplatser. En annan anledning till att föraren väljer att köra vidare kan bero på att rastplatsen är stängd eller att den är så kraftigt nedsmutsad att den utgör en sanitär olägenhet. Utbyggnad av säkra uppställningsplatser för möjligheten att ta ut sin lagstadgade dygnsvila och för att slippa grov kriminalitet måste prioriteras. Behovet av bevakade ytor ökar och idag finns bara

ett fåtal säkra uppställningsplatser, därför måste samhället skyndsamt investera i ytterligare platser utmed de större vägarna. Sverigedemokraterna vill ge Trafikverket i uppdrag att utreda möjligheten att skapa fler säkra uppställningsplatser. Trafikverket bör också ges i uppdrag att snarast åtgärda bristerna på befintliga rastplatser.

## 9.9 Trafiksäkerhetskameror

Automatiserade fartkameror (ATK) är ett effektivt sätt att få ner hastigheten på våra vägar. De så kallade ”plåtpoliserna” har en dämpande effekt på medelhastigheten men de är även ett komplement till annan trafikövervakning, utan att för den delen ersätta den fysiska kontrollen på väg. Förutom hastighetsöverträdelser finns det även andra allvarliga trafikbrott som kan klaras upp med hjälp av en ATK.

Ett problem med ATK är dock att man måste kunna identifiera föraren för att kunna utfärda böter. Föraren kan exempelvis dölja sitt ansikte, medvetet eller omedvetet, och därmed undgå böter. I dagsläget är det enbart föraren som kan bötfällas och det krävs att polisen ska kunna bevisa vem som verkligen framförde fordonet vid den aktuella tidpunkten. Det är en grannliga uppgift som alltför ofta innebär att ärendet läggs ner. Skall vi komma till rätta med de höga hastigheterna på våra vägar, måste det gå att lagföra de som begår ett brott. Sverigedemokraterna vill att man ska utreda möjligheten till ägaransvar vid de tillfällen som föraren inte kan identifieras.

## 9.10 Falluckor i väg

Vid särskilt utsatta platser kan även incidenter i låga hastigheter med fordon resultera i svåra olyckor och det finns därmed flera olika typer av fartdämpande åtgärder bl.a. i tätorter. Tyvärr har fartdämpande åtgärder blivit nödvändiga eftersom vissa fordonsförare håller allt för hög hastighet där oskyddade trafikanter, främst barn, vistas. Dessvärre har fartdämpande vägbulor även orsakat arbetsmiljöproblem för yrkeschaufförer, främst busschaufförer, då bussar i linjetrafik kan köra över ett flertal vägbulor under ett arbetspass. Vi ser positivt på fartdämpande åtgärder, men de som används behöver standardiseras och även vara skonsamma för yrkesförare. Vi menar att användandet av s.k. falluckor kan vara en lösning med funktionen att så länge fordonet rör sig i laglig fart är även farthindret i normalt uppfällt läge. Vi vill utreda möjligheten att införa ett standardiserat farthinder som liknar ”falluckor”.

## 9.11 Mobileye

Samhället måste sträva efter att minska antalet olyckor i trafiken, inte minst gäller detta gruppen cyklister. Genom att införa fler säkerhetsåtgärder, särskilt inom kollektivtrafiken, kan man undvika många olyckor. När dessa stora fordon framförs, främst i städerna, där det är mycket rörelser igång, kan det vara svårt för förare att upptäcka alla potentiella faror i tid. Ett stort problem är även att bl.a. fotgängare och cyklister inte heller alltid ser eller uppmärksammar exempelvis fordon i kollektivtrafiken. För att öka säkerheten för oskyddade trafikanter vill Sverigedemokraterna utreda om det vid upphandling av kollektivtrafik ska finnas krav, som säger att fordonen ska utrustas med så kallads mobileye-teknik, eller liknande för att minimera olyckor.

