

Nr 62.

Ankom till riksdagens kansli den 6 juni 1945 kl. 9 fm.

Utlåtande i anledning av väckta motioner om införande av högertrafik.

Andra lagutskottet har till behandling förehaft tre inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nämligen i första kammaren nr 37 av herr *Helgesson m. fl.* samt i andra kammaren nr 71 av herr *Nilsson* i Göteborg *m. fl.* och nr 177 av herr *Birke*.

I motionerna, av vilka de två förstnämnda äro likalydande, hemställes, att riksdagen måtte i princip besluta införande av högertrafik i landet samt be- myndiga regeringen att så snart förhållandena det medgiva genomföra re- formen, enligt de två förstnämnda motionerna dock senast två år efter kri- gets slut.

Beträffande motiveringen för dessa yrkanden får utskottet hänvisa till motionerna.

I ärendet har till utskottet inkommit en skrivelse från Stockholms handels- kammare, vari hemställts, att utskottet måtte tillstyrka bifall till motionerna.

Spörsmålet om övergång till högertrafik har vid flera tillfällen behandlats i riksdagen samt varit föremål för utredningar av sakkunniga. En redogö- relse för vad sålunda och i övrigt beträffande frågan förekommit till och med 1938 års riksdag finnes intagen i andra lagutskottets utlåtande nr 24 vid 1939 års lagtima riksdag. Utskottet får hänvisa till denna redogörelse.

Vid 1939 års riksdag väckte herr *Lindhagen* en motion, I: 217, vari hem- ställdes, att riksdagen ville anhålla hos Kungl. Maj:t att överväga och för riksdagen framlägga förslag snarast möjligt om övergång till högertrafik.

I utlåtande, nr 24, i anledning av motionen yttrade andra lagutskottet bl. a.:

Såsom framgår av den i detta utlåtande lämnade redogörelsen har höger- trafiken 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 anslut- ning, 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 bära även i vårt land bliva föremål för allvarligt övervägande från stats- makternas 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 — — — 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 utslutet, 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 bliva 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 bliva 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 föränledas 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 lärer åtnin-

stone delvis kunna motverkas, om övergången genomföres vid därför lämpad tidpunkt och om densamma föregås av en omfattande upplysningsverksamhet.

Under åberopande av vad sålunda anförts hemställde utskottet, att riksdagen i anledning av motionen 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 kunde föranleda.

Riksdagen biföll utskottets hemställan.

Efter bemyndande av Kungl. Maj:t tillkallade chefen för kommunikationsdepartementet den 26 augusti 1939 särskilda sakkunniga (*1939 års högertrafikkommitté*) för att inom departementet biträda med verkställande av en förutsättningslös utredning i ämnet.

Kommittén avgav den 3 december 1940 betänkande med förslag rörande övergång till högertrafik i Sverige (Statens off. utredn. 1940: 30). Ur betänkandet torde här i anslutning till vissa av de synpunkter, som utvecklats i andra lagutskottets ovannämnda utlåtande nr 24/1939, böra anföras följande.

Enligt kommitténs uppfattning kunde avgörande företräde ur teoretisk eller teknisk synpunkt icke givas åt någotdera av de trafiksystem, varom fråga är. Den omständigheten att flertalet bilar i vårt land vore vänsterstyrda kunde icke godtagas såsom skäl för övergång till högertrafik. Även om de fördelar, som ur trafiksäkerhetssynpunkt kunde påvisas vid tillämpning av vänsterstyrning i högertrafik, skulle antagas större än de olägenheter, som kunde vara förbundna med vänsterstyrning i nuvarande trafiksystem, torde dessa fördelar icke vara av den art eller storleksordning att de i och för sig kunde motivera en så omfattande samt med väsentliga kostnader och olägenheter förenad åtgärd som hela trafiksystemets omläggning i förevarande avseende. Överhuvud syntes det ej förenat med klok förtänksamhet att grunda en dylik omläggning, vilken måste förutsättas komma att bliva bestående för överskådlig framtid, på en detalj i det nuvarande bilbeståndets konstruktion.

Huvudskälet för en övergång till högertrafik måste enligt kommittén vara kravet på största möjliga enhetlighet beträffande trafikreglerna i den internationella landsvägstrafiken. Detta krav grundade sig givetvis i första hand på angelägenheten av att eliminera de orsaker till trafikolyckor, som med nu rådande oenhetliga system funnes och som uppenbarligen måste få större betydelse i den mån vårt land finge ökad andel i internationell trafik. Vid bedömning av detta kravs berättigande ur trafiksäkerhetssynpunkt måste hänsyn tagas ej blott till den utländska trafik, som inkomme till vårt land från länder med högertrafik, utan även till den trafik, som ginge till sådana

länder från vårt land. Man måste vidare taga hänsyn till såväl bilar som cyklisterna och trafikanter till fots. I detta sammanhang borde också beaktas den hämmande inverkan, som förekomsten av olika trafikregler i skilda länder kunde antagas utöva främst på den internationella motorfordonstrafikens utveckling, samt önskvärdheten av att detta hämmande moment kunde undanröjas icke minst med hänsyn till den för vårt land ur ekonomisk synpunkt betydelsefulla utländska turisttrafiken.

