

Nr 138.

Av herr **Nylander**, om utredning angående övergång till högertrafik.

I motion I: 264 vid 1930 års riksdag hemställde undertecknad om skyndsamt utredning angående övergång till högertrafik i vårt land, därvid stödande mig på de uttalanden, som gjorts dels av 1927 års motorfordonssakkunniga, dels av flertalet i ärendet hörda myndigheter, dels av departementschefen i Kungl. Maj:ts proposition nr 121/1930 i samband med förslag till ny vägtrafikstadga. Motionen tillstyrktes av andra lagutskottet och bifölls av första kammaren, men avslogs i andra kammaren, vadan frågan föll vid 1930 års riksdag.

Livligt övertygad om, att denna fråga icke kan undanskjutas samt att dess lösning för varje år, som går, blir dyrbarare, kan jag icke underlåta att förnya min motion vid 1931 års riksdag.

Ovannämnda 1927 års motorfordonssakkunniga hava i denna fråga anfört följande:

»Alltsom oftast hava krav på införande av högertrafik i vårt land framförts från olika håll, framför allt från representanter för automobilismen. Såsom de förnämsta skälen för en dylik förändring åberopas, dels att snart hela den civiliserade världen tillämpar högertrafik och dels att ungefär 85 % eller mer av världens alla automobiler äro byggda för högertrafik. Av anhängarna av vänstertrafiken framhålles, att ur teoretisk synpunkt vänstertrafik är den rätta, att även, där vänstertrafik råder, för högertrafik byggda automobiler utan någon nämnvärd olägenhet kunna användas, något som ej minst erfarenheten från vårt eget land torde ådagalägga, samt att en övergång till högertrafik skulle medföra betydande utgifter.

Vilket som är det teoretiskt rätta — vänster- eller högertrafik — torde kunna lämnas helt å sido. Erfarenheten har visat, att ur trafiksäkerhetsynpunkt detta spörsmål icke har någon större betydelse. Frågan måste ses utslutande ur praktisk synpunkt. Den alltmer starkt ökade motortrafiken länderna emellan torde förr eller senare komma att nödvändiggöra, att likartade trafikbestämmelser tillämpas över hela världen. För den som vant sig vid vänstertrafik innebär det en allvarlig fara att vid körning i sådant land, där högertrafik råder, helt plötsligt nödgas börja tillämpa de för denna trafik gällande reglerna (och vice versa). Då numera länderna med vänstertrafik befinna sig i avgjord minoritet, lär det bliva dessa länder, som få vidtaga

ändring i förevarande hänseende. I Europa tillämpas numera vänstertrafik, förutom i Sverige, allenast i Storbritannien, Irland, Tjeckoslovakiet, Ungern och Österrike (med undantag av Vorarlberg). Österrike kommer emellertid att övergå till högertrafik från och med nästa års ingång.

Däremot kan det ej förnekas, att övergång till ny trafikriktning kommer att medföra vissa ekonomiska konsekvenser, framför allt om förändringen skulle utsträckas att avse även järnvägstrafiken, något som dock icke torde vara nödvändigt. I Frankrike t. ex., som städse haft högertrafik, tillämpas vänstertrafik för järnvägarna. Men även om förändringen endast skulle gälla annan trafik, medför densamma givetvis ansevärd utgifter. Den tid och sakkunskap, som stått de sakkunniga till buds, har emellertid icke medgivit en utredning av frågans ekonomiska sida. De sakkunniga hava därför — ehuru själva livliga anhängare av högertrafik — icke föreslagit någon ändring i de för närvarande med avseende å trafikriktningen i vårt land gällande reglerna. De sakkunniga få inskränka sig till att uttala den förhoppningen, att detta frågans ekonomiska sida, som torde snarast böra göras till föremål för utredning, icke skall visa sig behöva hindra övergång till högertrafik i vårt land.»

I ovannämnda proposition till 1930 års riksdag upplyser dåvarande departementschefen, att av de myndigheter, som yttrat sig om denna angelägenhet, de flesta förklarar sig förorda övergång till högertrafik. För egen del anförde departementschefen:

»I vårt land har sedan gammalt, åtminstone från 1700-talet, vänsterregeln vid all fordonstrafik varit gällande (och formligt lagstadgad till slutet av 1870-talet). Vid dylikt förhållande torde vid övergång till en ny trafikregel det icke kunna undvikas, att särskilt å landsbygden viss osäkerhet, oreda och fara för trafiksäkerheten kommer att följa härav under de första åren. Såsom de sakkunniga framhållit torde det dock till följd av den alltmer ökade internationella motortrafiken måhända visa sig nödvändigt att även vårt land antager den regel, som tillämpas såväl i våra nordiska grannländer som i större delen av Europa i övrigt. Jag är därför beredd att tillstyrka de sakkunnigas hemställan, att utredning snarast igångsättes angående de kostnader, som kunna bliva förenade med införandet av högertrafik i vårt land.»

De synpunkter, som 1927 års motorfordonssakkunniga framfört, måste tillmätas stor betydelse. Särskilt bör uppmärksammas den fara för trafiksäkerheten som ligger däri, att minst 85 % (enligt senast synliga uppgifter 90 %) av de i Sverige använda automobilerna hava ratten på fel sida (den vänstra). Även om man ännu kan träffa på en och annan bilförare, som anser, att rattens placering är likgiltig blott föraren blivit fullt van vid den ena eller andra placeringen, så torde däremot fackmännens omdöme en-

stämmigt gå i den riktningen, att för undvikandet av risker vid såväl möte som omköring ratten vid vänstertrafik bör vara placerad vid höger sida och tvärtom vid högertrafik. Då marknaden för högerstyrda bilar för varje år blir allt mera begränsad genom att det ena landet efter det andra övergår till högertrafik, synes det icke möjligt att vårt land skulle kunna påverka den internationella bilhandeln att för Sveriges behov tillhandahålla högerstyrda bilar. Redan denna omständighet talar kraftigt för en övergång till högertrafik.