## 9.12 Certifierade alkomätare

För att ständigt utveckla målet gällande nollvisionen så behövs det många delmål och nykterhet i trafiken är en viktig sådan. Att minimera antalet berusade trafikanter på vägarna anser vi vara en prioriterad åtgärd. Vi menar givetvis att det är förarens eget ansvar att han eller hon inte framför ett fordon med otillåten alkoholhalt i kroppen, men det finns hjälpmedel att ta till. Det finns en uppsjö av s.k. alkotestare, allt från billiga engångsalternativ till dyra apparater för flera tusen kronor. Generellt kan man säga att de billigare alternativen av alkotestare inte håller måttet, då flera tester påvisar stora skillnader i pålitlighet. Detta kan leda till en falsk trygghet för användaren. Vi menar därmed att de apparater som inte håller måttet inte ska kunna säljas överhuvudtaget. Sverigedemokraterna anser att alla alkomätare som säljs skall vara godkända av ett ackrediteringsföretag.

## 9.13 Vinterdäck på tunga fordon

Sverigedemokraternas grundläggande inställning för att minimera olyckor på vinterväglag utöver vinterdäckens betydelse är att vägunderhåll skall prioriteras för att säkerställa god halkbekämpning, då studier visar att rätt vinterväghållning är avgörande för framkomligheten. I dagsläget finns ingen forskning gällande tung trafik som visar att krav på vinterdäck på övriga axlar än det krav som redan finns på drivande axlar skulle öka trafiksäkerheten i större omfattning. Nuvarande krav på dragfordonet är minst 5 mm mönsterdjup på samtliga däck, men ett utpekat krav på vinterdäck eller likvärdig utrustning för drivande axlar. Detta krav gäller dock inte släpfordonet. Vi ställer oss dock positiva till åkerinäringens uppfattning om att stegvis axel för axel införa vinterdäck eller likvärdigt för släpvagnar med en totalvikt på över 3 500 kg. Detta innebär att samtliga axlar ska ha däck med rätt märkning senast 30 november 2024. Vi anser att säkerheten i trafiken och för chaufförer ska prioriteras, men vi vill även poängtera betydelsen av ökade kontroller och möjligheten att stoppa oseriösa åkare, så inte ökade krav missgynnar seriösa åkerier.

## 9.14 Terrorsäkra infrastrukturen

Infrastruktur och transporter, när många människor är i rörelse, utgör ofta mål för terrorattacker. Sverige har redan drabbats av terroråd, den senaste gången med en lastbil. Det går inte att veta var eller när nästa attack äger rum, men Sverige måste vara förutseende och agera proaktivt, innan ett nytt terroråd äger rum. Tyvärr är svensk infrastruktur i sin helhet sårbar för denna typ av illdåd och därmed även våra demokratiska värderingar. Med betoning på rikets säkerhet, föreslår vi en utredning med hög säkerhetsklassning gällande att terroristsäkra svensk infrastruktur.

Sverigedemokraterna vill

- införa mer anpassade hastighetsgränssningar
- att vägräckan ska vara säkra för alla i trafiken
- öka användningen av bilbälten
- säkerställa avstånden i trafiken
- utvärdera zebalagen
- förbjuda omkörning av skolbussar vid busshållplatser

- öka säkerheten vid vägbyggen
- öka antalet säkra rast- och viloplatser
- utreda ägaransvar vid hastighetsöverträdelser
- utreda införandet av standardiserade farthinder
- utreda införandet av mobileye i kollektivtrafiken
- införa certifiering av alkomätare
- stegvis införa däck med rätt märkning på släp över 3 500 kg
- terrorsäkra infrastrukturen.

## 10 Svenska vägar med miljö i fokus

Sverigedemokraterna anser att resonemanget gällande miljöfrågor bör inkludera alla transportsätt, men även andra mer övergripande parametrar som konkurrens, tillväxt och globala utsläpp, för att generera ett långsiktigt hållbart samhälle. Specifika transportmedel kan orsaka mer eller mindre miljöpåverkan vid beräkning av en enskild transport, men för att minska den nationella och den så viktiga globala miljöpåverkan måste även det globala koldioxidläckaget tas med i beräkningarna.

