

Nr 4

Utlåtande i anledning av väckt motion om uppskov med övergången till högertrafik.

Tredje lagutskottet har behandlat en i riksdagens andra kammare väckt och till lagutskott hänvisad motion, nr 452, av herr *Rubin*.

Motionären framhåller bl. a. följande. Ekonomiska och framför allt säkerhetskäl talar för att trafikomläggningen uppskjuts. Vad den ekonomiska sidan beträffar kan ett uppskov medföra att kostnaderna fördelas på flera år. Även om kostnaderna kan öka genom bl. a. prisstegringar kan besparingar äga rum genom de vidgade möjligheter en senareläggning utgör för en grundlig planering. Från säkerhetssynpunkt bör före högertrafikreformen vägnätet upprustas. Ett uppskov medför också möjligheter till en samlad översyn av vägtrafiklagstiftningen liksom till en vetenskaplig undersökning om högertrafik skulle vara lämpligare från säkerhetssynpunkt än vänstertrafik. Fastställt datum i september måste vidare anses vara olämpligt. Skolbarnen kommer under alltför kort tid efter sommarlovet att förberedas på omläggningen. Slutligen skulle tätorterna behöva ytterligare ett par år för att smidigare lösa utbyggnadsproblemen rörande trafikleder. Mot bakgrund av det anförda hemställer motionären ”att riksdagen måtte besluta att uppskjuta omläggningen till högertrafik att genomföras under senare hälften av september 1969”.

Frågans tidigare behandling m. m.

I Sverige utfärdades den första *förordningen om automobiltrafik* den 21 september 1906. Den innehöll ingen bestämmelse om vänster- eller högertrafik. Vänstertrafiken hade dock gammal hävd i landet. Som det äldsta klara uttrycket i lagstiftningen för en regel om vänstertrafik brukar anföras *gästgivareförordningen* den 12 december 1734, vari stadgades att när resande eller farande i städer eller på landet möttes, borde de till var sin vänstra sida således vika, att de hinderslöst kunde komma varann förbi.

Automobiltrafikförordningen av år 1906 ersattes av *förordningen den 30 juni 1916 om automobiltrafik*. I 16 § 4 mom. sistnämnda förordning stadgades åläggande för automobilförare att vid möte och när körbanan ej kunde fritt överskådas hålla till vänster samt att hålla till höger, när annan trafikant förbikördes. Den första *vägtrafikstadgan* den 15 juni 1923 innehöll i 6 § bestämmelse om vänstertrafik.

De med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande år 1927 tillkallade *motorfordons-*

sakkunniga, vilka hade att göra en revision av bl. a. 1923 års vägtrafikstadga, föreslog i sitt betänkande (SOU 1929: 16) visserligen bibehållande av vänstertrafik. Men de sakkunniga förordade en utredning om kostnaderna för en trafikomläggning, som de ansåg förr eller senare nödvändig. I *proposition 1930: 121* anslöt sig departementschefen till de sakkunnigas uppfattning och tillstyrkte en utredning. Vid ärendets behandling i *riksdagen* uttalade sig andra lagutskottet (utl. nr 34) för en utredning om övergång till högertrafik. Utskottets uttalande godkändes av första men ej av andra kammaren. På grundval av ett i vissa frågor upprättat sammanjämningsförslag biträdde första kammaren sedermera andra kammarens beslut i denna del.

1934 års vägsakkunniga förordade i sitt betänkande (SOU 1935: 23) bl. a., att övergång till högertrafik skulle ske utan uppskov. Betänkandet föranledde inte i denna del något förslag till riksdagen.

Vid 1939 års riksdag föreslog andra lagutskottet (utl. nr 24) i anledning av väckt motion, att en utredning om lämpligheten av en trafikomläggning skulle verkställas. Förslaget bifölls av riksdagen.

