

## Nr 24.

Ankom till riksdagens kansli den 29 mars 1939 kl. 1 e. m.

### *Utlåtande i anledning av väckt motion om övergång till högertrafik.*

I en inom första kammaren väckt, till lagutskott hänvisad motion, nr 217, vilken behandlats av andra lagutskottet, har herr Lindhagen hemställt, att riksdagen ville anhålla hos Kungl. Maj:t att överväga och för riksdagen framlägga förslag snarast möjligt om landets övergång till högertrafik på vägarna.

Beträffande de skäl, som anförts till stöd för berörda hemställan, får utskottet hänvisa till motionen.

I en annan motion nr 218 har herr Lindhagen yrkat, att riksdagen ville avsätta 15 miljoner kronor av årets bilskattemedel för täckande av kostnaderna för landets övergång till högertrafik. Denna motion har remitterats till statsutskottet.

Enligt *nu gällande vägtrafikstadga den 23 oktober 1936* åligger det andra vägförande än gående att vid möte sins emellan hålla till vänster å körbanan (4 § 2 mom.). Beträffande gående är stadgat, att vid möte å gångbana de mötande böra hålla till vänster (14 § 1 mom. andra stycket). Vad angår andra vägförande än gående stadgas vidare, att sådan vägförande bör, där så lämpligen kan ske, färdas å körbanans vänstra del. Om vid färd i kurva, gatu- eller annan vägkorsning, backe eller annorstädes utsikten över vägen är skymd, skall vägförande, som här avses, städse hålla till vänster å körbanan (4 § 1 mom.). Omkörning av annan vägförande än gående skall ske till höger, varvid det åligger den, som skall omköras, att hålla till vänster. (4 § 3 mom. första stycket). Möte med eller omkörning av spårvagn skall emellertid, om spårens läge det medger, ske till vänster (4 § 4 mom. andra stycket). Till undvikande av sammanstötning, när ett fordon kurs skär ett annat fordon kurs, skall föraren av det fordon, som har det andra på sin vänstra sida, låta detta senare köra först; dock att, där fordon framföres å väg, som av länsstyrelse eller, såvitt angår viss stads område, stadens polismyndighet förklarats skola anses såsom huvudled, detta fordon skall äga förkörsrätt framför fordon, som framföres å annan väg. (4 § 5 mom. första stycket).

I vårt land har sedan gammalt, åtminstone från 1700-talet, vänsterregeln varit gällande vid all fordonstrafik. Sålunda innehöll 23 § i *gästgivareord-*

ningen den 12 december 1734 ett stadgande av innehåll, att när resande eller farande i städer eller på landet möttes, borde de till var sin vänstra sida således vika, att de hinderlöst kunde komma varann förbi. Nämnda gästgivareordning ersattes sedermera av *stadgan angående skjutsväsendet den 31 maj 1878*, vari några allmänna bestämmelser om trafiken icke intogos.

Genom *ordningsstadgan för rikets städer den 24 mars 1868* meddelades åtskilliga stadganden om trafiken å gator och andra allmänna platser i stad. I ordningsstadgan infördes emellertid icke några bestämmelser om huruvida vänster- eller högerkörning skulle gälla.

I vårt land utfärdades den första *förordningen om automobiltrafik den 21 september 1906*. I förordningen fanns icke någon bestämmelse om vänster- eller högertrafik. Nämnda förordning ersattes av *förordningen den 30 juni 1916 om automobiltrafik*. I 16 § 4 mom. i 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.

Det förslag till vägtrafikstadga, som avgavs av *1920 års automobilsakkunniga*, innehöll i 7 § bestämmelser, som inneburo ett stadfästade av regeln om vänstertrafik. De sakkunniga yttrade angående denna fråga i sitt betänkande (statens offentliga utredningar 1922: 39) bland annat följande:

Vänsterregeln måste — — — anses ur teoretisk och praktisk synpunkt riktigast, och den gäller hos oss vid spårvägs- och järnvägstrafik. Vid dessa förhållanden måste det allvarligt varnas för att i vårt land övergå till en *ny* regel och därmed bryta mot en flera hundra år gammal, i folkmedvetandet allmänt inskräpt ordning. Osäkerhet, oreda och våda för trafiksäkerheten skulle säkerligen följa härav.

---

Det är högeligen önskvärt, att snarast möjligt få i allmän författning återupplivad och fastslagen den gamla vänsterregeln och därmed definitivt göra slut på den agitation till förmån för högerregelns antagande, som sedan någon tid ägt rum i vårt land. I förevarande paragraf har således givits uttryck för vänsterregeln.

Sedan frågan varit föremål för behandling vid 1923 års riksdag (proposition nr 124; andra lagutskottets utlåtande nr 21) utfärdades den 15 juni 1923 en stadga om trafiken å vägar och gator (vägtrafikstadga), som i 6 § innehöll bestämmelse om vänstertrafik.

Jämväl *1927 års motorfordonssakkunniga*, vilka verkställde utredning rörande en revision av bland annat vägtrafikstadgan, föreslogo bibehållande av vänstertrafik (statens offentliga utredningar 1929: 16).

De sakkunniga anförde bland annat:

Vilket som är det teoretiskt rätta — vänster- eller högertrafik — torde kunna lämnas helt å sido. Erfarenheten har visat, att ur trafiksäkerhetssynpunkt 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.

---

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 spörsmålets ekonomiska sida. De sakkunniga hava därför — ehuru själva livliga anhängare av högertrafik — icke föreslagit någon ändring i de f. n. med avseende å trafikriktningen i vårt land gällande reglerna. De sakkunniga få inskränka sig till att uttala den förhoppningen, att detta spörsmåls ekonomiska sida, som torde snarast böra göras till föremål för utredning, icke skall visa sig behöva hindra övergång till högertrafik i vårt land.

Av de myndigheter, som yttrade sig över de sakkunnigas förslag, förklarade sig de flesta förorda en övergång till högertrafik.

I propositionen nr 121 till 1930 års riksdag med förslag till motorfordonsförordning och vägtrafikstadga förordade föredragande departementschefen, statsrådet Borell, i anslutning till de motorfordonssakkunnigas förslag, att systemet med vänstertrafik tills vidare skulle bibehållas i vägtrafikstadgan. Departementschefen framhöll emellertid, att till följd av den alltmer ökade internationella motortrafiken det måhända kunde visa sig nödvändigt, att även vårt land antog den regel, som tillämpades såväl i våra nordiska grannländer som i större delen av Europa i övrigt. Departementschefen förklarade sig därför beredd att tillstyrka motorfordonssakkunnigas hemställan, att utredning snarast igångsattes angående de kostnader, som kunde bliva förenade med införande av högertrafik i vårt land.

I anledning av propositionen väcktes av herr Nylander i Borås en motion, I: 264, vari hemställdes, 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.

Andra lagutskottet fann i sitt utlåtande nr 34 erforderligt uttala önskvärdheten av att en utredning om övergång till högertrafik i vårt land igångsattes. Vid riksdagens behandling av ärendet godkändes utskottets uttalande av första men däremot ej av andra kammaren. På grundval av ett i vissa frågor upprättat sammanjämningsförslag biträdde första kammaren sedermera andra kammarens beslut i förevarande del.

Vid 1931 års riksdag väckte herr Nylander i Borås ånyo en motion, I: 138, med samma yrkande som framställdes i den av honom väckta motionen vid 1930 års riksdag. Första kammarens andra tillfälliga utskott tillstyrkte i avgivet

utlåtande nr 1 bifall till motionen, varefter första kammaren i enlighet härmed biföll densamma. Sedan detta beslut delgivits andra kammaren, remitterades ärendet till dess tredje tillfälliga utskott, som i utlåtande nr 5 hemställde, att andra kammaren måtte biträda det av första kammaren fattade beslutet. Andra kammaren avtog emellertid sistnämnda hemställan, varför motionen förföll.

Vid 1935 års riksdag väckte herr Lindhagen en motion, I: 21, om återställande av vägfreden i landet. I motionen förordades bland annat övergång till högertrafik. Första lagutskottet yttrade i sitt över motionen avgivna utlåtande, nr 36, att frågan om högertrafik senast år 1931 varit föremål för riksdagens prövning utan att föranleda någon åtgärd. Det vore likväl bekant, att den vore föremål för synnerlig uppmärksamhet. Att för närvarande i riksdagen ånyo upptaga detta invecklade spörsmål till behandling torde icke vara erforderligt.

