

Nr 398

Av herr Nyberg, om uppskov med omläggningen till högertrafik.

Efter ett omfattande utredningsarbete fattades vid 1963 års riksdag beslut om övergång från vänstertrafik till högertrafik. Frågan hade då varit aktuell i över 30 år. Bl. a. behandlades ärendet vid 1945 års riksdag, men förslaget föll då efter att kamrarna stannat i olika beslut. Utredning i frågan tillsattes 1954, och på hösten 1955 ägde en rådgivande folkomröstning rum med resultat att ett övervägande antal av de röstande uttalade sig för fortsatt vänstertrafik. Vid 1961 års riksdag godkändes ett utlåtande från andra lagutskottet om att frågan om en trafikomläggning borde föras fram till ett skyndsamt avgörande, och 1963 fattades — som tidigare framhållits — principbeslut om att övergång till högertrafik skulle ske. Trafikomläggningen skulle enligt beslutet verkställas under år 1967. Kostnaderna beräknades uppgå till i runt tal 400 miljoner kronor.

Beslutet var icke enhälligt. En kraftig opinion till förmån för vänstertrafikens bibehållande gjorde sig hörd, och i tredje lagutskottet — som beredde ärendet — avgav tre socialdemokratiska ledamöter reservation för avslag. Undertecknad, som deltog i ärendets behandling i utskottet, avlämnade en blank reservation för att understryka behovet av intensiva åtgärder för att motverka olycksriskerna vid trafikomläggningen. Kamrarna biföll förslaget, som framlagts genom en proposition från kommunikationsdepartementet, med betydande majoriteter. Det bör också framhållas, att beslutet var väl motiverat med tanke på vikten av att bringa de svenska trafikreglerna i överensstämmelse med trafikreglerna i andra länder med vilka vi har omfattande trafikförbindelser. Ur säkerhetssynpunkt skulle trafikomläggningen i varje fall på längre sikt få gynnsamma verkningar. Det ansågs också att svårigheterna att övergå till högertrafik skulle bli större om man dröjde alltför länge med beslutet.

Sedan principbeslutet fattades har förberedelser på olika sätt vidtagits för att få trafikomläggningen genomförd på ett så tillfredsställande sätt som möjligt. Tidpunkten för övergången har bestämts till den 3 september 1967. En särskild kommission med underlydande delegationer har tillsatts och är i verksamhet. Den har också i sin tur igångsatt kompletterande utredningar och avgivit förslag i olika detaljfrågor inför omläggningen. En utförlig redogörelse för det hittills utförda arbetet inom kommissionen och planerade aktioner m. m. lämnas i statsverkspropositionen, bilaga 8.

Även om detta arbete är ganska omfattande synes en viss oro råda beträf-

fande möjligheterna att inom avsedd tid klara de många problem som trafikomläggningen medför och få till stånd alla de åtgärder som krävs för att motverka olycksriskerna. Interpellationer i ärendet har upprepade gånger framställts i riksdagen, och även motionsvägen har hithörande frågor tagits upp. Bl. a. har 1964 och 1965 års riksdagar behandlat motioner om en samlad översyn av vägtrafiklagstiftningen inför omläggningen. Det har också visat sig att de beräknade kostnaderna kommer att överstigas med betydande belopp. Sålunda har högertrafikkommissionen i en skrivelse till Kungl. Maj:t meddelat att kostnaderna kan beräknas uppgå till 595 miljoner kr. i 1965 års prisläge — alltså en kostnadsökning på i runt tal 200 miljoner kr. I statsverkspropositionen föreslås med anledning därav under punkt B 15 i bilaga 8 Kostnader för övergång till högertrafik ett reservationsanslag på 220 miljoner kr. för budgetåret 1966/67, att avräknas mot bilskattemedlen. Som jämförelse kan nämnas att motsvarande anslag för budgetåret 1964/65 uppgick till 65 miljoner kr. och för 1965/66 till 100 miljoner kr.

