

Nr 9.

Av herr **Ericsson** i Näs m. fl., *angående utredning om införande av högertrafik i Sverige.*

Frågan om införande av högertrafik i vårt land har tidigare vid ett flertal tillfällen aktualiserats. Redan 1934 hade vägtrafiksakkunniga föreslagit en övergång till högertrafik men efter lagrådets avstyrkande föranledde förslaget ingen proposition i ärendet.

En motion 1939, i vilken begärdes en allsidig utredning rörande lämpligheten att i vårt land införa högertrafik, hänsköts till andra lagutskottet, som tillstyrkte utredningen. Detta blev också riksdagens beslut (I kammaren: 101 röster för och 17 mot; II kammaren: 102 mot 64).

Den utredning, som den 20 juni 1939 tillsattes, bestod av fem sakkunniga med landshövding T. E. Löfgren som ordförande. Utredningen förordade att högertrafik skulle införas. Att någon proposition i frågan emellertid inte vid denna tid kom till stånd torde i första hand berott på militära skäl.

1945 års vägbudget var uppgjord efter premissen att trafiken endast var hälften så stor som normalåret 1936. I riksdagen väcktes nya motioner om införande av högertrafik med bl. a. den motiveringen, att kostnaderna nu skulle bli mindre än vanligt: trafiken var lamslagen efter restriktionerna under kriget.

Andra lagutskottet avstyrkte denna gång med 9 röster mot 7. Vid behandlingen av andra lagutskottets utlåtande röstade i första kammaren 58 för en omläggning och 39 mot, under det att andra kammaren fällde förslaget med 59 för och 88 mot.

De motiveringar för införande av högertrafik som tidigare anförts gäller i stort sett ännu. Förr eller senare måste säkerligen också vårt land införa samma system i trafiken som gäller i samtliga andra europeiska länder utom i England och Sverige. (Jfr internationaliseringen av vägtrafikmärken o. d.) Turismens ansvällning och den år från år ökande trafiken över landets gränser motiverar en omläggning, samtidigt som man har anledning antaga, att en ökning av turistströmmen skulle kunna anses bli följden av en svensk omläggning till högertrafik. De förbättrade vägarna möjliggör och medför större hastigheter som i sin tur innebär ökade risker särskilt för med vänstertrafiken ovana förare.

Under år 1952 passerade icke mindre än cirka en halv miljon motorfordon rikets gränser. För att belysa hur trafiken över landets gränser ökat må anföras några siffror från färjeleden Hälsingborg—Helsingör, den främsta förbindelselänken mellan Sverige och kontinenten. Siffrorna avser

tre olika perioder, dels tiden omedelbart före andra världskriget, dels tiden omedelbart efter kriget och slutligen de båda senaste åren. Antalet motorfordon, som passerat denna led, utgjorde:

år 1938	45 226
» 1939	50 171
» 1946	28 663
» 1947	53 302
» 1951	143 914
» 1952	175 879

Efter avspärrningen under krigsåren har en våldsamt expansion av motortrafiken över rikets gränser ägt rum. För bilisterna har alltså frågan om högertrafik den allra största betydelse. Men den är också betydelsefull för alla de cyklister och fotgängare, som under exempelvis semesterresor över-skrider gränserna.

I luften såväl som på sjön gäller internationellt högertrafik, men också, som förut sagts, beträffande marktrafiken har de allra flesta länder numera högertrafik. Av de båda länder i Europa som fortfarande har vänstertrafik saknar England landgräns.

De allt starkare kraven på enhetliga regler, som den utvidgade och växande trafiken mellan länderna aktualiserat, har också medfört att t. ex. Argentina övergick till högertrafik 1944. Vidare har Förenta Nationernas trafikorgan direkt uppmanat England och Sverige att övergå till högertrafik.

Inom FN:s ekonomiska europakommission har vidare uppkommit ett förslag att varje land skulle föreskriva, att ratten på bilarna skulle vara placerad på den sida som är vänd inåt körbanan. Skulle för vårt vidkommande ett dylikt förslag accepteras innebure det att endast ett fåtal av de i landet förekommande bilarna skulle kunna användas. Ty den stora huvuddelen av alla världens bilar — också de som tillverkas i vårt land — har ratten till vänster d. v. s. är avsedda för högertrafik. Också detta faktum talar för en omläggning av trafikreglerna till högertrafik.

Kostnader och finansiering.

Om också alla skäl talar för en omläggning till högertrafik, kan man ändå inte bortse från att det kommer att medföra stora kostnader. Av frågans behandling tidigare och de kostnadsundersökningar som vid dessa tillfällen gjorts samt av de siffror som visar den ökade kostnads- och svårighetsgraden i och med att trafiken m. m. ökat, borde man kunna dra vissa slutsatser och lärdomar. Ju längre frågan skjutes på framtiden, desto dyrare blir det, och ju längre tid som får gå, desto angelägnare blir reformen.