Beträffande frågan i vad mån tillämpningen av olika trafikregler i de skilda länderna utövat inverkan på olycksfallsrisken har kommittén kommit till samma uppfattning som andra lagutskottet vid 1939 års riksdag. Om alltså olycksfallsfrekvensen hittills icke varit betydande, vore det emellertid enligt kommitténs åsikt uppenbart, att olägenheterna av skilda trafikregler vid en intensifierad internationell trafik skulle komma att växa. Man hade alltså att taga ståndpunkt till frågan huruvida en sådan intensifiering vore sannolik.

För närvarande vore av naturliga skäl motorfordonstrafiken mellan Sverige och utlandet reducerad till ett minimum, liksom även den inländska motorfordonstrafiken vore väsentligt reducerad. När en vändning mot ökad trafik kunde inträffa undandrog sig kommitténs bedömning. Då man emellertid måste se frågan om övergång till högertrafik på lång sikt, torde man vara berättigad att vid frågans bedömning utgå från en förnyad stegring av såväl den inländska motorfordonstrafiken som ock trafiken med utlandet. Vid sådant förhållande torde den nuvarande nedgångsperioden i den internationella trafiken icke böra åberopas såsom skäl för att nu undanskjuta ett avgörande i positiv riktning. Å andra sidan syntes den minskade trafiken ägnad att i vissa avseenden underlätta en omläggning av ifrågavarande slag, ehuru man ej kunde bortse från att vissa med den nuvarande krisen sammanhängande förhållanden innebure försvårande moment.

Kommittén ansåg, att en övergång till högertrafik beträffande väg- och gatutrafik (alltså ej järnvägstrafik) måste anses principiellt riktig och borde genomföras under förutsättning att därmed förväntad vinst i trafiksäkerhetsavseende kunde antagas större än därmed förenad olägenhet. Att till grund för ett beslut i förevarande avseende lägga några kalkyler rörande ekonomisk vinst i form av ökad utländsk turisttrafik vid en omläggning ansågo kommittén icke tillrådligt, då några tillförlitliga beräkningar i detta hänseende icke torde kunna framläggas.

De med en övergång till högertrafik förenade olägenheter, som borde vägas mot vinsten därav, vore dels faran för ökade olycksfallsrisker under övergångsperioden och dels kostnaderna för omläggningen. Vid bedömandet av detta avvägningsspörsmål borde beaktas, att vinsten skulle bli för framtiden bestående under det att olägenheterna vore av övergående natur.

Att olycksfallsrisken under övergångsperioden skulle

stegras vore enligt kommitténs uppfattning ofrånkomligt. För ett riktigt bedömande av denna omständighet borde emellertid den totala omfattningen av de skador, som på lång sikt kunde förväntas uppstå, om högertrafik infördes, ställas i förhållande till omfattningen av skador vid bibehållen vänstertrafik. En beräkning av detta förhållande torde dock icke med någon större grad av tillförlitlighet kunna verkställas, då resultatet i verkligheten måste bliva beroende på en mångfald olika faktorer, vilka ej kunde bestämmas på förhand. Ett försök att med utnyttjande av tillgänglig statistik belysa förhållandet hade dock på föranstaltande av kommittén utförts. Av de därvid gjorda beräkningarna hade dragits den slutsatsen, att, i händelse högertrafik ej infördes, olyckor, som berodde på ovana vid vänstertrafik, måste i det långa loppet medföra skadeverkningar av större omfattning än dem som kunde förväntas uppkomma av olyckor, som berodde på ovana vid högertrafik, i händelse sådan trafik infördes, en slutsats som uppenbarligen talade till förmån för en omläggning till högertrafik. I fråga om den tidpunkt, då vid en dylik omläggning vinsten i förevarande avseende skulle uppkomma, utvisade åter de verkställda beräkningarna ej alltför gynnsamma resultat. Härvid borde emellertid beaktas, att beräkningarna ytterst utginge från den statistik, som hade verkställts i samband med trafikomläggningen i Österrike under år 1938. Denna omläggning hade skett under särdeles ogynnsamma förhållanden, bl. a. i samband med större trupprörelser, mörklägningsövningar m. m. Ej heller hade omläggningen genomförts samtidigt i hela landet, vilket säkerligen bidragit till ökat antal olyckor. Vidare borde beaktas, att beräkningarna ej toge hänsyn till de olyckor, som på grund av vår ovana vid högertrafik inträffade utomlands. Efter en omläggning bortföлле jämväl denna orsak till olycksrisker.

Kommittén ansåge sig därför med fog kunna antaga att — även om ett ökat antal trafikolyckor i samband med övergång till högertrafik i vårt land ej kunde undvikas — man dock härvid, såvida ej oförutsedda ogynnsamma omständigheter inträffade, borde kunna påräkna ett vida bättre resultat än de på grundval av beräkningarna skisserade, allt under förutsättning att effektiva åtgärder till motverkande av olycksrisken vidtoges i enlighet med vissa av kommittén förordade riktlinjer.

De med en övergång till högertrafik förenade **k o s t n a d e r n a** ha av kommittén beräknats för följande åtgärder:

förändring av vissa anordningar för trafiken å vägar och gator, såsom vägmärken, trafiksignaler och refuger m. m.,

förändring av vissa av järnvägarnas signal- och säkerhetsanordningar, vilka beröra väg- och gatutrafiken,

ombyggnad av viss del av spårvägarnas rullande materiel samt fasta anläggningar,

ombyggnad av omnibusar och vissa fasta för den yrkesmässiga omnibus-
trafiken erforderliga anläggningar samt

åtgärder, som äro nödvändiga i samband med övergången för att eliminera
därmed förenade olägenheter och risker.

