

## Motion till riksdagen 2025/26:3071

av **Markus Wiechel m.fl. (SD)**

# Smidigare, miljövänligare och säkrare trafik

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillåta högersvängar vid rödljus och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trafikljus med nedräkning och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behörighet att köra lätt mc med B-körkort och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om väjnings- och stoppskyltar vid vägkorsningar och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om alkoholås i rattfylleridömdas fordon och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett pricksystem vid trafiköverträdelser och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidta åtgärder för att stoppa fusket vid Trafikverkets förarprov och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett strikt ansvar för att styrka körkortsinnehav och tillkännager detta för regeringen.

## Motivering

### Högersväng vid rödljus

I flera länder tillåts bilister svänga höger även vid rödljus, vilket gör att trafiken flyter på bättre än i Sverige. Bilisten som vid rödljus kan svänga höger är skyldig att se sig omkring innan samt avvakta om andra fordon har företräde genom exempelvis grönt ljus. Denna regel kan således också minska tomgångskörning och är därmed ur ett miljöperspektiv ett effektivt sätt att minska koldioxidutsläppen.

Alla människor är i behov av att ta sig runt i Sverige, oavsett om det är tänkt att de ska till jobbet, skolan eller någon fritidsaktivitet. För att underlätta för dessa människor är det bra med en trafik som flyter på utan att i onödan behöva vänta på köer och rödljus.

Ett sätt att lösa detta på är fler rondeller, vilket också har blivit allt vanligare i Sverige. Dessa kan minska såväl olyckor som onödiga koldioxidutsläpp. Dock kan inte alla korsningar bytas ut mot rondeller. Istället kan man införa möjligheten att svänga höger i vissa korsningar trots rödljus. Vid ett införande underlättar det inte bara för dem som kan svänga höger utan även för bilister som ska åka rakt fram eftersom de slipper onödiga köer.

Denna trafikregel är väl beprövad i flertalet länder runt om i världen. Precis som om rödljuset vore en varningsskylt är det bilförarens skyldighet att se sig omkring och se till att det går att köra. Bilister som kommer framifrån eller från vänster och har grönt ljus har därmed också företräde.

Att tillåta högersvängar vid rödljus kan som tidigare nämnts också ha en viktig miljöbetydelse för den framtida trafiken. Många bilar går idag på tomgång helt i onödan, vilket ökar koldioxidutsläppen. Slitage på däck kan minska, och minskad körtid kan innebära att mindre bränsle behövs. Samtidigt som bilister kommer fram till sitt mål snabbare blir risken att de utgör en fara i trafiken mindre.

Ett effektivt och väl fungerande transportsystem är ett måste för att ett land ska fungera bra. Av den anledningen och för att få en miljövänligare trafik bör vägtrafikkungörelsen ändras så att högersvängar tillåts även vid rödljus.

## **Trafikljus med nedräkning**

I Kina, Turkiet, Estland och många fler länder är klockor med sekundräknare idag mycket vanligt förekommande vid trafikljus. Sekunderna ska visa hur länge man ska vänta innan man kan korsa vägen, och för bilister visar de hur lång tid det tar tills det är grönt eller tills det blir rött. Att räkna ned sekunderna har flera effekter. Det är till för att minska stress och i god tid kunna planera sin körning och verka för att körningen tar mindre på miljön genom onödiga inbromsningar. Som bilist kan man med andra ord anpassa körsättet och hastigheten efter mätarna samtidigt som fotgängare får en bättre möjlighet att avgöra säkerhetsrisken när det är dags att gå över vägen. Samtidigt bidrar detta till en mer smidig trafik för såväl fotgängare som bilister.

Införandet av detta system har diskuterats flitigt bland politiker i Finland, men i Sverige är det förhållandevis tyst. Det är ett mycket smidigt sätt att underlätta trafiken samtidigt som man genom det betydligt flexiblare systemet gör miljön och säkerheten en stor tjänst. Med anledning av detta bör riksdagen ge regeringen i uppgift att ta fram förslag för att verka för att utveckla och utnyttja detta system i Sverige.

