

Nr 39.

Utlåtande i anledning av väckta motioner angående utredning om införande av högertrafik i Sverige.

Andra lagutskottet har till behandling förehaft två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr 12 i första kammaren av herr *Lindén m. fl.* samt nr 9 i andra kammaren av herr *Ericsson* i Näs *m. fl.*

I motionerna, vilka äro likalydande, har hemställts, »att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t begära skyndsamt utredning och förslag till nästa års riksdag angående införande av högertrafik i Sverige».

Beträffande de skäl, som anförts till stöd för yrkandet, får utskottet hänvisa till motionerna.

Över motionerna har utskottet i den ordning § 46 riksdagsordningen föreskriver inhämtat yttrande från överbefälhavaren, statspolisintendenten, järnvägsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och statens trafiksäkerhetsråd, varjämte på utskottets begäran yttranden avgivits av Ingeniörsvetenskapsakademiens transportforskningskommission, Svenska turisttrafikförbundet, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, Trafikförsäkringsföreningen, Svenska lokaltrafikföreningen, Svenska petroleuminstitutet och Svenska omnibusägareförbundet samt gemensamt av Kungl. Automobilklubben, KAK:s landsförbund, Motormännens riksförbund, Motorförarnas helnykterhetsförbund, Bilverkstädernas riksförbund, Sveriges automobilhandlareförbund, Sveriges automobilimportörförbund, Sveriges automobilindustriförening, Sveriges trafikbilägares riksorganisation och Svenska vägföreningen. Sistnämnda yttrande återgives i fortsättningen såsom motororganisationernas *m. fl.*

I nu gällande vägtrafikförordning den 28 september 1951 har vänstertrafiken kommit till uttryck främst i ett flertal ingående bestämmelser om fordons plats på väg, om möte och omkörning samt stannande och uppställning av fordon ävensom i särskilda bestämmelser för gående *m. fl.* Enligt 45 § bör sålunda fordon, där så lämpligen kan ske, föras på vänstra delen av vägen. Vid oklar sikt eller där sikten i kurva, vägkorsning, backe eller annorstädes är skynd skall fordon alltid hållas till vänster på vägen. Detta gäller dock icke väg med enkelriktad fordonstrafik. Fordon, som föres med ringa hastighet, bör, då annat ej följer av bland annat bestämmelserna om filkörning, hållas så långt som möjligt till vänster på vägen. Enligt 47 § skall förare av fordon verkställa möte med annan trafikant än gående till vänster. Omkörning av annan vägtrafikant än gående skall ske till höger.

Möte med eller omkörning av spårvagn skall, om spårens läge medgiver det, ske till vänster. Utan hinder av nämnda stadganden om möte och omkörning äger förare av fordon, som föres i körfil, under vissa förhållanden passera fordon i annan körfil. Likaså äger fordonsförare att, med iakttagande av nödig försiktighet, till vänster omköra fordon, som svänger till höger, eller vars förare tydligt förbereder sådan sväng. Enligt den s. k. vänsterregeln i 48 §, som avser korsande möte, skall i fall, där ett fordons kurs skär ett annat fordons kurs och där ej fråga är om korsning mellan huvudled och annan väg, föraren av det fordon, som har det andra fordonet på sin vänstra sida, lämna företräde åt det sistnämnda fordonet. Stannande och uppställning av fordon skall enligt 49 § såvitt möjligt ske på vänstra sidan av vägen i körriktningen räknat. Enligt 60 § skall gående, där gångbana är anordnad på vägs båda sidor, företrädesvis använda den högra gångbanan. Finnes ej gångbana eller cykelbana, skall yttersta delen av vägen begagnas, företrädesvis den på högra sidan. Gående böra sinsemellan väja till vänster.

Inledning.

Vänstertrafiken har gammal hävd i vårt land. *Gästgivareordningen den 12 december 1734*, som brukar anföras såsom det äldsta klara uttrycket i lagstiftningen för en regel om vänstertrafik, innehöll 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. Såsom ett kuriosum kan nämnas, att man i en tidigare förordning den 10 februari 1718 angående postväsendets och gästgiveriernas sammanfogande funnit exempel på stadgande om högertrafik. I 49 § nämnda förordning hette det nämligen: »Mötes Extra Posterne, wika de för hwar annan utur vägen til höger; Men på smala vägar Broar och dylikt, hafwer den förträdet som först blåser i Hornet.»

1734 års 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. Den första *vägrafikstadgan den 15 juni 1923* innehöll i 6 § bestämmelse om vänstertrafik.

Huvuddragen av frågans tidigare behandling.

Utvecklingen fram till 1939.

De år 1927 tillkallade motorfordonssakkunniga, vilka verkställde utredning rörande en revision av bland annat 1923 års vägtrafikstadga, föreslog bibehållande av vänstertrafik (SOU 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 trafiksäkerhets-synpunkt 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.»

Med hänsyn till att de sakkunniga icke kunnat verkställa utredning av de ekonomiska frågor som hörde samman med en omläggning till högertrafik inskränkte sig de sakkunniga till att uttala den förhoppningen, att spörsmålets ekonomiska sida, som snarast borde göras till föremål för utredning, icke skulle visa sig behöva hindra övergång till högertrafik i vårt land.

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

I *propositionen nr 121 till 1930 års riksdag* med förslag till motorfordonsförordning och vägtrafikstadga förordade föredragande departementschefen 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.

Andra lagutskottet fann i sitt utlåtande nr 34 erforderligt uttala önskvärdenheten 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.