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande tillkallade chefen för kommunikationsdepartementet samma år särskilda sakkunniga — 1939 års högertrafikkommitté — för att verkställa den begärda utredningen. I sitt betänkande (SOU 1940: 30) ansåg kommittén, att övervägande skäl talade för en trafikomläggning, och förordade därför att — därest hinder ej mötte från statsfinansiella synpunkter eller av andra skäl som undandrog sig kommitténs bedömande — beslut fattades om övergång till högertrafik. Betänkandet föranledde emellertid inte någon proposition till riksdagen.

Vid 1941 och 1943 års riksdagar väckta motioner om införande av högertrafik föranledde inte någon åtgärd från riksdagens sida.

I motioner vid 1945 års riksdag framlades återigen förslag om införande av högertrafik. Samma år hade chefen för kommunikationsdepartementet anmodat väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att verkställa utredning av vissa spörsmål rörande övergång till högertrafik. Styrelsen förordade i sin den 2 mars 1945 redovisade utredning övergång till högertrafik. I sitt över motionerna avgivna yttrande avstyrkte andra lagutskottets majoritet (utl. nr 62) en trafikomläggning, medan minoriteten föreslog ett principbeslut om införande av högertrafik. Första kammaren biföll minoritetens förslag, men andra kammaren gick på avslagslinjen. Motionärernas förslag föll således.

1944 års trafikförfattningssakkunniga tog i sitt betänkande (SOU 1948: 34), som ligger till grund för nu gällande vägtrafikförordning, i enlighet med utredningsdirektiven inte upp frågan om övergång till högertrafik. De sakkunniga underströk emellertid de betydande fördelar, som en övergång skulle medföra, och ansåg angeläget, att frågan vederbörligen uppmärksammades.

Vid 1953 års riksdag väcktes ånyo motioner i högertrafikfrågan. I anledning av dessa och på förslag av andra lagutskottet (utl. nr 39) beslöt riksdagen anhålla, att Kungl. Maj:t ville utreda förutsättningarna för vårt land att under den närmaste framtiden genomföra en övergång till högertrafik och för riksdagen framlägga de förslag, vartill utredningen kunde ge anledning.

Chefen för kommunikationsdepartementet tillkallade, med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande, påföljande år särskilda sakkunniga för att verkställa den av riksdagen begärda utredningen. De sakkunniga, *1954 års kommitté för utredning om högertrafik*, föreslog i sitt betänkande (SOU 1954: 30), att en trafikomläggning skulle genomföras i fråga om väg- och gatutrafiken men inte beträffande järnvägstrafiken. Häremot reserverade sig kommitténs ordförande, som föreslog bibehållande av vänstertrafik.

I kommittéförslaget berördes icke *folkomröstningsfrågan* av utredningens majoritet. Tre ledamöter gjorde emellertid uttalanden, som kunde sägas innebära, att de i princip accepterade tanken på en folkomröstning i ärendet.

I *propositionen nr 111 till 1955 års riksdag* föreslogs, att en rådgivande folkomröstning angående högertrafikfrågan skulle anordnas.

Statsutskottet som behandlade propositionen tillstyrkte i sitt utlåtande nr 131 förslaget om en allmän folkomröstning i ärendet. Riksdagen godkände utlåtandet.

Folkomröstningen ägde rum den 16 oktober 1955. Därvid avgavs 2 581 687 röster, varav 400 061 ja-röster och 2 139 996 nej-röster samt 41 630 blanka röster. Omräknat i procent innebar resultatet att 15,5 procent röstade för högertrafik, 82,9 procent för vänstertrafik och att 1,6 procent icke hade någon bestämd mening. Det må anmärkas att röstdeltagandet uppgick till ungefär 53 procent.

Till *Nordiska rådets nionde session* i februari 1961 väcktes hösten 1960 ett medlemsförslag, att rådet med hänsyn till trafikfrågans stora nordiska vikt måtte rekommendera Sveriges regering att överväga möjligheterna för en övergång till högertrafik. Vid medlemsförslagets behandling underströk trafikutskottet betydelsen av att de nordiska länderna fick enhetliga trafikregler, främst i fråga om körriktningen, men fann, eftersom frågan tagits upp från svensk sida, att det ej var behov av någon rekommendation av det slag medlemsförslaget förordade.

