

## Motion till riksdagen 2020/21:2218

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

# Ett konkurrenskraftigt svenskt väginfrastruktursystem

---

## 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 fordonsavgifter och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att högre bärighetsklass BK4 bör införas skyndsamt 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 fyrfältsstandard 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 vägarbeten ska slutföras snabbt och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över dispensen gällande bruttovikter med konfigurationen 6x6 och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka antalet rastplatser med tillhörande övervakning och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inventera vägbeläggning och skyltar och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att höja standarden på motorväg vid nybyggnation för att anpassas till hastighetsgränsen 130 kilometer i timmen och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om hastighetsgränser och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om elfordon och en lägsta ljudnivå för dessa och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda att motorcyklar ska kunna nyttja kollektiva körfält och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en höjning av viktgränsen för mopedbilar och tillkännager detta för regeringen.
28. 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.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka möjligheten att barn ska lära sig cykla och få kunskap i trafiksäkerhet och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över lagstiftningen gällande trafikregler för cykel och tillkännager detta för regeringen.

31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka kravet på att använda cykelhjälm och tillkännager detta för regeringen.
32. 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.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att färgsättningen av cykelbanor bör standardiseras och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av säkra cykelparkeringar och att cykelpooler bör anläggas vid bilpooler och tillkännager detta för regeringen.
35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skapa ett regelverk gällande elsparkcyklar och tillkännager detta för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en höjning av hastigheten på A-traktorer från dagens 30 kilometer i timmen till 45 kilometer i timmen och tillkännager detta för regeringen.
37. 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.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka befogenheter för bilinspektörer och tillkännager detta för regeringen.
39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa att polisfordon är rätt utrustade och tillkännager detta för regeringen.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka antalet kontrollplatser för tung trafik och tillkännager detta för regeringen.
41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utföra fler kontroller av farligt gods och tillkännager detta för regeringen.
42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utföra fler kontroller av lastsäkring och tillkännager detta för regeringen.
43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utföra fler kontroller av färdskrivare och tillkännager detta för regeringen.
44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda tillämpningen av kör- och vilotider och tillkännager detta för regeringen.
45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fler portabla vågar ska finnas tillgängliga och tillkännager detta för regeringen.
46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att företagsbaserade vågar ska kunna användas i större utsträckning och tillkännager detta för regeringen.
47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka tiden för klampning och tillkännager detta för regeringen.
48. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om kör- och vilotidskontroller i företagets lokaler och tillkännager detta för regeringen.
49. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka beställaransvaret för brott mot cabotageregler och tillkännager detta för regeringen.
50. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om straffskärpningar samt översyn av böter och sanktioner och tillkännager detta för regeringen.
51. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över det regelverk som reglerar yrkesmässig trafik i personbefordran och tillkännager detta för regeringen.

52. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skärpa lagstiftningen gällande svarttaxiverksamhet och tillkännager detta för regeringen.
53. 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.
54. 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.
55. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att brukande av TMA-fordon bör ökas vid vägarbeten och tillkännager detta för regeringen.
56. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda straffskärpningar vid fartöverträdelser vid vägarbetsplatser och tillkännager detta för regeringen.
57. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regelverket kring lätta lastbilar ses över och tillkännager detta för regeringen.
58. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utökade drog- och alkoholrelaterade kontroller och tillkännager detta för regeringen.
59. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förenkla tillstånden för att söka dispens för att transportera vissa fordon och tillkännager detta för regeringen.
60. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka möjligheterna att kontrollera utländska körkort och utbildning och tillkännager detta för regeringen.
61. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skärpa lagen gällande bältesanvändning och tillkännager detta för regeringen.
62. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvärdera zebralagen och tillkännager detta för regeringen.
63. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda problematiken med bilmålvakter och tillkännager detta för regeringen.
64. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skärpa lagen gällande överträdelser av lastzoner och tillkännager detta för regeringen.
65. 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.
66. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till ägaransvar gällande automatiserade fartkameror och tillkännager detta för regeringen.
67. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om bilars belysning och tillkännager detta för regeringen.
68. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka antalet alkobommar i hamnar och tillkännager detta för regeringen.
69. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att hänsyn ska tas till motorcyklister vid planering av vägracken och tillkännager detta för regeringen.
70. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa avstånden i trafiken genom fysiska markeringar och tillkännager detta för regeringen.
71. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att skapa fler säkra uppställningsplatser och tillkännager detta för regeringen.
72. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtgärda brister på befintliga rastplatser och tillkännager detta för regeringen.

73. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att införa ett standardiserat farthinder och tillkännager detta för regeringen.
74. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda införandet av mobileye i kollektivtrafiken och tillkännager detta för regeringen.
75. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att alkomätare ska vara godkända av ett ackrediteringsföretag och tillkännager detta för regeringen.
76. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att terrorsäkra infrastrukturen och tillkännager detta för regeringen.
77. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att minska negativa miljöpåverkande effekter genom bättre kontroller och tillkännager detta för regeringen.
78. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om strategi för elvägar och tillkännager detta för regeringen.
79. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att premiera reell miljöforskning och tillkännager detta för regeringen.
80. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om alternativa driftsformer för tunga fordon och tillkännager detta för regeringen.
81. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om enskilda vägar och tillkännager detta för regeringen.
82. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se över hur Trafikverket utformar upphandlingar av vinterväghållning och tillkännager detta för regeringen.
83. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ansvarsfrågan gällande självkörande fordon och tillkännager detta för regeringen.
84. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda prioriteringsfrågan gällande självkörande fordon och tillkännager detta för regeringen.
85. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om körkortsfunktioner och tillkännager detta för regeringen.
86. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att höja säkerheten på körkortens utformning och funktion och tillkännager detta för regeringen.
87. 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.
88. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skapa fler utbildningsplatser för yrkesförare och tillkännager detta för regeringen.
89. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa enklare trafikutbildning i grundskolan och tillkännager detta för regeringen.
90. 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.
91. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att sänka antalet privata handledartillstånd och tillkännager detta för regeringen.
92. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa fler obligatoriska moment i körkortsutbildningen och tillkännager detta för regeringen.
93. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att trafikskolor bör ha förtur till uppkörningstider och tillkännager detta för regeringen.
94. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att försvåra möjligheten att bedriva svarta körskolor och tillkännager detta för regeringen.

95. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lägga flera yrkesbehörigheter på samma körkort och tillkännager detta för regeringen.
96. 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.
97. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett införande av en synkontroll för förare äldre än 60 år och tillkännager detta för regeringen.
98. 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.
99. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över regelverket gällande sommar- och vinterdäck och tillkännager detta för regeringen.
100. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snabbare kunna forsla bort övergivna fordon och tillkännager detta för regeringen.
101. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vissa personalgrupper ska erbjudas möjlighet till låsta registreringsnummer och tillkännager detta för regeringen.
102. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om påställning av sommarfordon och trafikillstånd och tillkännager detta för regeringen.
103. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om överlastavgift och straffrättslig påföljd och tillkännager detta för regeringen.
104. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utökad rätt att använda videokamera i tjänsteutövandet och tillkännager detta för regeringen.
105. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att upplysa om skuld på fordon vid ägarbyte och tillkännager detta för regeringen.
106. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förenkla övergången mellan gammalt och nytt intyg för YKB och tillkännager detta för regeringen.
107. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över vägtrafikregisteravgiften och tillkännager detta för regeringen.
108. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om stärkt rättighetsperspektiv i färdtjänstlagen och tillkännager detta för regeringen.
109. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över systemet med färdtjänst och sjuktransporter och tillkännager detta för regeringen.
110. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en marknadspott för väginvesteringar och tillkännager detta för regeringen.
111. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över dokumentationskraven för historiska fordon och tillkännager detta för regeringen.
112. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skydda känsliga fordonsuppgifter i bilregistret och tillkännager detta för regeringen.
113. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över reglerna för ombyggda fordon och tillkännager detta för regeringen.
114. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skapa tekniska testområden för utprovning av ny teknik och tillkännager detta för regeringen.

## Motivering

Ett väl fungerande samhälle förutsätter ett vägsystem med tillhörande infrastruktur som är väl anpassat till människors och företagens behov. 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. I och med EU-inträdet har de svenska åkeriföretagen blivit utsatta för en ny konkurrens-situation från utländska aktörer. Icke-seriösa transportörer bryter mot lagen, manipulerar färdskrivare och saknar giltiga körkortshandlingar eller yrkeskompetensbevis. Runt om i landet etableras mobila verkstäder, däckverkstäder samt mobila tankstationer. Den här mobila verksamheten förser de fordon som befinner sig i landet olovligen med verkstadstjänster. Det ligger i sakens natur att de inte uppfyller gällande miljökrav för sin verksamhet. Den här utvecklingen måste ovillkorligen stoppas. I dagens moderna samhälle är ett väl fungerande vägnät av största betydelse och kan liknas vid blod-ådrorna 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. Den för samhället så viktiga transportnäringen kan inte baseras på olaglig verksamhet, här måste en tydlig markering göras från samhällets sida. Även om tunga och långa transporter med fördel kan utföras på järnväg eller sjöfart är ändå vägtransporterna en viktig förutsättning för den svenska industrin. Vägnätet är även 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 infrastruktursystemens skilda delar ser olika ut för stad respektive landsbygd. En välfungerande kollektivtrafik är en förutsättning för att städer ska fungera optimalt. Tillgången till och behovet av kollektivtrafik varierar i Sveriges kommuner och tendensen är att stimulera 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. Cykeltrafiken har ökat och behovet av fungerande infrastruktur är stort 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. Sverigedemokraterna har en lång rad förslag för att förbättra väginfrastruktursystemet och understryker dess betydelsefulla roll i det svenska samhället. Vår vision och vår strategi för ett konkurrenskraftigt svenskt väginfrastruktursystem sträcker sig dock inte enbart till vägar som transportmedel eftersom vi menar att alla trafikslag bör vara inkluderade och tas med i en heltäckande transport- och infrastrukturplanering. I ett väl fungerande och hållbart samhälle bör rätt förutsättningar skapas för väginfrastruktursystemet att samverka med övrig infrastruktur och andra trafikslag. Detta oavsett om vi talar om leveranser av livsmedel till en lokal butik på den svenska landsbygden, tunga transporter till 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. Vi anser att även digital informationsöverföring och digital infrastruktur ska planeras och samverka med infrastruktursatsningar och övriga trafikslag för att generera bästa möjliga samhällsnytta. Det svenska väginfrastruktursystemets förutsättningar behöver stärkas genom direkta och indirekta satsningar, samt genom nya och skärpta lagförslag. I en väl sammanhållen vägtransportpolitik är även it-infrastruktur och övriga trafikslag inkluderade.

Det kan konstateras att det svenska vägnätet under lång tid har lidit av eftersatt underhåll på många områden. Det är av största vikt att vägnätet och tillhörande infrastruktur håller den höga standard som medborgarna kan förvänta sig i förhållande till bland annat skattetryck.

Underhåll och investeringar skall även fortsättningsvis hålla hög standard och ta höjd för exempelvis befolkningsökning, ekonomisk tillväxt och ökad säkerhet för trafikanter samt stävja nya typer av brottslighet på svenska vägar.

## 1 Dedikerad specialenhet på 700 tjänstemän inom polisen för kontroll av yrkestrafik

Sedan EU-inträdet har 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 för effektiva kontroller på våra vägar, särskilt gällande den tunga trafiken, är 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.

Det finns behov av cirka 1 500 tjänstemän för kontroll på väg. Organisationen är kraftigt eftersatt och därför kommer det att krävas många år av ekonomiska prioriteringar och satsningar på utbildning innan organisationen kan mäta sig med den forna välfungerande organisationen. För att svara mot kontroldirektivet behövs uppskattningsvis 700 kontrollanter. Dessa tjänstemän ska vara välutbildade och tillhöra en dedikerad specialenhet inom polisen med befogenheter att utöva relevanta kontroller, rapportera förare/åkeriägare, hindra fortsatt färd och gripa misstänkta brottslingar. All personal i yttre tjänst skall vara beväpnad och äga rätten att utöva tvångsåtgärder om så krävs. Enheten skall lyda under egen ledning och ha en egen budget.

