

Nr 37.

Av herr **Helgesson m. fl.**, *angående införande av högertrafik i riket.*

I riksdagen ha vid flera tillfällen krav framförts om införande av högertrafik i Sverige. Senast vid 1943 års lagtima riksdag hade motion härom väckts i båda kamrarna. Sedan numera ytterligare skäl framkommit för ett snart ståndpunktstagande i denna för vårt land och våra trafikförbindelser i framtiden så viktiga fråga finnes ånyo anledning att underställa riksdagens prövning förslag om principbeslut att införa högertrafik.

Ett bibehållande av vår vänstertrafik för all framtid är otänkbart, eftersom högertrafiken är den ojämförligt allmännast förekommande i världen — inemot 90 % av världens motorfordon torde före kriget ha kört till höger — och därtill numera omfattar hela den europeiska kontinenten. Det finns anledning att särskilt peka på det förhållandet, att Argentina, trots rådande förhållanden, beslutat övergå till högertrafik under innevarande år, varigenom praktiskt taget hela den amerikanska kontinenten blir högerkörande.

För Sveriges del måste hävdas, att vi gentemot våra grannländer Danmark, Finland och Norge bära ett stort ansvar genom vårt fasthållande vid vänstertrafiken, vilket uppenbarligen i framtiden, när gränserna åter öppnas, kommer att innebära mycket stora risker i trafiken mellan dessa länder och Sverige. I detta hänseende har Sverige gentemot grannländerna ett betydligt större ansvar än de andra två vänsterkörande länderna i Europa, England och Irländska fristaten, därigenom att Sverige står i direkt landsvägsförbindelse med grannarna Finland och Norge och via färjtrafiken till Danmark även praktiskt taget i direkt förbindelse med detta land.

Endast i kostnadshänseende synes en övergång till högertrafik ge anledning till närmare överväganden, ehuru dock kostnaderna vid ett snart principbeslut icke torde bli av någon särskilt anmärkningsvärd storleksordning, då stora besparingar kunna göras i samband med de nära förestående nyanaffningarna av spårvagnar och bussar, vilket närmare redovisas i bifogade framställning till Kungl. Maj:t. I varje fall synes det ofrånkomligt att kostnaderna komma att stegras i hög grad, därest beslut nu icke fattas utan får anstå till senare tidpunkt.

Det har gjorts gällande, att en högertrafikomläggning skulle medföra flera trafikolyckor under tiden fram till dess vårt folk vant sig vid den nya trafikriktningen. Ser man emellertid på lång sikt, torde snarare ett bibehållande av vänstertrafiken innebära betänkligheter ur olyckssynpunkt därigenom att en dylik trafik i vårt land med all sannolikhet kommer att medföra flera olyckor sammanlagt för framtiden än dem, som kunna uppkomma i samband

med omläggningen till högertrafik. Genom en intensiv propaganda med tillhjälp av vår över hela landet spridda press och radio synes, som erfarenheterna från Ungern ge vid handen, ett verksamt medel förefinnas till nedbringande av olycksfrekvensen i samband med en omläggning.

De tidigare anförda militära skälen för ett bibehållande av vänstertrafiken böra icke få fölla ett avgörande, då av praktiska skäl en omläggning till högertrafik icke torde kunna genomföras förrän efter krigets slut, då material- och arbetskraftsförhållandena förbättrats.

Till de tidigare anförda skälen för ett principbeslut om högertrafik har nyligen fogats ett nytt. I samband med planläggningen av tunnelbanans fortsättning i Stockholm har nämligen konstaterats, att banan måste byggas för antingen den ena eller den andra trafikriktningen och att en framtida omläggning, sedan trafiken kommit i gång, knappast är praktiskt genomförbar. Då det givetvis icke bör byggas en för all framtid vänstertrafikerad tunnelbana, om, som torde vara ofrånkomligt, förr eller senare högertrafik införes i vårt land, har i skrivelse till Kungl. Maj:t begärts ett principbeslut i trafikriktningsfrågan. Med ett dylikt beslut kan tunnelbanan från början byggas för den nya trafikriktningen.