Vi är därmed positiva till reella miljöåtgärder, som resulterar i minskade utsläpp för exempelvis den svenska åkerinäringen. Men att lägga för stor administrativ eller ekonomisk miljöbörda på svenska åkerier anser vi snedvrider konkurrensen, minskar svensk tillväxt och därmed flyttas även utsläppen till andra mindre nogräknade åkerinationer, där miljökraven inte är lika hårt kontrollerade. Om den svenska åkerinäringen utkonkurreras av utländska åkerier genom normal konkurrens, så är det en sak. Men vi ser nu oseriösa och i vissa fall även kriminella utländska aktörer på den svenska marknaden. Detta resulterar i kraftigt ökad miljöpåverkan i form av ökat slitage på våra vägar, större användning av s.k. ”fuldiesel”, ökad nedskräpning, farligt avfall på rastplatser och ökade koldioxidutsläpp. Listan kan göras lång på negativa miljöeffekter, men detta kan delvis undvikas genom bättre kontroller av den oseriösa trafiken och mer förnuftig politik.

Våra prioriteringar för svenska vägar med miljö i fokus är därmed i första hand att stoppa den oseriösa trafiken samt att politiska beslut ska prioritera ett minskat globalt koldioxidläckage. Transportnäringen bidrar sedan med egna lösningar genom smarta logistikfunktioner, som eliminerar exempelvis tomkörningar och att leveranser sker på tider utanför höga trafiktoppar, samt övrig teknisk utveckling av fordon och bränsle. Vi anser därmed att kontroller, forskning och att smarta lösningar ska premieras före straffskatter på körda mil och att detta sker genom långsiktig politisk konsensus.

Sverigedemokraterna vill

- minska negativa miljöpåverkande effekter genom ökade kontroller
- att minskat globalt koldioxidläckage ska premieras
- premiera reell miljöforskning.

# 11 Forskning, innovation och utbildning för framtidens vägar

## 11.1 Elektrifierade testvägar

Det finns idag två typer av elvägar som testas i Sverige, eRoadArlanda och en i Region Gävleborg. eRoadArlanda testar en teknik som innebär att en strömförande skena i vägbanan driver och laddar fordonet under resan, medan sträckan i region Gävleborg utanför Sandviken har testat en teknik som innebär en strömavtagare på lastbilshyttens tak. För tunga fordon är elvägar som laddar batterier under färd en lösning som kan ge en snabb omställning till fossilfria transporter. Sverigedemokraterna anser dock att elvägar behöver testas på fler vägsträckor, förhållanden och under årets samtliga årstider. Vi ser även behovet av fler tillfälliga regelförändringar under testperioden och vill utreda möjligheten till fler elektrifierade testvägar för tunga fordon.

## 11.2 Självkörande fordon

Självkörande fordon är inte längre något som förknippas med framtiden, detta finns redan inom flera områden. Autonoma fordon skapar enorma möjligheter och ger en ökad frihet för både personer och företag men även för samhället i sin helhet. Sverigedemokraterna ser givetvis positivt på den nya tekniken men vi är även pragmatiska till dess för- och nackdelar. Med all rätt finns en del frågeställningar kring dessa fordon gällande hur kommer tekniken att klara trafikens alla olika situationer, vem är ansvarig vid en olycka och hur värdesätter tekniken olika oundvikliga scenarier? Detta behöver uppenbart utredas.

