

Motion till riksdagen 2019/20:3347

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

Ett konkurrenskraftigt svenskt väginfrastruktursystem

Förslag till riksdagsbeslut.....	5
1 Sverigedemokraternas vision för ett konkurrenskraftigt svenskt väginfrastruktursystem	9
1.1 Vision.....	10
2 Väginfrastruktursystemets betydelse.....	10
3 Vagnätets betydelse i ett historiskt perspektiv	11
4 Konkurrens på svenska vägar.....	11
5 Sverigedemokraternas särskilda prioriteringar för ett konkurrenskraftigt väginfrastruktursystem	12
5.1 Dedikerad specialenhet på 700 tjänstemän inom polisen för kontroll av yrkestrafik.....	12
5.2 Beställaransvar och cabotagetrafik	13
5.3 Nej till ekoskatt eller skatt på avstånd	13
5.4 Riktat stöd för kommunala vägar	13
5.5 Projektering av en östlig förbindelse	14
5.6 Stadsmiljöavtal	14
5.7 Kulturarv på svenska vägar	14
6 Skatter, avgifter och premier	15
6.1 Bonus–malus.....	15
6.2 Skatt på lätta lastbilar.....	15
6.3 Skatt på husbilar	15
7 Europa och den inre marknaden	16
7.1 Gemensamt EU-register för kontroll av behörighet och fordonsavgifter.....	16
8 Stärkt svensk väginfrastruktur.....	16
8.1 Bärighetsklass BK4 på vägar.....	17
8.2 2+2-vägar.....	17

8.3	Pendelparkeringar	17
8.4	Parkeringsplatser och bilpooler	17
8.5	Rondellers utformning	18
8.6	Dispens på bruttovikt gällande fordonskonfiguration 6x6	18
8.7	Brist på rastplatser	19
8.8	Inventering av vägbeläggningar och skyltar	19
8.9	Höjd standard på motorvägar vid nybyggnation	20
9	Fordon på våra vägar	20
9.1	Bilar	20
9.1.1	Elbilars ljud	20
9.2	Motorcyklar och mopeder	21
9.2.1	Motorcyklar i kollektiva körfält	21
9.2.2	Höj totalvikten på mopedbilar	21
9.3	Cyklar och elsparkcyklar	21
9.3.1	Cykelstråk och snabbcykelvägar	21
9.3.2	Utbildning och insatser för ökad cykling bland barn och vuxna	21
9.3.3	Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling	22
9.3.4	Ökat krav på cykelhjälm	22
9.3.5	Mobilförbud på cykel	22
9.3.6	Färgsättningen av cykelbanor	22
9.3.7	Elsparkeyklar	23
10	Traktorer och terrängfordon	23
10.1	A-traktorer	23
10.2	Terrängfordon på vägar	23
11	Yrkestrafik på våra vägar	24
11.1	Tung trafik	24
11.1.1	Utökade befogenheter för bilinspektörer	24
11.1.2	Polisfordon	24
11.1.3	Kontrollplatser	24
11.1.4	Farligt gods	25
11.1.5	Lastsäkring	25
11.1.6	Manipulerade färdskrivare	25
11.1.7	Kör- och vilotider	26
11.1.8	Portabla vågar	26
11.1.9	Företagsbaserade vågar	26
11.1.10	Klampning	26
11.1.11	Kontroller i företags lokaler	27
11.1.12	Beställansvar	27

11.1.13	Straffskärpningar.....	27
11.2	Taxi.....	28
11.2.1	Svarttaxi.....	28
11.2.2	Taxi i kollektiva körfält.....	28
11.3	Bussar.....	29
11.3.1	Förbud mot omkörning av skolbussar vid hållplatser.....	29
12	Utryckningsfordon, bärgning och vägarbeten.....	29
12.1	Säkra vägarbeten.....	29
13	Ökad trygghet och kontroller på svenska vägar.....	30
13.1	Kontroller av lätta fordon.....	30
13.2	Ratt- och drogfylleri.....	30
13.3	Förbjud utländska medborgare från att framföra fordon utan giltigt körkort.....	31
14	Stärkta lagar för ökad säkerhet.....	31
14.1	Användning av bilbälte.....	31
14.2	Zebralagen.....	32
14.3	Målvakter.....	32
14.4	Lastzoner.....	32
14.5	Anpassade hastighetsbegränsningar.....	32
14.6	Trafiksäkerhetskameror.....	33
15	Säkerhetsanordningar på svenska vägar.....	33
15.1	Insatser mot alkohol vid bilkörning.....	33
15.2	Säkra vägräckan för alla.....	34
15.3	Säkra avstånd.....	34
15.4	Säkra rast- och uppställningsplatser.....	34
15.5	Falluckor i vägar.....	35
15.6	Mobileye.....	35
15.7	Certifierade alkomätare.....	35
15.8	Terrorsäkra infrastrukturen.....	35
16	Svenska vägar med miljö i fokus.....	36
17	Forskning och innovation för framtidens vägar.....	37
17.1	Elektrifierade testvägar.....	37
17.2	Självkörande fordon och teknik.....	37
17.3	Självkörande fordon och ansvar.....	37
17.4	Körkortsfunktioner.....	38
18	Utbildning och körkort.....	38
18.1	Körkortets utformning och funktion.....	38
18.2	Beteende.....	38
18.3	Utbildning av yrkesförare.....	39

18.4 Trafikutbildning i grundskolan	39
18.5 Snabbare väg för blivande taxiförare.....	39
18.6 Minskning av antalet privata handledartillstånd för körkort	39
18.7 Trafikskolor: hur man bygger upp utbildningen.....	40
18.8 Uppkörningstider för trafikskolor.....	40
18.9 Svarta körskolor.....	40
18.10 YKB inkluderat i körkortet	41
19 Medicinska bedömningar	41
19.1 Läkarkontroller	41
19.2 Synkontroller	42
19.3 Medicinska krav på yrkesförare.....	42
20 Övrigt.....	42
20.1 Däck: kort bytestid till sommardäck.....	42
20.2 Övergivna fordon.....	43

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skapa en dedikerad specialenhet på 700 tjänstemän inom polisen som enbart arbetar med kontroll av den yrkesmässiga och gränsöverskridande tunga trafiken, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en straffskärpning gällande beställandeansvar vid yrkesmässig trafik och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en straffskärpning gällande cabotage vid yrkesmässig trafik och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stoppa ett införande av en eventuell ekoskatt eller skatt på avstånd och tillkännager detta för regeringen.
5. 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.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om östlig förbindelse och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om stadsmiljöavtal och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka kulturarvet på svenska vägar och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att omarbete hela bonus–malus-systemet för att nå verkliga miljömål och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över bonus–malus-systemet för lätta lastbilar och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över bonus–malus-systemet för husbilar och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett gemensamt EU-register för kontroll av yrkesbehörigheter och fordonsuppgifter och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att högre bärighetsklass BK4 bör införas på fler anpassade vägar och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Europavägarna i landet bör hålla lägst 4-fältsstandard och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det på anpassade vägar bör skapas säkra ytor för mopeder och cyklister och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att planera för fler säkra pendelparkeringar och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att parkeringsplatser och bilpooler bör tas med i beaktande vid samhällsplanering och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att rondellers utformning ska baseras på säkerhet och tillkännager detta för regeringen.

19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över dispensen gällande bruttovikter med konfigurationen 6x6 och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka antalet rastplatser med tillhörande övervakning och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inventera vägbeläggning och skyltar och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att höja standarden på motorväg vid nybyggnation och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om elbilar och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att motorcyklar bör kunna nyttja kollektiva körfält där det är möjligt och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en höjning av viktgränsen för mopedbilar och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att cykelstråk och snabbcykelvägar bör prioriteras i utbyggnaden av cykelinfrastrukturen och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka möjligheten att barn ska lära sig att cykla och få kunskap i trafiksäkerhet och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över lagstiftningen gällande trafikregler för cykel och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka kravet på att använda cykelhjälm och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett förbud mot användande av mobiltelefon och smarta telefoner under cykelfärd och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att färgsättningen av cykelbanor bör standardiseras och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skapa ett regelverk gällande elsparkcyklar och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en höjning av hastigheten på A-traktorer från dagens 30 km/h till 45 km/h och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda utökad möjlighet att framföra terrängfordon på allmän väg och tillkännager detta för regeringen.
35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka befogenheter för bilinspektörer och tillkännager detta för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa att polisfordon är rätt utrustade och tillkännager detta för regeringen.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka antalet kontrollplatser för tung trafik och tillkännager detta för regeringen.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utföra fler kontroller av farligt gods och tillkännager detta för regeringen.

39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utföra fler kontroller av lastsäkring och tillkännager detta för regeringen.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utföra fler kontroller av färdskrivare och tillkännager detta för regeringen.
41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda tillämpningen av kör- och vilotider och tillkännager detta för regeringen.
42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fler portabla vågar ska finnas tillgängliga och tillkännager detta för regeringen.
43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att företagsbaserade vågar ska kunna användas i större utsträckning och tillkännager detta för regeringen.
44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka tiden för klampning och tillkännager detta för regeringen.
45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utföra fler tungtrafikkontroller i företagets lokaler och tillkännager detta för regeringen.
46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka beställansvaret för brott mot cabotageregler och tillkännager detta för regeringen.
47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om straffskärpningar för tung trafik och översyn av sanktionsväxlingar och tillkännager detta för regeringen.
48. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över det regelverk som reglerar yrkesmässig taxitrafik och tillkännager detta för regeringen.
49. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skärpa lagstiftningen gällande svarttaxiverksamhet och tillkännager detta för regeringen.
50. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att taxi bör kunna nyttja kollektiva körfält och tillkännager detta för regeringen.
51. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att införa ett förbud mot omkörning av skolbuss vid hållplats och tillkännager detta för regeringen.
52. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att brukande av TMA-fordon bör ökas vid vägarbeten och tillkännager detta för regeringen.
53. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda straffskärpningar vid fartöverträdelser vid vägarbetsplatser och tillkännager detta för regeringen.
54. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regelverket kring lätta lastbilar bör ses över och tillkännager detta för regeringen.
55. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka drog- och alkoholrelaterade kontroller och tillkännager detta för regeringen.
56. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att minska ratt- och drogfylleri i trafiken och tillkännager detta för regeringen.
57. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka möjligheterna att kontrollera utländska körkort och utbildning och tillkännager detta för regeringen.
58. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skärpa lagen gällande bältesanvändning och tillkännager detta för regeringen.
59. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvärdera zebralagen och tillkännager detta för regeringen.
60. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda problematiken med bilmålvakter och tillkännager detta för regeringen.

61. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skärpa lagen gällande överträdelser av lastzoner och tillkännager detta för regeringen.
62. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över alla vägsträckor och hastighetsanpassa dessa utifrån vägens skick, trafikbelastning och utformning och tillkännager detta för regeringen.
63. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till ägaransvar gällande automatiserade fartkameror och tillkännager detta för regeringen.
64. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över tekniska möjligheter att minska drog- och rattfylleri och tillkännager detta för regeringen.
65. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka antalet alkobommar i hamnar och tillkännager detta för regeringen.
66. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att hänsyn ska tas till motorcyklister vid planering av vägräckan och tillkännager detta för regeringen.
67. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa avstånden i trafiken genom fysiska markeringar och tillkännager detta för regeringen.
68. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att skapa fler säkra uppställningsplatser och tillkännager detta för regeringen.
69. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtgärda brister på befintliga rastplatser och tillkännager detta för regeringen.
70. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att införa ett standardiserat farthinder och tillkännager detta för regeringen.
71. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda införandet av mobileye i kollektivtrafiken och tillkännager detta för regeringen.
72. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att alkomätare ska vara godkända av ett ackrediteringsföretag och tillkännager detta för regeringen.
73. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att terrorsäkra infrastrukturen och tillkännager detta för regeringen.
74. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att minska negativa miljöpåverkande effekter genom ökade kontroller och tillkännager detta för regeringen.
75. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att minskat globalt koldioxidläckage ska premieras och tillkännager detta för regeringen.
76. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att premiera reell miljöforskning och tillkännager detta för regeringen.
77. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att elvägar bör testas på fler vägsträckor och i fler förhållanden och tillkännager detta för regeringen.
78. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda regelförändringar vid test av elvägar och tillkännager detta för regeringen.
79. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skapa fler elvägar för tunga fordon och tillkännager detta för regeringen.
80. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ansvarsfrågan gällande självkörande fordon och tillkännager detta för regeringen.
81. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda prioriteringsfrågan gällande självkörande fordon och tillkännager detta för regeringen.
82. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om körkortsfunktioner och tillkännager detta för regeringen.

83. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att höja säkerheten på körkortens utformning och funktion och tillkännager detta för regeringen.
84. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i tidig ålder och i en tidig fas av olika körkortsutbildningar öka medvetenheten gällande beteende i trafiken och tillkännager detta för regeringen.
85. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skapa fler utbildningsplatser för yrkesförare och tillkännager detta för regeringen.
86. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa enklare trafikutbildning i grundskolan och tillkännager detta för regeringen.
87. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sänka åldern från 21 till 20 år för att kunna ta taxikort och tillkännager detta för regeringen.
88. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att sänka antalet privata handledartillstånd och tillkännager detta för regeringen.
89. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa fler obligatoriska moment i körkortsutbildningen och tillkännager detta för regeringen.
90. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att trafikskolor bör ha förtur till uppkörningstider och tillkännager detta för regeringen.
91. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att försvåra möjligheten att bedriva svarta körskolor och tillkännager detta för regeringen.
92. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lägga flera yrkesbehörigheter på samma körkort och tillkännager detta för regeringen.
93. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett införande av ett enklare test för äldre att framföra sitt fordon och tillkännager detta för regeringen.
94. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett införande av en synkontroll för äldre förare och tillkännager detta för regeringen.
95. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till dispens gällande medicinska krav på yrkesförare och tillkännager detta för regeringen.
96. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över regelverket gällande sommar- och vinterdäck och tillkännager detta för regeringen.
97. 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 den svenska gruvindustrin, regionala persontransporter eller 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 trafikslagens 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 infrastruktuursatsningar och övriga trafikslag för att generera bästa möjliga samhällsnytta.

1.1 Vision

Vi Sverigedemokrater avser att stärka det svenska väginfrastruktursystemets förutsättningar genom direkta och indirekta satsningar, samt genom nya och skärpta lagförslag. I en väl sammanhållen vägtransportpolitik är även it, infrastruktur och övriga trafikslag inkluderade.

2 Väginfrastruktursystemets betydelse

För att få ett väl fungerande samhälle är vägsystemet med tillhörande infrastruktur en grundförutsättning. Människan har alltid haft ett behov av att förflytta sig 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 väginfrastruktursystemets 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 bland annat varor, persontransporter och samhällsviktig service. 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 via sjöfart är ändå vägtransporterna viktiga, för att inte säga en förutsättning, för den svenska industrin. Vägnätet är av vikt för att människor ska kunna genomföra privata och arbetsrelaterade resor på ett tryggt och säkert sätt. Även kollektivtrafik, lokala godstransporter, räddningstransporter och transporter för övrig myndighetsutövning förutsätter en väl fungerande infrastruktur i tätorter och på landsbygden.

Förutsättningarna för infrastruktuursystemens skilda delar ser olika ut för stad respektive landsbygd. En välfungerande kollektivtrafik är en förutsättning för att städer ska fungera optimalt. Kollektivtrafiken är inte homogen, utan varierar i Sveriges kommuner. Tendensen att få fler att resa kollektivt istället för att resa med personbil. Utbudet av kollektiva transporter behöver därför vara tillfredsställande i flera led. Det ska vara enkelt att köpa sin resa, resan måste vara trygg, säker och bekväm och resenären behöver kunna lita på tidtabellerna. Ett annat färdmedel är cykeln. Cykeltrafiken har ökat kraftigt på senare tid. Urbaniseringen av städerna och utvecklingen av exempelvis elcyklar och den nya typen av sparkcyklar har hjälpt till. Med hjälp av dessa kan man många gånger ta sig fram snabbare än med bil och kollektivtrafik i tätorterna, därav behovet av infrastruktur även inom detta område. Väginfrastruktursystemets nutida betydelse kan beskrivas på många olika sätt, där varje transportsätt har sin roll, där den fysiska och digitala infrastrukturen är utbyggd och väl underhållen samt där 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, för att resa i vardaglig mening samt för att resa och upptäcka sevärdheter. Innan vägsystemet byggdes ut i större omfattning var det 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 en större möjlighet att bo, verka och leva i större delar av landet. Vägnätets utveckling började med enkla vandringvägar, för att utvecklas till vagntransporter dragna av åsnor, oxar eller hästar. På det tidiga 1900-talet kom sedan "automobilerna" att helt förändra transporterna.

Under 1900-talets mitt utvecklades därefter de relativt enkla och tekniskt klena fordonen till att bli alltmer avancerade bilar och förutsättningarna för vägnätet förändrades därmed i grunden. Efter andra världskriget växte den nutida bilismen fram på allvar. Fordon och vägnät utvecklades i snabb takt, exempelvis ökade fordonens lastförmåga och hastighet. Det svenska vägnätet måste därmed anpassas till dessa kriterier och även till den ökande bilismen och tillväxten i allmänhet. Enstaka historiska händelser som har påverkat svenska bilister är övergången till högertrafik 1967, vilket bland annat innebar ett genombrott för trafiksäkerheten på våra vägar. Svensk trafiksäkerhet blev därmed ett signum. Säkerhetsfrågan har sedan dess prioriterats och arbetet för en säkrare trafik har ideligen utgjort en viktig del i utvecklingen. Statistiken gällande trafiksäkerhet talar sitt tydliga språk om att vägarna sedan 1960-talet har blivit säkrare, och antalet dödsolyckor har minskat betydligt genom olika säkerhetsåtgärder. Även om stor vikt har lagts vid trafiksäkerheten i Sverige även i historiskt perspektiv finns det mer att göra, inte minst för att minimera miljöbelastningen.

4 Konkurrens på svenska vägar

I och med EU-inträdet har de svenska åkeriföretagen blivit utsatta för en ny konkurrensituation 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. Det har skapats flera nya marknader inom transportsektorn, i strid mot gällande lagar och regler. Framst oseriösa utländska aktörer bryter mot lagen, särskilt gällande cabotagetransporter, men det förekommer också transporter där tillstånd helt saknas i enlighet med europeiska bestämmelser¹. Det förekommer även ett ökat inslag av manipulerade färdskrivare och förare som nyttjar andras förarkort. Poliserna har 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 ska inneha rätt kompetens och alla nödvändiga behörigheter och tillstånd. Fordonen ska vara anmälda och godkända med tillstånd för yrkesmässig trafik och de

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009.

som utför exempelvis cabotagetransporter ska ovillkorligen göra det enligt gällande regelverk. Den snedvridna konkurrens som 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 skärpta lagar och regler som beivrar fusk. Det seriösa företagandet inom transportnäringen måste få det skydd som rimligen kan krävas av staten.

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 bland annat skattetrycket. Underhåll och investeringar ska även fortsättningsvis hålla hög standard och ta höjd för exempelvis befolkningsökning, ekonomiskt tillväxt och ökad säkerhet för trafikanter samt stävja nya typer av brottslighet på svenska vägar. Det kan konstateras att det svenska vägnätet under lång tid har lidit av eftersatt underhåll på många områden.

5.1 Dedikerad specialenhet på 700 tjänstemän 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 har gränsöverskridande trafik i princip avreglerats på grund av obefintliga kontroller vid gränsen. Bristerna i kompetens, resurser och juridiska möjligheter på våra svenska vägar, särskilt gällande den tunga trafiken, är också stora. En dedikerad specialenhet inom polisen ska därför införas, vars uppgift är att kontrollera den yrkesmässiga och den gränsöverskridande tunga trafiken och säkerställa att exempelvis cabotageregler efterföljs.

Cabotagetransporter innebär att en utländsk bil passerar gränsen och lossar inom Sverige. Bilen kan sedan lossa ytterligare tre gånger inom Sverige under högst sju dagar, därefter måste bilen återvända över den svenska gränsen. Det har dock rapporterats att över 2 000 lastbilar aldrig lämnar Sverige utan kontinuerligt bedriver olaglig inrikestrafik. Dessa lastbilar och åkerier följer inte alltid svenska lagar och säkerhetsföreskrifter och snedvrider därmed konkurrensen med svenska åkerier. Det behöver snarast upprätthållas rättvisa villkor inom vägtransportområdet.

Trafikpolisen för en tynande verksamhet i nuvarande polisorganisation. År 1981 fanns 1 456 trafikpoliser vid landets polismyndigheter, och 2014 fanns endast 240 aktiva trafikpoliser med förordnande för tunga fordon. Antalet bilinspektörer har över tid legat på en relativt jämn nivå på cirka 70 tjänstemän. Sedan början av 1980-talet har dock trafikintensiteten ökat dramatiskt. Kontroller 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 är trafikläget annorlunda idag jämfört med tidigare. I allt väsentligt finns avsevärt större volymer att hantera för kontrolltjänstemännen.

Det finns behov av cirka 1 500 tjänstemän för kontroller på vägar. Organisationen är kraftigt eftersatt, och därför kommer det att ta många år av ekonomiska prioriteringar och satsningar på utbildning innan organisationen kan mäta sig med den forna välfungerande organisationen. Ett sannolikt behov av kontrollanter för stora delar av vägnätet bör vara ca 700 personer, för att svara upp mot kontrolldirektivet. Dessa tjänstemän ska vara väl utbildade och tillhöra en dedikerad specialenhet inom polisen, som ska ha ansvaret för kontroller på vägar och i företagens lokaler. All personal ska ha befogenheter att utföra relevanta kontroller, rapportera förare/åkeriägare, hindra fortsatt färd och gripa misstänkta brottslingar. All personal i yttre tjänst ska vara beväpnad, då andelen beväpnade brottslingar har ökat i samhället och de kriminella uteslutande brukar någon form av vägfordon.

Regeringen tillkännagav i slutet av augusti 2019 att en utredning tillsätts för att effektivisera kontrollerna. Det är dock bekymmersamt att en utredning ska pågå ända till den första mars 2021 innan regeringen fattar beslut i frågan. Det finns ett akut behov av införandet av en ny specialutbildad styrka på 500 poliser med tillhörande utbildningsplatser motsvarande 50 personer om året, utöver befintliga resurser om cirka 200 tjänstemän.

5.2 Beställaransvar och cabotagetrafik

Dagens utformning av beställaransvaret gällande cabotagereglerna är för svagt och de rättsvårdande instanserna har svårigheter att lagföra de brott som sker. Lagändringen den första juli 2018 ger ett utökat beställaransvar när ett tillstånd för bedrivande av yrkesmässig trafik saknas. Straffet vid otillåtet cabotage är i dagsläget enbart böter, vilket får den omedelbara konsekvensen att åklagare lägger ner ett rapporterat ärende om den misstänkte har en utomnordisk adress. Av den anledningen ska en straffskärpning gällande beställaransvaret införas. Den ska även gälla otillåten cabotagetrafik och därmed stänga möjligheten att runda lagstiftningen genom att konsekvent använda utomnordiska åkeriaktörer.

5.3 Nej till ekoskatt eller skatt på avstånd

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. Detta innebär nådstöten för många svenska åkerier som i vissa fall kan få en fördubbling av skattetrycket. Oavsett benämning på den nya skatten och vad den kommer att kallas i slutändan, följer detta tyvärr den negativa trenden med ökade kostnader för medborgare och företag samt åkerier i detta fall. Ett införande av kilometerskatten är därför negativt.

5.4 Riktat stöd för kommunala vägar

I samband med att många kommuner har pressade ekonomier, skiljer sig skicket på de kommunala vägarna i förhållande till det statliga vägnätet. Skillnaderna kommer att öka i och med att kommunerna beläggs med ökade kostnader. Därmed föreslås ett riktat stöd till kommuner för upprustning av vägar.

5.5 Projektering av en östlig förbindelse

Ett Sverige som växer är beroende av en dynamisk storstadsregion, som möjliggör internationell företagsetablering och tillhandahåller en god infrastruktur. Närmare 2,3 miljoner människor, nästan en fjärdedel av Sveriges befolkning, bor i Stockholmsregionen. Samtidigt har en allt större inflyttning skett till regionen på senare år, vilket generellt har medfört ett ökat tryck på Stockholms infrastruktur. Därför förespråkas ett genomförande av en östlig förbindelse, alltså den östliga förbindelsen som binder ihop Norra och Södra länken och därmed formar en komplett ringled runt Stockholm. En sådan förbindelse skulle avlasta andra delar av vägnätet, bland annat Essingeleden, samtidigt som den skulle korta ned restiderna för såväl bil- som kollektivpendlare. Projekteringen av en östlig förbindelse bör påbörjas genom samfinansiering med berörda kommuner och regionen.

5.6 Stadsmiljöavtal

Det är positivt att kommuner fortsatt kan söka stöd för stärkt kollektivtrafik och exempelvis satsningar på ökat cyklande. Däremot kan man ställa sig frågande till så kallade motprestationer i form av bostadsbyggande. Avtalet bör i stället riktas mot mer realistiska trafikåtgärder som förbättrar framkomligheten i städerna. Vi vill därmed vara återhållsamma med stöd och så kallat subventionerat bostadsbyggande, till förmån för direkta stöd för upprustning av kommunala vägar.

5.7 Kulturarv på svenska vägar

Nationellt eller lokalt kulturarv bör premieras vid byggnation av exempelvis vägar eller övrig infrastruktur. En rastplats kan exempelvis utsmyckas med skyltar eller tavlor som beskriver traktens historia eller övrigt som berikar orten eller områdets olika delar. En rondell kan utformas till att efterlikna ett anrikt företag som byggt orten. Detta får dock inte ske på bekostnad av säkerheten eller att blickfånget blir för stort. Andra värden som kan marknadsföras är exempelvis det lokala näringslivet, kända personer eller kommunen i sin helhet. En kommun kan på så sätt med stolthet visa upp vad som har åstadkommits i ett historiskt eller mer sentida perspektiv. Vi vill stärka kulturarvet på svenska vägar.