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 (SOU 1935: 23). I nämnda be-

tänkande hade de sakkunniga till behandling upptagit frågan, huruvida höger- eller vänstertrafik skulle tillämpas i vårt land. De sakkunniga berörde till en början intresset av att de nordiska länderna hade enhetliga körregler. Härefter anförde de sakkunniga vidare, att man först kunde konstatera, att högerregeln näppeligen i och för sig kunde anses äga företräde framför vänsterregeln. Snarare torde det med visst fog kunna göras gällande, att sist avsedda regel så till vida kunde synas vara mera naturlig, som densamma bäst svarade mot de förutsättningar och anlag, vilka stode i samband med den så gott som allmänt rådande högerhäntheten. Detta förhållande kunde även i sin mån tjäna som förklaring till att åtminstone i vårt land sedan gammalt tillämpats vänstertrafik. Vid en sådan trafikregel komme på- och avstigning av fordon regelmässigt att ske på fordonets vänstra sida, varvid — och detta gällde icke minst vid på- och avstigning av spårvagn — höger hand i allmänhet bäst vore till hjälp.

Beträffande det mest åberopade skälet till övergång till högertrafik — att nästan alla europeiska länder tillämpa ett sådant trafiksystem — ansågo de sakkunniga jämväl för sin del att detta talade synnerligen starkt för att vårt land borde överge vänstertrafiken. De sakkunniga utvecklade härefter sina synpunkter på de olägenheter, som följde av skilda trafikregler olika länder emellan.

Då det icke funnes något hopp att andra länder skulle lämna högerregeln och i stället välja den i vårt land tillämpade och då det vid en alltjämt stegrad förbindelse mellan länderna ur olika synpunkter måste anses vara fördelaktigt att hava enhetliga regler på förevarande område förordade de sakkunniga, att vårt land överginge till högertrafik. Genomförandet av denna åtgärd borde ske utan uppskov. Härigenom skulle även vinnas den stora fördelen, att de med omläggningen förenade kostnaderna bleve mindre än om frågans avgörande ställdes på framtiden. Samtidigt som de sakkunniga ansågo, att högertrafiken borde införas så fort som möjligt, höllo de före, att en icke alltför kort tid — något år — borde förflyta från statsmakternas eventuella beslut i ämnet och fram till de nya bestämmelsernas ikraftträdande. Då emellertid den i de sakkunnigas betänkande föreslagna vägtrafikstadgan borde träda i kraft innan omläggningen till högertrafik kunde tänkas bli genomförd, upptogo de sakkunniga i nämnda stadga regler om vänsterkörning men framlade jämväl ett särskilt förslag till förordning angående vissa ändringar i vägtrafikstadgan, åsyftande en övergång till högertrafik.

I sist berörda proposition till 1936 års riksdag gjorde *föredragande departementschefen* inget uttalande rörande den ifrågasatta omläggningen. *Andra lagutskottet* yttrade i sitt i denna del av riksdagen godkända utlåtande nr 55, att då frågan om införande av högertrafik vore föremål för Kungl. Maj:ts prövning utskottet icke ville föreslå riksdagen göra något uttalande i ämnet.

Här må även erinras om den utredning rörande trafikolyckornas orsak som 1937 års sakkunniga rörande *trafiksäkerheten* verkställde. De sakkunniga företogo en resa till Österrike för att där bland annat taga del av de

erfarenheter, som gjorts i samband med övergång från vänster- till högertrafik.

1939 års riksdag.

Vid 1939 års riksdag väckte herr *Lindhagen* en motion, I: 217, vari hemställdes, att riksdagen ville anhålla hos Kungl. Maj:t att Kungl. Maj:t måtte 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 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.

Sedan utskottet berört de viktigaste synpunkterna på frågan om en förändring av körreglerna, anförde utskottet:

På grund av vad sålunda anförts vill utskottet förordna, 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 återopande 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.

1939 års högertrafikkommitté.

Efter bemyndigande 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 (SOU 1940: 30). Ur betänkandet torde här böra anföras följande.

Enligt kommitténs uppfattning kunde avgörande företråde 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. Över huvud syntes det ej förenat med klok förtänksamhet att grunda en dylik omläggning, vilken måste förutsättas komma att bli 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 bedömande 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 cyklister och trafikanter till fots. I detta sammanhang borde ock 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 undandroge sig kommitténs bedömande. Då man emellertid måste se frågan om övergång till högertrafik på lång sikt, torde man vara berättigad att vid frågans bedömande 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 bliva 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 lan-

det, 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 bortföle 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* beräknades av kommittén 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 omnibussar 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 beräkningar uppgå till omkring 16 miljoner kronor, därav för åtgärder beträffande omnibussar m. m. omkring 10,3 miljoner. Kostnadsberäkningarna hade beträffande 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 *s t å n d p u n k t b e t r ä f f a n d e* 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 enhetlighet 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 berättigad ur trafiksäkerhetssynpunkt. Såvitt nu kan bedömas, synes en övergång till högertrafik i anslutning till den nuvarande perioden av minskad trafik å vägar och gator vara att förordas, därest en övergång över huvud i vårt land skall ske, enär en ökad trafik, som väl måste inom ett antal år förväntas, kommer att medföra såväl ökade kostnader för som större olycksrisker vid omläggningen.

Kommittén vill därför förordas, 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 från ett stort antal myndigheter och organisationer.

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.

Riksdagarna 1941 och 1943.

Vid 1941 års riksdag väcktes ånyo motioner 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 ansåg utskottet, att riksdagen icke då borde taga ställning till denna fråga, samt hemställde, att motionerna icke måtte föranleda till någon riksdagens åtgärd.