Under förutsättning att övergång till högertrafik kunde ske i juni 1943,
skulle kostnaderna för ovan nämnda åtgärder enligt kommitténs beräkning-
ar uppgå till omkring 16 miljoner kronor, därav för åtgärder beträffande
omnibusar m. m. omkring 10,3 miljoner. Kostnadsberäkningarna hade be-
träffande sistnämnda belopp grundats å prisläget den 1 september 1940 och
i övrigt på prislägena vid skilda tider från hösten 1939 till utgången av 1940.

Enligt kommitténs förslag borde av kostnaderna något mer än 14 miljoner
kronor bäras av statsverket.

För klarläggande av sin ståndpunkt beträffande frågan om
övergång till högertrafik anförde kommittén följande:

En övergång till högertrafik i vårt land beträffande väg- och gatutrafik
måste anses vara principiellt riktig för vinnande av största möjliga enhetlig-
het i fråga om trafikreglerna till lands på sätt redan skett till sjöss och i
luften. Man bör jämväl kunna antaga, att därest effektiva åtgärder mot
den ökade risken för trafikolyckor i samband med övergången till dylik
trafik vidtagas, antalet av nämnda trafikolyckor skall kunna nedbringas
så att trafikomläggningen inom en ej alltför lång tid skall visa sig berätti-
gad ur trafiksäkerhetssynpunkt. Såvitt nu kan bedömas, synes en över-
gång till högertrafik i anslutning till den nuvarande perioden av minskad
trafik å vägar och gator vara att förorda, därest en övergång överhuvud i
vårt land skall ske, enär en ökad trafik, som väl måste inom ett antal år för-
väntas, kommer att medföra såväl ökade kostnader för som större olycksris-
ker vid omläggningen.

Kommittén vill därför förorda, att — därest ej ur statsfinansiella syn-
punkter eller av andra skäl, som undandraga sig kommitténs bedömande,
hinder möter — beslut fattas om införande av högertrafik i vårt land i
enlighet med av kommittén förordade riktlinjer.

Över kommitténs betänkande avgåvos, efter remiss, *yttranden* av
länsstyrelserna (av vilka en del infordrade yttranden bl. a. från länens väg-
ingenjörer, vägstyrelser, bilbesiktningsmän och polismyndigheter), general-
poststyrelsen, järnvägsstyrelsen, skolöverstyrelsen, väg- och vattenbygg-
nadsstyrelsen, statskontoret, överbefälhavaren, arméförvaltningens tygde-
partement, statspolisintendenten, statens arbetsmarknadskommission, Sven-
ska järnvägsföreningen, Svenska spårvägs-, buss- och förortsbaneföreningen
(numera Svenska lokaltrafikföreningen), trafikförsäkringsföreningen, Na-
tionalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, Kungl. automobilklubben,
Motormännens riksförbund, Sveriges trafikbilägares riksorganisation, Auto-
mobilbesiktningsmännens förening, Cyklisternas riksförening (Cykelfräm-
jandet), Sveriges bilskolors riksförbund, Svenska automobilhandlareför-

eningen, automobilhandlareförbundet, Svenska landskommunernas förbund, Svenska stadsförbundet, Svenska trafikförbundet, Svenska vägföreningen, Svenska vägstyrelsernas förbund, Svenska teknologföreningen och Svenska motorförbundet.

I flertalet av yttrandena tillstyrktes i princip övergång till högertrafik. Införande av högertrafik avstyrktes av länsstyrelserna i Uppsala, Södermanlands, Hallands, Skaraborgs, Västerbottens och Norrbottens län, Svenska motorförbundet och Svenska landskommunernas förbund. Statskontoret och statspolisintendenten, som icke direkt avstyrkte den föreslagna reformen i princip, uttalade sig emellertid mot dess genomförande, åtminstone under rådande förhållanden.

Vid 1941 års riksdag väcktes ånyo motioner, I: 110 av herr *Nisser m. fl.* och II: 214 av herr *Lundell*, om införande av högertrafik.

I utlåtande, nr 13, i anledning av motionerna anmärkte andra lagutskottet, att frågan huruvida högertrafik skulle införas i vårt land för närvarande efter verkställd utredning vore föremål för Kungl. Maj:ts prövning. Med hänsyn härtill ansåge utskottet, att riksdagen icke då borde taga ställning till denna fråga.

På grund härav hemställde utskottet, att motionerna icke måtte föranleda till någon riksdagens åtgärd.

Vid behandlingen av utskottsutlåtandet i andra kammaren anförde chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Andersson:

Regeringen har beslutat att icke i år förelägga riksdagen förslag i ärendet. I de inkomna remissyttrandena har man kunnat spåra en ganska positiv inriktning. Flertalet hörda myndigheter ha uttalat sig för införande av högertrafik, men det har också rests mycket starka betänkligheter emot att införa högertrafik just nu. Särskilt har överbefälhavaren poängterat, att det icke gärna kunde vara rimligt att genomföra en i trafikhänseende så genomgripande omläggning i det osäkra läge, som nu är för handen. Påståendet, att det just nu skulle vara särskilt lämpligt att övergå från vänsterkörning till högerkörning, därför att trafiken är inskränkt, bemötes alltså från militärt håll med hänvisning till att det skulle vara en mycket dålig beredskapsåtgärd att vidtaga en trafikomläggning, när man icke vet, om icke under tiden armén till äventyrs måste ställas på krigsfot. — — — De skäl mot en omläggning, som anförts från militärt håll, måste av regeringen tillerkännas en utomordentligt stor betydelse. Regeringens hållning har dessutom bestämts av statsfinansiella hänsyn. Arrangemanget skulle enligt kommitténs förslag kosta 16 miljoner kronor, varav staten skulle bidra med omkring 14 miljoner kronor. Man måste väl ändå erkänna, att det finns andra ändamål, som det är mera nödvändigt att tillgodose i dessa tider.