Sverigedemokraterna vill

- skapa en dedikerad specialenhet på 700 tjänstemän inom polisen som enbart arbetar med kontroll av den yrkesmässiga och gränsöverskridande tunga trafiken
- införa en straffskärpning gällande beställandeansvar vid yrkesmässig trafik
- införa en straffskärpning gällande cabotage vid yrkesmässig trafik
- stoppa ett införande av en eventuell ekoskatt eller skatt på avstånd
- införa ett riktat stöd till kommuner för upprustning av vägar
- påbörja projekteringen av en östlig förbindelse
- omprioritera stadsmiljöavtalet till förmån för direktinvesteringar i kommunala vägar
- stärka kulturarvet på svenska vägar.

6 Skatter, avgifter och premier

6.1 Bonus–malus

Den 1 juli 2018 infördes ett nytt system för fordonsskatt, det så kallade bonus–malus-systemet. Syftet var att straffbeskatta bilar med högre utsläpp av CO₂ och ge skattelättnad och en bonus för rena elbilar och vätgasbilar som släpper ut mindre eller ingen koldioxid alls. För många vanliga människor och företag runt om i landet finns dock inga bra ekonomiska alternativ till dagens fordon och därmed blir det enbart fråga om malus tillika straffbeskattning för dessa fordonsägare. Konsekvensen av detta system har blivit en kraftigt minskad nybilsförsäljning och att färre nya säkra och mer miljövänliga bilar rullar på svenska vägar. Systemet tar inte heller hänsyn till höga globala CO₂-utsläpp vid exempelvis batteriproduktion. Tanken med systemet måste ändå vara att konsumenten måste ha en reell chans att byta till ett miljömässigt bättre alternativ. Bonus–malus kan därför få motsatt effekt då äldre fordon behålls längre i trafik. Därför behöver hela bonus–malus-systemet omarbetas, för att nå verkliga miljömål.

6.2 Skatt på lätta lastbilar

När den nya mät- och körcykeln WLTP aktiveras år 2020, kommer det nuvarande bonus–malus-systemet åter att innebära rejäla skattehöjningar för privatbilister och inte minst för hantverkare och budbilsföretag. WLTP:s mätmetod innebär att man från en dag till en annan kommer att skruva upp dagens värden på personbilars och lätta lastbilars beräknade koldioxidutsläpp med cirka 30 procent. Det leder till kraftiga skattehöjningar för alla nyregistrerade personbilar och lätta lastbilar efter den 1 januari. Att man med större precision beräknar utsläppen från fordon är positivt, men effekten blir dramatisk när det kopplas till bonus–malus. Bonus–malus-systemet för lätta lastbilar ska ses över.

6.3 Skatt på husbilar

Från och med den första september 2019 ska vissa husbilar vara testade med en ny testmetod för koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning. Detta värde kommer att ligga till grund för beskattning. Beskattningen innebär att fordonsskatten på en husbil kan höjas med mer än 100 procent. Transportstyrelsen har dock tidigare meddelat att husbilar inte skulle beskattas i enlighet med det så kallade WLTP-värdet. Av nybilsmarknaden är det cirka 95 procent av husbilarna som påverkas av den nya beskattningen. Konsekvensen blir omfattande för importörer, återförsäljare och verkstäder när marknaden bokstavligen talat försvinner. Förlusten av ”produktionskatter” lär vida överstiga de eventuella intäkter som Finansdepartementet räknar med från fordonsskatten. Med en alltför hög beskattning på ”närproducerade” semesterformer som husbilen faktiskt är, riskerar man att styra över resandet till flygresor och miljöeffekten riskerar helt enkelt att bli den rakt motsatta. Att se över bonus–malus-systemet på husbilar ger fler människor möjlighet att semestra klimatsmart, oavsett om de äger eller hyr fordonet.

Sverigedemokraterna vill

- omarbete hela bonus–malus-systemet för att nå verkliga miljömål
- se över bonus–malus-systemet för lätta lastbilar
- se över bonus–malus-systemet för husbilar.

7 Europa och den inre marknaden

7.1 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 repetitionsutbildning som behövs vart femte år, ingår bland annat lastsäkring, bruttovikter, farligt gods, första hjälpen samt lagar och regler. Det finns dock en svart marknad där det erbjuds falska YKB-bevis, förarkort och körkort. Det betyder att personer, på ett mycket enkelt sätt, kan framföra tunga fordon på svenska vägar utan vare sig relevant utbildning eller rätt kompetens. Vid en fordons- och förarkontroll ska kontrolltjänstemän 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 en person faktiskt har rätt behörigheter för att framföra den aktuella fordonskombinationen. Saknas behörigheter ska kontrolltjänstemannen omedelbart hindra fortsatt färd.

Svensk polis och dess kontrolltjänstemän har ytterst begränsade möjligheter att kontrollera äktheten på dessa handlingar gällande yrkeskompetensbevis och förarkort. Risk- en att bli ertappad med falska handlingar är liten. Ett steg för att komma till rätta 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.

8 Stärkt svensk väginfrastruktur

Det svenska väginfrastruktursystemet består av allmänna och enskilda vägar, där de allmänna vägarna kan vara antingen statliga eller kommunala. Sammantaget består det svenska vägnätet av cirka 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 omfattande men likväl anpassat för den tunga gruvindustrin i norr, pendlare i storstäder och cykelstråk i söder. Det går att ta sig fram i stora delar av Sverige oavsett färdmedel, men väginfrastrukturen behöver ses över i alla delar.

8.1 Bärighetsklass BK4 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 trycket minskas på vägarna men även generera mer miljövänliga transporter än idag. Trafikverket har i uppdrag att ta fram vägar där BK4 får framföras. Vi har tidigare anfört i riksdagen att för säkrad framgång med BK4 bör man i större omfattning utnyttja de vägsträckor som kan genomföra dessa transporter och samtidigt bibehålla säkerhet och funktionalitet.

Arbetet med att upplåta hela BK1-vägnätet för BK4 behöver påskyndas. I och med införandet av BK4 finns anledning att skylta om vägar som har en lägre bärighetsklass.

8.2 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 är frågor gällande trafikflöden och säkerhet inte ens i närheten av fördelarna med 2+2-vägar. Exempelvis skapar 2+1-vägar fler farliga situationer i samband med omkörningar och köbildning. Vidare, när vissa 2+1-vägar byggs så finns inget eller mycket litet utrymme för cyklister och mopedister att ta sig fram, vilket ökar olycksrisken. De större Europavägarna i landet bör hålla lägst 4-fältsstandard för att säkerhetsnivån ska vara rimlig. På anpassade vägar bör dessutom säkra ytor för mopeder och cyklister skapas.

8.3 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. Det finns ett behov av att städerna även fortsättningsvis arbetar med detaljplaner gällande bostäder, bussfiler och cykelbanor samt med att optimera biltrafikflödet. Det finns en återkommande problematik med att bilister får mindre och mindre utrymme och även med att antalet parkeringsplatser minskar. 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. Planer för fler säkra pendelparkeringar behövs.

8.4 Parkeringsplatser och bilpooler

Parkeringsplatser utgör hårdvaluta i dagens städer, för centrumhandeln, för företagandet i sin helhet och för boende. Fler och fler föreningar överväger att starta bilpooler och efterfrågan ökar bland boende, särskilt då det blir svårare och 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 minskar så finns inte parkeringsplatser för alla i hushållen. För att fortsättningsvis kunna planera och generera största möjliga samhällsnytta, behöver utöver vanliga parkeringsplatser även bilpooler finnas med i planarbetet.

8.5 Rondellers utformning

Rondeller eller så kallade cirkulationsplatser är ett effektivt sätt att öka flödet där vägar korsas. Till skillnad från trafikljus blir trafiken aldrig stillastående när det inte finns andra fordon som kräver att väjningsplikten inträder. Kapaciteten är oftast större i korsningar där trafikljus ersätts av cirkulationsplatser. En annan fördel är också de minskade skadorna i samband med sammanstötningar mellan fordon. Det finns dock brister i utformningen av cirkulationsplatser. Stora konstverk kan störa förarens koncentration och utgöra en säkerhetsrisk vid krock med en bil eller motorcykel. En cirkulationsplats ska vara utformad med säkerhet som absolut fokus. Det innebär att alla hårda och siktskymmande installationer ska tas bort. Lampor och vägskyltar ska vara av eftergivligt material. Vägbanan ska konstrueras så att den inte blir feldoserad, det vill säga så att den inte driver ut fordonet i tangentens riktning. Den utformningen är särskilt viktig när det gäller tunga fordon.

8.6 Dispens på bruttovikt gällande fordonskonfiguration 6x6

I samband med en uppdatering av sitt datasystem skickade Transportstyrelsen ut nya registreringsbevis, främst till ägare av tunga fordon. I samband med denna uppdatering sattes den högsta tillåtna bruttovikten för fordonskonfigurationen 6x6 på 25 ton.

I trf (1998:1276) bilaga 1 lyder punkt d) enligt följande: ”... har tre axlar och drivaxeln är försedd med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller likvärdig fjädring, eller om varje drivaxel är försedd med dubbelmonterade hjul och vikten inte på någon axel överstiger 9,5 ton, 28 ton ...”.

Det betyder att ett fordon med tre axlar och med drivning på de två bakre axlarna (fordonskonfiguration 6x4) har en tillåten bruttovikt på 28 ton, givet att det har dubbelmonterade hjul och vikten inte överstiger 9,5 ton på någon av axlarna, det vill säga vägvänlig fjädring. Lydelsen i trafikförordningen är likalydande med rådets direktiv 96/53/EG, bilaga 1 och punkt 2.3.2.

Syftet med viktbegränsningar är givetvis att skydda vägnätet eftersom alltför tunga laster och höga axeltryck kan ge upphov till allvarliga skador på vägnätet. För fordon med konfigurationen 6x4, vilka har vägvänlig fjädring, är den högsta tillåtna bruttovikten 28 ton. För fordonskonfigurationen 6x6 tillåts endast 25 ton som högsta tillåtna bruttovikt, även om fordonet är utrustat med luftfjädring eller annan vägvänlig fjädring. Skillnaden mellan 6x4 och 6x6 är att konfigurationen 6x6 även driver på framhjulen.

I tung anläggningstrafik är det en fördel om drivkraften kan fördelas ut på alla hjulen, men det kostar 3 ton i nyttolast, vilket naturligtvis innebär en ökad miljöbelastning.

Axeltrycken skiljer sig inte mellan 6x4 och 6x6 och därför ökar inte belastningen på vägen, eftersom regelverket begränsar det högsta tillåtna axeltrycket per axel till 9,5 ton. Fordonstypen 6x6 används nästan uteslutande i fordon för anläggningstrafik, räddningstjänst, bärgning eller liknande. Fordonstypen används ytterst sällan till någon annan typ av verksamhet då konstruktionen är dyr och underhållskrävande. Dessutom kan allhjulsdriften kopplas ur. Vid körning på belagd väg finns ingen anledning att ha den inkopplad, vilket gör att fordonet i praktiken vid sådan körning blir ett 6x4-fordon.

Ur miljösynpunkt finns stora vinster med att tillåta en bruttovikt på 28 ton eftersom det ger möjlighet att medföra ytterligare tre ton nyttolast. I praktiken betyder det att var fjärde transport kan ”räknas bort” vid byggande av exempelvis nya bostäder, järnvägar och liknande. Vinsten för miljön är betydande utan att det påverkar vägnätet negativt.

I rådets direktiv 96/53/EG begränsas fordons dimensioner i nationell och internationell trafik. Gällande högsta tillåtna vikter är det i internationell trafik som begränsningarna är aktuella. Såväl i inledningen av direktivet som i artikel 4, punkten 2, ges möjlighet att tillämpa andra regler för nationella transporter. Ett exempel på det är just att i Sverige tillåta 28 ton på treaxliga motordrivna fordon med vägvänlig fjädring. Det ger Sverige möjlighet att tillåta en högsta bruttovikt på 28 ton även för fordon med konfigurationen 6x6 i nationell trafik. Dispens gällande konfigurationen 6x6 i nationell trafik ska möjliggöras.

8.7 Brist på rastplatser

Utbudet av rastplatser utmed landets vägar är för litet. Dessutom är platserna ofta upptagna av en omfattande verksamhet av utländska aktörer som nyttjar rastplatserna för olika uppställningar eller väntplatser för sina körningar. Gränsen på max 24 timmars nyttjande av rast- och parkeringsplatser respekteras sällan och det har blivit ett problem för privatbilister och de yrkesförare som måste ta ut sina raster eller sin dygnsvila. En kraftig utbyggnad av rastplatser är nödvändig. Det finns även behov av övervakning av den maximala parkeringstiden, nedskräpning och grövre brottslighet. Rätt utnyttjade blir det rotation på rastplatser, vilket ger yrkesförarna bättre möjlighet att klara kraven i regelverket för kör- och vilotider. En ytterligare vinst är en vacker och trygg miljö för privatbilister.