På förslag av första lagutskottet avslogs motionen i förevarande del.

Genom proposition nr 213 till 1936 års riksdag anhöll Kungl. Maj:t om riksdagens yttrande över upprättade förslag till ny motorfordonsförordning och vägtrafikstadga. Till grund för dessa författningsförslag låg ett av 1934 års vägtrafiksakkunniga avgivet betänkande (statens offentliga utredningar 1935: 23). I nämnda betänkande hade de sakkunniga till behandling upptagit frågan, huruvida övergång till högertrafik borde genomföras i vårt land. De sakkunniga yttrade därom bland annat följande:

Då yrkanden framställts om övergång till högertrafik har såsom skäl härför främst åberopats, att nästan alla europeiska länder tillämpa nämnda trafiksystem. Även enligt de sakkunnigas uppfattning utgör denna omständighet ett synnerligen starkt skäl för att vårt land bör övergå från vänster- till högertrafik.

---

De sakkunniga skulle icke hava anledning att förorda en övergång till högertrafik för Sveriges del, om det förefunnes något hopp om att andra länder skulle komma att lämna högerregeln för att i stället välja den i vårt land tillämpade vänsterregeln. Detta läser emellertid få anses uteslutet. Med hänsyn härtill och till de fördelar, som ur olika synpunkter måste anses vid en alltjämt stegrad förbindelse mellan länderna vara förenade med internationellt enhetliga regler på förevarande område, förorda de sakkunniga för sin del, att även vårt land övergår till högertrafik. Om en dylik övergång skall ske, kan det icke vara till annat än fördel, att densamma nu bringas till genomförande utan ytterligare uppskov.

Enär emellertid den nya vägtrafikstadgan borde träda i kraft, innan omläggningen till högertrafik kunde tänkas bli genomförd, upptogo de sakkunniga i sitt förslag till vägtrafikstadga regler om vänsterkörning. De sakkunniga utarbetade emellertid förslag till de ändringar i vägtrafikstadgan, som skulle erfordras vid en övergång till högertrafik.

Föredragande departementschefen, statsrådet Leo, gjorde i propositionen intet uttalande i ämnet.

Andra lagutskottet yttrade i sitt i denna del av riksdagen godkända utlåtande nr 55, att, då frågan om införande av högertrafik i anledning av de

sakkunnigas förslag vore föremål för Kungl. Maj:ts prövning, utskottet icke ville föreslå riksdagen att göra något ytterligare uttalande i ämnet.

Beträffande utskottets utlåtande i förevarande del anfördes reservation av herr Lindhagen.

Jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 11 december 1936 tillkallade chefen för kommunikationsdepartementet särskilda sakkunniga för att inom departementet verkställa utredning rörande trafikolyckornas orsaker samt avgiva de förslag, vartill utredningen kunde giva anledning (*1937 års sakkunniga rörande trafiksäkerheten*). I direktiven för utredningen yttrade departementschefen, bland annat, att resultatet av undersökningen i fråga om olycksorsakerna borde läggas till grund för ett bedömande av frågan om de fortsatta åtgärder till trafiksäkerhetens främjande, som från statsmakternas sida kunde vara lämpliga och möjliga. Sådana åtgärder kunde tänkas avse bland annat nya eller ändrade bestämmelser rörande trafiken och densamma tjänande tekniska anordningar. Jämlikt av Kungl. Maj:t den 22 september 1938 lämnat bemyndigande hava de sakkunniga under åtta dagar i början av oktober månad 1938 företagit en resa till förutvarande Österrike för att därstädes studera aktuella trafiksäkerhetsfrågor och därvid särskilt taga del av de erfarenheter, som gjorts i samband med övergång från vänster- till högertrafik. Rapport angående denna studieresa har avgivits den 16 november 1938. Utskottet återkommer i det följande till innehållet i vissa delar av rapporten. I skrivelse till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet den 21 februari 1939 hava de sakkunniga begärt entledigande från sitt uppdrag för att därigenom bereda statsrådet tillfälle att pröva, i vilken form arbetet lämpligen borde fortsättas. Departementschefen har bifallit de sakkunnigas begäran och samtidigt beslutat tillkalla sekreteraren hos de sakkunniga, sekreteraren i arbetsdomstolen A. D. H. Wistrand, att inom kommunikationsdepartementet biträda med fortsatt beredning av de med utredningen sammanhängande frågorna. I sin ovannämnda skrivelse framlägga de sakkunniga ett arbetsprogram, innefattande de frågor, som vid den fortsatta behandlingen av trafiksäkerhetsproblemet böra i första hand bliva föremål för utredning. Nämnda arbetsprogram är uppdelat i tio punkter. I en av dessa punkter föreslås en revision av vägtrafikstadgan. Därvid nämna de sakkunniga emellertid intet om övergång till högertrafik i vårt land.

Vid *1938 års riksdag* framställde herr Hagberg i Malmö en interpellation till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet angående övergång till högertrafik. I en annan interpellation hemställde herr Lithander att vid besvarande av förstnämnda interpellation måtte beaktas vissa av herr Lithander anförda synpunkter. I sitt svar på interpellationerna yttrade departementschefen, statsrådet Forslund, bland annat, att även om en övergång till högertrafik icke vore av någon avgörande betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt, frågan dock borde ägnas fortsatt uppmärksamhet. Den borde sålunda skänkas vederbörligt beaktande ur olika synpunkter vid be-

dömande av de förslag rörande åtgärder för trafiksäkerhetens höjande, som 1937 års sakkunniga kunde komma att framlägga.

I skrivelse den 2 mars 1935, vilken överlämnades till 1934 års vägtrafiksakkunniga, meddelade *svenska delegationen för nordiskt ekonomiskt samarbete*, att vid gemensamt möte med motsvarande danska, finska och norska delegationer jämte representant för Islands regering bland annat frågan om införande av enhetliga körregler i de nordiska länderna varit föremål för överläggning samt att den svenska delegationen efter prövning av olika på saken inverkan omständigheter funnit, att en övergång till högertrafik i Sverige skulle vara av stor betydelse för utvecklingen av automobiltrafiken mellan de nordiska länderna.

Vid *de nordiska automobil- och motorcykelklubbarnas permanenta kommittés* sammanträde i Helsingfors den 6 och 7 september 1937 uttalades bland annat följande:

Från de till Sverige angränsande länderna hade framförts allvarliga betänkligheter mot den i Sverige tillämpade vänstertrafiken, som anses utgöra en hämsko på bilismens sunda utveckling länderna emellan. Ehuru ingen statistik förelåge, vilken kunde i siffror belysa antalet olycksfall, som inträffat på grund av svenska bilisters färder i högertrafikerande länder och vice versa, stode det enligt många samstämmiga vittnesbörd tydligt i medvetandet, att trafikolyckorna i gränstrakterna äro oproportionerligt många, vilket torde giva belägg för åsikten, att de olika trafikreglerna utgöra ett förfång för den allmänna säkerheten.

Från norskt, danskt och finskt håll hade ofta framhållits, att automobilresor till Sverige ej företagas i den utsträckning, som skulle vara fallet, därest icke rädslan för där rådande vänsterkörning förelåge, ett förhållande, som i viss mån verkar hämmande på det svenska turistväsendets utveckling samt på samhörighetskänslan i Norden.

Vänstertrafiken torde utgöra ett faromoment ej endast för bilisterna utan måhända i ändå högre grad för fotgängare. I länder med högertrafik äro dessa vana vid att vid korsandet av väg eller gata först se åt vänster och därefter åt höger, under det att vänstertrafiken fordrar omvänd uppmärksamhet. Då instinkten visat sig vara avgörande för varåt uppmärksamheten riktas och åt vilket håll väjning sker, vore det med hänsyn till den allt mera internationaliserade vägtrafiken av vikt, att lika bestämmelser råda i de länder, som upprätthålla regelbunden trafik med varandra. Önskemålet vore därför införandet av ensartade trafikbestämmelser på den europeiska kontinenten, eller med andra ord, vad Norden beträffar, övergång till högertrafik i Sverige.

Liknande synpunkter anfördes även vid kommitténs sammanträde i Stockholm den 12 september 1938.