Vid behandlingen av utskottsutlåtandet i andra kammaren anförde *chefen för kommunikationsdepartementet* att regeringen icke principiellt fattat ståndpunkt i frågan om övergång till högertrafik, men att regeringen ansåge det oundgängligen nödvändigt att vänta med sitt ståndpunktstagande, till dess det framtida läget bättre kunde överblickas. I samband härmed påpekades de betänkligheter, som en trafikomläggning mötte ur militär beredskapssynpunkt. Även statsfinansiella skäl anfördes.

Riksdagen biföll utskottets hemställan.

Även 1943 års riksdag behandlade i anledning av motioner frågan om omläggning till högertrafik. Motionerna ledde emellertid icke till någon riksdagens åtgärd.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utredning 1945.

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 föranledas 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.

Beträffande principfrågan, huruvida övergång borde ske till högertrafik, anförde väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att övergång till högertrafik med hänsyn till kravet på största möjliga trafiksäkerhet i den kommande internationella trafiken icke längre syntes kunna skjutas åt sidan. Styrelsen yttrade vidare bl. a.

Flera andra skäl hava framförts för övergång till högertrafik, bland annat rattens placering i de flesta av landets bilar. Kommittén har emellertid som slutomdöme uttalat, 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 vägkanten, blir av alltmer 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 vägkantens belägenhet; vid omkörning till vänster blir rattens placering till vänster till fördel, eftersom föraren i den uppdrivna hastigheten kan noga kontrollera sitt eget fordonens belägenhet i förhållande till vägkanten. 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 trafiksäkerhetsbefrämjande.

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 trafik-

riktning i Sverige, varigenom tillverkningskostnaderna skulle kunna sänkas och konkurrenskraften ökas.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhöll hur det allmänna trafikläget 1945 var särskilt gynnsamt för en omläggning av trafikriktningen och att även ekonomiska synpunkter talade mycket starkt emot varje uppskjutande av omläggningen till efter hösten 1946.

Över väg- och vattenbyggnadsstyrelsens skrivelse avgåvos, efter remiss, yttranden av dåvarande statens arbetsmarknadskommission, såvitt anginge med frågan förbundna arbetsmarknadssynpunkter, och av statens industrikommission, såvitt anginge materialsynpunkter.

Arbetsmarknadskommissionen framhöll, att övervägande delen av arbetena vid en övergång till högertrafik utgjordes av verkstadsarbeten. 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 överlätas åt Kungl. Maj:t att med beaktande av bl. a. arbetsmarknadspolitiska synpunkter bestämma om tidpunkten för reformens genomförande.

Industrikommissionen förklarade, 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.

1945 års riksdag.

Vid 1945 års riksdag väcktes ånyo frågan om övergivande av vänstertrafiken. I tre motioner, I: 37 av herr Helgesson m. fl., II: 71 av herr Nilsson i Göteborg m. fl. och II: 177 av herr Birke, hemställdes att riksdagen måtte i princip besluta införande av högertrafik i landet samt bemyndiga regeringen att så snart förhållandena det medgäve genomföra reformen, enligt de två förstnämnda motionerna dock senast två år efter krigets slut.

I *andra lagutskottets* utlåtande nr 62 hemställde majoriteten (9 ledamöter), att motionerna icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd. Majoriteten anförde:

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

vågas 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 i länderna emellan torde vara mycket vanskligt. Utskottet håller i vart fall för troligt, att Sverige icke på lång tid kan förväntas bliva 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 vaga 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 bliva 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 låtnader 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.

I en vid utskottsutlåtandet fogad reservation anförde herr Norman m. fl. bland annat följande:

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 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 kan 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 frambållits 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 frambålla, 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 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 omnibussar 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 olycksfallrisk, 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 oenhetliga 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 underlätas, 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 förde-

lar 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.

Reservationen utnynnade i en hemställan att riksdagen måtte dels för sin del besluta, att högertrafik skulle införas i landet, dels ock 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.

Efter långvariga debatter i båda kamrarna biföll första kammaren reservationen, varemot andra kammarens flesta ledamöter röstade för bifall till utskottets hemställan. Sedan frågan om införande av högertrafik sålunda vid 1945 års riksdag förfallit, har riksdagen icke förrän nu haft spörsmålet under behandling.

Frågans behandling efter 1945 i statliga utredningar och internationella organisationer.

I det betänkande med förslag till vägtrafikförordning m. m., som 1944 års trafikförfattningssakkunniga framlade 1948 (SOU 1948: 34) och vilket ligger till grund för den nu gällande vägtrafikförordningen, ha de sakkunniga i enlighet med direktiven icke upptagit frågan om övergång till högertrafik. De sakkunniga ha emellertid i betänkandet i samband med utformningen av reglerna för vänsterkörningen framhållit, att med hänsyn till de betydande fördelar, som skulle vinnas genom en övergång till högertrafik, de sakkunniga funne angeläget, att förevarande fråga komme att vederbörligen uppmärksammas.

Den *Nordiska parlamentariska kommittén för friare samfärdsel m. m.* fäste i sitt betänkande nr 5 med förslag till lättnader i fråga om tullbehandling m. m. av motorfordon i trafiken mellan de nordiska länderna (SOU 1953: 5) uppmärksamheten på de rådande olikheterna i respektive länders vägtrafikbestämmelser. Kommittén uttalade att det med hänsyn till redan skedd och ytterligare väntad ökning av trafiken tedde sig angeläget att motortrafikanterna i delvis andra och tydligare former än hittills vid gränserna uppmärksammas på dessa olikheter. Även om så skedde vore det uppenbart att de faror och olägenheter, som dessa olikheter visade sig medföra, ytterligare komme att accentueras allteftersom trafiken ökade. Kommittén ansåge därför att så fullständig överensstämmelse som möjligt i respektive länders vägtrafikbestämmelser borde eftersträvas. Den största olägenheten — icke minst från trafiksäkerhetssynpunkt — låge självfallet däri att i Nordens mittland ännu tillämpades vänstertrafik, medan övriga länder hade höger-

trafik. Kommittén yttrade vidare: »Kommittén kan — utan att för den skull närmare ingå på denna fråga — icke underlåta att understryka det betydande praktiska värde det skulle ha för den internordiska trafiken om Sverige såge sig i stånd att övergå till högertrafik. Skapandet av enhetliga bestämmelser i detta avseende skulle ytterligare manifesteras de nordiska ländernas vilja och förmåga att lösa frågor av gemensamt intresse i det goda samförståndets och de ömsesidiga hänsynens tecken.»