8.8 Inventering av vägbeläggningar och skyltar

När det gäller vägbeläggningar är det av stor vikt att denna beläggning har hög friktion. Begreppet ”blödande asfalt” är välkänt och vedertaget när man ska beskriva en beläggning som kan vara livsfarlig för tvåhjuliga fordon. Det är inte en obetydlig andel olyckor som orsakas av en alltför ”hal” vägbeläggning. Trafikverket måste snarast inventera och åtgärda de vägar som har alltför låg friktion i syfte att höja säkerheten för förare av tvåhjuliga fordon. Ett annat problem som har uppmärksammats under senare år är felaktigt doserade kurvor, ett fenomen som kan få katastrofala följder i halt väglag. En olycka som, enligt medieuppgifter, orsakades av en feldoserad kurva inträffade i Norrbotten och inte mindre än sex personer omkom i en och samma olycka. Det här är endast ett exempel på konsekvenser av en feldoserad kurva och vilka effekter de kan få. En omedelbar inventering av vägnätet är därför nödvändig.

Vägmärken är viktiga inslag i trafikmiljön eftersom de vägleder fordonsförare och fotgängare. De flesta vägmärken placeras på ett bra och informativt sätt i trafikmiljön, men tyvärr uppstår ibland allvarliga misstag när det gäller placeringen av vägmärken. Fordonsförare upplever ibland att ett vägmärke placeras direkt olämpligt vid en korsning och skymmer sikten. Det innebär att man kan tvingas att köra längre ut i korsningen och därmed riskera att orsaka en olycka. Vägmärken kan också placeras på ett sådant sätt att de utgör en direkt skaderisk för fotgängare, cyklister och övriga oskyddade trafikanter. Vägmärken är i regel tillverkade i aluminium och har skarpa kanter och hörn. En fotgängare riskerar att gå rakt in i de vassa hörnen och därmed tillfogas allvarliga skador. Vid mörker och dåligt väder ökar risken för olycksfall dramatiskt och för synskadade personer är olycksrisken överhängande.

Vi anser därför att Trafikverket bör ges i uppdrag att tillsammans med Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) inventera beståndet av vägmärken. De skyltar som är placerade i strid med gällande regelverk bör omedelbart åtgärdas. I samma inventering bör ingå en bedömning av om skyltar fyller en relevant funktion eller inte. Skyltar som kan anses vara överflödiga bör tas bort.

8.9 Höjd standard på motorvägar vid nybyggnation

På svenska motorvägar har sedan länge hastighetsgränsen 110 km/h varit rådande. Sedan tolv år tillbaka testas en tillåten hastighet på 120 km/h på flera motorvägssträckor. I flera europeiska länder råder hastighetsgränsen 130 km/h, något som även i Sverige bör kunna införas på motorvägar. Effektiva persontransporter är eftersträvansvärt och att få kortad restid är för många önskvärt. Sett ur en demokratiaspekt är det rätt att ha hastighetsgränser som har en bred folklig acceptans. På de sträckor som anses lämpade och säkra föreslås därför att Trafikverket inför en hastighetsgräns på 130 km/h. Effekterna av hastighetsgränshöjningen ska givetvis utvärderas. Skulle effekterna visa sig vara positiva eller ej negativa ur trafiksäkerhetskänseende, bör standarden vid nybyggnation av motorvägar anpassas för 130 km/h.

Sverigedemokraterna vill

- att den högre bärighetsklassen BK4 ska införas på fler anpassade vägar
- att Europavägarna i landet bör hålla lägst 4-fältsstandard
- att det på anpassade vägar skapas säkra ytor för mopeder och cyklister
- planera för fler säkra pendelparkeringar
- att parkeringsplatser och bilpooler tas med i beaktande vid samhällsplanering
- att rondellers utformning ska baseras på säkerhet
- se över dispensen gällande bruttovikter med konfigurationen 6x6
- utöka antalet rastplatser med tillhörande övervakning
- inventera vägbeläggningar och skyltar
- höja standarden på motorvägar vid nybyggnation.

9 Fordon på våra vägar

9.1 Bilar

9.1.1 Elbilars ljud

Från och med den första juli gäller EU-förordning (EU) 540/2014, vilket kräver att alla el- och hybridbilar som säljs i Europa ska vara försedda med ett akustiskt fordonsvarningssystem (AVAS). Fordonet ska sända ut ljud när bilen är i rörelse, och ljudet ska aktiveras automatiskt och låta i hastigheter från noll upp till 20 km/h och när bilen backar. Är bilen försedd med en förbränningsmotor som används i de aktuella hastigheterna behöver det akustiska varningssystemet inte vara aktiverat.

Förordningen gäller för elfordon med fyra eller fler hjul, vilket betyder att elmotorcyklar undantas. Kravet på varnande ljud gäller på nya bilar som säljs från och med den första juli 2021. Den tekniska delen av EU-direktivet beskriver att ljudet som genereras

ska vara regelbundet och ge information till trafikanter om ett fordon i rörelse. Ljudet bör även likna ett ljud från ett fordon av jämförbar storlek som är utrustad med en förbränningsmotor. Ljudnivån ska vara minst 56 dB (A), vilket ungefär motsvarar ljudnivån från en elektrisk tandborste. Elbilar bör signalera ljud för att uppmärksamma trafikanter; behovet berör i synnerhet personer med synnedsättning.

9.2 Motorcyklar och mopeder

9.2.1 Motorcyklar i kollektiva körfält

I större städer byggs allt fler körfält endast avsedda för kollektivtrafiken, men dessa körfält används inte optimalt och kan därmed utnyttjas i större utsträckning. Motorcyklar tillhör en kategori fordon som inte nämnvärt försvårar för kollektivtrafiken. Av den anledningen bör möjligheten att motorcyklar ska kunna nyttja kollektiva körfält där det är möjligt, utredas.

9.2.2 Hög totalvikten på mopedbilar

Mopedbilar klassas idag som EU-mopeder och får framföras i högst 45 km/h. Mopedbilen får högst väga 425 kg och lastas med 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, och därmed görs även viktbesparingar på säkerhetsdetaljer. Detta resulterar i mindre säkra fordon ur tekniskt perspektiv. Genom att använda mer tåliga byggmaterial kan man förbättra krocksäkerheten och det kan även resultera i billigare slutprodukter. En höjning av viktgränsen för mopedbilar bör utredas.

9.3 Cyklar och elsparkcyklar

9.3.1 Cykelstråk och snabbcykelvägar

Cykling har en positiv inverkan på hälsan. Flera fördelar är att det innebär minskad trängsel i trafiken och minskade utsläpp av växthusgaser. Det är därför viktigt att fler får möjlighet att välja cykeln som färdmedel. För att uppmuntra till ökad cykling anser vi att sammanhängande cykelstråk och snabbcykelvägar bör prioriteras i utbyggnaden av cykelinfrastrukturen. Hänsyn till framkomlighet för biltrafik samt trafiksäkerhetsperspektivet måste dock beaktas. Vi menar att en sådan utbyggnad på allvar skulle inverka till att få cykeln till ett attraktivt alternativ till bilen i många av våra städer.

9.3.2 Utbildning och insatser för ökad cykling bland barn och vuxna

Cykling är en utmärkt vardagsmotion för alla, inte minst för barn. Dessvärre kan konstateras att många barn idag lär sig cykla i ett sent stadium, eller inte lär sig cykla över huvud taget. Det är dock positivt att det i vissa kommuner pågår projekt gällande trafiksäkerhet och att barn och vuxna ska lära sig att cykla. Att främja barns cykling och att utbilda barn i trafiksäkerhet stärker barns hälsa. Eftersom det finns föräldrar som inte kan cykla och därmed har svårt att lära sina barn, behöver samhället i de fallen ta ansvar. Vi anser mot denna bakgrund att det behöver övervägas hur samhället kan ta ett utökad ansvar för att barn ska lära sig cykla och få kunskap i trafiksäkerhet. Genom att

man tidigt lär sig trafiksäkerhet och att cykla, blir medvetenheten om faror i trafiken större, vilket bör leda till färre olyckor.

9.3.3 Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling

Reglerna kring vem som har väjningsplikt är många gånger snåriga. Många tror felaktigt att cyklister alltid har väjningsplikt gentemot bilister. Lagstiftningen skulle kunna förenklas genom att cyklister vid såväl cykelpassage som cykelöverfart lämnar företräde gentemot bilister. En sådan förändring och förenkling skulle ligga i linje med trafiksäkerhetsintresset och samhällets mål om att minska antalet svårt skadade och döda i trafiken.

9.3.4 Ökat krav på cykelhjälm

Samtidigt som cykling har många positiva effekter finns skaderisker. En typ av skador som ofta uppstår vid cykelolyckor är skullskador. Dessa kan vara mycket svåra och innebära ett stort lidande för den som drabbas. Cyklandet har tagit ordentlig fart på senare tid och tyvärr även de cykelrelaterade olyckorna. Det finns en lag som stadgar att barn under 15 år ska bära cykelhjälm. Detta hjälm tvång upphör dock i samma stund som barnet blir straffmyndigt, vid 15 års ålder. Det finns inte anledning att 14-åringar ska ta av hjälmen året efter. Hjälmtvånget bör istället förlängas, ett år i taget, upp till 18 års ålder. På så sätt kommer samtliga barn att vara ålagda att bära cykelhjälm inom en kort tid, vilket skulle ha positiva effekter. Om fler barn använder hjälm kan det även bidra till att fler vuxna använder hjälm.

9.3.5 Mobilförbud på cykel

I Sverige är det från och med den första februari 2018 förbjudet för en person att hålla en mobiltelefon i handen vid körning av motorfordon. Syftet är att minska det trafikfarliga användandet och därigenom skydda förare och andra i deras omgivning. Trafikpolisen uppger i delar av landet att mobilsurfande cyklister är allt vanligare inslag i trafiken. Denna företeelse är inte olaglig men har blivit allt vanligare i takt med de smarta telefonernas frammarsch i kombination med ökat cyklande. Även i andra länder har problemen gällande mobilsurfande cyklister uppmärksammats. I Danmark är det redan förbjudet att prata i en handhållen mobiltelefon under cykling och i Nederländerna har cyklister förbjudits att använda mobiltelefonen i trafiken från och med sommaren 2019. Ett av argumenten är den ökade användningen av elcyklar, med högre hastighet än vanliga cyklar, där trafikfaran är hög. Förbud gällande användande av mobiltelefon och smarta telefoner under cykelfärd behöver utredas.

9.3.6 Färgsättningen av cykelbanor

För att få fler att cykla är säkerhetsfrågan extra viktig och det behövs fler anpassningar som beaktar cyklisternas villkor för att viljan att välja detta färdmedel ska öka. Många kommuner som arbetar aktivt med trafiksäkerhet väljer att markera hela eller delar av cykelbanan med färg, exempelvis vid trafik Korsningar, för att uppmärksamma bilar och andra trafikanter på att det är en cykelbana. Ambitionen är god och på många håll eftertraktad. Samtidigt kan konstateras att det saknas en standardisering kring färgval. Enhetliga markeringar av cykelbanor tillhör de åtgärder som kan förenkla och underlätta för cyklister och fotgängare. Färgsättningen av cykelbanor bör standardiseras.

9.3.7 Elsparkcyklar

Sparkcykeln har funnits länge och har främst använts av barn i närheten av hemmet eller av ungdomar som har nyttjat dessa som trickcyklar på ramper. Användningen av sparkcyklar har tidigare varit relativt begränsad. Genom elcykelns intåg tillgängliggjordes även tekniken för sparkcykeln. Användandet av elsparkcyklar har ökat kraftigt. Tyvärr har även olyckorna ökat kraftigt och elsparkcyklarna har även skördat dödsoffer. Cyklarna placeras ofta fel, mitt på gångbanor, och utgör därmed hinder för bland annat synskadade och rörelsehindrade. Cyklarna välter lätt, och följden blir ofta att de ligger på gångbanor och utgör hinder för trafikanter. Det är inte ovanligt att se två personer på dessa sparkcyklar, som är byggda för en person. En utredning behövs gällande parkeringssituationen och hur ett regelverk kan utformas samt användningen och att en resenär per elsparkcykel tillåts, för att minska olycksrisken.

Sverigedemokraterna vill

- att elbilar förses med ljud för att uppmärksamma trafikanter, särskilt personer med synnedsättning
- att motorcyklar ska kunna nyttja kollektiva körfält där det är möjligt
- utreda en höjning av viktgränsen för mopedbilar
- att cykelstråk och snabbcykelvägar prioriteras i utbyggnaden av cykelinfrastrukturen
- utöka möjligheten att barn ska lära sig att cykla och få kunskap i trafiksäkerhet
- se över lagstiftningen gällande trafikregler för cyklar
- utöka kravet på att använda cykelhjälm
- utreda ett förbud gällande användande av mobiltelefoner och smarta telefoner under cykelfärd
- att färgsättningen av cykelbanor standardiseras
- att regelverket gällande elsparkcyklar ses över.