Regeringen tillsatte en utredning i augusti 2019 med uppgift att föreslå hur kontrollerna kan effektiviseras. Det är bekymmersamt att regeringen förhalat beslut i den här viktiga frågan och knuffat in den i en utredning som skall presenteras den 1 mars 2021. Utredningen som sådan kan vara motiverad, men det är allvarligt att regeringen låtit kontrollverksamheten på landets vägar minska i så stor utsträckning. Det finns ett stort 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. Detta ska ske först efter att utbyggnaden av polismyndigheten är genomförd och övriga mer akuta områden är tillgodosedda.



## 2 Straffskärpning vid beställaransvar

Dagens utformning av beställaransvaret gällande cabotagereglerna är för svagt, och de rättsvårdande instanserna har svårigheter att lagföra de brott som sker. Lagändringen den 1 juli 2018 ger ett utökat beställaransvar när ett tillstånd för bedrivande av yrkesmässig trafik saknas. Straffet vid otillåtet cabotage ger 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. Det är viktigt för myndigheternas trovärdighet att straffen är lika oavsett nationalitet på den som begår brottet.

## 3 Straffskärpning vid cabotagetrafik

Cabotagetransporter innebär att en utländsk bil passerar gränsen och lossar inom Sverige. Kraven på cabotagetrafik är tydligt reglerad i yrkestrafiklagstiftningen, och en skärpning av dessa regler antogs i EU med det nya mobilitetspaketet. Det har under flera år rapporterats att en stor mängd lastbilar aldrig lämnar Sverige utan kontinuerligt bedriver olaglig inrikestrafik. Dessa lastbilar och åkerier följer inte lagar och säkerhetsföreskrifter och snedvrider därmed konkurrensen med svenska åkerier. Rättvisa villkor inom vägtransportområdet behöver upprätthållas. Sverigedemokraterna vill införa straffskärpning gällande otillåtet cabotage vid yrkesmässig trafik.

## 4 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. Skatten innebär nådastöten för många svenska åkerier som i vissa fall kan få en fördubbling av skattetrycket. Oavsett benämning på den nya skatten blir konsekvenserna negativa och medför ökade kostnader för medborgare och företag.

## 5 Riktat stöd för kommunala vägar

I samband med att många kommuner har pressad ekonomi 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. Vi föreslår ett riktat stöd till kommuner för upprustning av vägar.

## 6 Projektering av 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. Vi förespråkar att Östlig förbindelse genomförs, alltså den förbindelse 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 Östlig förbindelse bör påbörjas genom samfinansiering mellan region och berörda kommuner.

## 7 Stadsmiljöavtal

Det är positivt att kommuner kan söka stöd för att stärka kollektivtrafik och exempelvis satsa 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 vara återhållsamma med stöd och så kallat subventionerat bostadsbyggande, till förmån för direkta stöd för upprustning av kommunala vägar.

## 8 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 annat som berikar orten. En rondell kan utformas till att hedra ett för orten anrikt företag. 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 åstadkommit i ett historiskt eller mer sentida perspektiv. Vi vill stärka kulturarvet på svenska vägar.

## 9 Bonus–malus

Den 1 juli 2018 infördes det så kallade bonus–malus-systemet, vilket är ett nytt system för fordonsskatt. Syftet var att straffbeskatta bilar med högre utsläpp av CO<sup>2</sup> 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 det dock inga bra eller 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 CO<sup>2</sup>-utsläpp vid exempelvis batteriproduktion. Tanken med systemet

måste vara att konsumenten ska ha en reell chans att byta till ett miljömässigt bättre alternativ, men bonus–malus kan få motsatt effekt då äldre fordon behålls längre i trafik. För att nå verkliga miljömål behöver hela bonus–malus-systemet omarbetas.

## 10 Skatt på lätta lastbilar

Den nya mät- och körcykeln WLTP tillsammans med det nuvarande bonus–malus-systemet innebär rejäla skatthöjningar för privatbilister och inte minst för hantverkare och budbilsföretag. WLTP:s mätmetod innebär att man från en dag till en annan skruvar upp de beräknade värdena för koldioxidutsläpp på personbilar och lätta lastbilar med cirka 30 procent. Det leder till kraftiga skatthöjningar för alla nyregistrerade personbilar och lätta lastbilar efter den 1 januari. Att fordonsutsläpp beräknas med större precision är positivt, men effekten blir dramatisk när det kopplas till bonus–malus. Bonus–malus-systemet för lätta lastbilar ska ses över.

## 11 Skatt på husbilar

Från och med den 1 september 2019 provas en ny testmetod för koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning på vissa husbilar. Det nya värdet ligger till grund för beskattning och medför att fordonsskatten på en husbil höjdes med mer än 100 procent. 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 ”produktions-skatter” lär vida överstiga de eventuella intäkter Finansdepartementet räknar med från fordonsskatten.

Med en alltför hög beskattning på ”näraproducerade” 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 möjligheten att semestra klimatsmart, oavsett om man äger eller hyr fordonet.

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

För yrkesförare finns något som kallas yrkeskompetensbevis (YKB) som syftar till att höja och tydliggöra kompetensen hos yrkesförare. Regelverket är gemensamt i Europa och regleras i ett direktiv från EU. I grundutbildningen och i den obligatoriska repetitionsutbildningen som behövs vart femte år, ingår bland annat lastsäkring, viktbestämningar, farligt gods, första hjälpen, lagar och regler med mera. Det finns dock en svart marknad där det erbjuds falska YKB-bevis, förarkort och körkort. Det betyder att personer 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. Saknas behörigheter ska kontrolltjänstemannen omedelbart hindra fortsatt färd.

Svensk polis och dess kontrolltjänstemän har ytterst begränsade möjligheter att kontrollera äktheten på dessa viktiga handlingar gällande körkortsbehörigheter, yrkeskompetensbevis och förarkort. Risken att bli ertappad med falska handlingar är liten. Detsamma gäller fordonsuppgifter eftersom internet bokstavligen svämmar över med sidor där det erbjuds falska registreringsbevis och registreringsskyltar. Ett steg för att komma till rätta med detta är att upprätta en gemensam databas inom EU där polis och kontrolltjänstemän snabbt och enkelt kan kontrollera fordon och förare direkt på plats.

## 13 Bärighetsklass BK4 på vägar

Under sommaren 2018 fick Trafikverket möjligheten 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. Med rätt fordonskombination och axelkonfiguration på dessa ekipage kan trycket minskas på vägarna, men även mer miljövänliga transporter genereras 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 med bibehållen säkerhet och funktionalitet. Arbetet med att upplåta hela BK1-vägnätet för BK4 behöver påskyndas.

Enligt Trafikverket beräknas 70–80 procent av de viktigaste statliga vägarna vara öppna för BK4 år 2029, och det är alltför lång tid om vi skall effektivisera vårt transportsystem. Takten för införandet av BK4 måste höjas avsevärt. I och med införandet av BK4 finns det anledning att skylta om vägar som har en lägre bärighetsklass.

## 14 Två-plus-två-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 det 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 skall vara rimlig.

## 15 Anpassning till mopeder och cyklister

Vid uppförande av nya anpassade vägar bör det skapas säkra ytor för mopeder och cyklister. Sverigedemokraterna anser att det är viktigt att separera olika trafikantgrupper i så stor utsträckning som detta är möjligt. Därför skall alla nya vägprojekt innehålla separata körfält för cyklister, mopedister och bilister där så är möjligt. Väglagen innebär allvarliga begränsningar när det gäller anläggande av nya cykelbanor. Här behövs en

översyn och modernisering av lagstiftningen så att möjligheten att anlägga cykelstråk underlättas.

## 16 Pendelparkeringar

Sveriges befolkning har ökat kraftigt på senare tid, vilket sätter infrastrukturen på prov. Många vill bo i närheten av de större städerna, vilket ökar behovet av arbetspendling. Städerna behöver även fortsättningsvis arbeta med detaljplaner gällande bostäder, bussfiler och cykelbanor samt optimering av trafikflödet.

Alla har olika förutsättningar att resa och därmed klara 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. Fler säkra pendelparkeringar behövs och måste planeras.

## 17 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 eftersom det blir svårare och svårare att få tag i egen parkeringsplats. Det finns givetvis även andra positiva skäl att starta en bilpool. För att fortsättningsvis kunna planera och generera största möjliga samhällsnytta behöver, utöver vanliga parkeringsplatser, även bilpooler finnas med i planarbetet.

## 18 Rondellers utformning

Rondeller eller så kallade cirkulationsplatser är ett effektivt sätt att öka flödet där vägar korsas. Dessutom minskar 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 bil eller motorcykel. En cirkulationsplats skall 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 driver ut fordonet i tangentens riktning, vilket är särskilt viktigt när det gäller tunga fordon.

## 19 Nya vägar ska byggas snabbt

Byggande av nya vägar ska ske snabbt och inte pågå under lång tid. Detta ska gälla även vid renowing och underhåll. Vägbyggen som pågår under en lång tid utan att det pågår något arbete vid vägarbetsplatsen är något som många upplever som frustrerande.

Vanligt förekommande, även på högbelastade vägar, är att arbete pågår under normal arbetstid, kl 7–16. Detta trots att avstängda körfält eller omledning skapar stora problem i trafiken samt ökar risken för olyckor.

Högre krav på kortast möjliga tid för bygg- och underhåll bör därför vara en parameter vid upphandling av projekt där olägenheter för trafiken är stor. Ett problem med vägarbeten och skyltning om sänkt fart när det inte finns vägarbetare på plats är att förare ökar farten även vid vägarbeten där personal finns och påkörningsrisk skapas. För att undvika detta bör påbörjade vägarbeten slutföras snabbt och vid arbetsdagens slut skall de skyltar som varnar för pågående vägarbete tas bort.

## 20 Dispens på bruttovikt gällande fordonskonfiguration 6x6

I samband med en uppdatering av sitt datasystem skickade Transportstyrelsen ut nya registreringsbevis till främst ägare av tunga fordon. Den högsta tillåtna bruttovikten sattes till 25 ton på fordonskonfigurationen 6x6. I trafikförordningen framgår det 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 en vägvänlig fjädring med dubbelmonterade hjul och vikten inte överstiger 9,5 ton på någon av axlarna. 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 vägvänlig fjädring och konfigurationen 6x4 är alltså högsta tillåtna bruttovikt 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 ökad miljöbelastning.

Axeltrycken skiljer sig inte mellan 6x4 och 6x6, och därför ökar inte belastningen på vägen, eftersom regelverket begränsar högsta tillåtna axeltryck per axel till 9,5 ton. Fordonstypen 6x6 används nästan uteslutande i fordon för tung anläggningstrafik, räddningstjänst, bärgning eller liknande. Fordonstypen används ytterst sällan till någon annan typ av verksamhet eftersom 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 punkt 2 ges möjlighet att tillämpa andra regler för nationella transporter. Det öppnar för Sverige 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.

## 21 Brist på rastplatser

Utbudet av rastplatser utmed landets vägar är för litet. Platserna är dessutom 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. Det krävs en kraftig utbyggnad av antalet rastplatser.

Det finns även behov av övervakning av den maximala parkeringstiden, nedskräpning och grövre brottslighet. Rätt utnyttjade rastplatser med rotation ger yrkesförarna bättre möjlighet att klara kraven i regelverket för kör- och vilotider. En ytterligare vinst är ökad tillgänglighet samt en vacker, lugn och trygg miljö för alla bilister.

## 22 Inventering av vägbeläggning och skyltar

När det gäller vägbeläggningar är det av stor vikt att dessa har hög friktion. Blödande asfalt är välkänt och ett vedertaget begrepp när man beskriver en beläggning som kan vara livsfarlig för tvåhjuliga fordon. Det är en inte obetydlig andel olyckor som orsakas av ”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 uppmärksammas under senare år är felaktigt doserade kurvor, vilket är ett fenomen som kan få katastrofala följder i halt väglag. En omedelbar inventering av vägnätet är därför nödvändig.