Även om övergången till högertrafik medför betydande trafiktekniska problem och kostnaderna blir avsevärt större än man tidigare räknat med är det självklart, att riksdagen måste vidhålla sitt beslut om att en trafikomläggning skall ske. Tillräckligt stark motivering för en annan inställning föreligger icke. Däremot kan det finnas anledning att ompröva frågan beträffande tidpunkten för omläggningen. Det återstår när detta skrivs endast ett och ett halvt år tills denna trafikomläggning skall ske. Flera omständigheter gör att man kan ställa frågan om icke denna tid är alltför kort. Risker finns för att man kommer in i en sådan situation att arbetet måste forceras på ett mindre tillfredsställande sätt. Detta kan bli till skada för trafiksäkerheten. Den fråga som man bör ställa är om ett uppskov på två — möjligen tre — år skulle medföra sådana olägenheter, att de icke uppvägs av de fördelar ett uppskov ur vissa synpunkter skulle medföra. Även kostnadsfrågan kommer in i bilden: om trafikomläggningen sker vid en senare tidpunkt kan kostnaderna per budgetår räknat bli mindre än de annars kommer att bli.

De skäl, som kan anföras för att bibehålla den 3 september 1967, är främst att man nu är inriktad på denna tidpunkt och att ett uppskov skulle medföra vissa omläggningar i förberedelsearbetet. Även de totala kostnaderna kan bedömas bli större ju längre man dröjer; dock är detta icke helt säkert. Å andra sidan talar flera skäl för att ett uppskov skulle vara motiverat. I detta hänseende kan bl. a. följande anföras.

Den intensiva expansion som kännetecknat biltrafiken under de senaste åren har ställt städer och andra tätorter inför svårbemästrade problem. Omläggning och utbyggnad av trafikleder har måst forceras, och kraven på parkeringsmöjligheter har ökat. På många håll har de icke kunnat tillgodose. Om trafikomläggningen sker redan i september nästa år inträffar den

vid en tidpunkt som kan visa sig vara direkt olämplig. Man måste utgå ifrån att det kommer att ta åtskilliga år att lösa tätorternas trafiktekniska problem. Om utvecklingen går i rätt riktning måste situationen dock te sig betydligt gynnsammare om tre—fyra år än vid en mera näraliggande tidpunkt. Man blir då också bättre skickad att klara de särskilda påfrestningar som övergången till högertrafik medför. Detta gäller även om man tar hänsyn till att beståndet av motorfordon kommer att öka.

Det är av stor vikt att vägupprustningen forceras i högsta möjliga takt fram till trafikomläggningen och givetvis även senare. Ett uppskov på två eller tre år skulle ge större möjligheter i detta avseende. En alltför stor del av vägnätet befinner sig i ett otillfredsställande skick, och man måste räkna med att det tar åtskilliga år innan en avgörande förbättring har kunnat åstadkommas. Att vägarnas upprustning har stor betydelse för att motverka olycksriskerna vid trafikomläggningen har ju i skilda sammanhang särskilt starkt poängterats.

En så ändamålsenlig trafiklagstiftning som möjligt bör föreligga och ha trätt i kraft i god tid före trafikomläggningen. Detta synes icke bli fallet. Av de förslag som är att vänta från Nordisk vägtrafikkommitté torde knappast några kunna genomföras före övergången till högertrafik. Bilförarutredningens betänkande föreligger, men någon proposition med anledning därav har ännu icke aviserats. Samma är förhållandet med körtidsutredningens betänkande. Den viktiga frågan om ett statens trafikverk kan näppligen bli löst i tillräckligt god tid före trafikomläggningen om denna skall ske redan nästa år. 1960 års vägsakkunniga har ännu icke avgivit något betänkande; det beräknas ske under 1966. Samma är förhållandet med parkeringsutredningen. Vägplaneutredningen beräknas fortsätta under hela år 1966. De betänkanden, som avgivits av 1957 års trafiknykterhetskommitté, har icke lett till några beslut. I stället har en ny utredning aviserats, och det är självklart att den icke kan bli färdig med sitt arbete i så god tid att en ny lagstiftning på området kan bli klar före september 1967.

