

Nr 758

Av herr Hansson i Skegrie m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 58, angående övergång till högertrafik.

(Lika lydande med motion nr 610 i Första kammaren)

En omläggning till högertrafik i vårt land innebär betydande risker för att det under ett övergångsskede kan inträffa trafikolyckor, som i större eller mindre grad orsakas av ovana vid den nya trafikriktningen. Såsom kommunikationsministern framhåller i propositionen nr 58 måste det förutsättas, att den faktiska olycksfrekvensen under omläggningsskedet i mycket stor utsträckning kommer att sammanhänga med den grad av förutseende och omsorg varmed omläggningen planeras och organiseras och den omfattning, vari samhällets resurser på olika områden insättes för att hålla olyckstalet nere. Såsom ett led i ett system av olycksförebyggande åtgärder skall enligt propositionen ingå en omfattande utbildnings- och upplysningsverksamhet, en intensiv trafikövervakning och tillämpning av temporär hastighetsbegränsning. Det förutsättes att den särskilda kommission för trafikomläggningen som enligt propositionen skall inrättas av Kungl. Maj:t särskilt överväger de speciella åtgärder, som bör vidtagas för att olycksriskerna skall kunna verksamt minskas.

De åtgärder som sålunda förordats i propositionen i olycksförebyggande syfte är givetvis i hög grad angelägna. Av minst lika stor betydelse är det emellertid, att vägarna får en sådan standard att övergången till högertrafik kan genomföras med minsta möjliga olycksrisker. Det är enligt vår mening anmärkningsvärt att denna fråga inte alls uppmärksammats i den föreliggande propositionen.

Vägstandarden i vårt land kan inte sägas vara tillfredsställande i förhållande till den nuvarande trafikintensiteten. Endast 35 procent av riksvägarna anses ha fullgod standard i förhållande till dagens trafik, och endast 19 procent av riksvägnätet fyller vägplanens målsättning för 1975 års trafik. För länsvägar och ödebygdsvägar är förhållandena ännu sämre. Kurvor, som hindrar sikten, alltför liten vägbredd, höga backkrön m. m. innebär ständiga faror för trafikanterna. Man kan inte bortse från att dylika brister i vägarnas beskaffenhet efter en omläggning till högertrafik medför ökade risker för trafikolyckor på grund av förarnas ovana vid den nya trafikriktningen. Enligt vår mening måste det vara ett absolut villkor, att under förberedelse tiden fram till trafikomläggningen bristerna i vägarnas beskaffenhet så långt som möjligt elimineras.

Inom vägbyggande och vägunderhåll har strävandena visserligen till stor

del koncentrerats på att undanröja de ur trafiksäkerhetssynpunkt mest framträdande bristerna. Med den takt som vägupprustningen nu har torde det dock inte vara möjligt att på tillfredsställande sätt eliminera bristerna under förberedelsetiden. Huvudlinjen i den femårsplan för åren 1964—1968, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen nu arbetar med, är en koncentration av arbetena till Europavägarna och de viktigaste riksvägarna. Sådana trafikfällor, som måste betraktas som särskilt farliga i övergångsskedet efter trafikomläggningen, finns emellertid i stort sett på alla vägar inte minst länsvägarna.

Det är enligt vår mening anmärkningsvärt, att någon undersökning inte företagits i fråga om i vilken utsträckning vägförbättringar måste genomföras under förberedelsetiden utöver vad som planerats i väg- och flerårsplanerna för att trafiksäkerheten skall bli så tillfredsställande som möjligt efter trafikomläggningen. Det synes oss nödvändigt att en sådan undersökning skyndsamt kommer till stånd och att de erforderliga vägförbättringarna planeras snarast möjligt. Det torde vara lämpligt att denna undersökning och planering uppdras åt den särskilda kommissionen för trafikomläggningen.

Med stöd av vad ovan anförts får vi hemställa,

att riksdagen vid behandlingen av propositionen nr 58 måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att den särskilda kommissionen för trafikomläggningen må få i uppdrag att skyndsamt överväga behovet av sådana vägförbättringar som måste anses nödvändiga under förberedelsetiden för att en tillfredsställande trafiksäkerhet skall kunna garanteras efter trafikomläggningen.

Stockholm den 26 mars 1963

Nils G. Hansson

i Skegrie

Harry Wahrendorff

Gustaf Svensson

i Vä