Vägmärken är viktiga inslag i trafikmiljön och de flesta placeras på ett bra och informativt sätt. Tyvärr uppstår allvarliga misstag vid placering av vägmärken. Ibland placeras ett vägmärke direkt olämpligt vid en korsning och skymmer sikten, vilket innebär att fordonsförare tvingas köra längre ut i korsningen och riskerar att orsaka en olycka. Vägmärken kan också placeras på ett sådant sätt att de utgör en skaderisk för fotgängare, cyklister och övriga oskyddade trafikanter. Vägmärken är i regel tillverkade i aluminium och har skarpa kanter och hörn, och en fotgängare som går rakt in i dem skadas. Vid mörker och dåligt väder ökar risken för olycksfall dramatiskt och för synskadade personer är olycksrisken överhängande.

Vi anser därför att Trafikverket ska ges i uppdrag att tillsammans med Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) inventera beståndet av vägmärken. De skyltar som är placerade i strid mot gällande regelverk bör omedelbart åtgärdas. Skyltar som anses vara överflödiga skall tas bort.

## 23 Höjd standard på motorväg vid nybyggnation

På svenska motorvägar har hastighetsgränsen 110 km/h länge varit rådande. Sedan tolv år tillbaka testas tillåten hastighet på 120 km/h på flera motorvägssträckor. I flera europeiska länder råder hastighetsgränsen 130 km/h, något som även bör kunna införas på motorvägar i Sverige.

Effektiva persontransporter är eftersträvansvärt och att få kortad restid är för många önskvärt. Sett ur ett demokratiperspektiv 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 de skadliga effekterna visa sig obefintliga och att man vinner positiva effekter ur trafiksäkerhetshänseende bör standarden vid nybyggnation av motorväg anpassas för 130 km/h.

## 24 Hastighetsgränser 30, 50, 70, 90, 110 och 130

En säker trafikmiljö är något eftersträvansvärt, och hastighetsgränser bör ha en folklig förankring. Sverige har på senare tid infört nya hastighetsgränser: 40, 60, 80, 100 och 120 km/h. De hastighetsgränser som tidigare rådde var; 30, 50, 70, 90 och 110. Under den äldre indelningen var det enkelt att se vilken hastighet vägen hade genom att titta på vägmärkningarna. Detta är inte möjligt med dagens hastighetsgränser. Sveriges varierande årstider och väderförhållanden manar till ödmjukhet. Då väderleken slår om och väglaget gör att hastigheter kan behöva justeras öppnas en väg för variabla hastigheter. Därför bör frågan om en återgång till de gamla hastighetsgränserna; 30, 50, 70, 90 och 110 på våra vägar väckas. Vidare bör det utredas om högsta tillåtna hastighet på motorväg bör vara 130 km/h som många andra europeiska länder har som hastighetsgräns. För att öka säkerheten på våra vägar bör det ges ökade möjligheter till variabel hastighetsskyltning vid särskilt utsatta vägmiljöer.

## 25 Elfordon och ljudnivå

EU-förordning (EU 540/2014) ställer krav på 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. Om bilen är försedd med förbränningsmotor som används i de aktuella hastigheterna behöver inte det akustiska varningssystemet 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 1 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, ett behov som i synnerhet berör personer med synnedsättning. Med hänsyn till människor med funktionsnedsättning är det rimligt att alla eldrivna fordon som används i allmän trafikmiljö och vid hastigheter understigande 20 km/h avger ett varnande ljud.



## 26 Motorcyklar i kollektiva körfält

I större städer byggs allt fler körfält endast avsedda för kollektivtrafik, men dessa körfält används inte optimalt och kan utnyttjas i större utsträckning. Motorcyklar tillhör en kategori fordon som inte nämnvärt försvårar för kollektivtrafiken. Vi vill att möjligheten för motorcyklar att nyttja kollektiva körfält där det är möjligt utreds.

## 27 Höj totalvikten på mopedbil

Mopedbilar klassas idag som EU-moped och får framföras i högst 45 km/h. Mopedbilen får väga högst 425 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, vilket medför viktbesparingar på säkerhetsdetaljer. Detta resulterar i mindre säkra fordon ur ett tekniskt perspektiv. Genom att använda mer tåliga byggmaterial kan krocksäkerheten förbättras, men även slutprodukten bli billigare. En höjning av viktgränsen för mopedbilar bör utredas.

## 28 Cykelstråk och snabbcykelvägar

Cykling har positiv inverkan på hälsan, 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 medverka till att cykeln blir ett attraktivt alternativ till bilen i många av våra städer.

## 29 Utbildning och insatser för ökad cykling bland barn och vuxna

Cykling är utmärkt vardagsmotion för alla, inte minst för barn. Dessvärre kan det konstateras att många barn idag lär sig cykla sent i livet och ibland inte alls. 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. Det finns föräldrar som inte kan cykla och därmed har svårt att lära sina barn.

Sverigedemokraterna anser mot denna bakgrund att det behöver övervägas hur samhället kan ta ett utökat ansvar för att barn skall lära sig cykla och få kunskap i trafiksäkerhet. Tidig kunskap om trafiksäkerhet och ökad medvetenhet om faror i trafiken bör leda till avsevärt färre olyckor.

## 30 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.

## 31 Ökat krav på cykelhjälm

Cyklandet har tagit ordentlig fart på senare tid och tyvärr även cykelrelaterade olyckor. Enligt lag ska barn under 15 år bära cykelhjälm. Det finns inga skäl till att låta 14-åringar 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 inom en kort tid vara ålagda att bära cykelhjälm, vilket skulle ha positiva effekter. Att cykelhjälmen effektivt minskar svåra huvudskador är belagt i omfattande studier. Allvarliga huvudskador leder alltför ofta till livslångt handikapp. Om fler barn använder hjälm kan det även bidra till att fler vuxna använder hjälm.

## 32 Mobilförbud på cykel

I Sverige är det från och med den 1 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 dennes omgivning. Trafikpolisen uppger i delar av landet att mobilsurfande cyklister är ett allt vanligare inslag i trafiken. Även i andra länder har problem med 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 för mobilförbud på cykel är ökad användning av elcyklar som i och med högre hastighet bidrar till större trafikfara. Förbud gällande användande av mobiltelefon och smarta telefoner under cykelfärd behöver utredas.

## 33 Färgsättningen av cykelbanor

Det behövs fler anpassningar som beaktar cyklisternas villkor, och säkerhetsfrågan är extra viktig. Många kommuner som arbetar aktivt med trafiksäkerhet väljer att markera hela eller delar av cykelbanan med färg, vilket exempelvis sker vid trafik Korsningar för att uppmärksamma bilister och andra trafikanter på korsande cykelbana. Ambitionen är god och på många håll eftertraktad. Samtidigt kan det 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.

## 34 Cykelparkeringar strategiskt placerade vid bilpolers parkeringar

Fler och fler väljer cykeln före andra alternativ. Cyklandet har på vissa sträckor en fördel i snabbhet gentemot både bil- och kollektivtrafik. För en del är det inte möjligt att cykla hela sträckan till arbete eller andra aktiviteter. För att öka cyklingens attraktivitet bör säkra cykelparkeringar och även cykelpooler anläggas vid bilpooler och vid bytespunkter. Genom att öka utbudet av hyrcyklar och säkra cykelparkeringar skapas fler möjligheter till mobilitet och fler kan ta cykeln hela eller delar av resan.

## 35 Elsparkcyklar

Användande av elsparkcykel har ökat kraftigt. Tyvärr har även olyckor ökat kraftigt och elsparkcyklarna har även skördat dödsoffer. Frakturer och ansiktsskador är den vanligaste skadetypen i samband med olyckor där elsparkcyklar är inblandade.

Cyklarna placeras ofta fel och utgör därmed hinder för bland annat synskadade och rörelsehindrade. Cyklarna välter dessutom lätt med följderna att de ofta ligger på gångbanor och utgör hinder för trafikanter. Det är inte ovanligt att två personer färdas på dessa sparkcyklar, vilket inte är tillåtet.

En utredning behövs för att utforma ett tydligt regelverk för elsparkcyklar och därmed minimera personskador och parkeringsproblem.

## 36 A-traktor

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 trafiksäkerheten öka eftersom de då inte utgör ett lika stort hinder i trafiken. 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.

För att säkerställa att det inte förekommer manipulation av den hastighetsbegränsande utrustningen bör det vara förenat med kraftfulla åtgärder vid upptäckt manipulation av fordonets hastighetsbegränsande utrustning. Det är lämpligt att fordonet tas i beslag av polis eller bilinspektör för att sedan anses vara förverkat. Med så kraftfulla åtgärder minskas viljan att manipulera fordonet avsevärt.

## 37 Terrängfordon på väg

Terrängskoter eller en lätt terrängvagn får inte framföras på allmän väg utan bara på enskilda vägar, med vissa undantag. Den som vid färd med ett sådant terrängmotorfordon behöver korsa en väg som inte är enskild, är tillåten att göra det via den kortaste lämpliga sträckan. Det bör finnas möjligheter till fler undantag, vilka underlättar människors vardag och företagande, men som inte nämnvärt påverkar trafiksäkerhet eller miljö. Utökad möjlighet att framföra terrängfordon på allmän väg bör utredas.

## 38 Utökade befogenheter för bilinspektörer

Polismyndigheten ansvarar för kontroller av fordon och förare. I dagsläget finns två personalkategorier ute på kontrollplatserna. Det är polisman med särskilt förordnande för flygande inspektion samt bilinspektörer. I vissa fall kan 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 kontroller på väg bör verksamheten skiljas från ordinarie polisverksamhet och läggas under en särskild enhet inom polisen som ansvarar för kontroller av den yrkesmässiga trafiken. Enheten skall ha egen styrning, frikopplad från regioner och lokalpolisområden, dessutom skall verksamheten styras av egen budget. Polisen är idag hårt ansträngd av det grova våldet, och det är därför inte troligt att poliser tas i anspråk för kontroller av den yrkesmässiga trafiken. Dessutom krävs stora utbildningsinsatser för att en polis ska kunna övergå till kontroll av den yrkesmässiga trafiken. I samband med föreslagen omorganisation ska bilinspektör som tjänstebeskrivning ändras, vilket ger ökad behörighet hos denna personalgrupp. Det innebär att dagens tjänst som bilinspektör i praktiken upphör och personal som uppfyller kompetenskraven utbildas till en högre tjänstenivå. Dessutom ska personalen kunna vara beväpnad, inneha rättigheter att förhindra fortsatt färd och ha rätten att bruka våld i sin tjänsteutövning. Kort sagt, personalen i den särskilda enhet som utför kontroller på väg ska ha alla nödvändiga befogenheter i sin tjänsteutövning.

## 39 Polisfordon

Fordon för kontroll av den yrkesmässiga trafiken skall finnas i flera olika utföranden.

I huvudsak bör fordonen vara av buss- eller skåpmodell där det kan rymmas både arbets- och förhørsplatser. Fordonen ska även vara utrustade med nödvändig teknisk utrustning för avrapportering, radioanrop och it-funktioner samt med larmanordning i form av blåljus och siren. De större skåpfordonen kan med fördel även vara utrustade med portabla vågar. Ett antal fordon bör också vara av personbilsm modell och finnas i både civil och målad variant.

## 40 Kontrollplatser

Polisen disponerar ett antal kontrollplatser runt om i landet. Dessa ägs och förvaltas av Trafikverket. I dagsläget torde antalet platser vara tillräckligt, men vid byggnation av nya vägsträckor ska behovet av kontrollplatser för tung trafik ses över. Kontrollplatserna skall vara utrustade med byggnader för förhör och avrapportering, vägutrustning samt besiktningsgrop med bromsprovare.

I de fall ytterligare kontrollplatser behövs för att täcka behovet skall dessa också ingå i planeringen av den nya eller ombyggda vägsträckningen.

## 41 Farligt gods

I transporter som klassificeras som ”farligt gods” finns ämnen som allvarligt kan skada människor, djur och miljö. Det ställs väsentligt högre krav på de förare som utför den här typen av transporter. Tyvärr utförs många transporter av farligt gods 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, vilket är synnerligen allvarligt vid en räddningsinsats som måste utföras korrekt för att minimera skador på människor och miljö. I en rapport från Linköpings universitet framgår det tydligt att polisens nuvarande organisation inte uppfyller målen för antalet utförda kontroller. Vårt förslag gällande en särskild enhet inom polisen som ska utföra inspektioner på väg inkluderar resursförstärkning för att utföra kontroller av dessa så kallade ADR-fordon.

