

Nr 755

Av fru Eriksson i Stockholm m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 58, angående övergång till högertrafik.

Kungl. Maj:t föreslår i proposition nr 58 att principbeslut fattas om övergång till högertrafik.

I propositionen nr 111 år 1955 föreslogs — med hänsyn till ärendets vikt och de delade meningar som yppats i själva sakfrågan — att en rådgivande folkomröstning skulle anordnas i högertrafikfrågan. På förslag av statsutskottet biföll riksdagen propositionen. I den följande folkomröstningen deltog 53,2 % av väljarna. 82,9 % röstade för vänstertrafik och endast en ringa minoritet om 15,5 % för högertrafik. Vänstertrafiken samlade 2 139 996 röster, vilket är 100 000 röster mer än vad något politiskt parti i vårt land någonsin uppnått i val.

Utöver nämnda folkomröstning har i Sverige under 1900-talet anordnats folkomröstningar år 1922 om rusdrycksförbud och 1957 om pensionsfrågan. I den förra omröstningen deltog 55,1 % av de röstberättigade. 49 % röstade för rusdrycksförbud och 51 % mot sådant förbud. Trots denna ringa övervikt mot ett rusdrycksförbud följde ändå riksdagen den i folkomröstningen uttalade folkmeningen. I omröstningen i pensionsfrågan deltog 72,4 % av de röstberättigade. Inget av de tre förslagen erhöll absolut majoritet, och pensionsfrågan avgjordes av riksdagen först sedan den varit huvudfråga i ett extra riksdagsmannaval den 1 juni 1958.

Ett beslut om övergång till högertrafik skulle alltså stå i strid mot en större redovisad väljaropinion än som någonsin lämnat sitt stöd åt något politiskt parti. Reaktionen bland vårt lands väljare mot det framlagda förslaget har heller icke uteblivit. På privat initiativ har några lokala folkomröstningar företagits, t. ex. i Bro församling i Göteborgs och Bohus län, där av 549 deltagare 500 röstade för fortsatt vänstertrafik och endast 49 för högertrafik. En av en motororganisation i Göteborg anordnad omröstning gav till resultat att samtliga röstande ville bibehålla vänstertrafiken. Samma resultat redovisas från Julita kommun i Södermanlands län och en arbetsplats i Göteborg. De senast av Sifo företagna opinionsundersökningarna, vilka trots att de redovisats till regeringen, icke omnämnts i propositionen, visar ungefär samma fördelning mellan vänster- och högertrafikens sympatisörer som de opinionsundersökningar som företogs före 1955 års folkomröstning. Fler-talet motororganisationer har i sina remissyttranden gett sin anslutning till förslaget om övergång till högertrafik. Därmed är icke självklart att detta är ett uttryck för medlemmarnas åsikter, eftersom dessa icke haft någon möjlighet att påverka remissyttrandenas innehåll.

I den offentliga debatten har anförts att en omsvängning i opinionen skett sedan år 1955. Som vi ovan framhållit är det ingenting som talar för att så skett. Under de sju år som förflutit sedan folkomröstningen har i sakfrågan icke någonting inträffat, som var okänt år 1955 eller som då inte med säkerhet kunde förutses. I propositionen åberopas som ett nytt skäl för en övergång till högertrafik den internationella bilismens utveckling. Detta är dock icke hållbart, då man redan år 1955 på grund av de amerikanska erfarenheterna kunde emotse en mycket kraftig utveckling av bilismen.

1955 års folkomröstning gav ett avgörande besked om svenska folkets mening i denna fråga. Sedan dess har frågan inte förts fram i valrörelserna av något politiskt parti och ej heller diskuterats i någon valrörelse. Ett grundläggande demokratiskt krav förblir därför, att en klar och entydig förändring av opinionsläget hos det svenska folket föreligger innan en omläggning till högertrafik beslutas. Riksdagens hänsyn till folkmeningen kräver att så sker.

I propositionen redovisas inga som helst trafiktekniska skäl för övergång till högertrafik. Vissa av högertrafikanhängare framförda argument har icke tagits upp i propositionen, som i stället delar den från vänstertrafikhåll framförda meningen att det icke finns några trafiktekniska skäl för en högertrafikomläggning. Skulle man våga dra några slutsatser om vänster- eller högertrafik ur den internationella statistiken från säkerhetssynpunkt, skulle man närmast komma till den uppfattningen att vänstertrafik är att föredra. Det kan inte vara bara en tillfällighet att England och Sverige uppvisar de lägsta olycksiffrorna.