Som motiv för en övergång till högertrafik har — — — åberopats, att det ur arbetslöshetssynpunkt skulle vara förmånligt att nu övergå till högertrafik. Så är icke förhållandet. Saken är nämligen den, att det mesta av de

arbeten, som skulle behöva utföras vid en övergång från vänstertrafik till högertrafik, består i omändring av omnibusparken och eventuellt ombyggnad av spårvagnarna. Det gäller speciella arbeten, som endast kunna utföras vid karosseri- och andra för dylik specialtillverkning uppförda verkstäder. Inom verkstadsindustrien har för övrigt icke rätt och befaras icke någon arbetslöshet. Övriga arbeten, som skulle behöva utföras, äro av så ringa omfattning. Övriga arbeten, som skulle behöva utföras, äro av så ringa omfattning. Övriga arbeten, som skulle behöva utföras, äro av så ringa omfattning. Allra minst torde de arrangemang, som behöva vidtagas för flyttande av vägmärken och vägvisare, ha någon betydelse ur arbetslöshetssynpunkt. De måste nämligen vidtagas på mycket kort tid, och arbetena lämpa sig därför icke för arbetslösa.

Regeringen har icke principiellt fattat ståndpunkt i frågan om övergång till högertrafik, men regeringen anser det oundgängligen nödvändigt att vänta med sitt ståndpunktstagande, till dess det framtida läget kan bättre överblickas.

Riksdagen biföll utskottets hemställan.

Frågan om införande av högertrafik behandlades därefter i anledning av väckta motioner (I: 47 av herr *Nisser m. fl.* och II: 7 av herr *Pettersson i Hällbacken m. fl.*) av 1943 års riksdag.

I utlåtande, nr 9, över nämnda motioner yttrade andra lagutskottet bl. a.:

Enligt utskottets mening kan det med hänsyn till det statsfinansiella läget ej ifrågasättas att under nuvarande förhållanden genomföra en så omfattande omläggning av trafikväsendet, som skulle bli följden av införande av högertrafik. Att fixera den framtida tidpunkt, då en övergång till högertrafik kunde ur ifrågavarande synpunkt vara lämplig eller möjlig, torde ej heller låta sig göra. Hur det statsfinansiella läget kan komma att gestalta sig efter ett fredsslut lär nämligen för närvarande ej kunna med någon säkerhet överblickas.

Såsom skäl för fattande av ett principbeslut har anförts, att omnibusägare och andra företagare inom det yrkesmässiga trafikväsendet därigenom skulle lämnas tillfälle att verkställa förberedande åtgärder för övergång till högertrafik, vilka åtgärder kunde förväntas nedbringa kostnaderna för omläggningen. Detta skäl kan dock enligt utskottets mening knappast vara berättigat under annan förutsättning än att man åtminstone tillnärmelsevis kan fastställa tidpunkten för övergången.

Med hänsyn till vad sålunda anförts och då ett principbeslut ej synes böra fattas, förrän det kan förutses, vid vilken tidpunkt en eventuell reform kan genomföras, finner utskottet ej skäl att tillstyrka bifall till motionerna. Utskottet förutsätter emellertid, att Kungl. Maj:t, då förhållandena det medgiva, tager frågan under omprövning.

På grund av det anförda hemställde utskottet, att motionerna icke måtte föranleda till någon riksdagens åtgärd.

Reservationer avgåvos dels av herrar *Linder, Forslund, Löfvander* och *Hallagård*, vilka ansågo, att utskottets motivering i vissa avseenden bort hava annan lydelse, dels ock av herr *Pettersson i Hällbacken*, som hem-

ställde, att riksdagen måtte i princip uttala sig för införande av högertrafik samt i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t så snart förhållandena det medgäve för riksdagen framlade förslag härom.

Riksdagen godkände utskottets utlåtande.

I skrivelse den 23 januari 1945 anmodade chefen för kommunikationsdepartementet väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att skyndsamt *dels* verkställa den revision av kostnadsberäkningarna i högertrafikkommitténs betänkande, som kunde föränledas av efter år 1940 inträffade förhållanden, samt på grundval av en sådan revision framlägga nya kostnadsberäkningar i ämnet, *dels ock* i samband därmed avgiva ej mindre yttrande och förslag beträffande den övergångstid, som lämpligen borde fastställas därest beslut om övergång till högertrafik skulle meddelas inom en närliggande framtid, än även yttrande rörande de omständigheter i övrigt, som styrelsen funne vara av betydelse för ett ståndpunktstagande i frågan.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen redovisade nämnda uppdrag med skrivelse den 2 mars 1945. Under förutsättning att övergång till högertrafik skedde hösten 1946, skulle kostnaderna för övergången enligt styrelsens beräkningar uppgå till cirka 27 miljoner kronor. Kostnaderna hade alltså sedan högertrafikkommitténs beräkningar utfördes stegrats med omkring 11 miljoner kronor. Direkt jämförelse mellan kommitténs och styrelsens siffror bleve emellertid missvisande, dels emedan styrelsen i sin beräkning medtagit vissa kostnader, som kommittén icke tagit hänsyn till (fraktkostnader för bussar en miljon kronor och oförutsedda utgifter en miljon kronor), dels på grund av den prisstegring som inträtt sedan kommittén framlade sin beräkning. Hänfört till 1940 års prisnivå torde den verkliga kostnadsökningen stanna vid ungefär en miljon kronor.