## 42 Lastsäkring

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

## 43 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 vägsträcka, hastighet, eventuella hastighetsöverträdelser och om utrustningen utsatts för manipulation.

Dessa aktiviteter ska registreras i enlighet med den tidigare förordningen (EEG) nr 3821/85 och nuvarande förordning (EU) nr 165/2014. Det förekommer dock ett omfattande fusk med bland annat färdskrivare och förarens aktiviteter i syfte 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. Fuskets innebär också att den seriösa åkerinäringen utsätts för en osund konkurrens.

Nu finns det system som även manipulerar den senaste digitala färdskrivaren, som egentligen inte skulle gå att manipulera. Sedan den norska polisen hittade sina första manipulerade färdskrivare har problemet eskalerat avsevärt. Kunskapsutbyte har dock skett mellan svenska, danska och norska kontrollmyndigheter, men även fordonstillverkare har deltagit i arbetet för att öka myndigheternas kunskap kring utrustningen som monteras i fordonen. Vi anser att vårt förslag gällande en särskild enhet inom polisen som ska utföra inspektioner på väg, även ska ges större möjligheter att utföra kontroller

avseende manipulerade färdskrivare och att förare inte kör på fel förarkort. Kännbara sanktionsavgifter bör utfärdas när manipulerade färdskrivare uppdagas vid en kontroll och avgiften bör inte understiga 200 000 kronor. Upptäcks manipulationsutrustning vid flera tillfällen hos samma åkeri bör även fordonet beslagtas och därefter anses vara förverkat.

## 44 Kör- och vilotider

Regelverket kring kör- och vilotider har tillkommit för att säkerställa trafiksäkerhet och konkurrens på lika villkor, samt 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. Det är polisens vägkontroller som i första hand upptäcker de som fuskar. Den kontroll som Transportstyrelsen gör hos företag är snarare en automatiserad kontroll som stämmer av de administrativa brister som förarna kan göra sig skyldiga till i sin hantering av färdskrivarna.

Den metod som Transportstyrelsen tillämpar i sin kontroll är inte effektiv i kampen mot det medvetna fusket, ty den är allt för fokuserad på administrativa brister.

De som fuskar och kör med fler förarkort eller manipulerar utrustningen klarar sig nästan alltid i en kontroll. 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 effektiva kontroller måste resursbristen inom polisen motverkas. En översyn av tillämpningen av kör- och vilotider är av yttersta vikt och måste ske skyndsamt och anpassas till det nyligen antagna mobilitetspaketet.

## 45 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 av tunga fordon 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. Dessutom innebär överlastade fordon en allvarlig störning i det sunda företagandet. De portabla vågarna ska främst användas på det mindre vägnätet. Sverigedemokraternas förslag gällande en särskild enhet inom polisen som skall utföra inspektioner på väg, inkluderar även tillgång till portabla vågar som komplement till stationära vågar.

## 46 Företagsbaserade vågar

Det finns ett flertal företag ute i landet som har vågar för tunga fordon. Denna vågutrustning genomgår årliga kalibreringar och torde därför även kunna användas för en situation där tunga fordon och fordonskombinationer skall vägas av kontrollpersonal. För att kunna väga tunga fordon på så många platser som möjligt bör den enhet som

utför kontroll av den yrkesmässiga trafiken även ges möjlighet att teckna avtal med privata aktörer för att nyttja ledig vågkapacitet och minska statens investeringsbehov.

## 47 Klampning

Beslut om klampning ska kunna fattas av personal på kontrollplats. Det innebär således att all kontrollpersonal med förordnande att utföra kontroll på väg också ska kunna fatta nödvändiga beslut gällande detta.

Det behövs en utökad tid för klampning från dagens 36 timmar till dess orsaken för klampningen är åtgärdad, eftersom det förekommer att förare och åkeriägare väntar ut de 36 timmarna och därefter fortsätter färden när klampningsutrustningen har avlägsnats. Vi kan konstatera att effekten av klampningen blir begränsad, eller inte får någon avgörande betydelse, i dessa fall. 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 klampning ska sakna en borte tidsgräns och kvarstå till dess grunden för klampningen har åtgärdats.

## 48 Kontroll i företagets lokaler

Transportstyrelsen är den myndighet som i dagsläget ansvarar för företagskontroller, men myndigheten har trots närmare tio års verksamhet inte lyckats etablera en fungerande kontrollverksamhet. Transportföretagen anordnade en hearing med anledning av en rapport<sup>1</sup> som tagits fram på grund 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 riskvärderingssystem 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.

Det finns behov av omstrukturering, eftersom fusk med exempelvis färdskrivare och förarkort i alltför låg utsträckning upptäcks vid kontroller i företagets egna lokaler. Det finns ett antal fördelar med att återföra kontrollerna i företagets lokaler till vägkontrollverksamheten. Tiden från upptäckt fusk till genomförd kontroll i företaget kan minskas avsevärt. Dessutom återförs möjligheten att besöka företagen eftersom kontrollverksamheten sprids över landet. Transportstyrelsens verksamhet gällande företagskontroller behöver flyttas över till den särskilda enhet inom polisen vars uppgift är att kontrollera tung trafik.

<sup>1</sup> Effektivare tillsyn av yrkestrafiken, april 2019.

## 49 Beställansvar

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

## 50 Straffskärpningar för tung trafik

Det finns all anledning att se över bland annat nuvarande bötesnivåer och sanktionsavgifter. Det måste bli en tydligare markering i systemet gällande sanktioner så 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 uppenbart fusk undslipper straff eller undkommer med låga ekonomiska påföljder. Sverigedemokraterna kan inte acceptera detta och föreslår en fullständig översyn och revidering av bötesbelopp och sanktionsavgifter. Även sanktionsväxlingar behöver ses över.

## 51 Taxi

I Sverige uppvisar taxinäringen, efter att ha varit reglerad fram till 1990, på vissa håll orimligt stora variationer vad gäller prissättning och kvalitet. Skillnaderna i pris på en resa med två till synes lika bilar tillhörandes olika bolag är inte sällan oskäligt hög. Konkurrenssituationen mellan olika förare och bolag leder i värsta fall till hotfulla situationer, vilket föranlett flygplatser och tågstationer att anlägga bomsystem för att endast släppa in vissa bolag.

I många länder råder inte en helt fri prissättning på taxiresor varför den första taxiresan i Sverige allvarligt kan påverka turistens generella intryck av landet på ett icke önskvärt sätt. För att stävja dessa missförhållanden behöver regelverket som reglerar yrkesmässig trafik i personbefordran ses över.

## 52 Svarttaxi

På en del håll i landet är förekomsten av svarttaxiverksamhet kraftigt utbredd. Den resenär som nyttjar denna typ av tjänst omfattas inte av samma skydd som en vanlig taxiresenär vid en eventuell olycka, ett rån, sexuella ofredanden eller liknande.

Enligt en kartläggning som gjorts av Svenska Taxiförbundet har svarttaxi via Facebookgrupper tagit ett järngrepp om taximarknaden i tio svenska städer.



Det drabbar de seriösa taxiföretagen som får se på hur kunderna flyttar över till den svarta marknaden. De etablerade taxiföretagen kör med färre och färre bilar varje helg. Till slut hotas hela existensen för de seriösa taxiföretagen. Det är därför allt fler orter i Sverige saknar taxitjänster, vilket är ett problem för såväl det lokala näringslivet som samhället i stort. Kommuner och enskilda drabbas när skolskjuts, sjukresor och färdtjänst ska upphandlas eftersom det saknas lokala anbudsgivare. Det belopp som redovisas i taxametern är också betydligt lägre än det som kunden får betala. I genomsnitt är det bara tre av tio kronor som redovisas korrekt. Det innebär att välfärden går miste om skatter, avgifter och moms. Därtill riskerar seriösa företag att slås ut då dessa långsiktigt inte kan tävla mot företag som konkurrerar med priser baserade på obeskattad svart verksamhet. Nya strängare regelverk behövs för att stävja alla typer av svarttaxi-verksamhet, och revideringen av regelverket bör ske skyndsamt.

## 53 Taxi i kollektiva körfält

I större städer byggs allt fler körfält särskilt avsedda för kollektivtrafik, men dessa körfält används inte optimalt utan kan utnyttjas mer. Taxi kan ses som en del av det kollektiva resandet och borde, där det är möjligt, få tillgång till de kollektiva körfälten i större omfattning än idag. Detta skulle exempelvis underlätta för färdtjänst. Möjligheten att låta taxi nyttja kollektiva körfält ska utredas.

## 54 Förbud för omkörning av skolbuss vid hållplats

Skolbuss ska vara ett tryggt och säkert transportmedel för barn och ungdomar vid resor till och från skolverksamhet. Tyvärr inträffar allvarliga olyckor utanför och i anslutning till bussen. Barn kan springa rakt ut i gatan och helt glömma bort faran med bilar, men bilar kan även ha svårigheter med att stanna tvärt vid halt underlag.

Det går inte att kräva att ett barn ska kunna läsa av och förstå vad som sker i trafiken. Busshållplatsens utformning, särskilt när hållplatsen inte är en egen ficka, är en viktig faktor för att undvika svåra olyckor där skolbarn är inblandade. Det är även viktigt att bilister ger barn företräde i trafiken. Möjligheten att införa ett förbud mot omkörning av skolbuss vid hållplats ska utredas.

## 55 Utryckningsfordon, bärgning och vägarbeten

Eftersom många bilister tyvärr inte respekterar skyltar och hinder i önskvärd omfattning, är arbete som utförs på väg eller nära väg förenat med stora risker. Polis, räddningstjänst, bärgare och vägarbetare vittnar om dålig respekt för deras arbetsmiljö och ständiga tillbud, men också om faktiska olyckor som ibland har dödlig utgång. De senaste åren har ett nytt fenomen dykt upp med hot, ibland dödshot mot vägarbetare. Detta är en häpnadsväckande utveckling som på intet sätt kan accepteras. SOS International lät göra en undersökning i april 2019 hos landets bärgare. Hela 92 procent i den undersökningen uppger att de upplevt farliga situationer, 86 procent uppger att de varit tvungna att hoppa åt sidan för att undvika att bli påkörda. Av dessa 86 procenten

uppgav 23 procent att det inträffat ett flertal gånger, 15 procent uppgav att de faktiskt blivit påkörda under det senaste året. 68 procent uppger att deras avspärningar blivit påkörda. Staten och rättssystemet måste på ett tydligt och kraftfullt sätt värna säkerheten och arbetsmiljö för dem som arbetar på vägen. Truck Mounted Attenuators, så kallade TMA-fordon, används ofta som skydd vid olika arbeten på väg. Dessa fordon har till uppgift att med sin närvaro och utrustning uppmärksamma andra trafikanter på ett pågående arbete gällande exempelvis underhåll av väg, bärgning, räddningsarbete eller liknande. Fordonet varslar om ett hinder samtidigt, och dess konstruktion fungerar också som en energibarriär vid en eventuell påkörning.

Trots att TMA-fordonen är utformade så att en förare i ett annalkande fordon skall bli varse ett framförvarande hinder, har påkörningar ändå skett. Utrustningen i dessa TMA-fordon bör utvecklas för att ytterligare uppmärksamma annalkande fordon.

Ett försöksprojekt med displayer som visar det annalkande fordonets hastighet med syftet att uppmärksamma föraren att dennes hastighet är för hög in i arbetsområdet bör genomföras. Detta projekt behövs för att komma till rätta med de olycksrisker som finns på vägarbetsplatser. Brukande av så kallade TMA-fordon bör också ökas eftersom respekten för liv och hälsa ute på vägarna saknas hos flera trafikantgrupper.

## 56 Straffskärpningar vid fartöverträdelser vid vägarbetsplats

Kraftiga straffskärpningar bör införas för att tydliggöra vikten av sänkt fart förbi en arbetsplats utmed vägen. Det är uppenbart att förståelsen saknas för att sänka hastigheten förbi arbetsplatser i vägmiljön. För att tydliggöra allvaret i att inte respektera hastighetsgränser förbi arbetsplatser, måste tydliga och kraftfulla sanktioner i form av böter eller indraget körkort ligga som en juridisk åtgärd vid uppvisad likgiltighet för andra människors liv och hälsa.