10 Traktorer och terrängfordon

10.1 A-traktorer

Äldre traktorer producerade före år 2003 och bilar ombyggda till traktorer (A-traktor) ska idag vara begränsade till en hastighet av högst 30 km/h. Genom att höja hastigheten för A-traktorer från 30 km/h till 45 km/h kan man öka trafiksäkerheten, då de inte utgör ett lika stort hinder i trafiken. Miljöpåverkan blir även mer positiv då varvtalet på motorn kan sänkas genom en annan utväxling. EU-mopeder har en tillåten maximal hastighet av 45 km/h. Av dessa anledningar är det därför rimligt att höja hastigheten på A-traktorer från dagens 30 km/h till 45 km/h.

10.2 Terrängfordon på vägar

Ett terrängfordon är ett motordrivet fordon som i huvudsak används för person- eller godstransporter i eller genom terräng. En terrängskoter eller en lätt terrängvagn får inte framföras på allmänna vägar, utan bara på enskilda vägar, med vissa undantag. Den som vid färd med ett sådant terrängmotorfordon behöver korsas en väg som inte är enskild är tillåten att göra det via den kortaste lämpliga sträckan. Fler möjligheter till undantag bör

finnas, vilka underlättar människors vardag och företagande men inte nämnvärt påverkar trafiksäkerheten eller miljön. Därmed bör en utökad möjlighet att framföra terrängfordon på allmänna vägar utredas.

Sverigedemokraterna vill

- utreda en höjning av hastigheten på A-traktorer från dagens 30 km/h till 45 km/h
- utreda en utökad möjlighet att framföra terrängfordon på allmänna vägar.

11 Yrkestrafik på våra vägar

11.1 Tung trafik

11.1.1 Utökade befogenheter för bilinspektörer

Polismyndigheten ansvarar för kontroller av fordon och förare. I dagsläget finns två personalkategorier ute på kontrollplatserna. Det är polismän med ett särskilt förordnande för flygande inspektion samt bilinspektörer. I vissa fall kan även besiktningstekniker hyras in av Polismyndigheten. Dessa besiktningstekniker har dock inte något förordnande att på egen hand utfärda något föreläggande. Besiktningstekniker kan inte heller utföra kontroller av kör- och vilotider. För att effektivisera dessa kontroller bör verksamheten skiljas från ordinarie polisverksamhet och läggas under en särskild enhet inom polisen som ansvarar för kontroller av den yrkesmässiga trafiken. Polisen är idag hårt ansträngd av det grova våldet. Det är därför inte troligt att poliser tas i anspråk för kontroller av den yrkesmässiga trafiken, speciellt då det kräver stora utbildningsinsatser för att en polis ska hinna övergå till kontroll av den yrkesmässiga trafiken. I samband med denna omorganisation ska även bilinspektör som tjänstebeskrivning ändras, och istället inrättas en ny tjänstebeskrivning som ökar behörigheten hos denna personalgrupp. Det innebär att dagens tjänst som bilinspektör ändras och personalen utbildas till den högre tjänstenivån. Dessutom ska personalen kunna vara beväpnad och inneha rättigheter att förhindra fortsatt färd och nödvändiga rättigheter att bruka våld i sin tjänsteutövning. Kort sagt, personalen ska ha alla nödvändiga befogenheter för sin tjänsteutövning.

11.1.2 Polisfordon

Fordon för kontroller av den yrkesmässiga trafiken ska finnas i flera olika format. I huvudsak bör fordonen vara av buss- eller skåpmodell där det kan rymmas både arbetsplatser och förhållningsplatser. Fordonen ska även vara utrustade med nödvändig teknisk utrustning för avrapportering, radioanrop och it-funktioner samt med en 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.

11.1.3 Kontrollplatser

Polisen disponerar ett antal kontrollplatser runt om i landet. Dessa ägs och förvaltas av Trafikverket. I dagsläget torde antalet platser vara tillräckligt så länge det finns personal som kan utföra kontroller. Vid byggnation av nya vägsträckor ska behovet av kontrollplatser för tung trafik ses över.

11.1.4 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 det varit en utveckling där många transporter av farligt gods utförs av förare som vare sig har rätt kompetens eller fordon med rätt utrustning för den här typen av transporter. Det förekommer transporter med farligt gods som inte är skyltade, och det är synnerligen allvarligt då en räddningsinsats måste utföras korrekt för att skador på människor och miljö ska minimeras. Vårt förslag gällande en särskild enhet inom polisen som ska utföra inspektioner på väg är att den även ska ges större möjligheter att utföra kontroller av dessa så kallade ADR-fordon.

11.1.5 Lastsäkring

Lastsäkring är ett av de viktigaste moment som en yrkesförare ska ägna sig åt. Står godset löst eller är dåligt säkrat på flaket kan det glida av eller stjälpas av fordonet. Sker detta i samband med exempelvis en kurvtagning kan stora delar av godset trilla ner på mötande körbana. Dåligt förankrat gods utgör en stor fara för andra trafikanter. Vårt förslag gällande en särskild enhet inom polisen som ska utföra inspektioner på väg är att den även ska ges större möjligheter att utföra lastsäkringskontroller och vid behov även kunna bötfälla föraren samt hindra fortsatt färd till dess att bristen är åtgärdad.

11.1.6 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 har utsatts för manipulation. Dessa aktiviteter ska registreras i enlighet med den tidigare förordningen (EEG) nr 3821/85 och den nuvarande förordningen (EU) nr 165/2014. Det förekommer dock ett omfattande fusk med bland annat 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, och även fordonstillverkare har deltagit i arbetet för att öka myndigheternas kunskap kring den utrustning som monteras i fordonen. Vi anser att vårt förslag gällande en särskild enhet inom polisen som ska utföra inspektioner på väg, även ska ges större möjligheter att utföra kontroller gällande bland annat manipulerade färdskrivare och att förare inte kör på fel förarkort. Kännbara sanktionsavgifter bör även utfärdas och inte understiga 200 000 kronor. Upptäcks manipulationsutrustning vid flera tillfällen hos samma åkeri bör även fordonet beslagtas och därefter anses vara förverkat.

11.1.7 Kör- och vilotider

Regelverket kring kör- och vilotider har tillkommit för att säkerställa trafiksäkerhet och 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 sägas att det är polisen som i första hand upptäcker de som fuskar i samband med vägkontroller. Den kontroll som Transportstyrelsen gör hos företag är snarare en automatiserad kontroll som stämmer av de administrativa brister som förarna gör i sin hantering av färdskrivarna. Den typen av kontroller som Transportstyrelsen utför är inte effektiv i kampen mot det medvetna fusket. 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. En översyn av tillämpningen av kör- och vilotider är erforderlig, eftersom det finns uppenbara brister i sättet att utföra dessa kontroller.

11.1.8 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, kan även betydande skador uppstå på vägnätet när fordonen väger mer än tillåtet. De portabla vågarna ska främst användas på det mindre vägnätet. Vi anser att vårt förslag gällande en särskild enhet inom polisen som ska utföra inspektioner på väg, även ska ha tillgång till portabla vågar som komplement till stationära vågar.

11.1.9 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 ska vägas av kontrollpersonal. För att kunna väga tunga fordon på så många platser som möjligt bör den enhet som utför kontroller av den yrkesmässiga trafiken även ges möjlighet att teckna avtal med privata aktörer för att nyttja ledig vågkapacitet och minska statens investeringsbehov.

11.1.10 Klampning

Beslut om klampning ska kunna fattas av personal på en kontrollplats. Det innebär således att all kontrollpersonal med förordnande att utföra kontroller på vägar också ska kunna fatta nödvändiga beslut gällande detta. Det behövs en utökad tid för klampning från dagens 36 timmar till dess att grunden för klampningen är åtgärdad. Detta eftersom det förekommer att förare och åkeriägare väntar ut de 36 timmarna och därefter fortsätter färden så snart klampningsutrustningen har avlägsnats. Vi kan konstatera att effekten av klampningen i de fall som förare och åkeriägare väntar ut tiden blir begränsad eller inte får någon avgörande betydelse. Vi vill vidare peka på att i vissa fall kan en klampning också innebära att föraren passar på att ta ut sin lagstadgade veckovila och att syftet med klampningen även då försvinner omedelbart. Mot denna bakgrund anser vi

att tiden för klampning saknar en borte gräns och att klampningen kvarstår till dess grunden för klampningen har åtgärdats.

11.1.11 Kontroller i företags lokaler

Transportstyrelsen är den myndighet som ansvarar för att genomföra företagskontroller, men myndigheten har trots tio års verksamhet inte lyckats att etablera en fungerande kontrollverksamhet. Transportföretagen anordnade en hearing med anledning av en rapport som tagits fram med anledning av den rådande obalansen mellan väg- och företagskontroller. I rapportens sammanfattande punkter finns en text som med all önskvärd tydlighet sätter fokus på problemet:

Företagskontrollerna är inte effektiva. De bygger inte på ett allsidigt riskvärderings-system och det görs heller inga företagsbesök. Det finns heller inga toleransmarginaler i bedömningen och det ”lärande” momentet i tillsynen saknas. Det finns en betydande risk att denna del av kontrollsystemet förlorar legitimitet i branschen.

Förtroendet har gått förlorat och det bekräftas av bland annat företag inom buss- och åkerinäringen, som helt saknar förtroende för Transportstyrelsen och deras kontroller.

Därför finns behov av omstrukturering, då fusket med exempelvis manipulerade färdskrivare och förarkort upptäcks i alltför låg utsträckning vid kontroller i företagens lokaler. Det finns fördelar med att återföra kontrollerna i företagens lokaler till vägkontrollverksamheten, då ledtiden från att en vägkontroll uppdagar fusk tills en kontroll i företaget genomförs avsevärt kan minskas. Dessutom återförs möjligheten att besöka företagen eftersom kontrollverksamheten sprids över landet. Transportstyrelsens verksamhet gällande företagskontroller ska flyttas över till den nya särskilda enhet inom polisen vars uppgift är att kontrollera tung trafik.

11.1.12 Beställaransvar

Dagens utformning av beställaransvaret gällande cabotageregler är för svagt och de rättsvårdande instanserna har därmed svårigheter att lagföra de brott som faktiskt sker. Lagändringen den första juli 2018 ger visserligen ett utökat beställaransvar när ett tillstånd för bedrivande av yrkesmässig trafik saknas, eller om en transport sker i strid med gällande bestämmelser kring cabotagetransporter. Straffet vid otillåtet cabotage är dock enbart böter, vilket får den direkta konsekvensen att åklagare lägger ner ett rapporterat ärende om den misstänkte har en utomnordisk adress. Beställaransvaret ska skärpas även för otillåten cabotagetrafik, för att stänga möjligheten att runda lagstiftningen genom att konsekvent använda utomnordiska aktörer.

11.1.13 Straffskärpningar

Vi menar att det finns all anledning att se över bland annat 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 oproportionerligt stora konsekvenser och generera höga sanktionsavgifter, samtidigt som de som uppenbart fuskar undslipper straff eller undkommer med låga ekonomiska påföljder. En mycket märklig situation som på intet sätt kan accepteras. Dessa skillnader leder till att allmänheten och företagare känner misstro till statens förmåga att faktisk straffa den som genom aktiv

handling fuskar. En total översyn gällande revidering av bötesbelopp och sanktionsavgifter är nödvändig. Även sanktionsväxlingar behöver ses över.

Sverigedemokraterna vill

- utöka befogenheterna för bilinspektörer
- säkerställa att polisfordon är rätt utrustade
- utöka antalet kontrollplatser för tung trafik
- utföra fler kontroller av farligt gods
- utföra fler kontroller av lastsäkring
- utföra fler kontroller av färdskrivare
- utreda tillämpningen av kör- och vilotider
- att fler portabla vågar ska finnas tillgängliga
- att företagsbaserade vågar ska kunna användas i större utsträckning
- utöka tiden för klampning
- utföra fler tung-trafik-kontroller i företags lokaler
- utöka beställaransvaret för brott mot cabotageregler
- se straffskärpningar för tung trafik och en översyn av sanktionsväxlingar.

11.2 Taxi

En näring som turister, inhemska såväl som utländska, i hög grad exponeras för är taxinäringen. I Sverige uppvisar taxinäringen efter att ha varit reglerad fram till 1990 på vissa håll orimligt stora variationer vad gäller prissättning och kvalitet. Skillnaden i pris på en resa med två till synes lika bilar tillhörandes olika bolag är inte sällan oskäligt hög och konkurrenssituationen mellan olika förare och bolag leder i de värsta fallen till hotfulla situationer, vilket har lett till att bland annat att flygplatser och tågstationer anlagt bomsystem för att endast släppa in vissa bolag. I många länder varifrån tillresta turister kommer råder inte en helt fri prissättning på taxiresor, varför den första taxiresan i Sverige, om den företas med en oseriös chaufför, allvarligt kan påverka turistens generella intryck av landet på ett icke önskvärt sätt. Det regelverk som reglerar yrkesmässig trafik i personbefordran för att stävja dessa missförhållanden behöver ses över.

11.2.1 Svarttaxi

På en del håll i landet är förekomsten av svarttaxiverksamhet kraftigt utbredd. En medveten, eller för den delen en omedveten, resenär som nyttjar denna typ av tjänst omfattas inte av samma skydd som en vanlig taxiresenär vid en eventuell olycka, rån, sexuella ofredanden eller liknande som ofta förekommer och är kopplat till denna illegala verksamhet. Vi anser att nya strängare regelverk behöver ses över för att stävja alla typer av svarttaxiverksamhet.