Beträffande principfrågan, huruvida övergång borde ske till högertrafik, anförde väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bl. a.:

I yttrande den 20 januari 1941 över 1939 års högertrafikkommittés betänkande instämde väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i kommitténs förord för införande av högertrafik. Under den tid, som sedan dess förflutit, har styrelsen stärkts i sin bestämda uppfattning, att vårt land i längden icke kan fasthålla vid en körregel, motsatt den som tillämpas icke blott i våra närmaste grannländer utan bland majoriteten av jordens länder.

I likhet med 1939 års högertrafikkommitté anser väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att huvudmotivet för en övergång till högertrafik är kravet på största möjliga enhetlighet beträffande trafikreglerna i den internationella landsvägstrafiken. Ehuru det kan vara vanskligt att göra förutsägelser om den kommande trafikutvecklingen, är dock väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för sin del övertygad om att samfärdseln länderna emellan kommer att stegras icke blott till förkrigstidens nivå utan långt därutöver. Det är möjligt, att denna utveckling icke kommer under de närmaste efterkrigsåren,

men vid övervägande av en sådan fråga som den föreliggande måste besinnas, att övergång till högertrafik är en åtgärd, som kommer att medföra verkningar i en framtid långt bortom de närmaste åren. Den ansvällning av den internationella trafiken, som sålunda är att emotse, kommer säkerligen att omfatta icke allenast motorfordonstrafiken. Cykeltrafiken har före och under kriget ökat i mycket stor utsträckning. Denna utveckling gör det troligt, att framtidens semesterfirande cyklister i allt större utsträckning komma att söka sig utom landets gränser. Jämväl Sveriges deltagande i återuppbyggnadsarbetet efter kriget i våra krigshärjade grannländer torde medföra en stark ökning av samfärdseln mellan de nordiska länderna.

Med hänsyn till kravet på största möjliga trafiksäkerhet i den kommande internationella trafiken synes det väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att övergång till högertrafik icke längre kan skjutas åt sidan.

Flera andra skäl hava framförts för övergång till högertrafik, bland annat rattens placering i de flesta av landets bilar. Kommittén har emellertid som slutomdöme utalat, att den omständigheten, att flertalet bilar i vårt land äro vänsterstyrda, icke kunde godtagas som skäl för övergång till högertrafik, då nackdelarna och fördelarna av vänsterstyrning vid vänstertrafik torde väga ungefär lika. Denna uppfattning kan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för sin del icke dela och den motsäges även av det förhållandet, att i länder med högertrafik rattan praktiskt taget alltid sitter till vänster. Det är ett av varje bilist välkänt faktum, att rattens placering till vänster i vänstertrafik innebär avsevärda olägenheter vid omkörning enär föraren i den omkörande bilen icke kan överskåda den framförvarande vägbanan och i god tid varsebliva mötande fordon utan att taga större delen av den högra väghalvan i anspråk. Ett icke obetydligt antal trafikolyckor torde hava haft sin orsak i nämnda förhållande. Den omständigheten, att föraren efter omläggning till högertrafik icke längre kommer att sitta vid den sida av fordonet, som befinner sig närmast väggkanten, blir av allt mer underordnad betydelse i den mån breddningen av vägarna fortskrider. För övrigt må framhållas, att förare vid möte med annat fordon kan nedbringa sin egen hastighet om han är osäker om väggkantens belägenhet; vid omkörning till vänster blir rattens placering till vänster till fördel, eftersom föraren i den uppdrivna hastigheten kan noga kontrollera sitt eget fordons belägenhet i förhållande till väggkanten. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen finner sålunda, att rattens placering måste anses hava en mycket stor betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt, och att en övergång till högertrafik även i detta avseende verkar trafiksäkerhetsfrämjande.

Före kriget hade Sverige en icke obetydlig export av automobiler. På senare tid har jämväl viss export av färdigbyggda bussar förekommit. Då exporten så gott som uteslutande gått till länder med högertrafik, som alltså kräva bussar med helt annat byggnadssätt än som hittills tillämpats i Sverige, skulle det för automobilindustrien vara av värde med samma trafikriktning i Sverige, varigenom tillverkningskostnaderna skulle kunna sänkas och konkurrenskraften ökas.

Det allmänna trafikläget måste för närvarande anses vara särskilt gynnsamt för omläggning av trafikriktningen. Den avsevärda minskningen av motorfordonstrafiken under kriget — den utgör för närvarande endast omkring hälften av 1936 års trafik — måste givetvis kraftigt bidra till att

övergången kan göras mera riskfri än under högtrafiktid. Då trafiken åter börjar svälla efter kriget, uppstå genast väsentligt stegrade olycksfallsrisker vid en eventuell omläggning av trafikrikningen, varifrån icke kan bortses. Ur trafiksäkerhetssynpunkt bör därför omläggningen ske snarast.

Jämväl ekonomiska synpunkter tala mycket starkt emot varje uppskjutande av omläggningen till efter hösten 1946.