## 57 Kontroll lätta fordon

De så kallade lättlastarna (3,5 tons fordon) har blivit ett vanligt inslag gällande gods-transporter på svenska vägar. Dessa fordon omfattas inte av kravet på färdskrivare och inte heller berörs de utländska fordonen av vilotidsförordningen då den lagstiftningen är en nationell bestämmelse. Dessutom är fordonstypen ofta överlastad, och det förekommer överlastar på 400 och 500 procent. Att dessa fordon ökar i popularitet är en direkt följd av att de ”flyger under radarn” i flera avseenden. Gods körs ofta i flera omgångar med dessa lättlastare istället för med större transporter, vilket ökar belastningen på miljön. Regelverket kring dessa lättlastare bör ses över och anpassas till det nyligen av EU antagna mobilitetspaketet för att öka säkerheten på våra vägar.

## 58 Drog- och alkoholrelaterade kontroller

Rattfylleri är ett stort problem och måste bekämpas med kraft. År 2019 omkom 38 personer i en alkohol- eller drogrelaterad trafikolycka enligt Trafikverkets statistik,

vilket är 17 procent av alla omkomna i trafiken. Olyckstalen visar att en alltför hög andel förare kör påverkade i trafiken och utgör därmed en fara för andra trafikanter, egendom och inte minst sig själva.

Antalet onyktra eller drogpåverkade förare har ökat över tid, även om tillfälliga minskningar skett enskilda år. Ratt- och drogfylleri är ett stort problem ur trafik-säkerhetssynpunkt och måste bekämpas med kraft. Drog- och alkoholrelaterade kontroller behöver öka för att minska antalet påverkade förare. Det finns ytterligare konsekvenser i lagstiftningen som fungerar kontraproduktivt i kampen mot berusade förare. Ett exempel är den rapporteringsskyldighet läkare har när en patient frivilligt söker hjälp för sitt alkoholberoende. När läkarens rapport kommer till Transportstyrelsen får det som omedelbar konsekvens att körkortet dras in.

Den person som frivilligt söker hjälp för sitt beroende blir omedelbart straffad av samhället och nekas dessutom möjligheten till alkoholås. Som jämförelse erbjuds den som ertappas berusad i trafiken att installera alkoholås och får detta som ett villkor på körkortet. Denna möjlighet saknas alltså för den som söker vård frivilligt, vilket naturligtvis hämmar den som har för avsikt att sköta sig. Vidare kan konstateras att ny teknik kan minska risken att en påverkad förare framför ett fordon. Alkoholås och ögonskanner är exempel på sådan teknik, och denna utrustning skall givetvis erbjudas både den som ertappas påverkad i trafiken och den som söker hjälp frivilligt. Många arbetsplatser inom yrkestrafiken har i dag alkoholås 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 drog- och rattfylleri i trafiken, inte minst genom att drog- och alkoholrelaterade kontroller ökas.

## 59 Snabbare tillståndssystem för mobilkranar

Många mobila kranar kan köras på svenska vägar utan särskilda tillstånd medan andra har för hög bruttovikt eller axeltryck för att få köras på vägnätet. Det senare skapar problem när det plötsligt behövs en större mobilkran till en byggarbetsplats eller ett räddningsarbete. Sveriges tillståndssystem bygger på att Transportstyrelsen eller kommunen ger dispens för att framföra dessa kranar. Dispensen talar om vilka vägar som kranen kan nyttja och det behövs dispens för varje enskild transport, även om det är samma typ av kran och samma färd som ska ske. Det är ett onödigt krångligt och tidskrävande system. Dessutom krävs det att mobilkransägare måste ha vägtransportledare för att till exempel kunna stänga av en bro. Det är inte rimligt att det ska vara ett hinder att snabbt kunna komma fram till en tågurspårning eller annan större händelse på grund av tillståndskrav att framföra ett fordon.

Det behövs ett snabbare och enklare tillståndssystem för att få framföra mobilkranar i trafik. Idag är det möjligt att sprida information digitalt i realtid med uppgifter om var fordon och vissa krantyper kan framföras. Informationen ska gälla oavsett om det är Trafikverkets vägar eller kommunala vägar. Genom att göra en samordning av informationen och få ett beslut direkt kan transporter ske även vid akuta händelser. Det sparar liv, tid och pengar både för aktuella företag och för våra myndigheter. I ett sådant system kan vissa vägsträckor vara fördefinierade för undantag och för vissa modeller av exempelvis kranar. Det som idag tar flera dagar av handläggning kan i stor utsträckning automatiseras.

## 60 Försvåra för utländska medborgare att framföra fordon utan giltigt körkort

I dagsläget är det i princip riskfritt för förare från länder som saknar ett väl fungerande körkortsregister att köra bil i Sverige utan körkort. Enligt rättsväsendet kan man i dessa fall inte bevisa att individen saknar körkort, och eftersom det inte finns något krav på människor som inte är folkbokförda i landet att inneha svenskt körkort kan de inte dömas för olovlig körning. Förutom att detta kan innebära livsfara för både bilföraren och omgivningen, sänder kryphålen även en farlig signal att den svenska lagen inte gäller alla och att rättssystemet som sådant är bristfälligt. Att förare som inte är svenska medborgare kan undgå svenska regler, och därmed även undgå juridiska påföljder, är potentiellt förödande för både rättsväsendets trovärdighet och legitimitet. Möjligheten att kontrollera utländska körkort bör utökas och ett strikt ansvar för förare att styrka körkortsinnehav och adekvat utbildning bör snarast införas.

## 61 Användning av bilbälte

Varje år omkommer 220 till 290 människor på svenska vägar. Det finns flera orsaker till den höga siffran omkomna och skadade privatbilister och yrkesförare. Dålig bältesanvändning är en av orsakerna, även om det skett en förbättring över tid. Bilbältet har en central funktion i fordonets säkerhetsstruktur. Användning av bilbälte bör avspeglas vid eventuell ekonomisk påföljd vid olycka.

Möjligheten till ett högre bötesbelopp för förare och passagerare som inte använder bilbälte ska utredas.

## 62 Zebralagen

Vid obevakade övergångsställen finns inga ljussignaler utan där ska bilister lämna företräde för fotgängare enligt den så kallade zebralagen. Det sker dock allt för många olyckor med allvarliga skador, eller i värsta fall dödsfall, vid dessa obevakade övergångsställen. Det är alltför vanligt att gående i vissa fall räknar med att bilen ska stanna.

Brist på ögonkontakt mellan fotgängare och förare kan snabbt resultera i en olycka. Lagen behöver utvärderas, och eventuellt behöver även nödvändiga förändringar införas för att minska olyckstalen.

## 63 Motverka bilmålvakter med digitala ägarbyten

Inför valet att köpa eller sälja en bil finns flera möjligheter att hantera ägarbytet. Dels går det att göra ägarbytet via webben men detta är endast tillåtet för privatpersoner. Vidare är ägarbyte möjligt för privatpersoner via transportstyrelsens app eller genom del 2 av registreringsbeviset. Bilmålvakter är ett stort problem och åtgärder för att motverka dessa är något som har diskuterats flitigt. Genom att förändra processen med ägarbyte och endast tillåta digitalt ägarbyte, går det att lägga en spärre på personer med fordonsskulder, vilka då inte godkänns och därmed genomförs inte ägarbytet.

Genom obligatoriska digitala ägarbyten med möjligheten att spärra ägarbyten till olämpliga nya ägare försvåras för bilmålvakterna. Vidare finns det en problematik kring ärvande av skulder kopplat till begagnade bilar som motverkas med en digitalisering. Riksdagen bör därför ge regeringen i uppdrag att utreda processen vid ägarbyten av bil och arbeta fram förslag på ett system där det endast är möjligt att registrera ägarbyte av fordon digitalt.

## 64 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 linjetrafiken, eller 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 bussföraren som inte kan stanna på avsedd plats. Om det finns funktionshindrade passagerare på bussen är detta naturligtvis ett stort bekymmer. Påföljden för överträdelse av parkeringsförbud bör skärpas för att stävja missbruket. Möjligheten att öka parkeringsböterna och övriga påföljder vid dessa överträdelse bör utredas.

## 65 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 hastighetsgräns kan trafikflödet upplevas som långsamt och föraren kan därmed tappa både koncentrationen och respekten för trafikreglerna, vilket kan innebära att förare väljer att rattsurfa eller annat som ökar olycksrisken. Hastighetsbegränsningarna behöver ses över, för att i vissa fall sänkas och i andra fall höjas. Bilisterna behöver känna att hastighetsbegränsningen är motiverad för ökad acceptans för gällande hastighetsgräns. Samtliga vägsträckor behöver ses över och hastighetsanpassningar görs utifrån vägens skick, trafikbelastning och utformning. I de fall det finns ett motiv och tekniken kan användas i aktuell trafikmiljö, bör variabla hastighetsgränser införas. Med variabel hastighetsgräns anpassas högsta tillåtna hastighetsgräns efter rådande trafiksituation och det ökar också bilisternas acceptans för rådande hastighetsgräns.

## 66 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 den fysiska kontrollen på väg. Förutom hastighetsöverträdelser finns det få allvarliga trafikbrott som kan klaras upp med hjälp av en ATK. Närvaron av kontrollpersonal på våra vägar är oersättlig i kampen mot höga hastigheter, aggressiv körning, olovlig körning, brukande av avställda fordon, brukande av fordon med skatteskulder samt alkohol- och drogfylla.

Ett problem med ATK är att man måste kunna identifiera föraren för att kunna utfärda böter. Föraren kan exempelvis dölja sitt ansikte, medvetet eller omedvetet, och därmed undgå böter. I dagsläget är det enbart föraren som kan bötfällas, och det krävs att polisen ska kunna bevisa vem som verkligen framförde fordonet vid den aktuella tidpunkten. Det är en grannliga uppgift som alltför ofta innebär att ärendet läggs ner. 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 tillfällena då föraren inte kan identifieras behöver utredas.

## 67 Bilars belysning

Trafiklagstiftningen föreskriver att fordon skall använda halvljus vid mörker eller dåliga väderförhållanden. I detta krav gäller även att bakljus på fordon skall vara tända. Under goda siktförhållanden kan däremot ”annan” lykta användas, det som i vardagstal kallas varsellykta. Sedan Sverige gick med i EU skall också godkännas de så kallat helbilsgodkända fordonen i trafikmiljön. Det innebär att många bilar körs med enbart ”DRL” under dagsljus, det vill säga att de bakre ljusen inte är tända. Det får till följd att många fordon inte har de bakre ljusen tända i skymning eller dåligt väder. Att detta innebär stora risker för trafiksäkerheten är lätt att förstå. Dessutom skapas situationer där förare begår lagbrott när de kör med ett tillkopplat släpfordon. Detta då det krävs att släpets bakre belysningspunkter alltid lyser, oavsett om det är dagsljus eller ej.

Sverige är ett avlångt land där vädersituationen skiljer stort mellan norra och södra delen. Att landet dessutom har ett väderläge som i allt väsentligt skiljer sig från stora delar av Europa är ett faktum. Just dessa skillnader är skäl nog att ha ett tydligare krav på synlighet än vad som är normalt i större delen av Europa. Sverige bör därför, som nationell bestämmelse, återinföra de gamla belysningskraven på fordon registrerade i Sverige. Våra årstider med skiftande väderförhållanden ställer helt andra krav på synlighet i vägtrafiken, därför är det också rimligt att fordonens belysning är anpassade för detta.

## 68 Införande av alkobommar

Uppförandet av alkobommar i våra hamnar är positivt och förbättrar trafiksäkerheten på vägarna, eftersom det tyvärr finns både yrkeschaufförer och vanliga bilister som inte kan motstå frestelsen att inta alkoholhaltiga drycker under färjeresans 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 skall prioriteras.

Det är viktigt att utplacering av ytterligare alkobommar i minsta mån påverkar exempelvis lossning av fartyg och inte bidrar till köer vid utfarterna. Detta för att

införandet av ytterligare alkobommar ska generera största möjliga nytta utan att hindra trafikflödet i hamnarna.