Vidare må omnämnas, att en *tysk-nordisk trafikkonferens* hållits i Berlin den 3—5 mars 1938 med representanter för automobilklubbarna i Sverige, Norge, Danmark, Finland, Tyskland och Holland. Vid denna konferens antogs beträffande vänstertrafiken i Sverige följande resolution:

Vänstertrafiken i Sverige utgör ej blott för till Sverige kommande främmande bilister och för den utomlands resande svenske bilisten en omedelbar svårighet; fastmer äventyra alla svenskar, som resa i utlandet med tåg,

båt, flyg eller motorfordon, gatutrafiken i utlandet, emedan de i hela sitt beteende i gatutrafiken äro inriktade på vänstertrafik. Den allmänna trafiksäkerhetens i de övriga länderna intresse kräver därför en omläggning i Sverige. I Berlin närvarande representanter för hela det nordiska motorväsendet ävensom för Tyskland och Holland uttala sig därför för en omläggning i Sverige snarast möjligt.

I skrivelse den 29 april 1938 har *Forenede Danske Motorejere, Kgl. Dansk Automobil Klub och Turistforeningen for Danmark* anmodat danska utrikesministeriet att söka erfara, huruvida icke den svenska regeringen åter skulle kunna överväga möjligheten att införa högertrafik i Sverige. I anledning av framställningen har från danska justitieministeriets sida uttalats, att det skulle vara till gagn för trafiksäkerheten i Danmark, om högertrafik bleve införd i Sverige. Framställningen har därefter den 4 juli 1938 av danska beskickningen i Stockholm överlämnats till utrikesdepartementet med anhållan, att framställningen och de danska myndigheternas syn på frågan måtte bringas till de svenska myndigheternas kännedom. Jämväl *Norges Automobil-Forbund* har i skrivelse den 13 augusti 1938 till norska arbetsdepartementet hemställt, att departementet genom utrikesdepartementets förmedling med de svenska myndigheterna ville upptaga till behandling frågan om införande av högertrafik i Sverige. Framställningen har den 9 november 1938 av norska legationen i Stockholm överlämnats till svenska utrikesdepartementet. I skrivelse den 10 december 1938 har *Kungl. Automobil Klubben* hemställt, att Kungl. Maj:t till innevarande års riksdag ville avgiva proposition i sådan riktning, att högertrafik snarast komme att införas i Sverige, eller, därest detta på sakens nuvarande ståndpunkt icke skulle prövas lämpligt, att en allsidig utredning igångsattes för att fastställa ändamålsenligheten av högertrafiks införande. Samtliga framställningar hava överlämnats till 1937 års sakkunniga rörande trafiksäkerheten för att tagas i övervägande vid fullgörandet av de sakkunnigas uppdrag.

Vid sammanträde med Kungl. Automobil Klubbens styrelse den 9 mars 1939 har styrelsen beslutat tillsätta en kommitté med uppdrag att förbereda en allsidig utredning beträffande såväl organisationen som kostnaderna för högertrafikens införande i Sverige. Kommittén skall dock träda i verksamhet allenast under förutsättning att beslut angående en statlig utredning av frågan icke kommer att fattas under den närmaste tiden.

I detta sammanhang må slutligen omnämnas, att *Motormännens Riksförbund* år 1936 anordnat en omröstning bland bilägare om vänstertrafik eller högertrafik. Vid omröstningen avgåvos 27,592 röster och av dessa voro 19,715 för bibehållande av vänstertrafik.

*Omfattningen av den internationella motorfordonstrafiken mellan Sverige och utlandet* framgår i huvudsak av omstående två tabeller, som båda återgiva de sammanlagda siffrorna för såväl in- som utgående trafik. Den första tabellen, som avser motorfordonstrafiken över Sveriges landgräns, är grundad på vissa hos generaltullstyrelsen förvarade rapporter angående gräns-

bevakningens arbetsförhållanden, vilka rapporter varit för utskottet tillgängliga. Den andra tabellen, som avser motorfordonstrafiken över vissa svenska hamnar, grundar sig på en av Kungl. Automobil Klubben förd statistik.

**Tabell I.**  
**Omfattningen av motorfordonstrafiken över Sveriges landgräns.**

Gränsdistrikt	Antalet motorfordon, som passerat över Sveriges landgräns			
	1930	1935	1937	1938
1:a gränsdistriktet, Haparanda .....	2,253	10	418	25
2:dra gränsdistriktet, Kiruna .....	—	—	—	2
3:dje gränsdistriktet, Skellefteå .....	—	—	—	—
4:de gränsdistriktet, Östersund .....	2,486	2,364	6,643	8,612
5:te gränsdistriktet, Storlien .....	5,472	6,160	8,321	8,737
6:te gränsdistriktet, Dalsland, Värmland och Dalarna .....	77,676	98,987	137,735	148,981
7:de gränsdistriktet, Strömstad .....	15,765	17,461	24,932	32,854
Summa	<b>103,652</b>	<b>124,982</b>	<b>178,049</b>	<b>199,211</b>

**Tabell II.**  
**Omfattningen av motorfordonstrafiken över vissa svenska hamnar.**

	1930	1935	1937	1938
Hälsingborg .....	11,111	28,079	40,459	45,226
Malmö .....	1,049	1,641	2,409	3,734
Göteborg .....	352	1,340	3,478	3,734
Trelleborg .....	—	1,041	1,734	1,662
Simrishamn .....	—	180	231	235
Ystad .....	—	85	147	159
Summa	<b>12,512</b>	<b>32,366</b>	<b>48,458</b>	<b>54,750</b>

*Anmärkning:* Under år 1930 fördes icke någon statistik beträffande Trelleborg, Simrishamn och Ystad.

*Spörsmålet i vad mån den i Sverige tillämpade vänstertrafiken kan anses utöva inflytande på olycksfallsfrekvensen har behandlats av 1934 års vägtrafiksakkunniga.*

De sakkunniga anförde därom bland annat följande:

Det är obestridligt, att automobiltrafiken mer och mer internationaliseras, vilket för vårt lands vidkommande innebär såväl att svenskar i ökad omfattning utsträcka sina färder till utlandet som att utlänningar alltmer



förlägga automobilresor till Sverige. Det nu sagda gäller särskilt med avseende å trafiken mellan vårt land och övriga nordiska länder. Visserligen torde den allmänna erfarenheten vara, att en automobilförare vid färd från ett land med den ena trafikregeln till ett land med den andra regeln förvånansvärt lätt kan anpassa sig efter den nya ordningen. Emellertid måste det i trots härav befaras, att om en förare vid sådan färd råkar i en kritisk situation, som kräver ögonblicklig handling och vars avvärjande ofta blir beroende av en reflexrörelse hos föraren, denne automatiskt kommer att förfara efter de trafikregler, efter vilka han varit van att färdas. I själva verket torde icke så få trafikolyckor vara att tillskriva nu berörda förhållande.

Olägenheterna med skilda trafikregler olika länder emellan göra sig för övrigt icke allenast gällande med avseende å automobiltrafiken. Andra trafikanter och framför allt fotgängare hava vid resor till länder med för dem främmande trafikregler ofta ganska svårt att vänja sig vid dessa och kunna på grund härav lätt nog bliva utsatta för trafikrisker. En svensk behöver blott resa till något av våra grannländer för att märka olägenheterna med skiljaktiga regler på förevarande område.

I sitt svar på herr Hagbergs i Malmö och herr Lithanders ovannämnda interpellationer vid 1938 års riksdag angående högertrafik berörde dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Forsslund, frågan i vad mån vänstertrafiken i landet kunde anses påverka antalet trafikolyckor. Statsrådet yttrade bland annat:

Herr Hagberg har i sin interpellation behandlat den föreliggande frågan huvudsakligen ur trafiksäkerhetens synpunkt. I detta hänseende har interpellanten dels erinrat om den ökade risk för trafikolyckor, som till följd av de olika körreglerna uppstår vid utlänningars resor i Sverige liksom även vid svenskaras resor i utlandet, och dels framhållit den särskilda fara, som vore förenad med användningen av vänsterstyrda bilar i ett land med vänstertrafik.