11.2.2 Taxi i kollektiva körfält

I större städer byggs allt fler körfält särskilt avsedda 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. Detta skulle exempelvis underlätta för färdtjänst. Möjligheten att taxi ska kunna nyttja kollektiva körfält där det är möjligt ska utredas.

Sverigedemokraterna vill

- se över det regelverk som reglerar yrkesmässig taxitrafik
- skärpa lagstiftningen gällande svarttaxiverksamhet
- utreda möjligheten att taxi ska kunna nyttja kollektiva körfält.

11.3 Bussar

11.3.1 Förbud mot omkörning av skolbussar vid hållplatser

Skolbussar 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 bussarna. Barn kan exempelvis springa rakt ut i gatan och helt glömma bort faran med bilar, men bilar kan även ha svårigheter att stanna tvärt vid halt underlag. Men det går inte att kräva att ett barn ska kunna läsa av och förstå vad som sker i trafiken. För att undvika svåra olyckor där skolbarn är inblandade så är bland annat buss-hållplatsens utformning en viktig faktor, särskilt när hållplatsen inte är en egen ficka bredvid. Det är även viktigt att bilar ger barn företräde i trafiken. Möjligheten att införa ett förbud mot omkörning av skolbussar vid hållplatser ska utredas.

Sverigedemokraterna vill

- utreda möjligheten att införa ett förbud mot omkörning av skolbussar vid hållplatser.

12 Utryckningsfordon, bärgning och vägarbeten

12.1 Säkra vägarbeten

Arbete som utförs på vägar eller nära vägar är förenat med stora risker, då många bilister tyvärr inte respekterar skyltar och hinder i den omfattning som vore önskvärt. Polis, räddningstjänst, bärgare och vägarbetare vittnar tyvärr om dålig respekt för deras arbetsmiljö och om ständiga tillbud men också om faktiska olyckor som inträffar, ibland med dödlig utgång. Ett nytt fenomen som även har dykt upp de senaste åren är hot, ibland uttalade dödshot mot vägarbetare, en häpnadsväckande utveckling som på intet sätt kan accepteras. SOS International har låtit göra en undersökning hos landets bärgare. Hela 92 procent uppgav att de under det senaste året hade upplevt farliga situationer. 86 procent uppgav att de hade varit tvungna att hoppa åt sidan för att undvika att bli påkörda. Av dessa 86 procent uppgav 23 procent att det hade inträffat ett flertal gånger, och 15 procent uppgav att de faktiskt hade blivit påkörda under det senaste året. 68 procent uppgav att deras avspärningar hade blivit påkörda. Staten och rättssystemet måste på ett tydligt och kraftfullt sätt markera vikten av att värna säkerhet och arbetsmiljö för dem som arbetar på vägen. Truck Mounted Attenuators, så kallade TMA-fordon, används ofta, dock inte alltid, 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 en väg, bärgning, räddningsarbete eller liknande. Fordonets konstruktion är sådant att det förutom att varsla om ett hinder även ska 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 skadorna 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 ska bli varse om ett framförvarande hinder, har påkörningar ändå skett. Utrustningen för att ytterligare uppmärksamma annalkande fordon i dessa TMA-fordon kan därmed utvecklas. Ett försöksprojekt behöver snarast inledas för att komma till rätta med de olycksrisker som finns på vägarbetsplatser. Brukandet av så kallade TMA-fordon bör ökas, men kraftiga straffskärpningar bör också införas för att på så vis tydliggöra för andra bilister vikten av att sänka farten förbi en arbetsplats utmed vägen. Det är dock inte tillräckligt utan tydliga sanktioner i form av böter eller indraget körkort måste ligga som en juridisk åtgärd för dem som uppenbart är likgiltiga för andra människors liv och hälsa. Sverigedemokraterna vill

- att brukandet av så kallade TMA-fordon ökas vid vägarbeten
- införa straffskärpningar vid fartöverträdelser vid arbetsplatser utmed vägar.

13 Ökad trygghet och kontroller på svenska vägar

Under den senaste 10-årsperioden har vi sett en dramatisk nedgång, bland annat av antalet trafikpoliser som utför kontroller på vägar. Politiken har uppenbarligen inte prioriterat denna viktiga verksamhet, eftersom det inte har skett nyrekryteringar i samma takt som personal slutar. Eftersom trafikpolisen därmed generellt sett är underbemannad och i huvudsak även arbetar under dagtid, är risken för upptäckt ännu mindre, särskilt om trafikbrotten sker nattetid. En 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. 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 vanliga bilister och yrkesförare ska känna sig trygga.

13.1 Kontroller av 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 Stockholmspolisen har det föga smickrande rekordet av överlast på lättlastare. Polisens vägning visade en överlast på över 500 procent. Det framgår med all tydlighet att ett så kraftigt överlastat fordon utgör en betydande risk i trafiken. Lägg där till 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 en ökad belastning på miljön då gods körs i flera omgångar istället för med större transporter. Regelverket kring dessa lättlastare bör ses över för att öka säkerheten på våra vägar.

13.2 Ratt- och drogfylleri

År 2018 omkom 75 personer i alkohol- eller drogrelaterade vägtrafikolyckor; det var 23 % av alla omkomna i trafiken. En alltför hög andel förare kör påverkade i trafiken och utgör därmed en fara för sig själva men även för andra trafikanter och egendom.

Antalet onyktra eller drogpåverkade förare inom yrkestrafiken har ökat. Rattfylleri är likväl ett stort problem ur trafiksäkerhetssynpunkt och måste därmed bekämpas med kraft. Drog- och alkoholrelaterade kontroller behöver ökas, särskilt inom den tunga yrkestrafiken.

Med ny teknik kan risken för att en påverkad förare framför ett fordon minskas. Alkolås och ögonscanner är exempel på sådan teknik som kan hindra en påverkad förare från att starta ett fordon. Många arbetsplatser inom yrkestrafiken har idag alkolås på sina fordon men det finns ännu ingen teknik som hindrar drogfylla. Drog- och alkoholrelaterade kontroller ska ökas och nya lagförslag ses över för att minska drogpåverkan i trafiken.

13.3 Förbjud utländska medborgare från att framföra fordon utan giltigt körkort

I dagsläget är det i princip riskfritt för förare från länder utan väl fungerande registrering 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 om 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 rättsväsendets trovärdighet och legitimitet. Möjligheten att kontrollera utländska körkort bör utökas, och ett strikt ansvar för förare att styrka körkortsinnehav och adekvat utbildning bör snarast införas.

Sverigedemokraterna vill

- att regelverket kring lätta lastbilar ses över
- utöka de drog- och alkoholrelaterade kontrollerna
- utreda möjligheten att minska ratt- och drogfylleriet i trafiken
- utöka möjligheterna att kontrollera utländska körkort och utbildning.

14 Stärkta lagar för ökad säkerhet

14.1 Användning av bilbälte

Varje år omkommer 250 till 290 människor på svenska vägar. Det finns flera orsaker till den höga siffran av omkomna och skadade privatbilister och yrkesförare. Dålig bältesanvändning är en av orsakerna, även om det har skett en förbättring. Bilbältet har en central funktion i fordonets säkerhetsstruktur, och detta uppväger eventuella ekonomiska påföljder. Möjligheten till ett högre bötesbelopp för förare och passagerare som inte använder bilbälte ska utredas.

14.2 Zebralagen

Vid bevakade övergångsställen regleras fotgängare och bilister via ljussignaler. Vid obebakade övergångsställen finns inga ljussignaler och genom den så kallade zebra-lagen regleras att bilisterna ska lämna företräde för fotgängare. Det sker dock en hel del olyckor vid dessa obebakade övergångsställen, då gående i vissa fall räknar med att bilar ska stanna. Problem uppstår om en fotgängare inte får ögonkontakt med en förare. Det kan resultera i en olycka. Lagen behöver utvärderas. Detta för att eventuellt införa nödvändiga förändringar så att olyckstalen minskar.

14.3 Målvakter

Genom att använda en så kallad 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 idag cirka 2 miljarder kronor i fordonsrelaterade skulder till staten. Det behövs en snabbutredning av hur man bäst löser problemet med bilmålvakter.

14.4 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 på lastzoner, trots att det råder parkeringsförbud för andra trafikanter än de som har ett uppdrag att lasta eller lossa gods. Detsamma gäller busshållplatser för linjetrafik och särskilda parkeringsplatser för bussar i beställningstrafik. Dessa upptas ofta av fordon vars förare ignorerar förbudet att parkera på de särskilt avsedda platserna. Respektlösheten mot parkeringsförbudet skapar stora problem för bussförare som inte kan stanna på en avsedd plats. Finns funktionshindrade passagerare på bussen är detta naturligtvis ett stort bekymmer. Påföljden för överträdelser av parkeringsförbud bör skärpas för att stävja missbruket. Möjligheten att öka parkeringsböterna och övriga påföljder vid dessa överträdelser bör utredas.

14.5 Anpassade hastighetsbegränsningar

För att komma närmare nollvisionen minskar Trafikverket bredden på vägarna och sänker hastigheten på flera vägsträckor. För hög hastighet är ofta orsaken till dödsfall och svåra skador. Att sänka hastighetsbegränsningen för att minska skadeutfallet borde i teorin vara både enkelt och billigt. I verkligheten kan detta dock vara kontraproduktivt eftersom bilister kan tappa respekten för den skyltade hastigheten. Vid en för lågt satt hastighetsbegränsning kan trafikflödet upplevas som långsamt och förare kan därmed tappa både koncentrationen och respekten för trafikreglerna, vilket kan innebära att förare väljer att rattsurfa eller annat som ökar olycksrisken. Hastighetsbegränsningarna behöver ses över, för att i vissa fall sänka och i andra fall höja dem. Detta för att bilisterna ska känna att hastighetsbegränsningarna är motiverade och därmed öka acceptansen för gällande hastighetsgränser. Samtliga vägsträckor behöver ses över och hastighetsanpassningar göras utifrån vägnas skick, trafikbelastning och utformning.

14.6 Trafiksäkerhetskameror

Automatiserade fartkameror (ATK) är ett effektivt sätt att få ner hastigheten på våra vägar och de så kallade ”plåtpoliserna” har även en dämpande effekt på medelhastigheten. Även om kamerorna har en viss inverkan på medelhastigheten kan tekniken dock aldrig ersätta fysiska kontroller på vägar. Förutom hastighetsöverträdelser finns det få 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 kan bevisa vem som verkligen framförde fordonet vid den aktuella tidpunkten. Det är en grannliga uppgift som alltför ofta innebär att ärenden läggs ner. Prioriteten är dock att fysisk närvaro av kontrollpersonal på våra vägar är viktig i kampen mot höga hastigheter, aggressiv körning, olovlig körning, brukande av avställda fordon, brukande av fordon med skatteskulder samt alkohol- och drogfylla. Det måste vara möjligt att lagföra dem som begår ett brott om man ska komma till rätta med särskilt allvarliga överträdelser på vägarna. Möjligheten till ägaransvar vid de tillfällen som förare inte kan identifieras behöver utredas.

Sverigedemokraterna vill

- skärpa lagen gällande bältesanvändning
- utvärdera zebralagen
- utreda problematiken med bilmålvakter
- skärpa lagen gällande överträdelser av lastzoner
- se över alla vägsträckor och hastighetsanpassa dessa utifrån vägarnas skick, trafikbelastning och utformning
- utreda möjligheten till ägaransvar gällande automatiserade fartkameror.

15 Säkerhetsanordningar på svenska vägar

15.1 Insatser mot alkohol vid bilkörning

En alltför hög andel förare kör påverkade i trafiken och utgör därmed en fara för sig själva, men även för andra trafikanter och egendom. Antalet onyktra eller drogpåverkade förare ökar dessutom. Ratt- och drogfylleri är ett stort problem ur trafiksäkerhets synpunkt och måste bekämpas med kraft. De drog- och alkoholrelaterade kontrollerna behöver öka. Vidare kan konstateras att ny teknik kan minska risken för att en påverkad förare framför ett fordon. Alkolås och ögonscanner är exempel på sådan teknik. Många arbetsplatser inom yrkestrafiken har i dag alkolås på sina fordon men det finns ännu ingen teknik som hindrar drogfylla. Regeringen ska se över denna fråga och ta fram förslag för att minska drogpåverkan i trafiken.

Uppförandet av alkobommar i våra hamnar är positivt och förbättrar trafiksäkerheten på vägarna. Tyvärr finns det inom färjetrafiken både yrkeschaufförer och vanliga bilister som inte kan motstå frestelsen att inta alkoholhaltiga drycker under resans gång. Genom att placera ut alkobommar i hamnar sänder man ut proaktiva signaler om vad som inte accepteras när det gäller alkohol och framförande av fordon. Arbetet med att förse alla

hamnar med alkobommar ska prioriteras eftersom alkoholrelaterade olyckor är kostsamma för samhället.