## 69 Säkra vägräcken för alla

Vägräckens huvudsakliga uppgift är att hindra avåkningar och att fordon inte kör över till mötande trafik. Vägräcken finns i flera olika utföranden, men på senare tid har det dock byggts flest vajerräcken. Dessa är bra för bilar och lastbilar, men tyvärr utgör de oskyddade stolparna och själva vajern rena dödsfallor för motorcyklister. Vägräcken är kostsamma och nödvändiga ur trafiksäkerhetssynpunkt, men trafiksäkerhet ska gälla alla i trafiken, även de som färdas på motorcyklar. Sverigedemokraterna anser att det är av yttersta vikt att hänsyn tas även till motorcyklister vid planering av nya vägräcken.

## 70 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 upplysa med skyltar och markeringar på vägbanan kan vägtrafikanter enklare hålla avstånden till framförvarande fordon.

## 71 Säkra rast- och uppställningsplatser

I takt med att Trafikverket tagit bort många rastplatser har möjligheten för privatbilister och yrkesförare att stanna minskat. Anledningen till att rastplatser stängts ner är bland annat problem med nedskräpning och skadegörelse. Rastplatser ockuperas av fordon och förare som använder dessa som bostäder och uppställningsplatser.

Det förekommer även inslag av grövre kriminalitet på rastplatser som exempelvis dieselstölder och stölder ur fordon. Väg E6 utmed Västkusten är hårt drabbad av så kallade vägpirater. Sammantaget genererar dessa problem att förare, speciellt kvinnor, undviker att köra in på rastplatser. Sverigedemokraterna anser att det är oacceptabelt att någon, man eller kvinna, skall känna så stor otrygghet i trafiken att man undviker att stanna på en rastplats. Utbyggnad av säkra och bevakade uppställningsplatser behövs för möjligheten att sträcka på benen, ta ut sin lagstadgade dygnsvila och för att slippa grov kriminalitet. Samhället måste skyndsamt investera i ytterligare platser utmed de större vägarna. Trafikverket ska ges i uppdrag att utreda möjligheten att skapa fler säkra uppställningsplatser.

## 72 Åtgärd av brister på befintliga rastplatser

Det händer att förare tvingas att köra vidare för att rastplatser är så nedsmutsade att de utgör en sanitär olägenhet. Många rastplatser är också utsatta för stöld av sanitetsutrustning, och byggnader vandaliseras. Rastplatsen utgör en viktig del i trafikanternas möjlighet att stanna och ta välbehövlig vila samt göra toalettbesök. Därför måste också

insatser göras för att säkerställa rastplatsernas viktiga funktion för trafiksäkerheten. Trafikverket ska snarast åtgärda brister på befintliga rastplatser.

## 73 Falluckor i väg

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. 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 skonsamma för yrkesförare. En lösning kan vara användandet av så kallade falluckor som är i normalt uppfällt läge så länge fordonet rör sig i laglig fart. Möjligheten att införa ett standardiserat farthinder som liknar ”falluckor” ska utredas.

## 74 Mobileye

Förare som kör buss inom kollektivtrafiken har vissa svårigheter att upptäcka alla potentiella faror i tid. 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 mobileye-teknik eller liknande, det vill säga teknik som varnar för andra trafikanter med syfte att minimera olyckor.

## 75 Certifierade alkomätare

Det behövs många delmål för att uppnå målet gällande nollvisionen. Nykterhet i trafiken är ett sådant viktigt delmål. Att minimera antalet berusade trafikanter på vägarna ska vara en prioriterad åtgärd. Det är förarens eget ansvar att inte framföra ett fordon med otillåten alkoholhalt i kroppen. Det finns hjälpmedel att ta till. En uppsjö av så kallade alkotestare i olika prisklasser finns. Tester visar dock att de billigare alternativen av alkotestare generellt sett inte håller måttet och är opålitliga, vilket kan leda till falsk trygghet för användaren. De apparater som inte håller måttet ska inte kunna säljas. Alla alkomätare som säljs ska vara godkända av ett ackrediteringsföretag.

## 76 Terrorsäkra infrastrukturen

Infrastruktur och transporter där många människor är i rörelse kan utgöra mål för terrorattacker. 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. Med betoning på rikets säkerhet föreslås en utredning med hög säkerhetsklassning gällande att terroristsäkra svensk infrastruktur.



## 77 Ökade kontroller för minskad miljöpåverkan

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 såväl den nationella som den 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 svensk tillväxt och riskerar att flytta utsläppen till andra nationer där miljökraven inte är lika hårt kontrollerade. Det förekommer oseriösa och i vissa fall även kriminella utländska aktörer på den svenska marknaden, vilket resulterar i 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.

Polisen hittar vid sina kontroller utrustning inkopplad i tunga fordon vars uppgift är att ”släcka ut” AdBlue-funktionen. En viktig del av reningsprocessen på Euro6-fordon där funktionen skall reducera utsläppen av kväveoxider. Listan kan göras lång när det gäller negativa miljöeffekter till följd av fusk med bränsle och reningsfunktioner i fordonen, med bättre kontroller förbättras miljön, och den seriösa transportnäringen skyddas från osund konkurrens.

## 78 Strategi för elvägar i Sverige

Världen över pågår en spännande och intensiv utveckling av teknik för att skapa fossilfria transporter. Det finns dock fortfarande ett antal flaskhalsar i tekniken, främst kopplade till överföringen av energi i vårt elnät.

Det pågår forskning gällande elvägar, och 2016 invigdes en teststräcka för elväg på E16 mellan Sandviken och Kungsgården. Lastbilarna som kördes på denna teststräcka har i princip inte några utsläpp av växthusgaser samtidigt som bullret som vanligtvis uppstår från den här typen av transporter minskas under eldriften. Infrastrukturen med elvägar erbjuder också möjligheten att ladda elbilar. Elektrifiering kommer att vara en viktig del i omställningen av transportsektorn för att nå våra klimatmål. För att fler människor skall välja elbil måste det finnas en infrastruktur som gör att människor snabbt kan ladda sin bil, oavsett var de befinner sig.

Det saknas i dag en nationell strategi för elektrifieringen av våra vägtransporter, och experter vid Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) slår fast att Sverige inte är redo. I dagsläget saknar elnätet den kapacitet som krävs för den ökade mängden elbilar som förväntas komma. Av den anledningen ska Energimyndigheten få i uppdrag att ta fram en strategi för elektrifieringen av vägtransporterna. Det behöver också tas fram ett förenklat regelverk för utbyggnad av elvägar.

## 79 Premiering av reell miljöforskning

Det är positivt att transportnäringen bidrar med egna lösningar genom smarta logistikfunktioner som eliminerar exempelvis tomkörningar och ökar fyllnadsgraden i

fordonen. Att premiera logistiklösningar som medverkar till att leveranser sker på tider utanför höga trafiktoppar och övrig teknisk utveckling av fordon och bränsle.

Sverige har i mångt och mycket ett väl utvecklat logistiksystem, men det innebär inte att det är helt optimalt. Det finns alltså mycket som kan göras för att transporter av gods skall bli så energieffektiva som möjligt. Det finns en rad företag som utvecklar logistiklösningar som leder till minskad miljöbelastning. Företagen tar en orimligt stor kostnad för att bidra till en förbättring av vår gemensamma miljö. För att effektivisera och därmed påskynda utvecklingen bör premier utgå till de företag som leder utvecklingen framåt. Forskning och smarta lösningar som leder det viktiga miljöarbetet skall premieras.

## 80 Alternativa driftsformer (el, vätgas, biobränslen)

Elvägar som laddar batterier under färd kan vara en lösning för tunga fordon som kan underlätta en snabb omställning till fossilfria transporter. I arbetet med att utveckla elvägar för tunga fordon är det viktigt att lyssna på de två stora tillverkarna av tunga fordon i Sverige. Lika viktigt är också samarbetet med andra länder så att det utarbetas gemensamma standarder för tunga transporter. Forskning sker på vätgas, flytande biogas eller mer traditionella dieselliknande bränslen som har sitt ursprung i biomassa. Utvecklingen går fort, och fordonen blir allt effektivare. I stadsnära områden kan bilarna med fördel drivas med el, men ute på landsbygdsvägar är den traditionella förbränningsmotorn än så länge det enda fungerande alternativet. Det viktiga i arbetet med att nå klimatanpassade transporter är att man nyttjar den teknik som lämpar sig bäst för uppdraget och den miljö som fordonet skall verka i. Oavsett val av driftsform skall energin vara klimatneutral.

Tunga fordon är gränsöverskridande i avsevärt större omfattning än exempelvis lätta personbilar. Möjligheten till fler alternativa driftsformer för tunga fordon bör därför utredas skyndsamt.

## 81 Enskilda vägar

En väl fungerande infrastruktur är en grundläggande förutsättning för en levande landsbygd, och de enskilda vägarna utgör en viktig del i detta. De enskilda vägarna är en viktig del för en miljon människor som dagligen kan påbörja och avsluta sin resa till jobb och hem. Enskilda vägar är även en viktig förutsättning för råvarutransporter, och det innebär att många tunga transporter för både jord- och skogsbruk rullar på enskilda vägar. De enskilda vägarna är en stor och betydande del av Sveriges nätverk och de förvaltas av drygt 23 000 olika väghållare.

Enskilda människor och olika vägföreningar gör stora insatser för näringsliv och pendling. Vi anser dock att staten bör ta ett större ansvar för att planera underhållet och reinvesteringarna i det enskilda vägnätet utifrån nuvarande ekonomiska ramar. Vidare behöver Sverige en bättre planering i arbetet med att värna och utveckla det enskilda vägnätet. Det finmaskiga vägnätet måste hålla en god standard för bärighet, och det måste också fungera året runt. Därför bör Trafikverket ta fram en nationell underhålls- och investeringsplan för de enskilda vägarna.

## 82 Vinterväghållning på enskilda vägar

Vinterväghållningen är på en del samfällt förvaltade enskilda vägar undermålig. En av anledningarna till detta är Trafikverkets nya regelverk för snöröjning, vilket har fått som konsekvens att snöröjningsentreprenörer allt oftare undviker parallella snöröjningsuppdrag. Entreprenörer som tar på sig uppdrag från en vägsamfällighet som ligger ”längs vägen” kan i värsta fall leda till en försening som numera riskerar att resultera i dryga viten gentemot Trafikverket. Det har uppmärksammats att följderna har blivit att många vägsamfälligheter måste göra en separat upphandling eller beställning av vinterväghållning, vilket i praktiken leder till att entreprenörerna i många fall kör flera mil med upplyft plog, så kallad tomkörning, innan de kan åtgärda den aktuella vägsamfälligheten. Det är naturligtvis extra kostsamt för vägsamfälligheten, logistiskt irrationellt, dåligt utnyttjande av samhällsresurser, leder till brist på plogbilar och är inte särskilt vänligt mot miljön.

De statliga bidragen som Trafikverket delar ut till föreningarna för att de ska hålla de enskilda samfälligheterna öppna räcker därför inte långt. Följden kan bli att viktiga samhällsfunktioner riskerar att inte nå fram till medborgare som bor längs en väg som vinterväghålls i en vägsamfällighet och som drabbats av ovan nämnda problem. På det sätt som Trafikverket upphandlar vinterväghållning finns en uppenbar risk att det bli ett samhällsproblem som riskerar att gå ut över boende längs vägar vars huvudman är en vägsamfällighet. Därför bör regeringen se över hur Trafikverket utformar upphandlingar med entreprenörer så att det är möjligt – inom rimliga tidsramar – att utföra snöröjning såväl åt staten som åt enskilda vägsamfälligheter.

## 83 Självkörande fordon och ansvar

Självkörande fordon skapar nya möjligheter och ger en ökad frihet för både personer och företag, men även för samhället i sin helhet. Det finns både fördelar och nackdelar med den nya tekniken. Med all rätt finns en del frågeställningar gällande hur tekniken kommer att klara trafikens alla olika situationer, vem som bär ansvar vid en olycka och hur tekniken värdesätter olika oundvikliga scenarier. Ansvarsfrågan behöver utredas huruvida det är fordonstillverkaren, fordonsägaren, väghållaren eller den som för tillfället vistas i fordonet.