Stora nyanskaffningar av spårvagnar och bussar äro förestående. Stockholms spårvägar har för successiv leverans under innevarande år beställt 90 nya innerstadsspårvagnar av modern typ. För Malmö spårvägar skola anskaffas 10 nya vagnar av samma slag. Nämda spårvägsföretag hava planerat men ännu ej beställt ombyggnad av sammanlagt 70 äldre spårvagnar till enriktningstvagnar. Jämväl bussparken kommer att inom den närmaste tiden tillföras nya vagnar, i Stockholm 50 trådbussar och 50 brännolja-bussar samt i Malmö 5 bussar. Postverket har under hand meddelat, att 20 nya bussar äro beställda och att 15 bussar planeras att inköpas nästa år.

Ianspråktagandet av samtliga ovannämnda fordon kan, även om därigenom vederbörande trafikföretag åsamkas stora olägenheter, uppskjutas till efter övergången till högertrafik dock endast under förutsättning att omläggningen sker senast hösten 1946. Blir så icke fallet, måste nämnda vagnar tagas i bruk för vintertrafiken 1946—1947 och följaktligen byggas för vänstertrafik för att vid en kommande omläggning ändras för högertrafik. Dessa ombyggnadskostnader äro avsevärda. Enbart för Stockholms spårvägars del har kostnadsökningen beräknats uppgå till 3 700 000 kronor. Malmö spårvägar redovisa en merkostnad av omkring 500 000 kronor. För övriga trafikföretag hava säkra uppgifter icke erhållits, men liknande förhållanden torde föreligga även där. Härtill kommer, att den alltjämt skeende utbyggnaden av spårvägs- och trådbussnätet medför väsentligt stegrade kostnader för varje år som omläggningen uppskjutes; speciellt kostnadskrävande äro i detta avseende de omfattande signalsäkerhetsanläggningar, som planeras eller äro under utförande. Slutligen torde böra framhållas, att ju längre omläggningen uppskjutes, desto fler nya bussar hinna nybyggas ute i landet under övergångstiden och desto fler bussar blir det följaktligen att bygga om. Häremot kan visserligen invändas, att dessa bussar redan från början kunna inrättas så att ombyggnaden vid den blivande trafikomläggningen blir mycket enkel, varigenom avsevärda ombyggnadskostnader skulle kunna inbesparas. 1939 års högertrafikkommitté har beräknat, att med varje år, med vilket övergångstiden förlänges, skulle genom här antydda åtgärder kunna inbesparas 232 500 kronor i ombyggnadskostnader. Även om denna summa flerfaldigas, kommer den ändock icke att vara ens av samma storleksordning som de merkostnader, vilka skulle uppstå vid varje uppskjutande av tidpunkten för omläggningen. Det bör också framhållas, att för de vagnar, som betinga de högsta ombyggnadskostnaderna, nämligen de alltmånga vanliga vagnarna med fast konduktör och ett flertal dörrar, endast obetydliga åtgärder kunna vidtagas för att underlätta en framtida ombyggnad.

Den verkställda utredningen ger sålunda otvivelaktigt vid handen, att omläggning till högertrafik icke bör ske senare än under hösten 1946. Uppskjutes övergången med endast ett år till 1947 kan kostnadsstegringen med säkerhet beräknas överstiga 5 000 000 kronor. Ställes övergången ännu mera

på framtiden, torde kostnaderna stegras med stora belopp ytterligare trots alla tänkbara åtgärder.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vill även framhålla den synnerligen stora angelägenheten av att principbeslut om högertrafikens införande fattas så snart ske kan. För det omfattande planläggningsarbetet, för avgörandet av planerade inköp och ombyggnader samt för verkstädernas konstruktionsarbete är varje dag som vinnes av största betydelse.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vill till slut framhålla, att de trafikföretag, verkstäder och andra, med vilka styrelsen samrått i frågan, förklarat, att en omläggning till högertrafik kommer att medföra avsevärda svårigheter, vilka dock kunna bemästras genom omsorgsfull planläggning och under vissa av styrelsen angivna förutsättningar.

Över väg- och vattenbyggnadsstyrelsens skrivelse ha, efter remiss, *ytt-randen* avgivits av statens arbetsmarknadskommission, såvitt angår med frågan förbundna arbetsmarknadssynpunkter, och av statens industrikommission, såvitt angår materialsynpunkter.

Arbetsmarknadskommissionen har framhållit, att övervägande delen av arbetena vid en övergång till högertrafik utgjordes av verkstadsarbeten. Ordertillgången vid verkstäderna torde för närvarande i huvudsak vara god, men verkstadsindustrien vore att anse som förhållandevis konjunkturkänslig, varför hänsyn till läget på arbetsmarknaden syntes böra tagas vid valet av tidpunkt för en eventuell övergång till högertrafik. Kommissionen ville framhålla angelägenheten av att avgörande snarast fattades i principfrågan, huruvida högertrafik skulle införas eller ej. Därest en trafikomläggning beslutades, borde det överlåtas åt Kungl. Maj:t att med beaktande av bl. a. arbetsmarknadspolitiska synpunkter bestämma om tidpunkten för reformens genomförande.

Industrikommissionen har förklarat, att de med en övergång till högertrafik förbundna materialfrågorna icke torde vara av beskaffenhet att utgöra hinder mot en omläggning.

Sedan dessa yttranden inhämtats, torde ytterligare åtgärder för lösning av frågan om införande av högertrafik ej ha vidtagits från Kungl. Maj:ts sida.