Trafikutskottet syftade därvid bl. a. på att den 2 december 1960, med Kungl. Maj:ts bemyndigande, en särskild sakkunnig tillkallats för att inom kommunikationsdepartementet biträda med *utredning av kostnaderna vid övergång till högertrafik*. Den sakkunnige, överdirektören i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen G. V. Hall, avgav den 31 oktober 1961 ett betänkande i ämnet (SOU 1961: 62).

I april 1961 antog *Europarådets rådgivande församling* en resolution, vari bl. a. regeringarnas uppmärksamhet fästes på önskvärdheten av en enhetlig trafikriktning i Europa.

Vid *1961 år riksdag* togs högertrafikfrågan på nytt upp genom motioner. I sitt utlåtande underströk andra lagutskottet (utl. nr 35) angelägenheten av att frågan om en eventuell trafikomläggning fördes fram till ett skyndsamt avgörande och föreslog, att detta bringades till Kungl. Maj:ts kännedom. Riksdagen beslöt i enlighet med utskottets förslag.

I proposition den 15 februari 1963, nr 58, föreslog Kungl. Maj:t riksdagen bl. a. att för sin del besluta om övergång till högertrafik i enlighet med vad föredragande departementschefen förordat i propositionen och bemyndiga Kungl. Maj:t att bestämma tidpunkten för övergången.

Tredje lagutskottet tillstyrkte i sitt av riksdagen godkända utlåtande i anledning av propositionen bifall till det framlagda förslaget i principfrågan om övergång till högertrafik (L³U 23/1963).

Kungl. Maj:t beslöt sedermera, att övergången till högertrafik skulle äga rum den 3 september 1967 (SFS 900/1964).

Vid 1966 års riksdag väcktes motioner om uppskov med omläggningen av högertrafik. Motionerna remitterades till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens trafiksakerhetsråd, statens högertrafikkommission, Svenska stadsförbundet, Nationalföreningen för trafiksakerhetens främjande och Svenska vägföreningen. Motionerna avstyrktes i samtliga remissyttranden.

Rent allmänt anfördes i yttrandena att en senareläggning av övergången till högertrafik skulle medföra mycket stora problem och olägenheter med hänsyn till den nuvarande planeringen och de vidtagna förberedelserna.

I vad avser de åberopade fördelarna ur trafiksakerhetssynpunkt genom ett uppskov under två år framhöll väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att en upprustning av vägnätet under så kort tid inte har någon avgörande betydelse med hänsyn till att en dylik upprustning är en fråga på mycket längre sikt. Högertrafikkommissionen anförde att man inte heller beträffande motorfordonsparkens kvalitet torde kunna räkna med någon avsevärd höjning under två år. Rörande farhågorna för att det skall bli nödvändigt att forcera arbetet inför trafikomläggningen på ett sätt som är mindre tillfredsställande med hänsyn till trafiksakerheten, ansåg kommissionen att man inte behöver räkna med starkare koncentration och forcering av åtgärderna inför omläggningen än som krävs redan därför att åtgärderna bör vara så väl avpassade som möjligt efter den aktuella situationen på trafikområdet och att ungefär samma arbetstakt säkerligen skulle bli nödvändig på de flesta områden även vid en senare övergång till högertrafik.

Beträffande nackdelar ur trafiksakerhetssynpunkt av ett uppskov åberopade väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att ett av argumenten för omläggningen varit, att man därigenom skulle minska antalet trafikolyckor, föranledda av utländska trafikanter med vana vid högertrafik, och framhöll att en senareläggning skulle innebära, att sådana olyckor fortsätter och sannolikt ökar i antal för varje år på grund av den ökande fordonstrafiken, nationell såväl som främmande. Högertrafikkommissionen hänvisade även till att en förlängning av tiden fram till omläggningen innebär att skilda slag av provisorier, som kan vara förknippade med risker, måste tolereras under längre tid.