I vilken grad de anförda omständigheterna verkligen medverka till en stegring av olycksfallsrisken, synes mig emellertid icke så klart som interpellanten förutsatt. Jag vill erinra om att på mitt föranstaltande för närvarande pågår en utredning genom särskilda sakkunniga rörande trafikolyckornas orsaker. Det är min förhoppning, att resultatet av de sakkunnigas arbete skall vara ägnat att giva säkrare hållpunkter för bedömande även av den av herr Hagberg framförda frågan. Redan på utredningens nuvarande stadium synes emellertid ur det material, som är föremål för de sakkunnigas bearbetning, kunna hämtas vissa preliminära uppgifter, vilka äro av betydelse för frågans bedömande. Enligt den statistik, som upprättats på grundval av vederbörande polischefers rapporter, utgjorde antalet motortrafikolyckor i vårt land 10,820 under år 1935, 12,382 under år 1936 och omkring 14,000 under år 1937. Under nämnda tre år dödades vid dylika olyckor respektive 331, 420 och 440 personer, medan antalet svårt skadade utgjorde respektive 1,084, 1,314 och 1,450 samt antalet lindrigt skadade respektive 3,643, 4,178 och 4,450. Antalet olyckor, vid vilka utländsk förarens ovana vid vänstertrafik kan antagas hava medverkat, utgjorde högt räknat under alla tre åren tillsammans 56, och vid dessa olyckor dödades en person, medan 17 personer blevo svårt skadade och 23 personer lindrigt skadade. Av samtliga vid motortrafikolyckor dödade eller skadade personer hade sålunda under dessa tre år knappt  $\frac{1}{4}$  procent fallit offer för olyckor,

föranledda av utländsk förarens ovana vid vänstertrafik, medan drygt 99  $\frac{3}{4}$  procent varit utsatta för olyckor, som sammanhängt med andra orsaker.

Av *föreningen för gemensamt lagenligt trafikförsäkringsansvar* har uppgjorts en sammanställning rörande antalet under tiden  $\frac{1}{1}$  1930— $\frac{15}{5}$  1938 till föreningen anmälda skador i följd av trafik inom landet med utländska motorfordon. I sammanställningen, som finnes intagen å nästföljande sida, har angivits i vad mån ovana vid vänstertrafik kan anses hava helt eller delvis medverkat till olyckshändelserna.

*I de europeiska staterna förekommer för närvarande vänstertrafik*, förutom i Sverige, allenast i Storbritannien och Irländska fristaten, Island och Ungern. Vidare har intill senaste tid vänstertrafik tillämpats i Tjeckoslovakien. Beträffande de utomeuropeiska staterna må blott nämnas, att Amerikas Förenta Stater tillämpa högertrafik samt att Canada i början av 1920-talet övergått till samma system. Inom Europa har Portugal infört högertrafik den 1 juni 1928. Österrike har tidigare tillämpat vänstertrafik. Inom vissa mindre delar av förutvarande Österrike, vilka förmedla en betydande genomgångstrafik mellan länder med högerkörning, infördes i olika omgångar högertrafik åren 1921, 1930 och 1935. Sedan Österrike i mars 1938 införlivats med Tyska riket trädde högertrafik i tillämpning den 1 juli 1938 i vissa delar av landet och den 19 september 1938 i landet i övrigt. I de delar av den tjeckoslovakiska republiken, som i början av oktober 1938 införlivades med Tyska riket, infördes omedelbart högertrafik. Enligt en författning den 10 november 1938 skulle högertrafik hava införts i Tjeckoslovakien från och med den 1 maj 1939. Den isländska regeringen lär för närvarande hava under övervägande att i en reviderad trafiklag, som möjligen kommer att föreläggas det nu sittande alltinget, föreslå införande av högertrafik på Island. Enligt utskottet tillhandakommen uppgift har vidare i Ungern under hösten 1938 genom inrikesministeriets försorg en utredning verkställts för utrönande av kostnaden för en övergång till högertrafik.

*Den risk för ökning av olycksfallsfrekvensen, som kan befinnas vara förenad med en omläggning från vänster- till högertrafik*, berördes i det av 1934 års vägtrafiksakkunniga avgivna betänkandet. De sakkunniga anförde, att de från Canada, vilket land i början av 1920-talet övergått från vänster- till högertrafik, inhämtat vissa uppgifter i förevarande hänseende. Dessa syntes närmast giva vid handen, att den i Canada vidtagna omläggningen icke föranlett någon ökning i antalet trafikolyckor.

Den rapport, som 1937 års sakkunniga rörande trafiksäkerheten avgivit angående sin ovannämnda studieresa till förutvarande Österrike, innehåller vissa statistiska uppgifter angående antalet trafikolyckor vid tiden för den därstädes genomförda trafikomläggningen. Dessa uppgifter äro grundade på det hos vederbörande myndigheter förvarade materialet.

Enligt uppgift i rapporten infördes den 1 juli 1938 högertrafik i Övre Österrike (numera kallat Oberdonau), östra Salzburg, den övervägande delen

Tab. III.

Under tiden  $1/1$  1930— $15/5$  1938 till föreningen för gemensamt lagenligt trafikförsäkringsansvar anmälda skador i följd av trafik med utländska motorfordon.

Nationalitet	Ovana vid vänstertrafik har varit				Summa antal skador
	a) enda orsak	b) medverkande orsak	Summa a + b	c) utan medverkan	
<b>A.) Motorfordon från länder med högertrafik.</b>					
Belgien .....	—	1	1	6	7
Danmark .....	29	19	48	73	121
Finland .....	3	2	5	11	16
Frankrike .....	5	10	15	11	26
Grekland .....	—	—	—	2	2
Italien .....	1	1	2	4	6
Kanada .....	1	1	2	—	2
Lettland .....	—	—	—	1	1
Luxemburg .....	—	1	1	—	1
Nederländerna .....	7	10	17	12	29
Norge .....	23	18	41	33	74
Palestina .....	—	—	—	1	1
Schweiz .....	2	1	3	3	6
Spanien .....	—	—	—	1	1
Turkiet .....	—	—	—	1	1
Tyskland .....	18	16	34	48	82
U. S. A. ....	6	7	13	29	42
Summa	<b>95</b>	<b>87</b>	<b>182</b>	<b>236</b>	<b>418</b>
<b>B.) Motorfordon från länder med vänstertrafik.</b>					
Argentina .....					4
Australien .....					1
England .....					27
Kina .....					1
Tjeckoslovakien .....					3
Österrike .....					7
Summa					<b>43</b>

Anm. 1. Endast skador som föranleda skadeutbetalning, hava medtagits.

Anm. 2. Föreningen är beträffande alla utländska motorfordon ansvarig för fullgörandet av skadeståndsskyldighet, som under fordonens brukande i Sverige kan uppkomma för deras förare eller ägare. Alla skador, som inträffa i Sverige i följd av trafik med utländskt motorfordon, anmälas dock ej till föreningen. Flera fall torde förekomma, i första hand rörande skador av mindre omfattning, där försäkrings-tagaren ej anlitar sin försäkring och således ej heller föreningens garanti utan själv ersätter den skadade. Vidare torde fall förekomma, där den skadade vänder sig direkt till den utländska försäkringsanstalten och därifrån får skadan reglerad utan att föreningen erhåller kännedom därom.

Anm. 3. Skador av utländska motorfordon, vid skadetillfället förda av i Sverige bosatta personer, hava ej medtagits. Vidare hava icke redovisats vissa skadefall, i vilka händelseförloppet är obekant exempelvis emedan samtliga handlingar expedierats till utlandet.

av Steiermark och södra delen av Burgenland. Omläggningen till högertrafik i staden Wien samt i Nedre Österrike (Niederdonau), norra delen av Burgenland och ett litet område av norra Steiermark ägde rum den 19 september 1938.

Till ledning för bedömandet av de i rapporten lämnade uppgifterna anförde de sakkunniga följande:

Vid bedömandet av all statistik rörande trafikolyckor är det nödvändigt att taga hänsyn till att antalet olyckor inom varje land företer en stark och i stort sett regelbunden variation under olika delar av året. Enligt den svenska statistiken plägar exempelvis antalet motortrafikolyckor på landsbygden stiga från ett minimum på senvintern till ett maximum på sensommaren för att därefter åter sjunka.

En annan tämligen regelbunden variation föreligger med avseende på antalet olyckor under olika veckodagar. Enligt den svenska statistiken inträffar sålunda på landsbygden under sommarhalvåret enbart på lördagar och söndagar ett betydligt större antal motortrafikolyckor per dag än under veckans övriga dagar. Med hänsyn till denna veckovariation, som i växlande former och mer eller mindre utpräglad torde återfinnas i alla länders olycksstatistik, är det tydligen nödvändigt att vid en undersökning av olycksfrekvensen under kortare tidsperioder tillse, att de jämförda perioderna omfatta en eller flera hela veckor eller i varje fall lika många lördagar, söndagar, måndagar o. s. v.