Den stora farhågan gällande hamnarna ligger i trafikflödet och hur införandet av ytterligare alkobommar påverkar exempelvis lossningen av fartyg eller köer vid utfarterna. Det är viktigt att följa upp detta när det gäller bland annat placering av bommar och hur många bommar som är effektivt att ha. Detta för att införandet av ytterligare alkobommar ska generera största möjliga nytta utan att hindra trafikflödet i hamnarna.

15.2 Säkra vägräcken för alla

Vägräckens huvudsakliga uppgift är att hindra avåkningar och att fordon kör över till mötande trafik. Vägräcken finns i flera olika utföranden men på senare tid har det dock byggts flest vajerräcken. Dessa är bra för bilar och lastbilar, men tyvärr rena dödsfällor för motorcyklister. Ur denna synpunkt utgör 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. Hän-syn ska tas till alla i trafiken, även till motorcyklister, vid planering av nya vägräcken.

15.3 Säkra avstånd

Lämpligt avstånd till framförvarande fordon är svårt att avgöra. Tresekundersregeln är ett bra mått men är inte alltid lätt att tillämpa. Genom att man upplyser med skyltar och markeringar på vägbanan kan vägtrafikanter enklare hålla avstånden till framförvarande fordon.

15.4 Säkra rast- och uppställningsplatser

I takt med att Trafikverket har tagit bort många rastplatser har möjligheten för privatbilar och yrkesförare att stanna minskat. Anledningen till att rastplatser stängts ner är bland annat problem med nedskräpning. Rastplatser ockuperas av fordon och förare som använder dessa som bostäder och uppställningsplatser, det förekommer skadegörelse på inventarier och byggnader och rastplatser utsätts för stöld av sanitetsutrustning. Inte sällan förekommer inslag av grövre kriminalitet på rastplatser gällande exempelvis dieselstöld och stöld ur fordon. Väg E6 utmed västkusten är hårt drabbad av så kallade vägpirater. Sammantaget medför dessa problem att förare undviker att köra in på rastplatser. En annan anledning till att förare väljer att köra vidare kan bero på att en rastplats är stängd eller att den är så kraftigt nedsmutsad att den utgör en sanitär olägenhet. Utbyggnad av säkra uppställningsplatser behövs för möjligheten att sträcka på benen eller ta ut sin lagstadgade dygnsvila, och för att slippa grov kriminalitet. 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. Trafikverket ska ges i uppdrag att utreda möjligheten att skapa fler säkra uppställningsplatser och att snarast åtgärda bristerna på befintliga rastplatser.

15.5 Falluckor i vägar

Vid särskilt utsatta platser kan även incidenter i låga hastigheter med fordon resultera i svåra olyckor. Som motåtgärder förekommer flera olika typer av fartdämpande hinder. Tyvärr har fartdämpande åtgärder blivit nödvändiga eftersom vissa fordonsförare håller alltför hög hastighet där oskyddade trafikanter vistas, det gäller inte minst barn. Dessvärre har fartdämpande vägbulor orsakat arbetsmiljöproblem för yrkeschaufförer. Bussar i linjetrafik kan exempelvis köra över ett flertal vägbulor under ett arbetspass. Fartdämpande åtgärder är positivt, men de som används behöver standardiseras och vara skon samma för yrkesförare. Användandet av så kallade falluckor kan vara en lösning, med funktionen att så länge fordonet rör sig i laglig fart är även farthindret i normalt uppfällt läge. Möjligheten att införa ett standardiserat farthinder som liknar ”falluckor”, ska utredas.

15.6 Mobileye

Förare som kör buss inom kollektivtrafiken har vissa svårigheter att upptäcka alla potentiella faror i tid. Ett stort problem är att fotgängare och cyklister inte alltid ser eller uppmärksammar fordon i kollektivtrafiken. Samhället måste sträva efter att minska antalet olyckor i trafiken, inte minst gällande gruppen cyklister och gångtrafikanter. Genom att införa fler säkerhetsåtgärder, särskilt inom kollektivtrafiken, kan man undvika många av dessa olyckor. Det behöver utredas om det vid upphandling av kollektivtrafik ska finnas krav som innebär att fordon ska utrustas med så kallad mobileyetechnik eller liknande, teknik som varnar för andra trafikanter med syftet att minimera olyckor.

15.7 Certifierade alkomätare

För att ständigt utveckla målet gällande nollvisionen behövs många delmål. Nykterhet i trafiken är ett viktigt delmål. Att minimera antalet berusade trafikanter på vägarna ska vara en prioriterad åtgärd. Det är förarens eget ansvar att inte framföra ett fordon då man har otillåten alkoholhalt i kroppen. Det finns hjälpmedel att ta till. En uppsjö av så kallade alkotestare finns; det är allt från billiga engångsalternativ till dyr teknik för flera tusen kronor. Generellt är dock 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. De apparater som inte håller måttet ska inte kunna säljas. Alla alkomätare som säljs ska vara godkända av ett ackrediteringsföretag.

15.8 Terrorsäkra infrastrukturen

Infrastruktur och transporter där många människor är i rörelse kan utgöra mål för terrorattacker. Sverige har redan drabbats av terrordåd; senast användes lastbil. Det går inte att veta var eller när nästa attack äger rum, men beslutsfattare måste vara förutseende och agera proaktivt innan ett nytt terrordåd 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 föreslås en utredning med hög säkerhetsklassning gällande att terrorsäkra svensk infrastruktur.

Sverigedemokraterna vill

- se över de tekniska möjligheterna att minska drog- och rattfylleriet
- öka antalet alkobommar i hamnar
- att hänsyn ska tas till motorcyklister vid planering av vägräckan
- säkerställa avstånden i trafiken genom fysiska markeringar
- utreda möjligheten att skapa fler säkra uppställningsplatser
- åtgärda brister på befintliga rastplatser
- utreda möjligheten att införa ett standardiserat farthinder
- utreda införandet av mobileye i kollektivtrafiken
- att alkomätare ska vara godkända av ett ackrediteringsföretag
- terrorsäkra infrastrukturen.

16 Svenska vägar med miljö i fokus

Strävan att nå ett långsiktigt hållbart samhälle måste inkludera alla transportsätt och innehålla mer övergripande parametrar som konkurrens, tillväxt och globala utsläpp. Specifika transportmedel kan orsaka mer eller mindre miljöpåverkan vid beräkning av en enskild transport. För att minska den nationella och den så viktiga globala miljöpåverkan måste även det globala koldioxidläckaget tas med i beräkningarna. Reella miljöåtgärder som resulterar i minskade utsläpp är positivt. Men att lägga för stor administrativ eller ekonomisk miljöbörda på exempelvis svenska åkerier anser vi snedvrider konkurrensen, minskar den svenska tillväxten och riskerar att flytta utsläppen till andra nationer där miljökraven inte är lika hårt kontrollerade.

Nu förekommer oseriösa och i vissa fall även kriminella utländska aktörer på den svenska marknaden och detta resulterar i en kraftigt ökad miljöpåverkan i form av ökat slitage på våra vägar, större användning av så kallad ”fuldiesel”, ökad nedskräpning, farligt avfall på rastplatser och ökade koldioxidutsläpp. Listan kan göras lång när det gäller negativa miljöeffekter, men detta kan delvis undvikas genom bättre kontroller av den oseriösa trafiken och mer förnuftig politik. Prioriteringar för svenska vägar med miljö i fokus är därför i första hand att stoppa den oseriösa trafiken och att politiska beslut ska prioritera ett minskat globalt koldioxidläckage. Det är positivt att transportnäringen bidrar med egna lösningar genom smarta logistikfunktioner som eliminerar exempelvis tomkörningar och medverkar till att leveranser sker på tider utanför höga trafiktoppar samt övrig teknisk utveckling av fordon och bränsle. Kontroller, forskning och smarta lösningar ska premieras genom långsiktig politisk konsensus.

Sverigedemokraterna vill

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

17 Forskning och innovation för framtidens vägar

17.1 Elektrifierade testvägar

Fordon som drivs med el kommer att vara ett mer vanligt inslag i trafiken inom bara några få år. Det kan vara direktdrift via batterier eller fordon som laddas under färd genom att vara i kontakt med exempelvis en elektrisk skena. Det kan även vara fråga om induktiv laddning under färd. Elvägar som laddar batterier under färd kan vara en lösning för tunga fordon som kan underlätta en snabb omställning till fossilfria transporter. Elvägar behöver testas på fler vägsträckor och i fler förhållanden än vad som görs i dag, liksom under årets samtliga årstider. Det finns behov av fler tillfälliga regeländringar under testperioden, och möjligheten till fler elektrifierade testvägar för tunga fordon bör utredas.

17.2 Självkörande fordon och teknik

Självkörande fordon är inte längre något som förknippas med framtiden och de finns idag redan inom flera områden. Autonoma fordon skapar nya möjligheter och ger en ökad frihet för både personer och företag men även för samhället i sin helhet. Det finns fördelar med den nya tekniken men även nackdelar. Med all rätt finns en del frågeställningar kring dessa fordon gällande hur tekniken kommer att klara trafikens alla olika situationer, vem som är ansvarig vid en olycka och hur tekniken värdesätter olika oundvikliga scenarier? Detta behöver uppenbart utredas. Under överskådlig tid kommer den självkörande tekniken i första hand att brukas inom avgränsade områden såsom terminaler, gruvor och liknande. För det stora flertalet blir den självkörande tekniken i första hand en fråga om avancerade förarstöd. Utvecklingen går dock snabbt och det gäller för samhället att följa utvecklingen noga.

17.3 Självkörande fordon och ansvar

En av knäckfrågorna gällande självkörande fordon är nödbromsning och väjningsfunktioner i fordonet. I en komplicerad trafikmiljö, vilket stadstrafiken oftast är, kan svåra prioriteringar uppstå i systemen. Det kan gälla åt vilket håll bilen ska väja i vissa situationer. Problemet uppstår när det finns oskyddade trafikanter på båda sidor av fordonet och ett fast hinder framför. Än värre problem uppstår i en situation med tre oskyddade trafikanter framför fordonet. Den här typen av avvägningar måste givetvis vara klara innan ett system med självkörande bilar tas i bruk inom exempelvis stadstrafik. Dessutom sker ständiga uppdateringar av fordonens styrsystem och de uppgraderas normalt vid varje service. En annan fråga gäller kravet på uppgraderingar av programvara. Ska fordon kallas in och uppgraderas med ansvaret vilande hos producenten eller ska kravet ställas på fordonsägaren? Vad händer om ett fordon som är inblandat i en olycka inte har den senaste programvaran? Vem blir ansvarig? Det är viktiga frågor att lösa före driftsättning av självkörande fordon.

17.4 Körkortsfunktioner

Att starta en bil är idag förknippat med säkerhetsfunktioner i själva nyckeln. Rent tekniskt måste nyckeln och fordonet vara programmerade mot varandra för att bilen ska starta. Sedan den här funktionen infördes runt år 1999 har antalet tillgrepp av fordon minskat. Kriminella har hittat en lösning att kringgå den här säkerhetsfunktionen i bilar som är keyless. Nyckellösa bilar kommunicerar via radiovågor mellan nyckeln och mottagaren i fordonet. För att ytterligare öka säkerheten kan körkortet utrustas med ett chip som sedan sätts i en korthållare i bilen. Körkort som har lagts in i bilens kartotek kan endast gemensamt med nyckeln starta fordonet. Därmed minimeras möjligheterna ytterligare för att kriminella ska komma över fordonet. Verkstäder bör i detta system utrustas med ett så kallat verkstadskort. Ytterligare fördelar med ett sådant här system är att personer som saknar körkort inte kan köra bilen. Dessutom kan man begränsa hastigheten för yngre förare i ett sådant här system, en funktion som redan erbjuds i extranycklar hos exempelvis Volvo.

Sverigedemokraterna vill

- att elvägar testas på fler vägsträckor och i fler förhållanden
- utreda fler regelförändringar vid test av elvägar
- skapa fler elvägar för tunga fordon
- utreda ansvarsfrågan gällande självkörande fordon
- utreda prioriteringsfrågan gällande självkörande fordon
- utreda fler körkortsfunktioner.

18 Utbildning och körkort

18.1 Körkortets utformning och funktion

Idag finns möjligheter att ”köpa” sitt körkort via internet och därmed kringgå hela systemet med ett reglerat körkortsinnehav. Normalt sett gör polisen kontroller i sitt datasystem för att säkerställa att innehavaren verkligen har ett körkort. Den kontrollen kan enbart göras i de databaser som polisen förfogar över. Körkortet är en värdehandling och dessutom personligt, och därför är det också viktigt att körkortet verkligen har de säkerhetsfunktioner som säkerställer äktheten och den behörige. För den som vill utge sig för att vara innehavare av ett svenskt körkort för att köra i Europa är det dock enkelt att köpa ett förfalskat dokument. Det är därför av yttersta vikt att öka säkerhetsfunktionerna i körkortet, exempelvis genom fingeravtryck, ett synligt öra eller liknande. Därtill finns andra tekniska lösningar för att höja säkerheten och därmed begränsa marknaden för förfalskade körkort.