Vad angår en samlad översyn av trafiklagstiftningen under en uppskovstid anförde väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att det inte synes realistiskt att räkna med att en genomgripande revidering av vägtrafiklagstiftningen i första hand för vänstertrafik skulle medhinnas. Enligt styrelsens mening fick de ändringar som föreslagits i propositionen 1965: 180 och tillstyrkts av tredje lagutskottet i dess utlåtande nr 1 år 1966 tillsammans med de ytterligare i utsikt ställda ändringar, som blir erforderliga bl. a. för att genomföra Nordisk vägtrafikkommittés förslag om enhetliga vägmärken (SOU 1965: 33), anses rimligt avvägda för att åstadkomma en smidig och

trafiksäker omläggning vid den bestämda tidpunkten. Däremot bör lagstiftningsarbetet enligt styrelsen inriktas så att en ytterligare modernisering och samordning med motsvarande lagstiftning i de övriga nordiska länderna liksom i övriga, främst europeiska, länder kan ske så snart som möjligt efter trafikomläggningen.

Beträffande *kostnaderna för omläggningen* anförde *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* att en senareläggning av övergången till högertrafik skulle innebära fördyringar bl. a. genom att de stora väg- och gatuföretag, som planerats för att tas i bruk i samband med eller omedelbart efter omläggningen, skulle få ombyggas för vänstertrafik. *Högertrafikkommissionen* framhöll i kostnadsfrågan bl. a. följande.

Kommissionen har sedan våren 1965 träffat uppgörelser med ett antal trafikföretag, som tillsammans äger omkring 6 000 bussar, om företagens omställningsåtgärder och om ersättning från kommissionen. Därutöver har godkännande lämnats genom delbeslut beträffande omkring 1 000 bussar. Beslut föreligger således beträffande omkring 7 000 av totalt ca 7 500 bussar. Om tidpunkten för övergången till högertrafik ändras måste nya planer och kostnadsberäkningar upprättas och behandlas, vilket medför starkt ökade kostnader.

Omställningsplanerna upptar ombyggnader av fordon, nyanskaffningar av fordon samt ändringar på fasta anläggningar — för spårvägsföretagen i vissa fall nedläggning av linjer. Redan ombyggda fordon, omkring 3 000, kan som regel användas i såväl vänster- som högertrafik. Detsamma gäller levererade nya fordon, vilka hittills med få undantag försetts med provisoriska anordningar för vänstertrafik. I växande antal byggs emellertid bussar om för högertrafik i en etapp genom samtidig igen-sättning av vänsterdörrarna. Ett beslut om senareläggning av övergången kan medföra att vänsterdörrar åter måste upptas på ett antal på så sätt ombyggda bussar, nämligen i den mån dispenstrafik inte blir möjlig. I fråga om beställda nya fordon, som konstruerats för högertrafik med tillfälliga anordningar för vänstertrafik, torde leveranserna i regel kunna fullgöras enligt ursprunglig plan och bussarna sättas i trafik. Avser beställningarna däremot rena högerbussar måste i de flesta fall antingen bussarna ställas upp, beställningarna annulleras, leveranstiden förskjutas eller bussarna förses med extradörrar på vänster sida.

För närvarande beräknas omkring 2 000 rena högerbussar vara beställda för leverans under tiden hösten 1966—hösten 1967. Åtminstone 1 550 av dessa beställda högerbussar är avsedda för sådan stads- och förortstrafik, där dispens inte kan komma i fråga och inte heller bussar med provisoriska dörranordningar på vänster sida kan användas. Inköpspriset för en stadsbuss torde genomsnittligt vara omkring 135 000 kronor. Om leveranserna fullföljs — detta förefaller naturligt — uppkommer räntekostnader och kostnader för uppställning (garagering) och vård av bussarna. Viss värdeminskning uppstår också. Med hänsyn till dessa kostnadsposter kan den sammanlagda kostnaden för 1 550 bussar — under förutsättning att övergången till högertrafik uppskjuts två år — beräknas uppgå till mer än 55 miljoner kronor. Om en mera avsevärd förskjutning av leveranstiderna är möjlig och vad i så fall kostnaderna skulle bli, kan inte säkert bedömas utan förhandlingar med leverantörerna. En förskjutning torde dock endast i undantagsfall bli möjlig.

