

Nr 769

Av herrar Skårman och Tistad, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 133, angående trafikstopp och trafikförbud i samband med övergången till högertrafik m. m.

(Lika lydande med motion nr 941 i Andra kammaren)

I Kungl. Maj:ts proposition nr 133 angående trafikstopp och trafikförbud i samband med övergången till högertrafik m. m. inhämtas bl. a. riksdagens yttrande i fråga om befogenhet för Kungl. Maj:t att besluta rörande dels trafikstopp och trafikförbud i samband med övergången, dels de hastighetsbegränsningar som är påkallade av övergången.

Den försenade trafikreform, som vi den 3 september 1967 går att genomföra, medför förvisso temporärt på många sätt ett allvarligt ingrepp i samhällsrytmen och framför allt i trafikmekanismen. Det gäller emellertid att i samband därmed inte överdriva svårigheterna och genom alltför många och stränga påbud, som inte kan övervakas, skapa trafikstockningar och irritation, vilka företeelser mer än annat kan frammana en annan bild av trafikomläggningen än den lugna övergång som borde kunna förväntas.

Såsom alltför långt gående synes den av statens högertrafikkommission under de tre första dygnen av högerkörning förordade hastighetsbegränsningen inom tätort vara. Att inom tätbebyggt område icke tillåta högre hastighet än 30 km/tim. torde både tekniskt och psykologiskt vara ett missgrepp. Dels är det både med moderna högväxlade motorer och äldre i sämre trim varande motorer svårt att hålla en så låg hastighet under längre sträckor, dels måste en så låg hastighet, om den skall efterföljas, medföra trafikstockningar i tätorternas trafikleder. Visserligen skall högre hastighet kunna medgivas genom lokala trafikföreskrifter, men myndigheterna torde få händerna fulla av andra uppgifter än att pröva dispenser från denna alltför restriktiva fartgräns. Skulle undantagsvis så låg maximihastighet som 30 km/tim. erfordras vore det enklare att reglera sådana undantag genom lokal föreskrift. Dock må i detta sammanhang erinras om att vägtrafikförordningens allmänna bestämmelser om hastighet även gäller under övergångstiden.

Eftersom meningarna om fartgränsen tydligen är delade kan möjligen den högsta hastigheten under de tre första dygnen inom tätbebyggelse begränsas till 40 km/tim. för att därefter höjas till 50 km/tim. Beträffande maximihastigheten utanför tätort synes denna även föreslås relativt låg

men är ändå så pass tilltagen att inga direkta problem borde kunna uppstå under den relativt korta övergångstiden. Propositionen kan därför i denna del godtagas.

Ett problem, som aktualiserats vid de temporära fartbegränsningar som hittills förekommit, är att en bilförare — trots all propaganda — icke blivit medveten om att begränsning införts eller helt enkelt glömt av denna. Samma företeelse måste man säkerligen räkna med i samband med övergången till högertrafik. Det synes av denna anledning vara absolut tvingande, att inget fordon får föras ut i trafik under den första månaden efter omläggningen utan att på vindrutan och på för föraren väl synlig plats ha en färgstark påminnelse om att köra till höger. Det blir ett observandum både för föraren själv och för de mötande.

Med stöd av vad ovan anförts hemställes därför,

att riksdagen måtte tillstyrka vad i propositionen föreslås och lämna Kungl. Maj:t däri begärda bemyndiganden, men därvid såsom sin mening uttala,

dels att hastighetsbegränsningen under de första tre dygnet efter övergången till högertrafik sättes till 40 km/tim. inom tätbebyggt område för att därefter höjas till 50 km/tim.,

dels att såsom villkor för fordon att få föras ut i trafiken skall gälla att fordonet är försett med en på vindrutan och för föraren väl synlig plats uppsatt påminnelse om att köra till höger.

Stockholm den 15 november 1966

Bo Skårman (fp)

Eskil Tistad (fp)