18.2 Beteende

Fler som vistas i trafiken upptäcker allt oftare en mer aggressiv körning hos en del förare. Yrkesförare larmar dagligen om incidenter där hårfina marginaler skiljer incidenterna från att allvarliga olyckor ska inträffa. Den mer aggressiva körstilen är delvis ett resultat av uteblivna repressiva åtgärder i trafikmiljön. Höga hastigheter, omkörning trots mötande trafik och ignorering av stoppskyltar och trafikljus leder sällan till någon

åtgärd, eftersom trafikövervakningen i huvudsak sker statistiskt vid en kamera samt på grund av obefintliga polisiära resurser. Varje förare som allvarligt bryter mot gällande trafikregler utsätter inte bara sig själv för fara, utan medtrafikanterna riskerar att skadas eller dödas på grund av någon annans likgiltighet inför trafikregler. Redan i tidig ålder och i en tidig fas av olika körkortsutbildningar, bör medvetenheten gällande beteende i trafiken ökas med syftet att öka säkerheten på våra vägar.

18.3 Utbildning av yrkesförare

Åkerinäringen är en av Sveriges viktigaste arbetsgivare och sysselsätter över 55 000 lastbilsförare; inräknat hela logistikkedjan blir det totala antalet ett par hundra tusen personer. Åkerinäringen är därmed av stor betydelse för exempelvis skogsnäringen, mindre glesbygdsorter eller samhället i sin helhet. TYA beräknar att bristen på arbetskraft inom åkerinäringen uppgår till 50 000 lastbilsförare de närmaste 10 åren, och detta problem delar åkeriföretagen även med bussbranschen. Bristen på arbetskraft beror delvis på svårigheten med att rekrytera nya förare med rätt kompetens. Fler utbildningsplatser inom gymnasieskolan och i form av vuxenutbildning behövs för att klara framtidens behov av yrkesförare.

18.4 Trafikutbildning i grundskolan

För att öka säkerheten i trafiken och öka medvetenheten hos barn behöver enkla moment genomföras redan i grundskolan. Att i tidig ålder få mer kunskap om hur man uppträder, går och cyklar i trafiken är en fördel även om övriga trafikanter alltid ska betrakta barn som just barn. Barn har nytta av denna kunskap senare i livet när det är dags för moped eller andra körkort. Förslaget är att skolan ska införa enklare trafikutbildningar på schemat.

18.5 Snabbare väg för blivande taxiförare

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

18.6 Minskning av antalet privata handledartillstånd för körkort

Att ta körkort är för många en ekonomiskt betungande utgift men mycket viktigt för att de ska kunna få ett arbete. Vi ser dock positivt på möjligheten att kunna övningsköra privat för att få ner totalkostnaden för körkortsutbildning. För att man ska få övningsköra privat måste körningen övervakas av någon som har genomgått en introduktionsutbildning för handledare och blivit godkänd. Introduktionsutbildningen är idag giltig i fem år från den dag som utbildningen genomförs. Idag är det möjligt att vara handledare åt så många som 15 personer som övningskör. Det utgör ett incitament till en svart sidoinkomst. För att försvåra svart verksamhet är det rimligt att sänka maxantalet handledartillstånd för privat övningskörning till exempelvis fem personer, utan att för den delen minska möjligheten att ta körkort. Detta är viktigt för att kvalitetssäkra utbildningen

men även för att bekämpa de svarta trafikskolorna. Möjligheten att sänka antalet privata handledartillstånd ska utredas.

18.7 Trafikskolor: hur man bygger upp utbildningen

För många är körkortet nödvändigt för att vardagen ska fungera, för andra en nödvändighet för att få arbete. Oavsett anledning är det viktigt att utbildade körkortsinnehavare är kompetenta. Sverige ligger i framkant med trafiksäkerhet och har sedan nollvisionens införande 1997 arbetat hårt med att minska de allvarligt skadade och döda i trafiken. Det är viktigt att vi börjar med trafikutbildning tidigt i åldrarna, gärna redan i hemmamiljö så att barnen förstår hur farligt det kan vara att vistas i trafiken. Det bör redan på förskola tränas i hur man ska bete sig i trafiken och på parkeringsplatser för att undvika olyckor och sedan bör man fortsätta i skolan för att långsiktigt bygga upp ett bra trafikbeteende hos medborgarna.

För att förbättra vägen till körkort bör det ligga fler obligatoriska utbildningar i trafikskolor där man kan stämma av hur utbildningen fortlöper och ge tips på hur man kan gå vidare för att bli en säker förare. Genom att blanda privat utbildning med trafiklärarledd utbildning, om man är privatist, får man bättre koll på hur långt man har kommit i utbildningen. Genom tips och råd från en trafikskola kan man öva på de moment man har brister i. Flera obligatoriska moment ska alltså ingå i körkortsutbildningen.

18.8 Uppkörningstider för trafikskolor

Alltför många som har utbildat sig privat bokar uppkörningstider hos Trafikverket utan att vara klara med sin utbildning. Det resulterar i att flera uppkörningstider behöver bokas. Detta ställer till det för etablerade trafikskolor, då uppkörningstiderna blir allt färre. Trafikskolor bör ha förtur till uppkörningstider då de ganska tidigt i elevernas utbildning kan se när i tid de är klara och boka uppkörningstider i dialog med Trafikverket.

18.9 Svarta körskolor

Svarta trafikskolor är ett växande problem i hela landet. Det tycks finnas en ökad efterfrågan från nyanlända som behöver körkort. Det finns personer som utnyttjar möjligheterna att tjäna pengar på detta. En "svart" trafikskola skiljer sig från en vanlig trafikskola genom att inte ha de tillstånd som lagarna kräver eller redovisa några skatter och avgifter. Det är vanligt att svartåkare använder sig av riktiga körskolebilar, alltså bilar med pedaler även på passagerarsidan. En granskning som SVT Nyheter gjort visar att det finns ett fyrtiotal personer som äger fler än en sådan bil privat, men som varken driver en registrerad körskola eller har tillstånd att arbeta som trafiklärare. Flera av dessa är själva dömda för trafikbrott, som exempelvis fortkörning eller olovlig körning. Den som nyttjar en svart trafikskola riskerar att bli fälld för olovlig körning. Detta om handledartillstånd saknas för handledaren. Dessutom riskerar man att få en utbildning av undermålig kvalitet. Det är inte bara problem med svarta körskolor utan även med riskutbildningar där elever kan betala sig igenom utbildningen utan att vara närvarande. Det bör finnas någon form av test för att säkerställa att utbildningen har genomgåts och att

deltagaren har förstått utbildningen. Möjligheten att driva svarta körskolor och övrigt fusk gällande körkortsutbildningar ska försvåras.

18.10 YKB inkluderat i körkortet

En yrkesförare har i regel en rad olika körkort att uppvisa vid en eventuell kontroll. Förutom körkort är det ett förarkort (redovisning av kör- och vilotider), YKB, ADR, krankort, truckkort med mera. Det är en ansevärd mängd kort som ska medföras under färd. Det är rimligt att se över möjligheterna att minska antalet kort. En variant är att föra in flera uppgifter på ett enda kort. En sådan möjlighet är att välja samma metod som flera länder har gjort i Europa, nämligen att lägga in en sifferkod på baksidan av körkortet. Med den sifferkoden inpräglad bevisas att innehavaren har genomfört bland annat en godkänd YKB-utbildning. En sådan åtgärd minskar hanteringen av kort och även miljöeffekten är av betydelse. Möjligheten ska ses över.

Sverigedemokraterna vill

- höja säkerheten på körkortens utformning och funktion
- i tidig ålder och i en tidig fas av olika körkortsutbildningar öka medvetenheten gällande beteende i trafiken
- skapa fler utbildningsplatser för yrkesförare
- införa enklare trafikutbildning i grundskolan
- sänka åldern från 21 till 20 år för att kunna ta taxikort
- utreda möjligheten att sänka antalet privata handledartillstånd
- ha flera obligatoriska moment i körkortsutbildningen
- att trafikskolor ska ha förtur till uppkörningstider
- försvåra möjligheten att driva svarta körskolor
- lägga flera yrkesbehörigheter på samma ”körkort”.

19 Medicinska bedömningar

19.1 Läkarkontroller

Många personer drabbas av demens eller andra sjukdomar på ålderns höst. Det kan i vissa fall leda till sämre möjligheter att köra bil och i vissa fall även till att en person anses vara olämplig för att framföra ett fordon. Allt färre läkare anmäler dock olämpliga bilförare till Transportstyrelsen. För att rädda oskyldiga människor från att bli skadade, och kanske till och med dödade, till följd av olämpliga förare i trafiken ska möjligheten att införa obligatoriska läkarkontroller av äldre körkortsinnehavare ses över. För att värna säkerheten för äldre förare skulle dessutom ett enklare test av förmågan att framföra sitt fordon vara värdefullt. Möjligheten att införa ett enklare test för förare över 75 år ska utredas.

19.2 Synkontroller

Det utförs endast en synkontroll för en körkortsinnehavare om denne inte har tagit körkort för tyngre körkortsbehörigheter. Synen förändras över tid och föraren kanske inte uppfattar att synen blir sämre. Vid 40–45 års ålder börjar dock de flesta att få försämrad syn. Det är rimligt att man får göra en synundersökning vid förnyelse av körkort. Möjligheterna att införa en obligatorisk synkontroll även för de lättare körkortsbehörigheterna efter 45 års ålder ska utredas.

19.3 Medicinska krav på yrkesförare

När det gäller tunga behörigheter har betydande skärpningar införts och det innebär att många yrkesförare mister sina behörigheter trots att de har haft ett långt och klanderfritt yrkesliv bakom ratten. Att de nya bestämmelserna följs från och med nu och därmed hindrar nya körkortsinnehavare att ta tunga behörigheter är logiskt. Däremot är det orimligt att förare som har kört prickfritt yrkesmässigt i 30 år eller mer plötsligt inte längre anses vara dugliga i trafiken. Genom sin yrkesutövning har de mer än väl bevisat att de uppfyller de trafiksäkerhetsmässiga kraven, trots att de exempelvis saknar ett öga eller drabbades av ett epileptiskt anfall i barndomen. Många dugliga yrkesförare har över en natt blivit fråntagna sin möjlighet till försörjning. Det är rimligt att dessa förare tillåts att fortsätta sin yrkesutövning till sin pensionering, givet att de underställs årliga kontroller för att säkerställa att de alltså har förmågan. På så sätt mildras den knivskarpa övergången av de skärpta medicinska kraven och med tiden är den här gruppen förare borta av naturliga skäl.

Sverigedemokraterna vill

- utreda ett införande av ett enklare test för äldre att framföra sitt fordon
- utreda ett införande av en synkontroll för äldre förare
- utreda möjligheten till dispens gällande medicinska krav på yrkesförare.

20 Övrigt

20.1 Däck: kort bytestid till sommardäck

I Sverige ska fordon ha vinterdäck från och med den 1 december till och med den 31 mars om det råder vinterväglag. Beroende på var man bor i Sverige bör man vara någorlunda säker på att väglaget passar för sommardäck innan man byter. Byte till sommardäck bör ske efter den 31 mars. Lagen om vinterdäck gäller vid vinterväglag från den 1 december till den 31 mars. Det är tillåtet att använda dubbdäck under perioden den 1 oktober–15 april. Dubbdäck får användas även under annan tid, om det är eller kan antas råda vinterväglag. Vinterväglag råder när det finns snö, is, snömodd eller frost på någon del av vägen och bedömningen görs av polisen på plats där föraren befinner sig. Övrig tid är det sommardäck som gäller, om det inte råder vinterväglag.

Problemet med den sista skrivningen är det snäva tidsfönster som kräver skifte av däck. Trots allt kan det vara vinterväglag långt in i april månad även i södra Sverige. Förvisso sker snösmältningen ganska snabbt när våren gör sitt definitiva intåg. Inträffar vårväderlek sent blir det därför en stor anhopning av fordonsägare som vill byta till

sommardäck under en väldigt kort tid. Många däckhandlare vittnar om oerhört ansträngda tidsperioder och att de inte hinner med att byta däcken under föreskriven tid. Det finns inte kapacitet hos verkstäderna för att klara däckbytet för sina kunder. En något mer flexibel övergång eller snarare tillämpning av regelverket bör komma till stånd.

Dubbade vinterdäck ska naturligtvis inte användas på vägar med sommarväglag, men samtidigt kan man inte heller skapa en situation där människor tvingas bryta mot lagstiftningen. Trots allt måste människor kunna ta sig till arbete, skola, dagis och läkare med bil utan att riskera böter. Exempelvis kan dubbade vinterdäck tillåtas fram till den 1 maj om vinterväglag har varit rådande någon gång under perioden den 1–15 april.

20.2 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, konstaterar att fordonet är stulet och placerar därefter ett märkt band på bilen. Ett problem som därefter uppstår om en bil blir stående för länge är att den riskerar att bli vandaliserad, plundrad eller sättas i brand. För att undvika detta måste fordonet forslas bort snarast, innan mer åverkan har gjorts på fordonet. Möjligheten att snabbare kunna forsla bort övergivna fordon ska utredas.

Sverigedemokraterna vill

- se över regelverket gällande sommar- och vinterdäck
- snabbare kunna forsla bort övergivna fordon.

Thomas Morell (SD)

Jimmy Ståhl (SD)

Patrik Jönsson (SD)