Som huvudmotivering för övergång till högertrafik anføres i propositionen att biltrafiken kommer att ytterligare öka och att det därför skulle vara nödvändigt med samma trafiksystem i Norden och på den europeiska kontinenten. Denna syn på framtiden kan diskuteras. Skulle man till exempel för 100 år sedan gjort en prognos om den framtida trafikutvecklingen hade man satsat på sjötrafiken och byggt ut ett omfattande kanalsystem, vilket även skett på vissa håll i världen. Den senare utvecklingen har inte alls gått i dessa banor. Den bedömning som redovisats i propositionen kan vara lika osäker. De biltyper som nu finns är opraktiska och ofullkomliga. Framtidens »bilar» kommer sannolikt att vara helt annorlunda. Man vet redan i dag att framdrivningsprinciperna för fordon kommer att vara andra om 20 å 30 år. Att atomkraften kommer att revolutionera kommunikationssystemen är redan uppenbart. Därmed kommer också trafiksituationen att bli en annan. Automatstyrda fordon har redan konstruerats i Detroit. Dagens trafikosäkerhet måste stimulera det tekniska utvecklingsarbetet för att förenkla framförandet av fordon och skapa kommunikationssystem som uppfyller kraven på såväl snabbhet som säkerhet.

Att vid en tidpunkt då vi otvivelaktigt på nytt befinner oss i ett brytningskede när det gäller kommunikationerna satsa 400 miljoner kronor enligt propositionen på en omläggning till högertrafik måste anses mindre välbehäft. Detta är så mycket mera otillfredsställande som kraven på större in-

vesteringar i vägbyggnader är så stora att de icke kan, i varje fall inom de närmaste åren, tillgodoses.

Vidare måste uppmärksammas, vilket i propositionen icke alls beröres, att en isolerad svensk övergång till högertrafik icke löser någon säkerhetsfråga. Oavsett vilken ställning man tar till trafiksystemet för Sveriges 8 miljoner invånare, kommer bilister från vänstertrafikländer att köra i Sverige och ungefär en tredjedel av jordens befolkning att bibehålla vänstertrafik.

Det andra huvudmotivet i propositionen för att nu aktualisera trafikomläggningen är att kostnaderna för omläggningen skulle successivt öka. Någon analys av kostnadsutvecklingen i framtiden har dock icke gjorts. Man återfaller i stället helt på erfarenheterna från tiden efter andra världskriget, d. v. s. den tid då bilismens genombrott naturligt medfört kostnadsstegringar för alla slag av trafikomläggningar. Kostnaderna kommer dock icke att öka utan att minska under förutsättning av oförändrat penningvärde. Kostnaderna för övergång med spårvagnar till högertrafik kommer att minska med åren, då spårvagnarna försvinner ur trafiken. Kostnaderna för ombyggnad av bussar för övergång till högertrafik kommer också att minska, då man har all anledning att anta att det framtida bussbeståndet kommer att minska på grund av att busstrafiken på landsbygden inte förmår hävda sig mot den individuella trafiken. Kostnaderna för ombyggnad av gator och vägar kommer inte att öka, då man är i färd med att bygga motorvägar i större utsträckning. När man har en utbyggd motorväg är det likgiltigt om man har vänster- eller högertrafik, och en eventuell omläggning kan ske till begränsade kostnader. Att detta resonemang är riktigt framgår redan därav att 1967 års kostnader beräknas till sju miljoner kronor lägre belopp än 1966 års kostnader. Övriga omläggningskostnader, t. ex. för försvarsväsendet och skogsbruket, är icke så betydande att de kan rubba denna helhetsbild.

Den föreslagna finansieringsmetoden med de högsta skattebeloppen för bussar och lastbilar innebär att allmänheten genom höjda taxor får delvis betala trafikomläggningen, då trafikföretagen icke har något intresse av omläggningen eller dess finansiering. Denna belastning på de kollektiva kommunikationsmedlen strider även klart mot samhällets trafikpolitik att gynna de allmänna kommunikationsmedlen.