## 11.3 Utbildning av yrkesförare

Åkerinäringen är en av Sveriges viktigaste arbetsgivare och sysselsätter över 55 000 lastbilsförare och räknar man även in hela logistikkedjan blir det totala antalet ett par hundra tusen personer. Åkerinäringen är därmed av stor vikt för exempelvis skogsnäringen, mindre glesbygdsorter eller för samhället i sin helhet. Tyvärr prognosticeras inom åkerinäringen en brist på arbetskraft med upp till 50 000 lastbilsförare de närmaste 10 åren, enligt beräkningar ifrån TYA, och detta problem delar åkeriföretagen även med bussbranschen. Bristen på arbetskraft beror delvis på svårigheten med att rekrytera nya förare med rätt kompetens. Vi förordar därmed att det skapas fler utbildningsplatser inom exempelvis gymnasieskolan, men även i form av vuxenutbildning för att klara framtidens behov av yrkesförare.

## 11.4 Trafikutbildning grundskolan

För att öka säkerheten i trafiken och öka medvetenheten hos barn är det Sverigedemokraternas uppfattning att enkla moment ska genomföras redan i grundskolan. Att i tidig ålder få mer kunskap i hur man uppför sig, går och cyklar i trafiken är en fördel även om övriga trafikanter alltid ska betrakta barn som just barn. Vi menar att barn även har nytta av denna kunskap senare i livet när det är dags för moped



eller körkort och föreslår därför att skolan ska införa enklare trafikutbildningar på schemat.

## 11.5 Snabbare väg för blivande taxiförare

För att öka möjligheten för ungdomar att få sitt första jobb vill vi att man sänker åldern från 21 till 20 år för att kunna ta taxikort. Kravet att ha haft körkort i 2 år ska dock kvarstå.

## 11.6 Minskning av antalet privata handledartillstånd för körkort

Att ta körkort är för många en ekonomiskt betungande utgift men mycket viktig för att kunna få ett arbete. Vi ser därmed positivt på möjligheten att kunna övningsköra privat för att få ner totalkostnaden för körkortsutbildning. För att övningsköra privat måste körningen övervakas av någon som genomgått en introduktionsutbildning för handledare och blivit godkänd. Introduktionsutbildningen är idag giltig i fem år från den dag utbildningen genomförs. Idag får man vara handledare åt så många som 15 personer som övningskör, vilket vi anser utgör ett incitament att göra det till en svart sidoinkomst. För att göra det svårare att bedriva svart verksamhet ser vi det som rimligt att sänka maxantalet handledartillstånd för privat övningskörning till exempelvis 5 personer, utan att för den delen minska möjligheten till att ta körkort. Detta är viktigt för att kvalitetssäkra utbildningen men även för att bekämpa de svarta trafikskolorna. Vi anser att regeringen bör utreda att sänka antalet privata handledartillstånd.

Sverigedemokraterna vill

- utöka antalet elektrifierade teststräckor
- utreda självkörande fordon i trafiken
- utöka antalet utbildningsplatser för yrkesförare
- införa enklare trafikutbildning i grundskolan
- sänka åldersgränsen för att bli taxiförare
- minska antalet privata handledartillstånd för körkort.

## 12 Övriga trafikfrågor

### 12.1 Mc och taxi i kollektiva körfält

I större städer byggs allt fler dedikerade körfält för kollektivtrafiken, men dessa körfält används inte optimalt och kan därmed utnyttjas mer. Taxi kan ses som en del av det kollektiva resandet och borde få ökad tillgång till de kollektiva körfälten, där så är möjligt och detta skulle exempelvis underlätta för färdtjänst. Taxi och särskilt motorcyklar tillhör en kategori av fordon som inte nämnvärt försvarar för kollektivtrafiken genom att förflytta sig i de kollektiva körfälten. Vi vill därmed utreda möjligheten för både taxi och mc ska kunna nyttja kollektiva körfält där det är möjligt.

## 12.2 A-traktor

Den som kör A-traktor måste ha traktorkort eller mopedkörkort och får framföra sitt fordon i max 30 km/h. Den som kör EU-moped får köra i 45 km/h. Genom att höja hastigheten för A-traktorer från 30 km/h till 45 km/h kan trafiksäkerheten öka, då de inte blir ett lika stort hinder i trafiken, vilket dessutom skulle minska miljöpåverkan, då varvtalen kan sänkas. Vi vill därmed utreda en höjning av hastigheten på A-traktorer från dagens 30 km/h till 45 km/h.