Viktigare än ovannämnda förhållande beträffande bilarnas rattplacering är emellertid hänsynen till den internationella trafiken. Såsom de sakkunniga framhållit, är det endast några få europeiska stater, vilka ännu bibehålla vänstertrafik, medan däremot hela världen i övrigt har högertrafik. Det mest betydande land, som f. n. fasthåller vid vänstertrafiken, är Storbritannien med Irland, men har detta land på grund av sitt läge föga beröring med den europeiska biltrafiken i övrigt. Det torde emellertid böra omnämnas, att bilarna i detta land så gott som uteslutande äro högerstyrda för att passa för högertrafiken.

Enligt i dagarna erhållet meddelande från Österrike kommer detta land att vid årsskiftet 1931—1932 övergå till högertrafik, och återstå härefter på kontinenten endast Tjeckoslovakiet och Ungern med vänstertrafik.

Mot övergång till högertrafik i Sverige hör man såsom huvudskäl anföras, att Sverige liksom Storbritannien har ett avskilt läge och fördenskull icke beröres av den internationella biltrafiken, samt att, om främmande bilister besöka vårt land, dessa utgöras av väl tränade yrkesförare eller sportsmän, för vilka en övergång till annat trafiksystem icke medför några svårigheter. Denna tankegång är uppenbart felaktig. Över gränsen mot Norge förekommer en mycket livlig biltrafik, vilken i stor utsträckning utgöres av lastbils- och omnibusstrafik med reguljära turer, varvid trafiksystemet måste ombytas flera gånger om dagen. Trafiken över finska gränsen är obetydlig, men däremot så mycket livligare gent emot Danmark trots den härvid erforderliga färjtransporten över Öresund. Omfattningen av denna trafik över Sveriges gränser framgår av bifogade uppställning, som under slutet av år 1929 utarbetades av Kungl. Automobilklubben, avseende tiden 1 januari—1 november 1929. Senare siffror torde visa en avsevärd ökning. Exempelvis klarerades i Hälsingborg under tiden 1 januari—1 augusti 1930 icke mindre än 6 552 st. motorfordon. I den mån de danska öarna genom redan planerade brobyggnader förenas sins emellan och med kontinenten, blir även Sverige ännu närmare förbundet med utlandet och den internationella biltrafiken ytterligare ökad.

Den internationella biltrafikens kraftiga utveckling talar sålunda med överväldigande styrka för en snar övergång till högertrafik, även om svårigheterna och riskerna vid övergången liksom även kostnaderna bliva avsevärda. Givetvis måste dessa sistnämnda omständigheter utredas, innan ett

definitivt ståndpunktstagande kan ske, och bör dylik utredning med allra första komma till stånd, då för varje år, som går, allt flera anordningar av olika slag vidtagas, avpassade för nu gällande vänstertrafik, vilka sedan vid en övergång till högertrafik måste slopas eller ombyggas. Varje förhållning av frågans lösning medför en uppenbar fördyring.

Med åberopande av ovanstående hemställas,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t ville anhålla om skyndsamt utredning dels beträffande de kostnader av olika slag, som äro förenade med övergång till högertrafik, dels beträffande det ur trafiksäkerhetssynpunkt lämpligaste tillvägagångssättet vid dylik omläggning till högertrafik.

Stockholm den 22. januari 1931.

Axel Nylander.

Antal utländska automobiler och motorcyklar införda över svenska gränstullstationer under tiden $\frac{1}{1}$ till $\frac{1}{11}$ 1929.

Norge.

Tullstationen i:

Eda	699 st.	
Flötningen	23 »	» utom dessa en hel del norska motorfordon för tillfälligt brukande, t. ex. sådana, som vända i Flötningen och som icke föranlett anteckning i journalen. Dessa senares antal kunna uppskattas till c:a 75 st.»
Grundforsen	32 »	
Gäddede	249 »	
Hovilsrud	459 »	
Hån	2 084 »	
Håve	1 545 »	
Högen	1 055 »	
Högsäter	1 230 »	» såväl med som utan passersedel».
Långflon	33 »	» därav 24 st. på försäkran och 9 st. på passersedel. Dessutom torde hava passerat ett hundratal utan försäkran, sådana som bo i gränstrakten och få passera in och ut utan särskild anteckning i journalerna.

Malmagen	296 st.	
Medskogen	1 507 »	(approximativt beräknat).
Mitandersfors	13 »	med passersedel.
Rommenäs	744 »	
Röjdåfors	390 »	(approximativt beräknat).
Rörbäcksnäs	17 »	av dessa ha större delen passerat
Skalstugan	584 »	gränsen flera gånger.
Stommen	2 226 »	
Svinesund	334 »	inkommande, 356 utgående.
Vassbotten	382 »	
Vitkärn	160 »	
Wäng	27 »	

D a n m a r k.

Tullkammaren i:

Hälsingborg	2 981 st.	inkommande, 3 000 utgående.
Malmö	223 »	, 186 »

F i n l a n d.

Tullkammaren i Haparanda

41 st. dessa utländska motorfordon ha inpasserat över Haparanda sàmmantlagt 219 gånger.

Ö v r i g a u t l a n d e t.

Tullkammaren i:

Göteborg	244 st.	av dessa ha 120 st. gått ut och 124 st. stannat.
Trälleborg	225 »	inkommande, 216 utgående.

Summa 17 803 st.