Det må här anmärkas, att till Kungl. Maj:t inkommit framställningar beträffande frågan om införande av högertrafik

den 26 november 1942 från svenska spårvägs-, buss- och förortsbaneföreningen (numera svenska lokaltrafikföreningen),

den 24 november 1943 från Sveriges automobilhandlareförbund,

den 5 oktober 1944 från svenska lokaltrafikföreningen, svenska omnibusägareförbundet, kungl. automobilklubben, motormännens riksförbund och Sveriges automobilindustriförening (tryckt såsom bilaga till förevarande motion I: 37),

den 13 oktober 1944 från motorförarnas helnykterhetsförbund,
den 16 november 1944 från stadskollegiet i Stockholm,
den 22 december 1944 från överståthållarämbetet,
den 15 mars 1945 från förbundsrådet för kungl. automobilklubbens landsförbund samt

den 15 mars 1945 från styrelsen för Sveriges läkares automobilklubb.

I samtliga nu nämnde framställningar utom den från stadskollegiet i Stockholm har förordats införande av högertrafik samt framhållits, att ett principbeslut härom borde fattas snarast. Stadskollegiet i Stockholm har, utan att taga ställning till frågan huruvida en trafikomläggning bör ske, med hänsyn till det förestående tunnelbanebygget i Stockholm ansett det synnerligen angeläget, att ett principavgörande snarast möjligt kommer till stånd.

Slutligen må anmärkas, att under 1944 tillkallats sakkunniga (*1944 års trafikförfattningssakkunniga*) för att verkställa översyn över samtliga författningar på trafikväsendets område. I direktiven för de sakkunniga uttalades bl. a., att spørgsmålet om övergång till högertrafik icke syntes äga sådant samband med en revision av trafikförfattningarna att det behövde upptagas vid ifrågavarande utredning. Erforderliga beslut i högertrafikfrågan ansågs kunna fattas på basis av tidigare verkställd utredning.

Utskottet. Såsom huvudskäl för övergång till högertrafik har anförts, att enhetliga trafikregler i den internationella landsvägstrafiken skulle eliminera de orsaker till trafikolyckor som sammanhånga med ovana vid ett främmande trafiksystem vid färd från ett land till ett annat. Verkan härav skulle bli dels den direkta att trafiksäkerheten på lång sikt skulle förbättras och dels den mera indirekta att den hämmande inverkan, som förekomsten av skilda trafiksystem kunde antagas utöva på den internationella trafikens utveckling, skulle bortfalla.

Mot nu berörda och andra fördelar av en övergång till högertrafik måste vägas de olägenheter som en trafikomläggning skulle medföra, nämligen faran för ökad olycksfallsrisk under övergångsperioden och kostnaderna för genomförande av reformen.

Vid bedömandet av det ovan nämnda huvudskälet för införande av högertrafik måste stor vikt fästas vid frågan huru samfärdseln mellan Sverige och utlandet kommer att utvecklas. Härvid bör beaktas, att vårt lands förbindelsemöjligheter med grannländerna äro mycket begränsade, vilket i sin ordning måste verka återhållande på trafikutbytet även med andra länder. Att göra några förutsägelser beträffande den allmänna trafikutvecklingen länderna emellan torde vara mycket vanskligt. Utskottet håller i vart fall för troligt, att Sverige icke på lång tid kan förväntas bli i mera

avsevärd mån berört av en eventuell intensifiering av den internationella landsvägstrafiken. — När det gäller att taga ställning till de för övergång till högertrafik åberopade trafiksäkerhetsskälerna bör icke heller förbises, att trafiken över gränserna avsevärt underlättas därigenom att i Sverige tillämpas internationella regler i fråga om vägmärken och trafiksignaler.

Att olycksfallsrisken, därest högertrafik infördes, skulle stegras under övergångsperioden torde vara ofrånkomligt. 1939 års högertrafikkommitté har emellertid antagit att, därest effektiva åtgärder mot den ökade olycksfallsrisken vidtoges, antalet trafikolyckor skulle kunna nedbringas så att en trafikomläggning inom en ej alltför lång tid skulle visa sig berättigad ur trafiksäkerhetssynpunkt. Även om man bortser från de enligt utskottets mening väga grunder, på vilka antagandet vilar, torde detsamma ej vara berättigat med mindre än att man utgår från att landsvägstrafiken mellan Sverige och utlandet kommer att få en mycket stor omfattning. Att mot bakgrunden av vad ovan nämnts beträffande den troliga utvecklingen i detta avseende taga risken av en ökad olycksfallsfrekvens inom landet finner utskottet betänkligt.

Under ärendets behandling har framhållits, att Sverige icke i längden kan bibehålla ett trafiksystem som avviker från det som tillämpas i flertalet andra länder och att ett uppskov med omläggningen bland annat kommer att medföra väsentligt ökade kostnader. Även om trafiksäkerhetssynpunkterna i en framtid skulle kräva övergång till högertrafik, finner utskottet den omständigheten att omläggningen då eventuellt skulle bli dyrare ej vara avgörande för frågans behandling i nuvarande läge. Åtskilliga reformförslag på socialpolitikens område, vilka under kriget fått vila, påkalla efter dess avslutande uppmärksamhet och komma vid genomförandet att kräva stora kostnader. Samtidigt därmed framträder behovet av utgiftsbegränsningar för vinnande av lättnader i beskattningen. För en övervägande del av landets befolkning torde förverkligandet av önskemål i berörda avseenden framstå såsom mera angeläget än införandet av högertrafik. Enligt utskottets mening böra under sådana förhållanden ej nedläggas stora kostnader för genomförande av en trafikomläggning, vars aktuella fördelar skulle vara minst sagt tvivelaktiga.