Till slut må även erinras om att vid upprepade tillfällen inom olika internationella organisationer krav framförts om enhetliga trafikregler över hela världen, till sjöss, i luften och till lands. Även i samband med den senaste tidens efterkrigsplanering ha dylika krav kommit till uttryck, och frågan om ändring av trafikriktning har även på allvar tagits upp till diskussion i England. Givet är att med den väntade trafikökningen efter kriget enhetliga trafikregler måste finnas för att i möjligaste mån riskfri trafik länderna emellan skall kunna försiggå.

Med hänvisning till vad sålunda anförts få vi hemställa,

att riksdagen måtte i princip besluta att införa högertrafik i riket samt bemyndiga regeringen att så snart förhållandena det medgiva genomföra reformen, dock senast två år efter krigets slut.

Stockholm den 17 januari 1945.

Ragnar Helgesson.

J. Sandén.

Carl Eric Ericsson.

Rob. Berg.

Carl Sundberg.

Bilaga.

Till Konungen.

I underdånig skrivelse av den 26 november 1942 har svenska lokaltrafikföreningen — dåvarande svenska spårvägs-, buss- och förortsbaneföreningen — hemställt, att Eders Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen, att frågan om införande av högertrafik i princip avgöres. Föreningen framhöll härvid bland annat, att, då enligt dess mening högertrafik förr eller senare torde komma att införas i vårt land, ett principbeslut vore önskvärt redan under det pågående kriget, detta i främsta hand av praktiska och ekonomiska skäl.

Under den tid, som förflutit sedan nämnda skrivelse ingavs, har bland trafikfolk den åsikten vuxit än fastare, att rätta tidpunkten för ett principbeslut nu föreligger. Enär enligt 1939 års högertrafikkommittés beräkningar övervägande delen av kostnaderna i samband med en omläggning vore att hänföra till ombyggnader av vagnparkerna — i första hand bussarna — ha undertecknade sammanslutningar, vilka representera praktiskt taget all spårvägs- och busstrafik i Sverige, i samråd sökt att genom en rundfråga till landets bussägare erhålla närmare kännedom om den erforderliga förnyelsen av bussparken, när förhållandena åter efter kriget ge möjligheter härtill. Undersökningen ger ett otvetydigt bevis för nödvändigheten av ett principbeslut snarast möjligt, därest en omläggning skall kunna genomföras vid den ur allmän ekonomisk synpunkt lämpligaste tidpunkten. Det torde härvid ligga i statsmakternas intresse att få högertrafikfrågan tillrättalagd, då ju rimligtvis kostnaderna för en omläggning böra bestridas med allmänna medel. Med anledning härav har det synts oss angeläget att ånyo rikta Eders Kungl. Maj:ts uppmärksamhet på de med ett principbeslut i högertrafikfrågan sammanhängande spörsmålen, särskilt de som beröra spårvägs- och busstrafiken inom landet.

Till en början torde få framhållas, att trafikriktningen i och för sig saknar betydelse för spårvägs- och bussföretagen. Det är emellertid att märka, att på nämnda företag faller den avgjort största andelen av *arbetena* i samband med en omläggning av trafikriktningen. Med hänsyn härtill är det för företagen i hög grad angeläget, att en omläggning genomföres vid lämpligast möjliga tidpunkt och att dessförinnan planläggningsarbetena kunna påbörjas i god tid, sedan väl ett principbeslut fattats.