## **Lätt mc med B-körkort**

EU har gett direktiv till samtliga medlemsländer att de själva får avgöra huruvida man får använda lätt mc på B-körkort eller inte vilket gjort att man i vissa EU-länder tillåter det inom respektive lands gränser. Att köra en lätt mc behöver inte vara någon nämnvärd skillnad från att köra bil eller för den delen moped. Att möjliggöra för fler att använda sig av lätt mc har flera positiva sidor. Det skulle innebära mindre biltrafik, inte minst i våra städer, vilket skulle göra att trafiken i stort skulle flyta på bättre. Det skulle även minska avgasutsläppen då ensamma bilister skulle slippa köra en tom 5-mannabil om de istället valde en lätt mc.

För en erfaren bilförare är det inte svårt att manövrera en lätt mc och i likhet med många andra EU-medborgare bör dessa få möjligheten att köra lätt mc utan att ta ett nytt körkort. Riksdagen bör därför ge regeringen i uppdrag att återkomma med förslag för att erfarna trafikanter med B-körkort ska få tillåtelse att även köra lätt mc.

## **Väggkorsningar**

Högerregeln kan i Sverige betraktas som grundprincipen för vägkorsningar, vilket tillämpas i de allra flesta vägkorsningar. När två vägar korsar varandra och inga vägmärken eller trafiksignaler som anger väjnings- eller stopplikt finns i korsningen, samt på parkeringsplatser och andra öppna platser, gäller högerregeln. Detta innebär att trafikanter som kommer från vänster har skyldighet att lämna företräde för de som kommer från höger. Det finns tillfällen då högerregeln inte gäller: vid huvudled, där det finns fungerande trafiksignaler, i cirkulationsplatser, där accelerationsfält används, där vägmärkena väjningsplikt eller stopplikt är uppsatta eller om en polis ger tecken om att annat för tillfället gäller.

Även om högerregeln är väletablerad i Sverige skiljer den sig åt en del i de länder som tillämpar den. Likaså finns det korsningar som är särskilt olycksdrabbade som skyltar extra med en varningsskylt för korsning, just som följd av olyckorna på platsen. Det råder inget tvivel om att denna regel inte är problemfri, med tanke på att det också finns undantag som gör att vissa trafikanter inte tänker sig för när de framför sitt fordon. Eftersom huvudled inte omfattas av regeln är det lätt hänt att vissa trafikanter tänker bort högerregeln när de tror sig befinna sig på en huvudled. Regeringen bör verka för att sätta upp fler vägmärken för väjnings- eller stopplikt vid korsningar i syfte att på sikt få bort behovet av högerregeln.

### **Alkolås i rattfylleridömdas fordon**

Av femhundra bilister på vägarna kör minst en rattfull. 81 personer omkom i en alkohol- eller drogrelaterad trafikolycka år 2017 enligt Trafikverket, vilket gör att nära en tredjedel av dödsfallen var alkohol- eller drogrelaterade. Att vara påverkad när man framför ett fordon är ett allvarligt brott, då man inte bara är en fara för sig själv utan även för andra. Samtidigt vet vi att det bara är en liten del av alla rattfyllerister som fastnar i polisens kontroller, men att en tredjedel av dessa återfaller.

Idag kan en person som misstänks för rattfylleri ansöka om att delta i ett alkolåsprogram i stället för att förlora körkortet. I alkolåsprogrammet krävs bland annat att föraren också under färd blåser vid slumpmässigt återkommande kontroller. Om det finns alkohol i utandningsluften registreras det i alkolåsets minnesfunktion. Detta är naturligtvis ett mycket bra initiativ för att minska risken för rattfylleri och rädda liv.

Samtidigt är det ingen garanti, varför åtgärderna mot rattfylleri behöver utvecklas. Av dem som lagförts för rattfylleri sedan starten har endast omkring en procent fullföljt det frivilliga alkoholås- och rehabiliteringsprogrammet. Övriga kan fortsatt betraktas som en säkerhetsrisk då risken för återfall är stor. För att komma åt detta problem och förhindra återfall bör regeringen säkerställa att alkoholås som regel monteras in i rattfylleridömdas fordon.