De olika förslag som är att vänta måste givetvis få betydelse för trafiksäkerheten. Det vore sålunda värdefullt om de i största möjliga utsträckning kunde föranleda avsedda åtgärder i god tid före övergången till högertrafik. De nya reglerna bör ha varit i tillämpning någon tid innan trafikomläggningen sker. I den till årets riksdag uppskjutna propositionen nr 180 år 1965 med förslag till vissa ändringar i vägtrafikförordningen framhåller departementschefen att nya regler icke bör träda i kraft senare än något år före trafikomläggningen. Denna uppfattning är säkerligen riktig. Men den medför samtidigt att en stark begränsning måste ske om högertrafiken införs redan i september nästa år. Med ett uppskov på ytterligare ett par år skulle möjligheterna att ytterligare förbättra trafiklagstiftningen bli avsevärt större. Man skulle då också kunna företa den allmänna översyn av

trafiklagstiftningen som vid skilda tillfällen under de senaste åren påyrkats men som man avstått ifrån på grund av den nära förestående övergången till högertrafik. Vid ett uppskov till 1969 skulle man vid 1967 och 1968 års riksdagar kunna besluta om ett flertal för trafiksäkerheten betydelsefulla åtgärder.

Av betydelse är givetvis också motorfordonens beskaftenhet. En fortgående förbättring torde vara att emotse som följd av skärpt kontroll o. d. Man kan räkna med att bilbeståndet icke bara är större utan också av betydligt bättre kvalitet 1969 än 1967. Detta gör att trafikomläggningen kan ske med minskade olycksrisker.

Ett uppskov medför att kostnaderna kan fördelas på flera år. Totalt sett är det möjligt — om också icke helt säkert — att kostnaderna kommer att öka på grund av prisstegringar o. d., men mot detta får man väga de vidgade möjligheterna till statlig och kommunal planering inför övergången och de minskade trafikriskerna. I nuvarande ansträngda ekonomiska läge torde ett uppskov med en del av kostnaderna vara särskilt väl motiverat. Utan att högertrafikkommissionen hindras i att utföra sitt arbete i det tempo som ett uppskov på två år skulle medföra synes kostnaderna för nästa budgetår kunna nedbringas till hälften av det belopp som departementschefen på denna punkt föreslagit. Medelsanvisningen under punkt B 15 i bilaga 8 till statsverkspropositionen skulle alltså bli 110 miljoner kr. De belopp som sedan erfordras får anvisas efter närmare utredning av kommissionen och departementet.

De ökade kostnaderna för högertrafiken föreslås av departementschefen avräknade mot automobilskattemedlen. Det har rätt och råder delade meningar om huruvida kostnaderna för trafikomläggningen skall bäras av bilisten. Vid principbeslutet 1963 förelåg reservationsvis framförda förslag om att en viss del skulle bestridas med allmänna skattemedel. Dessa förslag avvisades. Det kan emellertid ifrågasättas om icke detta beslut borde omprövas när det gäller de återstående kostnaderna. Denna omprövning bör ske oavsett om trafikomläggningen sker 1967 eller — som här kommer att föreslås — två år senare.

Sammanfattningsvis vill jag sålunda föreslå: 1) att omläggningen till högertrafik sker 1969 i stället för 1967, 2) att en samlad översyn av vägtrafiklagstiftningen sker i god tid före omläggningen, 3) att till kostnader för övergång till högertrafik för budgetåret 1966/67 anvisas ett reservationsanslag på 110 000 000 kr. i stället för av departementschefen föreslagna 220 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen, och 4) att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa att frågan om fördelningen av kostnaderna för högertrafikens genomförande efter budgetåret 1966/67 mellan bilskattemedel och allmänna skattemedel tas upp till förnyad prövning.

En uppdelning av yrkandena i denna motion sker med hänsyn till att de torde komma att beredas i olika utskott, nämligen tredje lagutskottet, statsutskottet och bevillningsutskottet.

Med stöd av vad sålunda anförts får jag i detta sammanhang hemställa, att riksdagen måtte besluta att uppskjuta omläggningen till högertrafik från den 3 september 1967 till motsvarande tidpunkt 1969, samt

att riksdagen måtte — därest yrkandet om uppskov bifalles — i skrivelse till Kungl. Maj:t begära en samlad översyn av vägtrafiklagstiftningen och att därav föranledda förslag föreläggs riksdagen i god tid före trafikomläggningen.

Stockholm den 26 januari 1966

Olaus Nyberg