I finansieringsfrågan anges vidare såsom riktpunkt i propositionen att kommuner, trafikföretag och enskilda skall få full ersättning för nödvändiga kostnader för trafikomläggningen. Grunderna härför kan dock icke anses vara helt tillfredsställande. Genomgående är i stället att kostnaderna på olika sätt övervältras på t. ex. trafikföretag och kommuner. Även trafiksäkerheten åsidosättes av kostnadsskäl, då s. k. dispensbussar är avsedda att tillåtas. Med hänsyn till den kostnadsram som angivits i propositionen måste man räkna med att minst hälften av landsbygdens bussar blir dispensbussar. Vidare kommer kostnader för fordonsreparationer genom omläggningsolyckorna. Dessa kostnader måste täckas av bilisterna eller genom försäkring, vilket medför ytterligare höjningar av bilförsäkringspremierna. Icke heller härför beräknas någon ersättning utgå.

Det för många avgörande skälet mot en omläggning till högertrafik är de olyckor som kommer att inträffa såväl i samband med övergången som framdeles. 1939 års högertrafikkommitté räknade med 20 % ökning av olyckorna under första året efter en trafikomläggning. 1954 års kommitté för utredning om högertrafik anförde att denna siffra kunde vara för låg. I dag skulle enligt den förra kommitténs bedömning en ökning med minst 12 000 olyckor, från cirka 60 000 till 72 000, inträffa. Siffran 12 000 kan jämföras med att »ovana vid vänstertrafik» uppgavs som olycksorsak vid 174 olyckor år 1959 och 242 olyckor år 1961. Hela svenska folket kommer under en övergångstid att kunna vara utsatt för »ovana vid högertrafik». Särskilt stora blir riskerna för barn och äldre personer. Framhållas bör även att olyckorna sannolikt inte kommer att inskränkas till själva övergångstiden. Enligt uttalanden av expertis får man räkna med att trafikanter som är vana vid vänstertrafiksystemet i en kritisk situation, som kräver ett intuitivt handlande, då reagerar vanemässigt. Vid ett avsevärt förbättrat vägsystem skulle dock dessa senare risker kunna minskas.

Med det nuvarande vägbeståndet måste emellertid olycksfallsfrekvensen öka mycket starkt. Detta skulle innebära en ytterligare påfrestning på våra redan hårt ansträngda sjukvårdsresurser. De kostnader som detta medför för såväl samhället som den enskilde har icke beaktats.

Vid en omläggning måste under avsevärd tid hastighetsbegränsning tillgripas. Några beräkningar av vad det skulle betyda för näringslivet och för det svenska folkhushållet i dess helhet att trafikapparaten under en längre period icke kan fungera normalt har icke redovisats. De verkställda kostnadsutredningarna har sålunda helt tagit sikte på att redovisa statsverkets minsta möjliga kostnader för omläggningen.

På grund av vad ovan anförts och som sammanfattningsvis innefattar

1. den redovisade opinionen bland svenska folket för bibehållande av vänstertrafikregeln,
2. en obestriddlig risk för ett avsevärt ökat antal trafikolyckor under en lång övergångstid,
3. de dryga kostnaderna, som torde ha nått kulmen vid den föreslagna tidpunkten för omläggningen,
4. behovet av ökade insatser för trafiksäkerhet och bättre vägar,
5. tidpunkten i kommunikationsväsendets nuvarande brytningsskede såsom mindre lämpligt vald för en övergång till högertrafik, hemställs,
att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 58.

Stockholm den 26 mars 1963

<i>Nancy Eriksson</i>	<i>Gunnar Gustafsson</i> i Uddevalla	<i>Erik Adamsson</i>
<i>Sven Vigelsbo</i>	<i>John Eriksson</i> i Bäckmora	<i>Rosa Svensson</i>
<i>Annie Jäderberg</i>	<i>Fritz Börjesson</i> i Glömminge	<i>Anders Dahlgren</i>
<i>F.-A. Hamilton</i>	<i>Thyra Löfgvist</i>	<i>Jöns Nilsson</i> i Bästekille
<i>Nils Odhe</i>	<i>Tekla Torbrink</i>	<i>Gunbjörg Thunvall</i>
<i>Ake Zetterberg</i>	<i>Carl-Erik Johansson</i> i Södertälje	<i>Einar Asp</i>
<i>Henning Nilsson</i>	<i>G. Eskilsson</i>	<i>Emil Elmwall</i>
<i>Karl-Gust. Andersson</i>		<i>Hugo Bengtsson</i>

Nr 756

Av herr von Friesen, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 58, angående övergång till högertrafik.

(Lika lydande med motion nr 608 i Första kammaren)

Stockholm den 26 mars 1963

Bertil von Friesen