## 84 Självkörande fordon och tekniska lösningar

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 som när det finns oskyddade trafikanter på båda sidor av fordonet och ett fast hinder framför, eller tre oskyddade trafikanter framför fordonet. Den här typen av avvägningar måste givetvis vara klara innan ett system med självkörande bilar tas i bruk. Dessutom sker ständiga uppdateringar av fordonens styrsystem, och de uppgraderas normalt vid varje service. En annan fråga gäller kravet på uppgraderingar av programvara. Ska fordonet 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 senaste programvaran? Vem blir ansvarig? Det är viktiga frågor att lösa innan driftsättning av självkörande fordon.

## 85 Körkortsfunktioner

Att starta en bil är idag förknippat med säkerhetsfunktioner i själva nyckeln. Rent tekniskt måste nyckel och fordon 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 dock hittat en lösning att kringgå den här säkerhetsfunktionen i bilar som är nyckellösa. För att ytterligare öka säkerheten kan körkortet utrustas med ett chip som sedan sätts i en korthållare i bilen.

Körkort som lagts in i bilens kartotek kan endast gemensamt med nyckel starta fordonet, vilket påtagligt försvårar möjligheterna för kriminella att 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 detta begränsa hastigheten för yngre förare, vilket är en funktion som redan erbjuds i extranycklar hos exempelvis Volvo.

## 86 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 de datasystem de förfogar över för att säkerställa att innehavaren verkligen har ett körkort. Körkortet är en personlig värdehandling och därför är det viktigt att körkortet verkligen har säkerhetsfunktioner som säkerställer äkthet. 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, synligt öra eller liknande. Därtill finns andra tekniska lösningar för att höja säkerheten och begränsa marknaden för förfalskade körkort.

## 87 Beteende

Aggressiv körning blir allt vanligare. Yrkesförare larmar dagligen om incidenter där hårfina marginaler skiljer incidenten från en allvarlig olycka. Den mer aggressiva körstilen är delvis ett resultat av uteblivna repressiva åtgärder i trafikmiljön.

Höga hastigheter, omkörning trots mötande trafik, ignorerande av stoppskyltar och trafikljus leder sällan till någon åtgärd eftersom trafikövervakningen i huvudsak sker statistiskt vid en kamera istället för med polisnärvaro. 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 syfte att öka säkerheten på våra vägar.

## 88 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 och för 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 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.

## 89 Trafikutbildning 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. Skolan ska införa enklare trafikutbildningar på schemat.

## 90 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 möjligheten att ta taxikort. Kravet att ha haft körkort i 2 år ska dock kvarstå.

## 91 Minskning av antalet privata handledartillstånd för körkort

Att ta körkort är för många en ekonomiskt betungande utgift, men mycket viktigt för att kunna få ett arbete. Vi ser positivt på möjligheten att kunna övningsköra privat för att få ner totalkostnaden för körkortsutbildning. För att övningsköra privat måste körningen övervakas av någon som genomgått en introduktionsutbildning för handledare och blivit godkänd. Introduktionsutbildningen är idag giltig i fem år från den dag utbildningen genomförs. Idag 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 per person vid privat övningskörning till förslagsvis fem stycken. Detta är viktigt för att kvalitetssäkra utbildningen, men även för att bekämpa de svarta trafikskolorna. Möjligheten att sänka antalet privata handledartillstånd ska utredas.

## 92 Fler obligatoriska moment i körkortsutbildningen

Det bör ligga fler obligatoriska utbildningar i trafikskolor som kan stämna av hur utbildningen fortlöper och ge privatisten tips på hur man kan gå vidare för att bli en bättre och säkrare förare. Genom att blanda privat utbildning med trafiklärlärd utbildning får privatisten bättre koll på hur långt de har kommit i utbildningen och tips och råd på de moment de behöver öva på. Flera obligatoriska moment ska alltså ingå i körkortsutbildningen.

## 93 Uppkörningstider för trafikskolor

Alltför många som utbildat sig privat bokar uppkörningstider hos Trafikverket utan att vara klara med sin utbildning. De som kuggas behöver boka fler uppkörningstider, vilket ställer till det för etablerade trafikskolor eftersom uppkörningstiderna blir allt färre. Trafikskolor bör ha förtur till uppkörningstider då de ganska tidigt i elevens utbildning kan se när i tid de är klara.

## 94 Svarta körskolor

”Svarta trafikskolor” är ett växande problem i hela landet. Det tycks finnas ökad efterfrågan från nyanlända som behöver körkort och därtill 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 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 ifall handledaren saknar handledartillstånd. Dessutom riskerar man att få en utbildning av undermålig kvalitet. Det är emellertid inte bara problem med svarta körskolor, utan elever kan även betala för genomförd riskutbildning utan att vara närvarande. Det måste finnas någon form av test för att säkerställa att utbildningen har genomgåts och att deltagaren har förstått utbildningen. Möjligheten att bedriva svarta körskolor och övrigt fusk gällande körkortsutbildningar ska stoppas.

## 95 Fler yrkesbehörigheter på samma körkort

En yrkesförare har i regel en rad olika körkort att uppvisa vid en eventuell kontroll. Förutom körkort är det ett förarkort (redovisning kör- och vilotider), YKB, ADR, kranförarkort, truckkort med mera. Det är en ansevärd mängd kort som skall 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 möjlighet är att välja samma metod som flera länder gjort i Europa där en inpräglad sifferkod på baksidan av körkortet bevisar

att innehavaren har avsedd behörighet. En sådan åtgärd minskar hanteringen av kort, och även miljöeffekten är av betydelse. Möjligheten att föra in flera behörigheter på samma kort ska ses över.

## 96 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 att en person anses olämplig 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.

## 97 Synkontroller

Det utförs endast synkontroll för körkortsinnehavare om denne har tagit körkort för tyngre körkortsbehörigheter. Synen förändras över tid och föraren kanske inte uppfattar att synen blir sämre. Redan vid 40–45 års ålder kan tendenser till försämrad syn uppträda. Vid 60 års ålder har de flesta mer eller mindre förändrad syn och det är därför rimligt att man får göra en synundersökning vid förnyelse av körkort. Möjligheterna att införa en obligatorisk synkontroll även för de lättare körkortsbehörigheterna efter 60 års ålder ska utredas.

## 98 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 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 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 har begränsat synfält 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 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 kompetenta yrkesförare kan förbli i tjänst.

På förekommen anledning ställde Sverigedemokraternas EU-parlamentariker en fråga till kommissionen med anledning av Sveriges nya och tuffare hållning.

Svaret från kommissionen är enligt följande: I punkt 12.12 föreskrivs också att ”nationella myndigheter kan ge förare med förutsättningar för en god prognos tillstånd att föra motorfordon tidigare”. Frågan om att utnyttja denna möjlighet överläts dock på de nationella myndigheterna och deras medicinska experter. Det finns således en möjlighet för nationella myndigheter att ge förare med god prognos ett fortsatt undantag, och detta bör också ske.

## 99 Kort bytestid till sommardäck

I Sverige ska fordon enligt lag 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. 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.

Problemet 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 snösmältning 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. 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, förskola och läkare med bil utan att riskera böter. Förslagsvis kan dubbade vinterdäck tillåtas fram till den 1 maj om vinterväglag har varit rådande någon gång under perioden den 1 april–15 april.

## 100 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. Om en bil blir stående för länge uppstår risken att den blir vandaliserad, plundrad eller sätts i brand. För att undvika detta måste fordonet forslas bort snarast, innan mer åverkan gjorts på fordonet. Idag är regelverket snårigt och det är inte en självklarhet att ett övergivet fordon kan flyttas av myndigheter. Möjligheten att snabbare kunna forsla bort övergivna fordon ska därför utredas för att snabbare kunna forsla bort övergivna fordon.



## 101 Låsta registreringsnummer

Det finns flera yrkesgrupper som utsätts för hot, misshandel och skadegörelse på egendom. Exempel på yrkesgrupper är poliser, åklagare, domare, väktare, försvarsanställda, lantbrukare, djurtransportörer och anställda inom känsliga förvaltningar i kommuner, regioner och stat. En artikel publicerad i GP den 30 juni 2020 visar med kuslighet den vardag många lantbrukare upplever, ett citat ur artikeln: ”Stäng ner. Annars ska vi sätta din dotter på knä och genomborra hennes äckliga kropp med kulor.”

Dessa yrkesgrupper och deras anhöriga kan lätt spåras i det fordonsregister som finns tillgängligt för alla via Transportstyrelsens hemsida. Förvisso lämnas inte privatpersoners uppgifter ut via hemsidan. Vid slagning får man upp följande text.

Fordonet ägs av en privatperson och därför visas inte namn på nuvarande eller tidigare ägare i tjänsten. För att få reda på ägare kan du beställa uppgifter om privatägda fordon via e-post. Du kan också få reda på vem som är ägare via sms-tjänsten Vem äger fordonet?

Det är således lätt att hitta en person man vill hota, skrämma eller påverka med våld. För att förhindra den här möjligheten skall vissa personalgrupper erbjudas möjlighet till låsta registreringsnummer, det vill säga de skall inte vara synliga för allmänheten.

## 102 Påställning av sommarfordon och trafiktillstånd

År 2020 går till historien som det är då många verksamheter fick lägga ner, ställa om eller placeras i ”malpåse”. Inom besöksnäringen och kanske främst inom bussbranschen var detta påtagligt. En myndighet som inte anpassade sin verksamhet till rådande världsläge är Transportstyrelsen. Bolag som tvingades ställa sitt enda fordon fick snabbt ett brev på posten med informationen att de skulle mista sitt tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik.

Tillstånd, trafikansvarig och buss var klara inför säsongen 2020, men så inträffade just det som lamslog hela världen och i synnerhet resandet. Gränser och besöksmål stängdes och myndigheternas uppmaning var tydlig – undvik onödiga resor. För bussbolag med endast ett fordon anmält på tillståndet, blev det av naturliga skäl inga resor under hela år 2020, verksamheten lades på is. Bussen förblev avställd i väntan på 2021 och det är något som bolag tagit höjd för.

Då inträffade det märkliga att Transportstyrelsen avsåg att dra in bolagets trafik-tillstånd. Inte på grund av misskötsel eller ekonomiska problem, utan för att bussen var avställd. Orsaken till avställningen är välkänd, men av någon anledning tog inte Transportstyrelsen hänsyn till rådande situation utan lämnade ett beslut om att tidsfristen upphör 2020-10-23. Här blir myndighetsutövningen fyrkantig i överkant. Det pågår en världsomspännande pandemi och det påverkar givetvis små enskilda bolag. I det läget måste myndighetsutövningen vara ödmjuk och bevilja förlängning av tillstånden till nästföljande år. År 2020 är det covid-19 som påverkar företagen, i framtiden kan det vara något annat och det måste myndigheter ha beredskap för och kunna anpassa sin myndighetsutövning till.

## 103 Överlastavgift och straffrättslig påföljd måste stå i proportion till brottet

Överlastade fordon är ett problem för trafiksäkerheten, och överlastade tunga fordon innebär också ett ökat vägslitage. Det finns dock väsentliga skillnader i hur överlast påverkar trafiksäkerhet och vägar. För lätta fordon kan skador på vägnätet uteslutas då dessa fordon är alltför lätta i sammanhanget, däremot kan ett överlastat lätt fordon utgöra en trafiksäkerhetsrisk.

För att fordon inte ska lastas mer än fordonskonstruktionen tillåter finns idag totalvikt för hela fordonet samt en total lastvikt definierad för varje registrerat fordon. Vid överlast utdelas böter beräknat i procent av den tillåtna lastvikten, inte totalvikten, och detta beräkningssätt slår oproportionerligt vid vägning av husvagnar och husbilar.