I en såsom bilaga i sistnämnda betänkande intagen skrivelse från *De nordiska motororganisationernas permanenta kommitté* till Nordiska parlamentariska kommittén framhölls intresset från dansk, finsk, norsk och, med undantag av England, utländsk sida över huvud taget att övergång snarast möjligt skedde till högertrafik i Sverige.

Vid årsmöte den 16—19 maj 1953 med *Alliance Internationale de Tourisme* (A.I.T.) antogs en resolution, vari organisationens generalförsamling uttalade, att införande av högertrafik i Sverige skulle innebära en obestridlig vinst för den internationella trafiken på den europeiska kontinenten, och uttryckte förhoppningen att högertrafik i en nära framtid måtte införas i Sverige.

1953 års kostnadsutredning inom Ingeniörsvetenskapsakademiens transportforskningskommission.

Frågan om övergång till högertrafik och därmed sammanhängande problem har sedan slutet av 1950 varit föremål för utredning inom IVA:s transportforskningskommission. Utredningsarbetet har utförts av en subkommitté, i fortsättningen benämnd kommittén, som tillsatts av kommissionens väg- och fordonskommitté. Målet för utredningsarbetet har varit dels att komplettera 1939 års högertrafikkommittés betänkande på de punkter, detta kunde anses föråldrat, dels att framlägga en allmän plan för hur övergång till högertrafik skulle kunna praktiskt och på billigaste sätt genomföras. Kommittén, som bestått av direktör Sten Hagar dt, ordförande, direktör Nils Ahlgren, civilingenjör Hugo Björck, direktör Tage Leijon, civilingenjör Bertil Liljeqvist och civilingenjör Stig Samuelson, har redovisat sitt arbete i en den 25 september 1953 dagtecknad skrift med sammanställning av beräkningarna. Skriften har i stencilerat skick varit tillgänglig för utskottet.

Kommittén har i utredningsarbetet i stort sett tillämpat den metod, som begagnats av 1939 års högertrafikkommitté. Kostnadsberäkningarna hänföra sig till följande huvudgrupper av arbeten.

A. Ändringar av vissa anordningar för trafiken å vägar och gator (såsom omflyttning eller ändring av vägmärken, trafiksignaler, säkerhetsanordningar, refuger m. m.).

B. Ombyggnader för spårvägstrafiken.

C. Ombyggnader för busstrafiken.

D. Åtgärder mot ökad olycksfallsrisk vid övergången samt administration. Kostnadsberäkningarna ha grundats på i huvudsak följande förutsättningar.

1. Planeringsarbetet inom transportväsendet kan redan 1954 inriktas på omläggningen.

2. Omläggning till högertrafik sker tidigast 1958 och senast 1959 och anpassas i tiden så, att den sammanfaller med färdigställandet av den genomgående tunnelbanan i Stockholm.

3. Utvecklingen av fordonsbeståndet och trafikens fördelning på bussar och spårvagnar har antagits följa prognoser gjorda inom Industriens utredningsinstitut och Svenska lokaltrafikföreningen.

Kommittén har gjort följande sammanställning av de beräknade kostnaderna.

Landsbygdens vägar	7,8 milj. kr.
Städernas gator och vägar.....	8,2 »
Spårvägstrafiken	55,0 »
Busstrafiken	75,0 »
Åtgärder mot olycksrisk }	3,0 »
Administration	

Summa 149,0 milj. kr.

I det följande lämnas en kort redogörelse för den närmare fördelningen av kostnaderna och det väsentligaste av de överväganden, som kommittén i samband härmed redovisat.

I. Landsbygdens vägar.

1. *Vägmärken.* Kostnaderna för flyttning av olika slag av vägmärken kunna uppskattas till ca 1 200 000 kr.

2. *Anordningar vid plankorsningar med järnväg.* Totala kostnaderna för ändring av anordningarna vid plankorsningar med järnväg hava i överensstämmelse med järnvägsstyrelsens härför lämnade uppgift upptagits till 3 000 000 kr.

3. *Anordningar vid rörliga broar.* Kostnaden för signalernas omflyttning uppskattas till ca 700 kr. per korsning eller totalt 105 000 kr.

4. *Anordningar vid vägskäl m. m.* Vid det mindre antal vägskäl, rundkörningsplatser och busshållplatser, som givits speciell utformning med hänsyn till vänstertrafik, erfordras vissa ändringsarbeten. Kostnaden härför kan endast approximativt uppskattas och upptages till 350 000 kr.

5. *Spärrlinjemarkeringar.* För förändring av spärrlinjernas läge och sträckning upptages ett belopp av 100 000 kr.

6. *Anordningar för snöplogning.* Kostnaden för nyanskaffning av plogmaterial samt omflyttning av plogfästen har uppskattats till ca 2 400 000 kr.

7. *Väghyular, sopmaskiner, slättermaskiner m. m.* För vissa ändringsarbeten uppskattas kostnaden till ca 300 000 kr.