Vad först angår *trafikolyckorna i staden Wien* hänvisas i rapporten till vidstående tabell, här benämnd tabell IV.

I anslutning till denna tabell anförde de sakkunniga bland annat:

Av de lämnade uppgifterna framgår, att antalet trafikolyckor i Wien under våren 1937 steg från 320 i januari till 538 i april samt sedermera under månaderna maj—oktober höll sig tämligen konstant vid i genomsnitt 722 för att därefter sjunka till 518 i november och 515 i december. För år 1938 visar olyckskurvan under första halvåret — fränsett en stegring under mars månad, då Österrikes anslutning till Tyskland genomfördes — i stort sett samma förlopp som under 1937; dock äro olyckorna i allmänhet något flera till antalet. Med juli månad inträder en plötslig stegring med närmare 350 olyckor. En granskning visar emellertid, att denna ökning väsentligen hänför sig till sådana olyckor, som endast medfört sakskada; ifrågavarande olyckor hava nämligen ökats från 145 i juni 1938 till 434 i juli samma år eller till det tredubbla. Det ligger i sakens natur, att den sålunda redovisade ökningen icke kan motsvaras av en verklig ökning av antalet olyckor, helst som antalet olyckor med personskada endast obetydligt ökats. I själva verket torde den starka ökningen av sakskadorna och därmed av hela antalet registrerade olyckor finna sin förklaring i det förhållandet, att från och med den 1 juli även smärre trafikolyckor rapporterats i vida större utsträckning än vad tidigare varit fallet, vilket i sin tur sammanhänger dels med de nämnda dag införda nya anmälningsblanketterna och dels med en samma dag genomförd omorganisation av skyddspolisens, innefattande upprättande

Tabell IV.

Antal trafikolyckor i Wien under varje månad under tiden januari 1937—september 1938.

M å n a d	Olyckor med personskada	Olyckor med allenast sakskada	Hela antalet olyckor
Jan. 1937 .....	187	133	320
Febr. » .....	229	114	343
Mars » .....	333	124	457
April » .....	420	118	538
Maj » .....	634	127	761
Juni » .....	558	99	657
Juli » .....	622	114	736
Aug. » .....	553	125	678
Sept. » .....	592	156	748
Okt. » .....	570	182	752
Nov. » .....	387	131	518
Dec. » .....	348	167	515
Jan. 1938 .....	231	127	358
Febr. » .....	280	135	415
Mars » .....	541	133	674
April » .....	541	109	650
Maj » .....	559	120	679
Juni » .....	613	145	758
Juli » .....	670	434	1,104
Aug. » .....	657	562	1,219
Sept. » .....	757	628	1,385

av särskilda beredskappatruller (Verkehrsunfallsbereitschaften) för omhändertagande av utredningen i mål rörande trafikolyckor.

Med hänsyn tagen till vad nu anförts angående rapportsystemets omläggning torde man kunna påstå, att olycksstatistiken för Wien under innevarande år till och med augusti månad visat i stort sett samma förlopp som under år 1937, dock med något högre siffror.

För september månad 1938 föreligger däremot en tydlig stegring såväl av antalet olyckor med personskada som av antalet olyckor, som medfört allenast sakskada.

För närmare undersökning av frågan, i vad mån den omläggning till högertrafik, som genomfördes från och med den 19 september 1938, inverkat på olycksfrekvensen, hänvisade de sakkunniga till den tabell, som återfinnes å nästa sida. Tabellen har här benämnts tabell V.

**Tabell V.**  
**Antal trafikolyckor i Wien för varje dag under tiden**  
**1 september—8 oktober 1938.**

Dag och datum	Antal olyckor		
	varje dag	månd.— lörd.	månd.— sönd.
Torsd. 1 sept. ....	51		
Fred. 2 » .....	45		
Lörd. 3 » .....	50		
Sönd. 4 » .....	27		
Månd. 5 sept. ....	31	} 199	} 230
Tisd. 6 » .....	25		
Onsd. 7 » .....	38		
Torsd. 8 » .....	40		
Fred. 9 » .....	31		
Lörd. 10 » .....	34		
Sönd. 11 » .....	31		
Månd. 12 sept. ....	41	} 290	} 316
Tisd. 13 » .....	43		
Onsd. 14 » .....	50		
Torsd. 15 » .....	61		
Fred. 16 » .....	46		
Lörd. 17 » .....	49		
Sönd. 18 » .....	26		
Månd. 19 sept. ....	72	} 369	} 406
Tisd. 20 » .....	54		
Onsd. 21 » .....	39		
Torsd. 22 » .....	93		
Fred. 23 » .....	61		
Lörd. 24 » .....	50		
Sönd. 25 » .....	37		
Månd. 26 sept. ....	59	} 325	} 350
Tisd. 27 » .....	65		
Onsd. 28 » .....	37		
Torsd. 29 » .....	56		
Fred. 30 » .....	43		
Lörd. 1 okt. ....	65		
Sönd. 2 » .....	25		
Månd. 3 okt. ....	47	} 318	} ?
Tisd. 4 » .....	71		
Onsd. 5 » .....	50		
Torsd. 6 » .....	41		
Fred. 7 » .....	49		
Lörd. 8 » .....	60		
Sönd. 9 » .....	?		

Beträffande förestående tabell anförde de sakkunniga, efter att hava framhållit, att tabellen utvisade antalet olyckshändelser i Wien för varje dag under tiden 1 september—9 oktober, bland annat följande:

Av skäl som ovan anförts — trafikolyckornas normala variation under olika dagar i veckan — lämna de — — — meddelade siffrorna icke någon tydlig bild av förhållandena. Med anledning härav har i de följande kolumnerna gjorts en sammanställning av antalet olyckor under de två veckorna (måndag—söndag) närmast före omläggningen och de två veckorna närmast efter densamma. För den tredje veckan efter omläggningen finnas uppgifter tillgängliga endast för måndag—lördag men icke för den följande söndagen. För att erhålla jämförliga siffror har i den mellersta kolumnen upptagits en sammanställning av antalet olyckor under måndag—lördag jämväl under de fyra föregående veckorna. Tabellen visar, att antalet olyckor per vecka, som tidigare uppgått till i medeltal 250 under juli och 275 under augusti, utgjorde 230 under den första av de i tabellen upptagna veckorna, 316 under den andra veckan, 406 under den tredje veckan — då högertrafiken tog sin början — och 350 under den fjärde veckan. Under de sex första dagarna i förevarande veckoperioder utgjorde antalet olyckor respektive 199, 290, 369, 325 och 318.

De sakkunniga anförde vidare, att av tabellen framginge, hur antalet olyckor, som redan under den andra septemberveckan (12—18 september) varit ovanligt högt, under påföljande vecka, då högertrafiken infördes, undergått en ytterligare stegring med 28 procent för att sedermera åter sjunka.

De sakkunniga anförde ytterligare:

Den toppsiffra, som trafikolyckorna i Wien uppnådde under högertrafikens första vecka, har av vissa av stadens myndigheter förklarats delvis bero på andra omständigheter än trafikomläggningen, nämligen dels på vissa trupptransporter, som vid denna tid pågingo, och dels på en mörklägningsövning, som ägde rum under tiden kl. 19—24 den 22 september samt under natten mellan den 23 och den 24 i samma månad. Å andra sidan har dock av skyddspolisen uppgivits, att ifrågavarande trupptransporter under nämnda vecka allenast i ringa mån berörde staden Wien. I varje fall är det uppenbart, att åtskilliga av de under veckan inträffade trafikolyckorna sammanhänge med mörklägningsövningarna. Av skyddspolisen gjordes omedelbart efter utgången av sagda vecka en undersökning, som avsåg att utröna, i vad mån högertrafiken respektive mörkläggningen bidragit till trafikolyckornas stegring. Enligt denna undersökning — — — som omfattar 295 under tiden 18—24 september inträffade olyckor, skulle 105 av dessa olyckor, därav 48 med personskada och 57 med allenast sakskada, hava varit beroende på högertrafikens införande.

Beträffande *olycksfallsfrekvensen på landsbygden* hänvisade de sakkunniga till den å nästa sida införda tabellen, här benämnd tabell VI.

Tabell VI.

Antal trafikolyckor i Oberdonau och Niederdonau för varje dag under september 1938.

