

Nr 536

Av herr Johansson i Dockered m. fl., om inställande tills vidare av
ytterligare åtgärder för genomförande av högertrafik.

Vid folkomröstning år 1955 uttalade 82,9 procent av de däri deltagande sig för bibehållande av vänstertrafik.

Riksdagen beslöt likväl våren 1963 om övergång till högertrafik, och Kungl. Maj:t har därefter bestämt dagen härför till den 3 september 1967.

Utöver de skäl, som upptagits i motioner år 1963, må anföras att frågan om högertrafik ännu icke blivit vetenskapligt utredd ur trafiksäkerhetssynpunkt. Utan motivering har exempelvis antagits, att körriktningen härutinnan i och för sig är utan betydelse.

Enligt vårt förmenande kan det ifrågasättas om denna inte är väl så väsentlig som vissa utlänningars ovana vid vänstertrafik och den ökning av trafiken över våra gränser, som flertalet personer i mitten av 1950-talet måste ha insett skulle komma.

Det har sålunda hävdats att människans — självfallet även i högertrafikländer — naturliga benägenhet att vika åt vänster framgår bl. a. av sättet att taga i hand och att stiga på en cykel. Att detta fenomen är av betydelse i kritiska situationer och knappast kan övervinnas genom långvarig inläring förefaller sannolikt.

De olika ländernas trafikstatistik talar också ett anmärkningsvärt språk. Sverige har i runt tal 5 procent av den västeuropeiska bilparken men mindre än 2 procent av vägtrafikens dödsoffer. Per 100 000 bilar dödades i de båda nordiska vänstertrafikländerna Sverige och Island 65 personer år 1961. Motsvarande antal för Danmark, Finland och Norge var i genomsnitt icke mindre än 160. För tidigare år och preliminärt även för senare år är skillnaden likartad.

Belgien och Nederländerna har vardera betydligt färre motorfordon än Sverige men nästan dubbelt så många dödsoffer i trafik. Samma eller ännu väsentligare skillnad föreligger mellan Sverige samt Schweiz, Österrike och andra jämförbara stater. När USA hade samma biltäthet som Sverige nu har, var det relativa antalet döda nästan det dubbla mot vårt.

Såväl per bil som per invånare har Storbritannien betydligt färre döda i väg- och gatutrafik än Frankrike, Italien och Västtyskland samt andra jämförbara länder.

Vad nu sagts om antalet dödade personer gäller i stort även frekvensen av olyckor och skadade personer samt icke allenast Europa.

Övergångssvårigheter och kostnader är sålunda blott en del — och kanske på sätt och vis en mindre del — av en mycket stor fråga, vars verkliga bakgrund, innebörd och omfattning av riksdagen hittills lämnats obeaktad. Det ovan anförda torde, ehuru exemplen lätt kunna mångfaldigas, vara till fyllest för att visa behovet av en ytterligare utredning om vilken trafikriktning som är att föredraga.

På grund av vad i motionen framhållits får vi värdsamt hemställa,

att riksdagen måtte föranstalta om i motionen avsedd utredning samt — i avbidan på resultatet härav — besluta om inställande av ytterligare åtgärder för högertrafikens genomförande tills vidare.

Stockholm den 27 januari 1965

Robert Johansson

Bertil Jonasson

Bertil Rubin

i Dockered