— — —
Efter beslutet om övergång till högertrafik har man sökt undvika att uppsätta nya trafiksignalanläggningar som senare skulle behöva ändras. Det finns därför ett uppdämt behov av nya signalanläggningar. Trots restriktiviteten har åtskilliga komplicerade anläggningar tillkommit under trycket av trafikens tillväxt. Uppskjuts övergången två år måste man räkna med att antalet trafiksignalanläggningar kommer

att öka betydligt mer än som varit fallet de senaste åren. Kostnadsökningen för ändring av trafiksignaler torde i det antagna fallet böra uppskattas till 4 à 5 miljoner kronor.

— — —
Slutligen må nämnas att ett uppskov med övergången till högertrafik sannolikt skulle medföra en ganska stor ökning av de totala kostnaderna för administrationen av trafikomläggningen.

— — —
Det möter uppenbara svårigheter att närmare ange något belopp, men överslagsvis kan kostnadsökningen vid omgående beslut om två års uppskov uppskattas till minst 100 miljoner kronor.

Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande bedömer ett uppskov med trafikomläggningen såsom olämpligt ur informationssynpunkt, då det kan skapa osäkerhet hos allmänheten.

I sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 29 år 1966 anförde *tredje lagutskottet* bl. a. följande i anledning av motionerna.

Kostnadsökningen vid ett tvåårigt uppskov med trafikomläggningen har av högertrafikkommissionen beräknats till 100 miljoner kronor. Av de mest kostnadskrävande fördyringarna må nämnas dels provisoriska ombyggnader för vänstertrafik av de stora väg- och gatuföretag, som planerats tas i bruk i samband med omläggningen, dels trafikföretagens kostnader för högerbussar, beställda för leverans under tiden hösten 1966—hösten 1967.

Utskottet delar remissinstansernas uppfattning, att en senareläggning av övergången till högertrafik skulle medföra mycket stora problem och olägenheter med hänsyn till den nuvarande planeringen och de vidtagna förberedelserna. Enligt utskottets mening skulle en tvåårig uppskovstid inte medföra några påtagliga fördelar från trafiksäkerhetssynpunkt. En koncentration och forcering av åtgärderna inför omläggningen torde nämligen bli nödvändig även vid en senare övergång till högertrafik än år 1967. Därtill kommer att upprustning av vägarna är en fråga på lång sikt och att en samlad översyn av trafiklagstiftningen inte torde kunna medhinnas så snabbt, att nya trafikregler kan komma i bruk i god tid före en omläggning till högertrafik år 1969. Olika slag av provisorier, som måste tolereras fram till omläggningen, skulle även få bestå under längre tid än som eljest vore nödvändigt.

Med hänsyn till vad sålunda anförts anser utskottet, att någon åtgärd från riksdagens sida i anledning av motionerna ej är påkallad.

Skolan och högertrafikomläggningen

Från "Aktuellt från skolöverstyrelsen" nr 5 1966/67 inhämtas följande.
a) *Höstterminens början 1967*

Kungl. Maj:t har föreskrivit, att höstterminen 1967 skall börja den 24 augusti vid följande slag av skolor, nämligen grundskola, folkskola, gymnasium, fackskola, realskola, kommunal flickskola, kommunal och landstingskommunal yrkesskola med heltidskurs omfattande minst en termin, specialskola, särskola samt statsunderstödd privatskola, varjämte Kungl. Maj:t medgivit att undervisningen i nämnda skolor må vid början av sagda termin inställas under tid motsvarande högst två dagar för lärarinformation m. m. rörande skolans medverkan vid övergången till högertrafik.

b) Tidsplan för skolstarten hösten 1967

Statens högertrafikkommission har i samråd med skolöverstyrelsen fastställt en plan för skolans verksamhet vid trafikomläggningen. Följande tidsplan gäller för veckan närmast före dagen H.