Dag och datum	Oberdonau (högertrafik 1 juli 1938)				Niederdonau (högertrafik 19 september 1938)			
	Antal olyckor		Antal dödade och skadade		Antal olyckor		Antal dödade och skadade	
	per dag	månd.- sönd.	per dag	månd.- sönd.	per dag	månd.- sönd.	per dag	månd.- sönd.
Torsd. 1 sept. ....	7		4		7		6	
Fred. 2 » .....	12		7		11		14	
Lörd. 3 » .....	15		15		25		35	
Sönd. 4 » .....	7		8		26		28	
Månd. 5 sept. ....	10	83	9	75	16	138	22	149
Tisd. 6 » .....	8		10		17		14	
Onsd. 7 » .....	15		8		23		19	
Torsd. 8 » .....	11		11		20		16	
Fred. 9 » .....	15		10		18		20	
Lörd. 10 » .....	9		14		21		32	
Sönd. 11 » .....	15	13	23	26				
Månd. 12 sept. ....	7	100	6	99	16	153	21	152
Tisd. 13 » .....	12		11		17		17	
Onsd. 14 » .....	9		9		14		13	
Torsd. 15 » .....	6		3		11		6	
Fred. 16 » .....	19		19		18		15	
Lörd. 17 » .....	20		17		34		31	
Sönd. 18 » .....	27	34	43	49				
Månd. 19 sept. ....	13	97	14	111	25	242	26	249
Tisd. 20 » .....	8		8		27		33	
Onsd. 21 » .....	8		7		26		24	
Torsd. 22 » .....	14		15		29		25	
Fred. 23 » .....	13		16		40		36	
Lörd. 24 » .....	17		12		45		44	
Sönd. 25 » .....	24	39	50	61				
Månd. 26 sept. ....	14		13		24		15	
Tisd. 27 » .....	14		11		24		31	
Onsd. 28 » .....	14		14		28		34	
Torsd. 29 » .....	15		17		15		14	
Fred. 30 » .....	6		7		18		14	
Summa	384		381		711		741	

Beträffande nämnda tabell yttrade de sakkunniga, att densamma för varje dag under september månad 1938 upptog antalet trafikolyckor samt antalet vid sådana olyckor skadade personer (inberäknat dödade) dels beträffande Oberdonau, där högertrafik infördes den 1 juli 1938, och dels beträffande Niederdonau, där omläggningen skedde först den 19 september 1938. I särskilda kolumner hade dessutom gjorts ett sammandrag av antalet olyckor och antalet skadade personer för de två veckorna närmast före den 19 september och veckan närmast efter sagda dag.



De sakkunniga anförde vidare:

Ifrågavarande siffror — — — torde vara av stort intresse. Antalet olyckor visar i såväl Oberdonau som Niederdonau en obetydlig ökning från den första veckan till den andra. Under den tredje veckan (19—25 september) minskades antalet olyckor i Oberdonau med 3 procent (från 100 till 97), medan samtidigt antalet olyckor i Niederdonau ökades med icke mindre än 58 procent (från 153 till 242). Antalet skadade personer uppvisade under samma vecka i Oberdonau en stegring med 12 procent (från 99 till 111 personer) men i Niederdonau en stegring med 64 procent (från 152 till 249 personer). I vad mån denna ökning enbart är beroende på omläggningen till högertrafik eller jämväl sammanhänger med andra omständigheter såsom trupptransporter m. m. undandrar sig givetvis de sakkunnigas bedömande, då det föreliggande materialet icke gjort det möjligt att verkställa utredning härutinnan. Det torde dock böra beaktas, att de trupptransporter som förekommit själfvallet icke varit inskränkta till Niederdonau utan måste hava berört även Oberdonau.

I detta sammanhang må omnämnas, att vid trafikomläggningen vissa svårigheter uppkommo med avseende å de med dragare anspända fordonen. I de sakkunnigas rapport finnes intaget följande uttalande av regeringsrådet F. A. Schifferer, ledare för den s. k. trafikuppfostringstjänsten inom den frivilliga nationalsocialistiska motorkåren:

En viss svårighet framträdde med avseende på de med hästar eller oxar förspända fordonen. Djuren äro så vana vid vänstertrafiken, att de vid ljudet från ett signalhorn alldeles av sig själva gå över till vänstra sidan av vägen. Körkarlarna, vilka — enligt vad som är vanligt på landsbygden — ofta gingo bakom sitt fordon eller sutto och sovo på detta, måste gång på gång erinras om nödvändigheten att hålla sina dragare hårt i tygeln. Inarbetandet av nya vanor hos dragdjuren torde komma att kräva ännu någon tid.

*Den kostnad, som för vårt land skulle uppkomma vid en övergång till högertrafik, var föremål för uppskattning av 1934 års vägtrafiksakkunniga.*

De sakkunniga anförde därom följande:

De sakkunniga hava rörande de med omläggningen förenade kostnaderna införskaffat vissa uppgifter av visserligen begränsad räckvidd, men vilka dock, såsom framgår av det följande, torde kunna tjäna till ledning för bedömandet av de ungefärliga proportionerna å ifrågavarande kostnader.

Till en början vilja de sakkunniga som sin mening framhålla, att en övergång till högertrafik i stort sett icke torde behöva föranleda några ombyggnadsåtgärder med avseende å person- och lastautomobiler.

Däremot lärer det icke kunna undvikas, att en omläggning av trafikregeln måste nödvändiggöra mer eller mindre omfattande ändringsarbeten å omnibussar. Dessa äro i regel byggda på sådant sätt, att in- och utgångsdörrar för passagerarna äro placerade å den sida, som är vänd mot gångbanan eller väggkanten, alltså för närvarande å vänstra sidan. Då det icke bör komma i fråga, att passagerarnas på- och avstigning sker på den mot trafiken riktade sidan av en omnibuss, lärer det bliva nödvändigt, att vid en övergång till högertrafik in- och utgångsdörrar överflyttas från vänstra till högra sidan. De sakkunniga hava bland annat införskaffat vissa uppgifter från svenska spärvägsföreningen angående beräknade kostnader för sådana ändringsarbeten å omnibussar, som skulle kunna väntas bliva föranledda

av nu ifrågasatt trafikomläggning. Dessa uppgifter avse endast omnibusslinjerna i städer med spårvägstrafik. De från olika håll uppgivna kostnaderna variera betydligt, nämligen mellan något mer än 1,000 kronor och omkring 10,000 kronor per fordon. I de högst beräknade beloppen synas ingå samtliga kostnader för en fullständig ombyggnad av vederbörande uppgiftslämnarens hela vagnpark på sådant sätt, att varje omnibuss skulle sättas i samma skick, som om densamma från början blivit byggd för högertrafik. Sålunda har härvid bland annat räknats med ombyggnad av motor samt flyttning och ombyggnad av styranordningar och andra manöverinrättningar m. m. Såvitt de sakkunniga kunna finna, är det icke erforderligt att uppskatta kostnaderna så högt som här skett.

Vid övervägande av olika på kostnadsfrågan inverkan omständigheter hava de sakkunniga för sin del ansett sig kunna utgå från att kostnaderna för de ändringar, som kunna förmedlas av en eventuell övergång till högertrafik, skola kunna hållas vid i genomsnitt ett tusen kronor per omnibuss. Då emellertid antalet sådana fordon är betydande, vid 1933 års utgång 3,504 stycken, komma de sammanlagda kostnaderna likväl att uppgå till ett ganska avsevärt belopp.

Förut omförmälda uppgifter avse icke endast kostnader för ändringsarbeten å omnibussar utan även de utgifter, som en omläggning av trafikriktningen skulle medföra med avseende å spårvägstrafiken, där sådan finnes. Uppgifterna avse Stockholm, Göteborg, Malmö, Gävle, Hälsingborg, Jönköping, Karlskrona, Norrköping, Sundsvall och Uppsala samt innefatta i regel kostnader för vagnparken, flyttning av växlar och omlägningsanordningar och signal- och säkerhetsanläggningar ävensom flyttning av hållplatskyltar, refuger och plattformar m. m. Sammanlagt sluta ifrågavarande uppgifter på ett belopp av närmare 3 milj. kronor.

Utom nu berörda kostnader torde böra räknas med utgifter för vägmärken o. dyl. ävensom för särskilda av en ny trafikordning betingade omläggningar av väg- och gatutrafiken.

Om man sammanräknar alla nu antydda kostnader för en övergång till högertrafik kommer man till något sådant som 8—10 milj. kronor.