Problemet uppstår till följd av fordonets konstruktion. Samma grundkonstruktion finns i rambalkar och hjulupphängningar på till exempel husbilar och lätta lastbilar. Skillnaden är dock påtaglig när det gäller tillåten lastvikt mellan den lätta lastbilen och husbilen. Orsaken finns i fordonens konstruktion där husbilen har mycket fast inredning och därmed hög tjänstevikt, medan den lätta lastbilen i regel är ett tomt skåp. Konstruktionsskillnaden innebär att den lätta lastbilen och husbilen får olika bötesbelopp vid samma bruttovikt överstigande 3,5 ton på grund av olika tillåtna lastvikter. Detta är orimligt och rättsosäkert. Ta exempelvis två identiskt lika husvagnar där båda har en faktisk tjänstevikt på 1 575 kg. En av vagnarna har en registrerad totalvikt på 1 700 kg, och det ger en lastvikt på 125 kg. Den andra vagnen har en registrerad totalvikt på 1 890 kg, vilket ger en lastvikt på 315 kg. Båda vagnarna har exakt samma tekniska uppbyggnad och kan registreras för en totalvikt på hela 2 000 kg. Anta att första husvagnen i exemplet stoppas av polis och vid vägningen konstateras en bruttovikt på 1 825 kg, det vill säga 100 procent överlast. För föraren får detta dramatiska konsekvenser med omhändertaget körkort på plats och 4 000 kronor i böter. Brottet är att betrakta som administrativt eftersom fordonets tekniska maxgräns inte överskridits, således är inte trafiksäkerheten hotad. Straffet står därför inte i proportion till brottet och här måste en ändring ske skyndsamt. Transportstyrelsen har för snart tre år sedan lovat nya regler, men dessa är ännu inte i verkställighet. En översyn av beräkningsmodellen för överlast måste ske skyndsamt och ge en rättssäker konsekvens som står i proportion till brottet.

## 104 Rätt att använda videokamera i tjänsteutövandet

Trygghet och säkra transporter är viktigt. När övervakningskameror används minskar brottsligheten. I infrastrukturen där miljontals personer färdas varje dag har kameror en viktig funktion för att förebygga brottslighet. Tunnelbanan, bussar, spårvagnar och bland annat plattformar vid stationer är idag utrustade med kameror. Det har på senare tid uppmärksammats att personal, främst biljettkontrollanter har utsatts för våld. Parkeringsvakter, väktare, militärer och poliser bär redan idag kamera på jobbet. Antalet hot minskar när folk ser att de bär videokamera. Som ett led i att stävja det ökande våldet bör personal som arbetar tex som ombordpersonal i kollektivtrafik ges möjligheten att bära kameror som en del av arbetsutrustningen.

De kameror som personalen bär aktiveras genom att linsskyddet på kameran fälls ned. Inget material som spelas in kan redigeras, utan filmerna lagras som låsta filer. Bara de filer som ska användas vid en eventuell polisanmälan sparas. Allt annat material

raderas. Om en konflikt eller ett brott uppstår är det enklare att utreda vad som hänt med hjälp av filmerna, och personalens trygghet ökar.

## 105 Upplysning om skuld på fordonet

Idag kan ett begagnat fordon ha skatteskulder som den nya ägaren ärver. Den som har kunskap kan kontrollera om fordonet har skulder, men de som inte har dessa kunskaper kan få en otrevlig överraskning. För att undvika att köpare vid ägarbyte får ärva skulder bör digitalt ägarbyte införas. När säljaren skrivit i sina uppgifter, innan köparen skrivit in sina uppgifter, ges en notis via en applikation om det finns skulder på fordonet.

Genom att köparen får uppgifter om eventuella skulder kan priset justeras alternativt kan köparen dra sig ur köpet. Regeringen bör utreda hur fordonsköpare automatiskt ska få tillgång till fordonets skulder före köp via Transportstyrelsens app och/eller webben.

## 106 Förenklad övergång mellan gammalt och nytt intyg för YKB

För förare av tunga fordon med behörigheterna C eller D krävs i regel ett gällande yrkeskompetensbevis, YKB. Under våren 2020 uppstod en situation där förare riskerade att mista sitt YKB på grund av att antalet utbildningar kraftigt reducerades. Regeringen införde då ett undantag som klarade den akuta krisen. Ett repetitionsprov vart femte år krävs för förnyad behörighet. Med dagens system förnyas YKB i samband med att sista delkursen anmäls av utbildaren. Det skapar en situation att alla drar på sista kursen så länge som möjligt, och det innebär givetvis att föraren kan bli stående utan ett giltigt YKB tills kursen är avslutad. För att lösa det problemet vore det bra om man tillämpade samma metod som MSB och de så kallade ADR-intygen.

MSB har ett avsevärt bättre sätt att hantera övergången från ett utgående intyg till det förnyade intyget. Texten som följer är hämtad från MSB:s hemsida. ”Repetitionsprov kan genomföras tidigast tolv månader före intygets utgångsdatum. Vid godkänt provresultat utfärdas ett nytt intyg giltigt i fem år, vars giltighetsperiod ska börja med utgångsdatumet på föregående intyg.” Detta vore ett enkelt och effektivt sätt att lösa övergången från ett gammalt till ett nytt intyg för YKB.

## 107 Översyn av vägtrafikregisteravgiften

Det är hög tid att se över vägtrafikregisteravgiften. Vägtrafikregisteravgiften har som syfte att täcka Transportstyrelsens kostnader för att driva och utveckla vägtrafikregistret. Intäkterna av vägtrafikregistret ska bekosta utveckling och anpassning inom it-området samt kostnader för tjänster kopplade till vägtrafikregistret, exempelvis ägarbyten, samt av- och påställning av fordon och kundtjänstverksamheter.

Innehavare av bilar, motorcyklar, motorredskap, tung terrängvagn och släpvagn får årligen betala till vägtrafikregistret en avgift för att dessa har en registreringsskylt. För fordon som moped klass I, ett terrängsläp och ett annat terrängmotorfordon än en tung terrängvagn tas det ut en engångsavgift för registerhållningen. Det bör rimligen finnas

en avgift för att nyregistrera ett fordon, men att årligen ta ut en avgift då det mesta sker digitalt är inte befogat. Därför behöver vägtrafikregisteravgiften ses över.

## 108 Stärkt rättighetsperspektiv i färdtjänstlagen

I nuvarande lag om färdtjänst (1997:736) står det att färdtjänst är särskilt anordnade transporter för personer med funktionshinder. Syftet med lagen måste förtydligas så att rättighetsperspektivet framgår. Färdtjänstlagen bör snarast kompletteras med ett syfte. Lagen bör bidra till ökad inkludering och lika möjligheter. Av syftet ska framgå att färdtjänsten ska göra det möjligt för personer med funktionsnedsättning att precis som andra fritt bosätta sig, arbeta, studera och ha en aktiv fritid. Lagen bör tydliggöra att resenären har rätt att göra korta uppehåll under resan för att exempelvis lämna och hämta barn i förskola eller skola. Ytterligare ett sätt att stärka rättighetsperspektivet är att lagstadga om rätten till så kallad färdtjänst i annan kommun. Så länge färdtjänsten var en del av socialtjänstlagen hade vistelsekommunen ansvaret för att färdtjänsten fungerade. Enligt nuvarande lag om färdtjänst ”kan” kommunen bevilja färdtjänst i en annan kommun än den egna, men är alltså inte skyldig att göra det.

## 109 Färdtjänst och sjuktransporter

Det är hög tid att se över systemet med färdtjänst och sjuktransporter. Om exempelvis en brukare har en inbokad läkartid på sjukhuset och är på arbetsplatsen måste denne åka till bostaden först. Därefter kan brukaren åka med sjuktransport till sjukhuset och sedan tillbaka med sjuktransport till bostaden för att sedan ta färdtjänst till arbetet igen.

Det skiljer mellan olika regioner hur regelverket tolkas, och det gör att det finns stora regionala skillnader. För brukare blir det därför olika tolkningar beroende på var man bor, och det är inte rimligt. Alla medborgare bör ha tillgång till samma samhällsfunktioner oavsett bostadsort. Regioner och kommuner måste lösa problemet så att det blir både enklare och billigare för alla parter. Brukare ska kunna ta sig från A till B utan att tvingas byta mellan färdtjänst och sjuktransport.

## 110 Marknadspott

Marknadspotten/näringslivspotten för investeringar ska stärkas utöver den ordinarie budgetramen. Vi har sett stora industriella verksamheter som snabbt etableras i Sverige och ibland i mindre kommuner. Det får till följd att det snabbt måste investeras i relativt stora infrastrukturprojekt. Investeringar som kan vara svåra att bära för mindre kommuner, därför behöver en marknadspott införas för väginvesteringar. Marknadspotten, som Trafikverket ges mandat att använda, syftar till att snabbt kunna nyttjas för att bygga en väl fungerande infrastruktur till nya industriverksamheter.

## 111 Dokumentationshantering vid registrering av äldre fordon

I Sverige finns uppskattningsvis ca 200 000 personbilar och motorcyklar i trafik som är äldre än 30 år. Det rullande kulturarvet i form av veteranfordon är en viktig del av den svenska kulturen och historien. Vid sidan av det historiska värdet skapas arbetstillfällen runt om i landet då personer lägger ned tid och pengar på att reparera och underhålla äldre fordon eller sköta en museiverksamhet.

Det blir därför ett problem när till exempel nya regler och avgifter inte alltid utformas med hänsyn till de förutsättningar som gäller för historiska fordon. Detta är olyckligt, och det riskerar att begränsa möjligheterna att vårda och värna det rullande kulturarvet.

Ett av kraven som vållar problem är att ägaren av ett historiskt fordon, vid avsaknad av ett registreringsbevis i original eller en av svenskt arkiv vidimerad kopia, ska kunna uppvisa ett tillverkarintyg. Det är ett intyg som är svårt, ibland till och med omöjligt, för ägaren att kunna få fram. Skälen till att ursprungshandlingar för ett fordon har försvunnit kan vara många. Gränsöverskridande handel, krig, dödsfall och glömska kan vara orsaken till att handlingar kommer på villovägar och försvinner. Det finns exempel på fall där fordonsägare kommer i kläm eftersom det inte går att återskapa dokument, trots att det går att visa på andra dokument och handlingar som styrker ägandet. Mot den bakgrunden bör det genomföras en översyn av kraven på dokumentation kring historiska fordon.

## 112 Skydda känsliga registreringsuppgifter

För att minska stöldrisken för fordon bör möjligheten att söka i trafikregistret ses över. Åtkomsten till fordonsuppgifter bör begränsas, speciellt om det är fråga om exklusiva eller i övrigt eftertraktade fordon. Ett effektivt sätt att begränsa möjligheten att söka efter eftertraktade fordon är att den som vill hämta ut en fordonsuppgift måste legitimera sig, exempelvis genom bank-id. Det är en åtgärd som begränsar möjligheterna för den som har onda avsikter, samtidigt som ett legitimt bruk av en sådan söktjänst inte hindras.

## 113 Översyn av reglerna för ombyggda fordon

Motorkulturen är stor i Sverige och omfattar allt från nya, äldre och ombyggda fordon. Intresset för fordon och motorer spänner över alla åldrar, och det gemensamma intresset innebär åtskilliga arbetstimmar på fordonen. När det gäller ombyggda fordon är reglerna krångliga, och besiktningsmännen inom SFRO (Sveriges fordonsbyggares riksorganisation) är få. För att underlätta för besiktningsorgan, fordonsägare och för att säkerställa att fordonen som körs på vägarna är besiktade och i omodifierat skick måste reglerna ses över och moderniseras. Den svenska kulturen kring amatörbyggda fordon behöver värnas och regelförenklingar införs för att underlätta ombyggnad av fordon på ett trafiksäkert och miljömässigt korrekt sätt.

## 114 Tekniska testområden

Ny teknik ger nya möjligheter att lösa framtidens transportbehov både i stad och på landsbygd. Tekniken behöver dock testas så att de uppfyller de krav man rimligen kan ställa på tillförlitlighet, säkerhet och inte minst uppfyllande av framtida miljökrav. Vid ny teknik, till exempel autonoma fordon, bör det vara enklare att få testa dessa i verklig trafikmiljö. Provbanoer och datasimuleringar kan givetvis användas i utvecklingsarbetet, men det är först i naturlig miljö som eventuella brister visar sig. Regellättnader måste till för att fordonstillverkare och systemutvecklare skall få ett så bra underlag som möjligt i sina forskningsstudier. Främjande av teknisk utveckling för framtidens transportbehov är positivt. För att främja utvecklingen behövs ett snabbare och förenklat tillståndsförfarande för tekniska prov i verklig trafikmiljö. Att det uppfyller högt ställda säkerhetskrav gentemot andra trafikanter är en given förutsättning.

*Thomas Morell (SD)*

*Jimmy Ståhl (SD)*

*Patrik Jönsson (SD)*

*Monika Lövgren (SD)*