24—25.8 Studiedagar

28—29.8 Högertrafikundervisning med avslutande standardprov

30.8 Rättning av standardprov

1.9 Kompletterande högertrafikundervisning

Speciell informations- och undervisningsmateriel är under utarbetande för skolans trafikundervisning före och efter dagen H. Skolradio och skol-TV kommer genom särskilda högertrafikprogram att komplettera denna för skolan tillrättalagda trafikundervisning.

c) Trafikundervisning läsåret 1966/67

Målet för skolans trafikundervisning inför trafikomläggningen överensstämmer med högertrafikkommissionens målsättning att "varje trafikantkategori skall tillförsäkras minst samma grad av trafiksäkerhet efter övergången till högertrafik som före". För att nå detta mål krävs det en intensifierad trafikundervisning under kommande läsår med särskild inriktning på högertrafikomläggningen.

— — —

Skolans planläggning av en intensifierad trafikundervisning förutsätter även en samordning med högertrafikkommissionens programlagda informations- och utbildningsverksamhet till alla trafikantgrupper. Denna plan upptar nedanstående program

Trafikbeteendeprogram oktober—november 1966

Trafikregelprogram januari—april 1967

Informationsprogram III maj—juni 1967

Inom skolöverstyrelsen har utsetts en särskild arbetsgrupp med representanter för högertrafikkommissionen, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande och Sveriges Radio-TV med uppgift att planlägga och genomföra erforderliga åtgärder beträffande trafikundervisningen.

Med utgångspunkt i de av högertrafikkommissionen planlagda programmen kommer för skolans del speciella program att utarbetas anpassade till elevernas ålder och mognadsnivå i grundskolan och skolor med motsvarande elevåldrar. Programmen utsänds till skolorna över länskolnämnderna.

De program, som högertrafikkommissionen förmedlar till samtliga trafikantkategorier, skall ligga till grund vid information om högertrafikomläggningen i gymnasiala skolor, lärarutbildningsanstalter och yrkesutbildningsanstalter av olika former som ej ingår i begreppet yrkesskola.

I Pedagogiska meddelanden från skolöverstyrelsen nr 5/1966 har högertrafikkommissionen lämnat en utförlig information om den planlagda informations- och utbildningsverksamheten inför övergången till högertrafik.

Utskottet

På ovan angivna skäl hemställs i motionen om uppskov med övergången till högertrafik till senare hälften av september 1969.

Även vid föregående års riksdag hemställdes i motioner om uppskov med omläggningen. Utskottet redovisade då i sitt av riksdagens godkända utlåtande att kostnadsökningen vid ett tvåårigt uppskov med trafikomläggningen av högertrafikkommissionen beräknades till cirka 100 miljoner kronor. Utskottet fann i likhet med remissinstanserna att en senareläggning skulle medföra mycket stora problem och olägenheter med hänsyn till den nuvarande planeringen och de vidtagna förberedelserna. En tvåårig uppskovstid skulle inte heller medföra några påtagliga fördelar från trafiksäkerhetssynpunkt. En koncentration och forcering av åtgärderna inför omläggningen ansågs bli nödvändig även vid en senare övergång till högertrafik än år 1967. Därtill ansågs att en upprustning av vägarna var en fråga på lång sikt och att en samlad översyn av trafiklagstiftningen inte kunde medhinnas så snabbt att nya trafikregler kunde komma i bruk i god tid före en omläggning till högertrafik år 1969. Vad utskottet sålunda uttalade gäller alltjämt och gör sig i vissa avseenden gällande med än större styrka i dag än för ett år sedan. Vid sådant förhållande, och då utskottet inte har något att erinra mot den fastställda dagen för övergång till högertrafik, bör motionen avslås.

Utskottet får därför hemställa,

att förevarande motion, II:452, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 15 februari 1967

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK ALEXANDERSON

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från f ö r s t a kammaren: herrar Alexanderson, Göran Karlsson*, Svante Kristiansson, Ebbe Ohlsson, Erik Jansson, Åkesson, Torsten Hansson och Fälldin*;

från a n d r a kammaren: herrar Johansson i Torp, fru Torbrink, herrar Hedin, Persson i Tandö, fröken Anderson i Lerum, herrar From, Åberg och Josefson i Arrie.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.