Angående ökningen av antalet motorfordon och omnibussar i riket får utskottet hänvisa till nedanstående tabell.

**Tabell VII.**  
**Antalet motorfordon i riket.**

	1930	1935	1937	1938
Antalet motorfordon .....	201,936	205,033	236,111	264,267
däraf: Omnibussar .....	2,837	3,914	4,558	4,894

Under det besök, som 1937 års sakkunniga rörande trafiksäkerheten avlade i förutvarande Österrike, inhämtade de sakkunniga vissa uppgifter rörande kostnaden för staden Wiens övergång till högertrafik. De sakkunniga uppgiva i sin rapport, att ifrågavarande kostnad vid en år 1937 gjord utredning beräknats till 15 miljoner riksmark, däraf 10.6 miljoner för omlägg-

ning vid spårvägarna av skenor och växlar samt ombyggnad av ställverk. Vid tiden för de sakkunnigas vistelse i Wien hade de arbeten, som erfordrades för trafikomläggningen, icke slutförts. De utförda arbetena hade dragit en kostnad av 5.5 miljoner riksmark. — Enligt en i rapporten förefintlig uppgift har Wiens spårvägsnät en sammanlagd spårlängd av 500 kilometer. Spårvägsförvaltningen driver därjämte omnibustrafik. Antalet omnibusar uppgår till halvtannat hundratal. Kostnaden för ombyggnad och utbyte av omnibusar beräknades vid 1937 års utredning till 500,000 riksmark.

Utskottet har från Aktiebolaget Stockholms spårvägar samt från Göteborgs spårvägar inhämtat vissa uppgifter angående den beräknade kostnaden för nämnda företags vidkommande vid en övergång till högertrafik.

Den sammanlagda längden av Stockholms spårvägsnät uppgick vid 1938 år slut till 182 kilometer enkelspår, varav trafikspår enbart för innerstads-linjer 78.5 kilometer. De med spårvägstrafikens omläggning från vänster-till högertrafik sammanhängande kostnaderna för vagnpark och bana uppgå till i runt tal 1.2 miljoner kronor. Inom spårvägsbolaget är emellertid under utarbetande en avvecklingsplan, som syftar till att under loppet av ett fåtal år avveckla praktiskt taget hela den inre stadens spårvägsnät och ersätta detta med omnibustrafik. Sådan trafik drives av bolaget redan för närvarande i stor omfattning. Med gjorda nybeställningar kommer bolagets omnibuspark att vid årsskiftet 1939—1940 uppgå till 450 omnibusar. Ombyggnadskostnaden per buss kan beräknas till cirka 5,000 kronor eller för hela omnibusparken vid nämnda tidpunkt till i runt tal  $2\frac{1}{4}$  miljoner kronor. Omnibusbeståndet kan under de närmaste åren beräknas öka med omkring 100 omnibusar per år. Hittills vidtagna åtgärder vid nybeställning av omnibusar för att underlätta en övergång till högertrafik hava begränsats till att i karosstommarna i möjligaste mån placera stolparna med hänsyn till dörrarnas eventuella överflyttande från vänster till höger sida. Emellertid pågå för närvarande utredningar inom bolaget angående lämpliga åtgärder vid fortsatta omnibusbeställningar i syfte att förenkla ombyggnaden.

I detta sammanhang må omnämnas, att spårvägsbolaget i skrivelse till Kungl. Maj:t den 9 mars 1939 anhållit om tillstånd till anläggande av en trådbusslinje, avsedd att ersätta en av de nuvarande spårvägslinjerna i Stockholm.

Enligt upplysning från Göteborgs spårvägar verkställdes första gången år 1926 inom nämnda företag en uppskattning av de kostnader, som kunde beräknas uppkomma vid en eventuell övergång till högertrafik. Kostnaderna uppskattades därvid till mellan 0.5 och 1 miljon kronor (och sannolikt närmare den halva än den hela miljonen), varav huvuddelen beräknades komma på spårvägens del, enär omnibustrafiken vid denna tid var av ringa omfattning. I början av år 1936 beräknades samma kostnad till omkring 1.2 miljoner kronor, vilket belopp med ungefär lika delar var fördelat på spårvägen och omnibustrafiken. Någon senare beräkning har icke verkställts. För närvarande uppgår i Göteborg spårvägsnätets längd till 39.63

kilometer och kostnaden för spårvägens del torde numera kunna uppskattas till 0.7 à 0.8 miljon kronor. Antalet omnibusar uppgick vid slutet av år 1934 till 55, vid slutet av år 1937 till 121 och vid slutet av år 1938 till 145. Vid slutet av år 1939 kan antalet beräknas uppgå till omkring 165. Kostnaden för omnibusdriftens del vid en omläggning till högertrafik torde för närvarande kunna uppskattas till omkring 1 miljon kronor.

*Utskottet.*

Frågan om övergång till högertrafik i vårt land är sedan åtskilliga år tillbaka föremål för uppmärksamhet. I detta hänseende må erinras, att andra lagutskottet redan vid 1930 års riksdag uttalat önskvärldheten av att en utredning i förevarande ämne igångsattes. Vidare hava 1934 års vägtrafiksakkunniga i sitt betänkande förordat införande av högertrafik.

Såsom framgår av den i detta utlåtande lämnade redogörelsen, har högertrafiken på senare tid vunnit allt vidsträcktare tillämpning. I Europa torde inom en nära framtid allenast Sverige samt Storbritannien och Irländska fristaten komma att fortfarande tillämpa vänstertrafik. Den stora anslutning, som regeln om högertrafik sålunda erhållit, innebär otvivelaktigt för Sveriges vidkommande vissa olägenheter. Frågan om införande av ändrade trafikregler i förevarande hänseende synes på grund därav förr eller senare böra även i vårt land bliva föremål för allvarligt övervägande från statsmakternas sida. En omläggning till högertrafik måste emellertid under alla förhållanden under övergångstiden vara förenad med vissa svårigheter och kostnaden för en sådan omläggning kommer uppenbarligen att belöpa sig till betydande belopp. Spörsmålet om vårt lands övergång till högertrafik bör följaktligen undersökas ur olika synpunkter. Enligt utskottets mening är det angeläget, att ett ställningstagande till denna fråga icke uppskjutes till en tidpunkt, då kostnaderna för en omläggning och de olägenheter, som äro förenade därmed, måhända kunna visa sig vara större än vad för närvarande är fallet.

I den diskussion, som under senare tid förts i vårt land angående övergång till högertrafik, har såsom en av de mera betydande olägenheterna av vänstertrafik framhållits den risk för olycksfall, som vore en följd av att olika körregler tillämpades i Sverige i förhållande till flertalet andra länder. En i ämnet verkställd utredning, vilken finnes omnämnd i utskottets ovan lämnade redogörelse, har emellertid visat, att antalet av de olyckor, som kunna tillskrivas utländska förarens ovana vid vänstertrafik, är relativt ringa. Antalet olyckshändelser, som i utlandet vållas av svenska motorförarens ovana vid högertrafik, torde icke heller vara av någon mera betydande storleksordning. Av de skador, som uppstått i följd av trafik med utländska fordon, stå emellertid anmärkningsvärt många i samband med utländska förarens ovana vid vänstertrafik. De av utskottet inhämtade uppgifterna rörande motorfordonstrafiken mellan Sverige och utlandet giva dessutom vid handen, att denna trafik sedan åtskilliga år tillbaka befinner sig i snabb ökning. Skäl synas icke föreligga för annat antagande än att denna ökning av trafiken även framdeles kommer att fortsätta. Med hänsyn härtill kan det icke anses uteslutet, att den olycksfallsrisk, som är förbunden med ett bibehållande av

vänstertrafiken, med tiden kan komma att framstå såsom mera allvarlig än för närvarande.

Den alltmer stegrade trafiken mellan vårt land och utlandet torde medföra, att en övergång till högertrafik jämväl ur annan synpunkt kan befinnas önskvärd. Förefintligheten av olika trafikregler i skilda länder förorsakar uppenbarligen alltid vissa svårigheter för den resande allmänheten. Den försiktighet och omtanke, som måste åligga förare av motorfordon under färd i ett land med för honom främmande trafikregler, kan ofta vara ägnad att i viss mån verka avhållande från en sådan färd. Ett hämmande på detta sätt av den internationella motorfordonstrafikens utveckling står uppenbarligen icke i överensstämmelse med tidens krav. Enligt utskottets mening måste det framstå såsom en angelägenhet av vikt, att hindren för denna trafik i görligaste mån undanröjas. I detta sammanhang vill utskottet framhålla, att högertrafiken vunnit internationell tillämpning vid samfärdsel såväl till sjöss som i luften. Det synes utskottet uppenbart, att en fortsatt ökning av motorfordonstrafiken länderna emellan kommer att medföra allt starkare krav på enhetliga regler även såvitt angår trafiken till lands.