1939 års utredning beräknade kostnaderna för övergång till högertrafik till cirka 16 milj. kr. Dessa kostnader avsåg förändring av vägmärken, trafiksignaler, refuger m. m., järnvägarnas signal- och säkerhetsanordningar, ombyggnad av spårvägarnas rullande materiel och fasta anläggningar, ombyggnad av bussar och fasta anläggningar för den yrkesmässiga busstrafiken samt kostnader för anordningar för att eliminera risker och olägenheter vid omläggningen från vänster- till högertrafik. Någon marginal för oförutsedda utgifter fanns inte i kostnadsberäkningarna. En kostnadsökning på ytterligare ett par miljoner kronor var tänkbar.

År 1945 erhöll väg- och vattenbyggnadsstyrelsen av Kungl. Maj:t i uppdrag att verkställa en översyn av 1939 års kommittés kostnadsberäkningar med hänsyn till förändringarna i penningvärdet och andra omständigheter. Styrelsen beräknade kostnaderna till 27 miljoner kronor under förutsättning att övergång till högertrafik skulle ske på hösten 1946. Nu kommer det att kosta betydligt mera.

En preliminär kostnadsberäkning har gjorts av Ingenjörsvetenskapsakademiens transportforskningskommissions väg- och fordonskommitté, och den har givit följande preliminära kostnadsberäkning:

a) Landsbygdens vägar			
1) Flyttning av vägmärken	750 000: —		
2) Ombyte och utbyte av väghyvlar och snöplogar	1 500 000: —	2 250 000: —	
b) Städernas gator och vägar		1 500 000: —	
c) Ombyggnad av spårvagnar och bussar		140 000 000: —	
		<hr/>	
		143 750 000: —	

Till detta belopp kommer kostnaderna för vissa ombyggnadsarbeten för järnvägar, propaganda i samband med övergången till högertrafik och oförutsedda utgifter, vilka kommittén approximativt beräknar till 6 250 000 kronor. Kommittén har i detta avseende icke ansett sig böra infordra någon närmare utredning angående järnvägskostnaden utan har baserat sitt antagande på de tidigare av 1939 års högertrafikkommitté gjorda beräkningarna.

Totalt torde sålunda en övergång till högertrafik inom den närmaste femårsperioden komma att dra en kostnad på omkring 150 miljoner kronor.

Man torde knappast kunna betunga de enskilda och kommunala trafikföretagen med alla de avsevärda kostnader som t. ex. en ombyggnad av vagnparken medför. Att finansiera reformen med bilskattemedel kan heller inte tänkas, då dessa numera inte ens förslå för den upprustning av vägväsendet som pågår, och en höjning av bilskatterna kan i dagens läge knappast förordas.

Även om vissa av de för en omläggning till högertrafik nödvändiga arbetena kan tänkas som beredskapsarbeten, är den ojämförligt största delen att hänföra till ombyggnad av spårvagnar och bussar och torde endast i mindre utsträckning kunna utnyttjas som beredskapsarbete.

Denna post i utgifterna torde emellertid avsevärt kunna sänkas, därest man för genomförandet tänker sig en flerårsperiod under vilken fordonen successivt anpassas till de nya trafikförhållandena genom att nybyggda fordon byggs för högertrafik men med möjlighet att provisoriskt användas för vänstertrafik och de gamla fordon, som beräknas gå i trafik *efter* det att reformen trätt i kraft, successivt omändras så, att de sedermera mycket snabbt kan helt apteras för högertrafik.

På så sätt torde kostnaderna för en omläggning kunna nedbringas högst avsevärt under förutsättning att beslut i sak efter en snabb utredning fattas vid nästa års riksdag och att man inte genom ett förhållande av frågan ytterligare fördyrar en reform som med största sannolikhet ändå en gång blir nödvändig. En snabb utredning torde kunna ge besked om hur lång tid som erfordras för att spårvagns- och bussparken i enlighet med ovanstående anpassats till de nya kommande förhållandena och för att kostnaderna för reformen blir godtagbara.

Med anledning av vad som sålunda anförts får vi hemställa,
att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl.
Maj:t begära skyndsam utredning och förslag till nästa års
riksdag angående införande av högertrafik i Sverige.

Stockholm den 12 januari 1953.

Gunnar Ericsson
i Näs.

Rolf Edberg.

Filip Kristensson
i Osby.

James I. A. Dickson.

Harald Larsson
i Hedenäset.

Elis Håstad.

Gösta Netzén.

Jean Braconier.

C. O. Carlsson,
Bakeröd.

Karl Andersson
i Björkäng.

Torsten Andersson
i Bråmhult.

Nils Jönsson
i Rosshol.

Stig F. Hansson
i Önnarp.

Erik Hagberg,
Malmö.

Uddo R. Jacobson
i Vilhelmina.

Olof Andersson
i Malmö.