II. Städernas gator och vägar.

1. *Anordning för trafiken.* På grund av de speciella trafikförhållandena i Stockholm i följd av stadens säregna struktur samt de förestående stadsplaneregleringarna i stadens centrala delar har det för kommittén icke varit möjligt att för Stockholms vidkommande få fram en någorlunda exakt kostnad för här ifrågakarande åtgärder. Verkställda beräkningar och uppskattningar, som gjorts i samråd med representanter för de planerande och trafikövervakande organen i staden, hava emellertid givit vid handen att ett belopp av 3 miljoner kronor synes kunna läggas till grund härför, ehuru även detta belopp är att betrakta såsom approximativt. Kostnader som hänföra sig till fasta anordningar för spårvägstrafiken i Stockholm hava här icke upptagits då de behandlas i särskilt avsnitt.

Vad angår landets övriga städer har det icke ansetts erforderligt att i detta sammanhang införskaffa uppgifter från samtliga. För att emellertid få ett begrepp om omfattningen av de åtgärder, som kunna ifrågakomma, och kostnaderna härför, hava uppgifter erhållits från vissa städer nämligen Göteborg, Malmö, Eskilstuna och Umeå. Med stöd härav hava kostnaderna uppskattats för övriga städer, vilka därvid uppdelats i fyra grupper med hänsyn till deras folkmängd och andra inverkan omständigheter.

Kostnaden för ändringar av anordningar å städernas gator och vägar som äro att hänföra till trafikreglerande åtgärd har i överensstämmelse med vad som anförts uppskattats till 7 735 000 kr.

2. *Anordningar för snöplogning.* För nyanskaffning och ändring av hit hörande anordningar har kostnaden uppskattats till ca 250 000 kr.

3. *Väghyular, sopmaskiner m. m.* För ändring av strängspridare, sopvalsar m. m. har kostnaden uppskattats till ca 200 000 kr.

III. Ombyggnader för spårvägstrafiken jämte ändring av fasta anläggningar m. m.

I kommitténs utredning anföres härom bl. a.:

En eventuell omläggning till högertrafik har antagits kunna ske våren 1959; en tidpunkt, som synes tänkbar om ett snabbt principbeslut i frågan fattas av statsmakterna. Med hänsyn till omfattningen av de arbeten, som måste företagas före en omläggning till högertrafik, synes det sålunda icke möjligt att genomföra omläggningen tidigare än år 1959. För Stockholms del är det för övrigt nödvändigt räkna med att omläggningen sker först sedan den genomgående tunnelbanan färdigställts och därigenom ett förhållandevis stort antal spårvagnar och bussar kunnat frigöras från innerstads- och förtortrafiken.

Genom att den sannolika tidpunkten för en omläggning inte kan bli tidigare än år 1959 har landets spårvägsföretag ansett nödvändigt förutsätta, att nu planerade ersättningsanskaffningar av nya spårvagnar måste komma till stånd före omläggningen. De äldre spårvagnar, som fortfarande går i trafik är i sådant skick, att de knappast kan hållas kvar ända fram till omläggningen annat än som rena reservvagnar att användas under den period, då de nyare spårvagnstyperna blir föremål för ombyggnad.

Med hänsyn till att de äldre spårvagnarna ur driftekonomisk synpunkt,

främst beroende på sin mindre storlek, ställer sig mindre lämpliga än de moderna spårvagnarna har beräkningarna även innefattat bedömningar av kostnaderna för driftfördyring under ombyggnadsperioden, då de äldre vagnarna måste tagas i bruk. Härvid har emellertid förutsatts, att ombyggnadsperioden kan koncentreras så mycket som möjligt kring datum för omläggningen och att planerna för byggnad av vagnar resp. nybyggnad av högertrafikbyggda vagnar anpassas därefter. Det kan ifrågasättas om inte dessa arbeten måste planläggas och dirigeras centralt för hela landet, då speciellt de större lokaltrafikföretagen måste få viss förtursrätt i avseende på sina ombyggnader, för att dessa företag icke skall behöva köra med driftsekonomiskt mindre lämpliga vagnar under längre tid än vad som är nödvändigt.

Kostnader har även medtagits för uppställning och senare istandsättande av de vagnar, som skall insättas som reserv under ombyggnadsperioden.

I begränsad omfattning har det visat sig motiverat att kvarhålla äldre vagnar även i regelbunden trafik fram till eller över omläggningstiden, varvid ett uppskjutande av planerad nyanskaffning av modernare och mer rationella fordon blir följden. I sådana fall har det ansetts nödvändigt räkna med vissa kostnader motsvarande den härigenom försenade rationaliseringen.

För flertalet företag måste man förutsätta, att nyanskaffningen av direkt för högertrafik byggda fordon sker i mycket god tid före omläggningen. Det rör sig härvid om betydande kapitalvärden, som icke kan utnyttjas förrän efter omläggningen, varför ränteförluster uppkomma. Sådana ränteförluster har medräknats i spårföretagens kostnader, varvid storleksordningen bedömts med utgångspunkt från den ovannämnda principen, att ombyggnaden av äldre vagnar koncentreras så mycket som möjligt till tiden närmast före trafikomläggningen.

Kostnadsberäkningarna har verkställt av de ifrågavarande spårvägsföretagen i enlighet med ovannämnda principer och med hänsynstagande till de lokala faktorer, som påverka ombyggnaderna. Beräkningsgrunderna har varit föremål för granskning inom lokaltrafikföreningens styrelse. Med hänsyn till den osäkerhet, som alltid måste vidlåda beräkningar av denna karaktär, bl. a. med hänsyn till svårigheterna att bedöma samtliga inverkanfaktorer, kan de angivna kostnaderna ej betraktas som annat än ungefärligen angivande storleksordningen vid ifrågavarande företag.