## 12.3 Höj totalvikten på mopedbil

Mopedbilar klassas idag som EU-moped och får framföras i högst 45 km/h. Mopedbilen får högst väga 425 kg och lasta högst 260 kg. Mopedbilar är dock inte lika säkra som exempelvis en tyngre A-traktor, för vilken den högsta tillåtna vikten är högre. Mopedbilar byggs uteslutande av plast för att klara viktkraven, därmed görs även viktbesparingar på säkerhetsdetaljer, som resulterar i mindre säkra fordon i ett tekniskt perspektiv, men även att vikten i sig kan vara en trygghet. Genom att använda andra mer tåligare byggmaterial kan krocksäkerheten förbättras men även resultera i billigare slutprodukter. Sverigedemokraterna vill därmed utreda att höja viktgränsen för mopedbilar.

## 12.4 Äldres säkerhet i trafiken

Äldre förare har ofta mycket trafikrutin och undviker klokt nog därmed ofta hårt trafikerade- och riskbenägna vägar. Dock insjuknar ca 25 000 personer i demenssjukdomar årligen och dessa kan återfinnas som förare även i dessa trafikmiljöer. För att värna säkerheten även för äldre förare bör ett enklare test gällande förmågan att framföra sitt fordon införas efter 75 års ålder. Vi vill därför utreda möjligheten att införa ett enklare test för förare över 75 år.

## 12.5 Synkontroller för äldre förare

Det görs bara en synkontroll för körkortsinnehavare om man inte har tagit körkort för tyngre körkortsbehörigheter. Synen förändras över tid och föraren kanske inte själv uppfattar att synen blir sämre. Vid 40–45 års ålder börjar dock de flesta att se sämre. Det är då rimligt att man får göra en synundersökning vid förnyelse av körkort. Sverigedemokraterna vill därför utreda möjligheterna att införa en obligatorisk synkontroll även för de lättare körkortsbehörigheterna, efter 45 års ålder.

## 12.6 Terrängfordon på väg

Terrängfordon är ett motordrivet fordon, som i huvudsak används för person- eller godstransporter i eller genom terräng. Dock får, exempelvis, en terrängskoter eller en lätt terrängvagn inte framföras på allmän väg, utan bara på enskilda vägar, men med vissa undantag. Den som vid färd med ett sådant terrängmotorfordon behöver korsa en väg som inte är enskild får göra det via den kortaste lämpliga sträckan. Sverigedemokraterna menar att det även bör finnas andra möjligheter till undantag, som

både underlättar människors vardag och företagande, men som inte nämnvärt påverkar trafiksäkerhet eller miljö. Vi vill därmed utreda att utöka möjligheten att framföra terrängfordon på allmän väg.

## 12.7 Övergivna fordon

Ett stort problem med stulna bilar är att de blir stående alltför länge på det ställe där de lämnades av förövaren. Polisen undersöker i dessa fall fordonet och konstaterar det stulet och placerar därefter ett märkt band på bilen. Ett problem som därefter uppstår om en bil blir stående för länge är att den kan riskera att bli vandaliserad, plundrad eller sätts i brand. För att undvika detta måste fordonet forslas bort snarast, innan mer åverkan gjorts på fordonet. Vi vill därmed utreda möjligheten att snabbare kunna forsla bort övergivna fordon.

Sverigedemokraterna vill

- att mc och taxi ska kunna nyttja kollektiva körfält
- att A-traktorers maximala hastighet höjs till 45 km/h
- höja totalvikten på mopedbilar
- införa ett enklare test för äldre
- införa en synkontroll för äldre förare
- utöka möjligheten att framföra terrängfordon på väg
- snabbare kunna forsla bort övergivna fordon.

*Thomas Morell (SD)*

*Jimmy Ståhl (SD)*

*Patrik Jönsson (SD)*