Under nu rådande trafikförhållanden utsätts spårvagnarna och bussarna för mycket stora påfrestningar samtidigt som på grund av materialbristen förnyelsen under en följd av år försvårats. Av denna orsak kommer vid krigets slut ett stort förnyelsebehov att förefinnas. Planläggningen för tillgodoseendet av detta förnyelsebehov har vid flertalet av de större trafikföretagen redan påbörjats och beställningar av ny rullande materiel ha i viss utsträckning även gjorts. Det är givet att vid nyanskaffning av dylika fordon hänsyn skulle kunna tagas till en framtida ändring av trafikriktningen på så sätt, att fordonen från början utformas så, att de med minsta möjliga kostnader och så snabbt som möjligt kunna omändras.

Den ovan omnämnda undersökningen av förnyelsebehovet för landets *bussar* har givit till resultat, att med hänsyn till tillståndet hos de nu i trafik varande bussarna i landet och till redan förutsebara förändringar inom de närmaste två åren efter det kommande fredsslutet omkring 2 000 bussar — motsvarande mer än hälften av de nu i trafik varande bussarna — måste ersättas. Detta innebär med all sannolikhet, att — enär från utlandet under

de närmaste åren efter kriget knappast några mera betydande leveranser torde kunna påräknas — landets bussleverantörer få hela sin kapacitet för denna tillverkning fullt utnyttjad. I det syftet har, som ovan nämnts, ett flertal större bussföretag redan gjort betydande beställningar för fredstrafiken och de följas med visshet av än flera inom den närmaste tiden. Härvid är uppenbarligen ett ställningstagande i fråga om högertrafiken betydelsefullt för en rationell planläggning av dessa arbeten.

Här bör även framhållas, att man i landets större städer nu går in för systemet med s. k. fast konduktör i bussarna. Ändringskostnaderna för en härför inrättad buss beräknas med 1938 års prisläge bliva omkring 3 500 kronor högre än för en vanlig buss. Stockholms Spårvägar har under de senaste åren iordningställt 178 av sina bussar och trådbussar för detta system och enbart dessa komma sålunda att vid en övergång till högertrafik förorsaka en merkostnad av över 600 000 kronor i förhållande till högertrafikkommitténs beräkningar.

Även i fråga om *spårvagnarna* har en undersökning verkställts, varvid framkommit, att de senaste årens stora påfrestningar medfört behov av omedelbara nyanskaffningar. Sålunda har Göteborgs Spårvägar under detta år erhållit 16 enkelriktade spårvagnar, vilkas utformning av trafiktekniska skäl gjorts sådan att de kräva synnerligen omfattande och tidsödande ändringsarbeten för att kunna användas i högertrafik. Nyligen ha därjämte spårvägsförvaltningarna i Stockholm och Malmö beställt sammanlagt 100 spårvagnar av i princip samma typ som i Göteborg såsom ersättning för spårvagnar av äldre typ, som endast skulle ha krävt relativt obetydliga ombyggnader för högertrafiken. Storleksordningen av de härigenom uppkommande kostnadsökningarna — i jämförelse med högertrafikkommitténs beräkningar — för ombyggnad av spårvagnarna till högertrafik blir med prisnivån före kriget överslagsvis mer än 15 000 kronor per vagn eller en total *merkostnad* för enbart dessa nya vagnar på över 1½ miljoner kronor. De avsevärt ökade kostnaderna för ombyggnad av dessa spårvagnar i jämförelse med äldre spårvagnstyper sammanhånga med dels att vagnarna endast bli körbara i en riktning och dels systemet med fast konduktör, varigenom kräves en överflyttning av spårvagnarnas dörrar till höger sida respektive fullständig omdisposition av inredningen.

Ytterligare må framhållas, att planer för omläggning till *trådbussdrift* tagit allt fastare form i flera av landets spårvägs- och busstäder. Planerna syfta till omläggningar så snart som möjligheter härtill föreligga och det torde icke vara uteslutet, att så kan ske i en icke obetydlig utsträckning redan under de närmaste åren efter krigets slut. I den mån så kommer att ske, ökas kostnaderna än mer för en omläggning till högertrafik på grund av de till trådbussdriften hörande kontaktledningarna, vilka delvis måste bli föremål för ändringar och justeringar. Dessutom ökas kostnaderna med avseende å den rullande materielen vid övergång från tidigare spårvägsdrift till trådbussstrafik därigenom, att det nya trafikmedlet blir körbart endast i en riktning i motsats till de hittills huvudsakligen dubbelriktade spårvagnarna.