Till det anförda kommer den omständigheten, att kravet på övergång till högertrafik i och för sig icke torde uppbäras av någon utbredd folkmening. Enligt utskottets åsikt bör en reform som skulle utöva så stor inverkan på medborgarnas vanor som en genomgripande ändring av hävdvunna trafikregler ej komma till stånd med mindre än att den omfattas av folkets breda lager. Därest frågan om införande av högertrafik ånyo skulle komma under statsmakternas behandling, kan det ifrågasättas, om icke folkmeningen borde undersökas genom folkomröstning.

Under hänvisning till det anförda får utskottet hemställa,

att förevarande motioner ej måtte föranleda till någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 5 juni 1945.

På andra lagutskottets vägnar:

DAVID NORMAN.

Vid ärendets behandling hava närvarit

från första kammaren: herrar *Norman, Forslund, Olof Carlsson, Björkman*, Carl Eric Ericsson, Hallagård, Englund och Helgesson**;

från andra kammaren: fröken *Andersson*, herrar *Pettersson* i Hällbacken*, *Ryberg, Cruse**, fru *Johansson** samt herrar *Andersson* i Eskilstuna*, *Andersson* i Alfredshem och *Osterman**.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Reservation

av herrar *Norman, Carl Eric Ericsson, Helgesson, Pettersson* i Hällbacken, *Cruse, Andersson* i Eskilstuna och *Osterman*, vilka anförde:

Vid bedömandet av förevarande fråga må erinras om att riksdagen vid behandlingen av densamma år 1939 intog en mycket positiv ställning till förslaget om införande av högertrafik. Vi tillåta oss att ur andra lagutskottets av riksdagen godkända utlåtande citera följande:

»Högertrafiken har 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 övertvägande 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 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 med-

föra 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 framför allt 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 bliva 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 bliva 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.»

Utskottet berörde även kostnadsfrågan, därvid utskottet bl. a. yttrade, att skäl syntes föreligga för antagandet, att kostnaderna skulle ökas ju mera avgörandet fördröjdes.

Alla de skäl för övergång till högertrafik som riksdagen alltså godkände år 1939 hava stärkts genom den senare företagna utredningen och vunnit förnyad aktualitet, sedan Europakriget tagit slut. *Det skulle vara mycket*

anmärkningsvärt, om en utredning, som bekräftat de antaganden som av riksdagen gjorts till stöd för en framställning om utredningen, icke skulle medföra det resultat som riksdagen uppenbarligen åsyftade då framställningen gjordes.

Vi vilja särskilt understryka utskottets yttrande, att ett hämmande genom oenhelliga trafikregler av den internationella trafiken uppenbarligen icke står i överensstämmelse med tidens krav. Enligt vår mening är det en angelägenhet av utomordentlig vikt, att nu, när freden kommit, förbindelserna mellan länderna och för Sveriges del framför allt med grannländerna bliva så livliga som möjligt. Från vår sida böra därför inga åtgärder underlåtas, som äro ägnade att underlätta den internationella samfärdseln. För befordrande av förståelsen mellan folken torde den personliga kontakt som skapas genom färder i främmande länder vara av största betydelse.

En trafikomläggning i Sverige kommer att medföra även andra fördelar än dem som sammanhånga med underlättandet av den internationella trafiken. Det må sålunda framhållas, att flertalet bilar i vårt land äro vänsterstyrda och alltså inrättade för högertrafik. Det skulle med hänsyn härtill säkerligen vara av mycket stor betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt, om högertrafik infördes. För den del av Sveriges bilindustri, som med hänsyn till exporten nu måste tillverka typer för såväl vänster- som högertrafik, skulle det vara av värde om endast en enhetlig typ behöfde framställas. Därigenom skulle tillverkningskostnaderna kunna sänkas och konkurrenskraften ökas.

Såsom framhållits från många håll måste det nuvarande läget vara synnerligen lämpligt för övergång till högertrafik, eftersom dröjsmål med säkerhet kommer att medföra dels större olycksfallsrisker vid omläggningen och dels ökade kostnader. Vad de sistnämnda beträffar, kunna vi icke finna, att det av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beräknade beloppet, 27 miljoner kronor, bör verka avskräckande när det gäller en reform av den betydelse som införande av högertrafik otvivelaktigt skulle ha.

På grund av det anförda tillstyrka vi i princip, att högertrafik införes i landet.

I fråga om tidpunkten för en trafikomläggning anse vi oss böra erinra om arbetsmarknadskommissionens uttalande i dess yttrande över väg- och vattenbyggnadsstyrelsens i år företagna utredning i ämnet (se s. 13 ovan). Å ena sidan är det av vikt, att övergången ej fördröjes så länge att en ansvällning av trafiken kommer att ogynnsamt inverka på olycksfallsrisken och i avsevärd mån stegra kostnaderna. Å andra sidan bör i enlighet med vad arbetsmarknadskommissionen anført beaktas även arbetsmarknadspolitiska synpunkter. Därest beslut om införande av högertrafik fattas, torde det böra ankomma på Kungl. Maj:t att närmare överväga frågan om den lämpliga tidpunkten för övergången.

På grund av vad sålunda anförts få vi hemställa, att riksdagen måtte

A. för sin del besluta, att högertrafik skall införas i landet;
samt

B. i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla att Kungl. Maj:t
ville närmare överväga frågan om den lämpliga tidpunkten
för en trafikomläggning och förelägga riksdagen förslag
härom.