För de olika spårvägsföretagen ha beräkningarna av kostnaderna för omläggning av spårvagnstrafiken givit följande resultat. Inom parentes ha angivits de tre största spårvägsföretagens totalkostnader, innefattande även bussdriften.

	Ombyggnad av spårvagnar milj. kr.	Fasta an- läggningar milj. kr.	Övriga kostnader milj. kr.	Summa kostnader milj. kr.
Stockholm	17,4 (31,2)	4,5 (6,3)	4,7 (12,5)	26,6 (50,0)
Göteborg.....	12,5 (15,7)	3,5 (4,0)	0,9 (1,3)	16,9 (21,0)
Malmö.....	3,2 (5,3)	0,7 (0,7)	0,3 (0,6)	4,2 (6,6)
Norrköping	2,6	0,2	0,3	3,1
Hälsingborg	1,6	0,2	0,2	2,0
Gävle				0,1
Summa	37,3 (52,2)	9,1 (11,0)	6,4 (14,4)	52,9 (77,6)

Med hänsyn till osäkerheten i beräkningarna och behovet av en säkerhetsmarginal har kommittén upptagit de totala kostnaderna för ombyggnader vid spårvägsföretagen till 55 milj. kr.

IV. Ombyggnad av bussar.

Kommittén har beräknat bussbeståndet vid en övergång 1958—1959 till 9 600 vagnar. Av dessa antagas 6 400 komma att vara landsvägsbussar och 3 200 stadsbussar. Med stadsbuss avser kommittén buss, som är försedd med mer än en enkel dörr. Med utgångspunkt från prisläget våren 1953 utgör ombyggnadskostnaden per buss i runt tal 6 000 kr. Kommittén har funnit det vara av avgörande betydelse att söka fördela ombyggnadsarbetet över en viss period så att vid varje tillfälle ett tillräckligt minimiantal bussar står till förfogande för trafiken och att därtill så långt möjligt undvika störningar av den normala buss- och karosseriproduktionen. Då trafiken i de större städerna med nödvändighet måste kunna ske med bussar, där passagerarna före omläggningen stiga på och av till vänster om fordonet och efter omläggningen till höger, har förutsatts att stadsbussarna få prioritet i tillverknings- och ombyggnadsprogrammet. I utredningen anföres härom bl. a. följande.

Utöver trafiksäkerhetsskäl tala kostnadsskäl för ett sådant arrangemang. Stadsbussarna kosta i genomsnitt 3 gånger mer i ombyggnad än landsvägsbussar. Tillskapandet av en buffert för högertrafik byggda stadsbussar, som insätts i trafik efter övergången, betyder väsentliga kostnadsbesparingar och minskar trycket på verkstädernas kapacitet vid en tidpunkt då denna bäst behövs för ombyggnadsarbetet. I utkastet har räknats med att 1 000 nya bussar tillverkas per år från och med 1/7 1954 och att hela tillverkningen ett år före omläggningen reserveras för stadsbussar helt byggda för högertrafik, som insätts i trafik omläggningsdagen. Denna tillverkning stoppas några månader tidigare och kapaciteten utnyttjas för ombyggnad av stadsbussar (500 st) tillverkade före 1954. Bussar tillverkade efter 1 juli 1954 och som ej ingå i ovannämnda buffert, förutsätts till huvudsaklig del redan vid tillverkningen så anordnade, att dörrar på höger sida kunna upptagas utan större svårighet. Redan nu finnas bussar i utlandstrafik, som på några timmar kunna omändras för högertrafik vid passerandet av utländsk gränsstation. För stadsbussar äro svårigheterna större. Detta gäller särskilt frambyggda bussar av bulldogtyp. Under tiden 1/7 1954—1/3 1957 skulle huvudsakligen endast tillverkas bussar, anordnade för mer eller mindre snabb övergång till högertrafik. Under dessa förutsättningar synes hela stadsbussbeståndet kunna vara byggt och ombyggt för högertrafik hösten 1958 vid en omläggning våren 1958 resp. hösten 1959 vid omläggning våren 1959. Därefter kunna ca 900 äldre stadsbussar, som delvis tjänstgjort som ersättning för bussar under ombyggnad, utranteras. En viss del av dessa äldre bussar ha provisoriskt omändrats till högertrafik för att kunna ersätta moderna fordon under ombyggnadstiden. Denna prioritet för stadsbussarna får som konsekvens att landsvägsbussarna under en kortare övergångsperiod få användas i högertrafik, ehuru av- och påstigning måste ske på vänster sida av bussen. En sådan anordning kräver en särskild trafikregel, som förbjuder omkörning av stillastående buss i trafik. Dessa bussar förutsätts komma att försees med stora varningsmärken av samma karaktär som skolbussarna i USA. Även där är som bekant varje omkörning av

en stillastående skolbuss absolut förbjuden, ett förbud som strikt efterlevs av alla motorfordonsförare. Efter 1 juli 1954 beräknas 2 000 landsvägsbussar tillverkade av typer liknande dem som nu användas i utlandstrafik och som lätt kunna omändras till högertrafik. Dessa böra företrädesvis användas inom områden med tät trafik. Under ca två och en halv månad före omläggningen beräknas dessutom ca 1 000 landsvägsbussar kunna provisoriskt omändras väsentligen vid andra verkstäder än karosseriverkstäder. Ombyggnaden av äldre fordon och en viss nybyggnad efter en omläggning våren 1958 beräknas slutförd hösten 1959, då ca 1 200 överåriga fordon kunna utrangeras.