Vidare har som en följd av den under kriget starkt ökade spårbundna lokaltrafiken och med hänsyn även till kommande ansvällning av gatutrafiken särskilt inom och i närheten av landets större städer ett flertal *signalsäkerhetsanläggningar* utförts eller planerats för färdigställande omedelbart efter kriget. Även dylika anläggningar kräva icke oväsentliga ombyggnader vid övergång till högertrafik och medföra därigenom ytterligare stegrade kostnader och ökat planeringsarbete. Även med hänsyn till sådana anläggningar skulle ett principbeslut verksamt underlätta projekteringsarbetena och nedbringa ändringskostnaderna.

Slutligen torde få erinras om den från skilda håll påyrkade snara omarbetningen av vägtrafikförfattningarna. Därest denna omarbetning kommer till stånd torde för detta arbetes rätta bedrivande ett principbeslut om införande av högertrafik i viss mån vara en förutsättning. I fråga om tidpunkten för de nya författningarnas ikraftträdande tala för övrigt många skäl för att denna bör sammanfalla med omläggningen till högertrafik.

Under hänvisning till det ovan sagda och med utgångspunkt från att högertrafik förr eller senare kommer att införas få vi framhålla:

att omläggningen bör genomföras, när det ur nationalekonomisk och praktisk synpunkt är lämpligast,

att rätta tidpunkten nu är inne för ett principbeslut, varigenom väsentliga lättnader i planeringen och betydande kostnadsminskningar kunna ernås i samband med den omfattande nyanskaffningen av spårvagnar och bussar under de närmaste åren,

att omläggningen genomföres, innan ytterligare utbyggnader av landets trådbussnät vidtagits,

att ett principbeslut skulle verksamt underlätta projekteringen och färdigställandet av det flertal signalsäkerhetsanläggningar, som planerats för uppförande omedelbart efter kriget, samt

att en högertrafikomläggning lämpligen bör sammanfalla med ikraftträdandet av omarbetade trafikförfattningar.

Med hänsyn härtill få undertecknade sammanslutningar hemställa,

att ett snart principbeslut fattas om införande av högertrafik i Sverige, att tidpunkten för omläggningen fastställles till högst två år efter krigets slut

samt att en teknisk expertkommitté snarast tillsättes för den erforderliga, tidskrävande detaljplaneringen.

Underdånigst

SVENSKA LOKALTRAFIK-
FÖRENINGEN.

Einar Hultman.

/ Wilh. Augustinsson.

SVENSKA OMNIBUSÄGARE-
FÖRBUNDET.

Gösta Wahlstedt.

/ Nils Schéle.

Stockholm den 5 oktober 1944.

I ovan angivna synpunkter ävensom i syftet med framställningen instämma:

KUNGL. AUTOMOBIL KLUBBEN.

Kjell Hägglöf.

/ Sten Hagardt.

MOTORMÄNNENS RIKSFÖRBUND

Einar Lagrelius.

/ Sture Lindgren.

Sveriges Automobilindustriförening får härmed instämma i ovanstående skrivelses syfte. Utöver de i skrivelsen anförda ekonomiska skäl, som tala för ett beslut vid nuvarande tidpunkt om införande av högertrafik, vill föreningen ytterligare framhålla, att en svensk anslutning till internationell standard i fråga om trafikriktning med åtföljande konsekvenser för bussarnas konstruktion skulle i sin mån underlätta för den svenska bilindustrin att konkurrera på exportmarknaden.

Stockholm den 5 oktober 1944.

Underdånigst

SVERIGES AUTOMOBILINDUSTRIFÖRENING.

Otto Bröndum,
ordförande.

Erik Huss,
verkställande direktör.