### **Pricksystem vid trafiköverträdelser**

Innehav av körkort är inte en rättighet utan snarare ett förtroende man fått att framföra ett fordon. Om förtroendet missbrukas kan körkortet dras in eller så får man böta för en överträdelse. Nuvarande trafiksäkerhetsbestämmelser kan förbättras genom att likt andra europeiska länder införa ett pricksystem för att enklare kunna nå nollvisionen om döda och allvarligt skadade i trafiken. Vid grövre överträdelser får föraren fler prickar, och mindre grova överträdelser leder till färre prickar. När föraren nått ett visst antal prickar leder det till körkortsåterkallelse. Systemet är erkänt välfungerande och har visat sig ge resultat. Regeringen bör därför utreda möjligheten att införa ett pricksystem för trafiköverträdelser.

### **Stoppat fusk vid Trafikverkets förarprov**

Även om många av dödsfallen i trafiken är alkoholrelaterade är det en självklarhet att samtliga trafikanter har grundläggande kunskaper för att få köra ett fordon. Att ha ett körkort innebär i många fall en större chans till jobb och mer frihet, men det innebär också ett ansvar för en själv och för personer i ens närhet. För att säkerställa att framtida bilister uppfyller grundläggande krav måste samtliga genomgå ett teoretiskt förarprov med 65 frågor hos Trafikverket. Detta innebär att de som önskar ta körkort måste läsa på om hur bilar fungerar, om trafikregler och i övrigt om hur man ska uppträda i trafiken. Detta är naturligtvis både tidskrävande och tråkigt för de allra flesta, varför en svart marknad har vuxit upp med personer som tar upp till 10 000 kronor för att på olika sätt erbjuda godkända prov. Bara under 2016 upptäcktes ett 80-tal fall av försök till fusk vid kunskapsprovet.

Vittnesuppgifter från Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR) har visat att detta har varit ett högst relevant problem de senaste åren, där personer som helt eller delvis

saknat kunskaper efter 19 försök helt plötsligt lyckas med ett mycket väl godkänt kunskapsprov. En särskilt oroande trend visar att det är extra utbrett bland blivande yrkeschaufförer, såsom blivande buss- och taxiförare. En ledande företrädare för STR gick så långt att vederbörande föreslog att hela systemet stängs ned tills det tagits fram en säkrare lösning, då nuvarande system inte ansågs rättssäkert.

Utöver vittnesuppgifter från STR har även trafiklärare trätt fram med liknande uppgifter. Som exempel kan nämnas en intervju i tidningen Mitt i Trafiken där en lärare berättat om en elev som klarade körprov bra men som inte kunde vare sig svenska eller engelska. Enligt läraren gjorde eleven fem prov, ett på sitt modersmål, tre på engelska och det sista på svenska. På det svenska provet slutade det med att vederbörande fick godkänt med 59 av 65 rätt, trots obefintliga kunskaper i det svenska språket, vilket tyder på att eleven haft tillgång till facit. Samma lärare hävdade i intervjun att det varje dag utfärdas körkort på falska grunder.

Idag vidtar Trafikverket åtgärder för att minska fusk. Regeringen bör uppdra åt Trafikverket och Transportstyrelsen att finna nya lösningar på hur fusk vid teoriprov kan stoppas för att därefter återkomma till riksdagen med tydliga förslag mot fusk.

### **Krafttag mot körkortslösa förare**

Sveriges Radio har vid ett flertal tillfällen uppmärksammat fall då polisen stoppat utländska bilister som saknat körkort men trots detta gått fria efter att ha åtalats för olovlig körning. Förarna har lyckats med detta då de hävdade att deras utländska körkort är borttappade och historiens trovärdighet kan bedömas från fall till fall.

Som exempel på nuvarande lagstiftning behöver en oärlig bilist inte inneha ett svenskt körkort om vederbörande inte är folkbokförd i Sverige. Efter flytt till Sverige har nyinflyttade personer utanför EES-området ett år på sig att byta ut sitt utländska körkort till ett svenskt. Med tanke på den långa asylprocessen i Sverige innebär detta kortfattat att flertalet personer rent teoretiskt kan köra bil i Sverige i långt över ett års tid, utan svenskt körkort. Regeringen bör säkerställa att bilister har ett eget ansvar för att styrka sitt körkortsinnehav.

*Markus Wiechel (SD)*

*Lars Andersson (SD)*

*Alexander Christiansson (SD)*