Den sammanlagda ombyggnadskostnaden beräknas under angivna förutsättningar och med en ombyggnadsreserv av 1 000 äldre bussar, som provisoriskt ändras till högertrafik, uppgå till ca 56 milj. kr.

Härtill bör emellertid läggas transport- och administrationskostnader, vilka vid en successiv övergång till högertrafik torde bli lägre än om övergångstiden göres mycket kort. Det synes befogat att räkna med att högst halva bussbeståndet blir föremål för längre transporter som direkt följd av omläggningen till högertrafik.

Vidare tillkommer kostnader för ändring av fasta anläggningar.

Utredningen har med hänsyn till flera mer eller mindre svårbedömbara faktorer funnit sig böra beräkna den totala kostnaden för övergång till högertrafik i vad avser busstrafiken till i runt tal 75 milj. kr.

V. Åtgärder mot ökad olycksfallsrisk.

Kommittén har i denna del hänvisat till det förslag, som på sin tid framlades av 1939 års högertrafikkommitté. Sistnämnda kommitté föreslog att de erforderliga åtgärderna i stora drag skulle omfatta:

1. Upplysnings- och propagandaverksamhet, avsedd dels att giva den trafikerande allmänheten kännedom om en beslutad övergång till högertrafik och tidpunkten för övergången, dels att vidmakthålla allmänhetens uppmärksamhet på det nya trafiksystemet och dels att meddela kunskap om det nya trafikslagets innebörd och olikhet i förhållande till det nuvarande, olycksriskerna i anledning av trafikomläggningen samt sätten för minskande av dessa risker.

Denna upplysnings- och propagandaverksamhet borde anpassas efter olika trafikantgruppers speciella förhållanden samt bedrivs såväl före som i samband med och under lämplig tidsperiod efter omläggningen.

2. Anordningar, avsedda att giva den trafikerande allmänheten en direkt påminnelse i trafiken om det nya trafiksystemet, exempelvis genom påminnelsetavlor, anslag vid gator och vägar samt å fordon, delningsstreck och riktningspilar å körbanor m. m. dylikt.

Dessa anordningar borde, i förväg beredda, vidtagas omedelbart i samband med omläggningen och bibehållas tills vidare så länge förhållandena det påkallade.

3. Åtgärder för ledning och övervakning av trafiken vid omläggningen och under lämplig tid därefter.

Högertrafikkommittén ställde sig tveksam till frågan om en tillfällig generell fartbegränsning under en övergångstid och förordade att spørsmålet härom gjordes till föremål för ytterligare övervägande av de sakkunniga trafikmyndigheterna.

I den föreliggande utredningen har kommittén vid beräkningarna av kostnaderna för dessa särskilt betingade trafiksäkerhetsåtgärder, med hänsyn till penningvärdets fall och övriga fördyrande omständigheter, funnit det motiverat att höja 1939 års siffra, 400 000 kr., till 1 500 000 kr.

VI. Administration i samband med övergången.

Kommittén har anfört: Utöver i tidigare avsnitt berörda kostnader, som helt eller delvis äro att hänföra till denna rubrik, torde det vara motiverat att räkna med ytterligare administrationskostnader på uppskattningsvis 1 500 000 kr.

Beträffande tillförlitligheten i beräkningarna har kommittén uttalat, att därest mera betydande avvikelser från ovan angivna förutsättningar komme att inträffa, dessa medförde korrigeringar av kostnadskalkylen. Övergång till högertrafik resp. principbeslut om övergång, fattat vid en senare tidpunkt än som förutsatts, komme sannolikt att språngevis öka kostnaderna. En utveckling, som mera väsentligt avveke från prognosen för fordonsbeståndet, exempelvis en förskjutning från kollektiv till individuell persontrafik, kunde å andra sidan medföra en sänkning av kostnaderna. Den beräknade kostnaden på i runt tal 150 milj. kr. finge emellertid anses väl angiva storleksordningen av de med omläggningen förbundna kostnaderna. Vid successivt genomförande under en femårsperiod av åtgärder i samband med en omläggning skulle denna för statsverket innebära en årlig utgift av i genomsnitt ca 30 milj. kr., med tyngdpunkten på de senare åren av femårsperioden.

Kommittén har angående tidpunkten för övergången funnit att omläggningen till högertrafik lämpligen borde ske 1958 eller 1959. Flera skilda synpunkter gjorde sig emellertid gällande vid fastställandet av en mera exakt tidpunkt. Kommittén kunde dock med största bestämdhet fastslå, att med en övergång förenade kostnader hastigt stegrades, så länge ovisshet rådde beträffande frågan, huruvida högertrafik över huvud komme att införas under de närmaste åren. Kommittén ville därför understryka vikten av att ett principbeslut härom fattades snarast möjligt. Först när ett sådant positivt beslut föreläge, kunde lämpligen ett definitivt beslut fattas beträffande lämpligt datum för reformens genomförande.

Statistik rörande samfärdseln över landets gränser.