De av utskottet berörda olägenheterna av vänstertrafikens bibehållande göra sig för övrigt gällande icke allenast med avseende å trafiken med motorfordon. Jämväl andra trafikanter och framförallt fotgängare hava vid resor till länder med för dem främmande trafikregler ofta svårt att vänja sig vid dessa och kunna även på grund därav lätt bli utsatta för olycksfall. Genom den år 1938 antagna semesterlagen hava stora grupper av vårt folk kommit i åtnjutande av en förlängd semesterledighet. Till följd därav synes en ökning av persontrafiken till våra närmaste grannländer kunna förväntas. Därvid torde förutom automobiler och omnibusar jämväl cyklar komma till användning i större utsträckning än för närvarande. Åstadkommande av enhetliga trafikregler i olika länder synes till följd härav vara ett intresse, som med tiden kommer att omfattas av allt bredare folklager i vårt land.

Enligt utskottets mening bör vid övervägande av frågan, huruvida högertrafik bör genomföras i vårt land, jämväl beaktas, att den utländska turisttrafiken för Sveriges vidkommande utgör en icke obetydlig inkomstkälla. Det torde sålunda vara ett ekonomiskt intresse för oss att tillse, att trafikreglerna i landet icke äro ägnade att verka hämmande på turisttrafikens omfattning.

Varje genomgripande förändring av trafikreglerna i ett land är otvivelaktigt förenad med vissa olycksfallsrisker. Erfarenheterna från det förutvarande Österrike giva sålunda vid handen, att den därstädes under föregående år genomförda övergången från vänster- till högertrafik varit förenad med en icke obetydlig ökning av trafikolyckornas antal. Även för vårt lands vidkommande torde en liknande omläggning av trafiken medföra stegrad olycksfallsfrekvens. Denna stegring kan emellertid förväntas bli av övergående natur. Den olycksfallsrisk, som äger samband med olikheten i trafikregler länderna emellan, är däremot av mera stadigvarande beskaffenhet. I detta sammanhang bör vidare beaktas, att motorfordonstrafiken

i landet för närvarande befinner sig i oavbruten ökning. Även om samtidigt trafikordningarna förbättras och trafiksäkerheten därigenom höjes, kan till följd av trafikens fortgående stegring antalet olyckshändelser i samband med en övergång till högerkörning i vårt land förväntas bliva större ju längre tid som förflyter, innan trafikomläggningen genomföres.

En övergång till högertrafik kommer uppenbarligen att medföra icke oväsentliga kostnader. Sålunda måste i de städer, där spårvägstrafik förekommer, åtskilliga ändringsarbeten verkställas med avseende å vagnpark samt banor och anläggningar. Vidare måste vägmärken och andra till tjänst för väg- och gatutrafiken uppsatta signaler flyttas, varjämte vissa ändringsarbeten i övrigt å gator och vägar torde bliva erforderliga. En av de största utgiftsposterna vid en övergång till högertrafik torde föranledas av den ombyggnad av omnibusbeståndet, som därvid måste vidtagas. Av utskottets ovan lämnade redogörelse framgår, att antalet omnibusar i riket under senare år undergått en väsentlig ökning. Skäl synas föreligga för antagandet, att denna ökning under de närmaste åren kommer att fortsätta och att till följd därav kostnaden för en eventuell ombyggnad av omnibusar kommer att växa. Emellertid torde spårvägstrafiken i de inre delarna av vissa städer framdeles komma att nedläggas. Därigenom skulle uppenbarligen en minskning av kostnaderna för spårvägstrafikens omläggning inträda. Denna minskning kommer dock sannolikt att uppvägas av ökade utgifter för ombyggnad av det större antal omnibusar, som vid en sådan tidpunkt kan finnas i landet. Jämväl övriga utgifter, som äro förbundna med en övergång till högertrafik, torde till följd av de anordningar, som betingas av den alltmer växande trafiken, visa en tendens till ökning.

På grund av vad sålunda anförts vill utskottet förorda, att utredning angående lämpligheten av en övergång till högertrafik i vårt land nu kommer till stånd. Vid en sådan utredning torde — förutom övriga på frågan inverkan omständigheter — särskilt böra beaktas de möjligheter, som kunna förefinnas, att begränsa den ökning av olycksfallsrisken som måste befaras vid tiden för omläggningens genomförande. En sådan ökning lär åtminstone delvis kunna motverkas, om övergången genomföres vid därför lämpad tidpunkt och om densamma föregås av en omfattande upplysningsverksamhet.

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att riksdagen i anledning av förevarande motion måtte hos Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa en allsidig utredning rörande lämpligheten av att i vårt land genomföra högertrafik samt för riksdagen framlägga de förslag, till vilka utredningen kan föranleda.

Stockholm den 28 mars 1939.

På andra lagutskottets vägnar:

DAVID NORMAN.

Vid ärendets behandling hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Norman, Linder, Tamm, Knut Petersson, Lindhagen, Olof Carlsson, John Gustavson* och *Ekströmer*;

från andra kammaren: herrar *Hage, Olovson* i Västerås\*, *Skoglund\**, *Pettersson* i Hällbacken\*, *Hallagård, Sandström, Hermansson* i Norrköping\* och *Barnekow*.

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

### Reservationer:

1) av herrar *John Gustavson, Olovson* i Västerås och *Hallagård*, vilka hemställt, att förevarande motion icke måtte föranleda till någon riksdagens åtgärd.

2) av herr *Barnekow* beträffande utskottets motivering.

### Särskilt yttrande

av herr *Lindhagen*, som anförde:

Jag önskar ej framställa något särskilt yrkande men vill framhålla, att motionens slutliga hemställan är ett klarare uttryck för min och, så vitt jag förstod, flertalets inom utskottets majoritet inställning och beslutsamhet än formuleringen av utskottets slutliga hemställan.

Beträffande motiveringen anser jag utskottets framställning lämpligen böra omedelbart kompletteras med motionens koncentrerade, överskådliga och lättfattliga motivering, helst den även innehåller sakliga upplysningar, som ej återfinnas i utskottets betänkande. Motionens motivering lyder:

»I min första motion om återställande av vägfreden i landet (I: 21 år 1934) förordade jag även internationell samverkan och särskilt en övergång i Sverige även till högerkörning (sid. 29—30). Det borde tämligen ostridigt vara ett önskemål, sade jag. Ju längre vi dröja desto dyrare blir det. Pengarna komma i varje fall välgörande ut i rörelsen.

Med fullföljande av denna tankegång synes reformen nu böra framföras som ett ganska allmänt petitum och en naturlig framsynthet även i riksdagen. Österrike har natten mellan den 18 och 19 september 1938 genomfört högertrafik. Tjeckoslovakien har gjort sig redo därtill 1 maj 1939 och Ungern i september samma år. Sverige står då ensamt kvar i Europa med sin vänstertrafik. England på sin avskilda ö utan genomgångstrafik och avståndstagande hitintills även från införande av decimalsystemet, kan lämnas ur räkningen.

Är en sådan isolering av Sverige rimlig och är det nyttigt ens för Sverige? I det långa loppet komma vi även att förlora ekonomiskt på att många und-

vika bilturer i vårt land. Norska regeringen har även gjort hemställan om övergång i Sverige till högertrafik. Om kostnaderna är redan ordnat. De böra, synes mig, lämpligen tagas ur bilskattemedlen exempelvis med 15 miljoner kronor ur de 150 miljoner som beräknas inflyta under året. Det bör vara en lovlig utgift för detta viktiga trafikändamål. När förenämnda tre länder kunna gå i land med en omläggning av trafiken på antytt sätt, bör väl även Sverige kunna ekonomiskt inlåta sig på företaget.

Inga materialier för ändamålet lära behöva tas från utlandet.»

Tillika må omnämnas, att min motion 218 om avsättande av anslag ur årets bilskattemedel för kostnaderna i följd av övergång till högertrafik har av statsutskottet förklarats vilande i avbidan på andra lagutskottets utlåtande.