Hemland	Utlänningar som inrest till Sverige fördelade efter hemland 1946—1952						
	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952
Belgien	2 169	3 622	3 370	5 001	3 906	3 873	4 967
Finland	33 921	52 230	82 818	99 199	143 358	205 794	187 956
Frankrike	5 246	12 055	13 955	14 695	14 776	16 289	22 665
Island	3 489	3 441	2 972	3 972	2 958	3 058	2 553
Italien	828	2 458	3 211	4 736	5 600	8 579	11 756
Nederländerna	7 611	12 584	15 160	14 657	16 495	14 821	17 033
Schweiz	3 002	5 088	7 067	8 696	9 654	10 767	12 004
Storbritannien o. Nordirl.	24 302	42 286	37 388	44 578	48 792	44 349	42 551
Tyskland (Väst- ¹)	830	3 828	9 548	10 674	21 429	38 557	64 366
Österrike	290	830	1 975	3 262	3 132	3 951	5 527
Amerikas för. stater ...	20 937	43 361	38 337	40 436	43 924	40 017	54 539
Kanada .....	..	2 548	2 321	2 529	2 531	2 661	3 312
Latinamerika .....	..	1 412	1 813	1 826	2 191	2 739	3 831
Övriga länder ^{2, 3}	16 085	25 368	20 130	19 878	20 968	22 212	25 373
Summa ^{2, 3}	118 710	211 111	240 065	274 139	339 714	417 667	458 433
Danmark .....	..	710 558	902 215	1 198 382	1 114 801	966 497	(⁴)
Norge .....	..	592 856	595 954	759 174	711 350	856 476	(⁴)
Totalsumma	..	1 514 525	1 738 234	2 231 695	2 165 865	2 240 640	..

Några tillförlitliga uppgifter, som klargöra i vilken utsträckning svenskar besöka andra länder, torde icke finnas tillgängliga. En ungefärlig uppfattning om antalet svenska utlandsbesök ger emellertid en inom utlänningskommissionen gjord beräkning avseende 1951, då antalet utresta svenskar uppskattades till omkring 1,1 milj.

Enligt statistiska uppgifter, som tillhandahållits av generaltullstyrelsen, omfattade trafiken över landets gränser år 1952 865 241 motorfordon (fordon, som passerat över vissa mindre tullplatser ej medräknade). Av nämnda antal fordon voro 412 643 utländska. För tidigare år torde tillgängliga sifferuppgifter om den totala motorfordonstrafiken över gränserna saknas. Beträffande utvecklingen av gränstrafiken framgår av tillgänglig statistik att samma år omkring 87 000 motorfordon inkommit över Hälsingborg och att motsvarande siffror för åren 1949—1951 äro 54 800, 64 052 och 72 616.

¹ Fr. o. m. mars 1951.

² Utom Danmark och Norge.

³ I siffran ingå även statslösa personer.

⁴ Under tiden $\frac{1}{4}$ — $\frac{12}{7}$ 1952 var antalet från Danmark inresta utlänningar 450 103 och från Norge 429 775. Senare uppgifter saknas.

Yttrandena över motionerna.

Av de hörda myndigheterna och organisationerna ha samtliga tillstyrkt motionärernas förslag om utredning av frågan om införande av högertrafik eller lämnat förslaget utan erinran.

I det gemensamma yttrandet från *motororganisationerna m. fl.* hemställes härutöver »att principbeslut om övergång till högertrafik inom viss tidsperiod med stöd av motionerna och 1940 års enhälliga betänkande i frågan (SOU 1940: 30) fattas redan vid innevarande års riksdag och att definitiv tidpunkt och formerna för övergången till högertrafik efter utredning hänskjutes till 1954 års riksdag».

De synpunkter på frågan om en övergång till högertrafik, som framkommit i yttrandena och vilka här böra återges, anknyta till följande nedan angivna huvudfrågor.

Vad gäller militära hänsyn uppger *överbefälhavaren* följderna för krigsmaktens del av en övergång till högertrafik bli i huvudsak följande.

a) Under en relativt lång övergångstid kommer en del personal, som är krigsplacerad som motorfordonsförare, att sakna utbildning i körning med högertrafik.

b) Fordonsmateriel såsom bussar och snöplogar måste ändras.

c) Vissa omlägningsarbeten erfordras inom militära anläggningar.

d) Smärre ändringar måste genomföras i reglementen och instruktioner.

ÖB finner icke dessa konsekvenser vara av den art att någon erinran mot övergång till högertrafik kan göras ur försvarssynpunkt. Vissa, sannolikt relativt begränsade, kostnader komme att uppstå. Därest den i motionerna föreslagna utredningen komme till stånd avsåge ÖB att låta närmare utreda dessa kostnader.

I flera yttranden har frågan om en övergång till högertrafik bedömts med hänsyn bland annat till kravet på trafiksäkerhet.

Statspolisintendenten beklagar, att man icke vid krigsslutet, då trafikvolymen ännu höll sig på krigsårens låga nivå, övergick till högertrafik. Med hänsyn till den stora omfattning, som den internationella biltrafiken redan uppnått och som kunde antagas komma att öka i avsevärd omfattning, kunde det knappast i längden undvikas att Sverige frånginge vänstertrafiken. Statspolisintendenten yttrar vidare:

Några statistiska uppgifter beträffande antalet trafikolyckor, i vilka utländska bilförare på det ena eller andra sättet äro inblandade, finnas beklagligtvis icke. Oaktat man sålunda icke kan erhålla en exakt uppfattning om vänstertrafikens inverkan på trafiksäkerheten torde man dock kunna antaga att densamma har en menlig inverkan. Ett frångående av hittills tillämpad vänstertrafik skulle säkerligen under den första tiden föranleda en viss ökning av antalet trafikolyckor, ett förhållande som föranlett tvek-

samhet hos statsmakterna inför reformen. I sitt betänkande anförde 1939 års högertrafikkommitté på grundval av företagen statistisk utredning att — i händelse högertrafik ej införes — olyckor, som bero på ovana vid vänstertrafik, måste i det långa loppet medföra skadeverkningar av större omfattning än dem, som kunna förväntas uppkomma av olyckor, vilka bero på ovana vid högertrafik, i händelse sådan trafik införes. Inför detta konstaterande, vars riktighet icke torde kunna bestridas, synes förenämnda tvekan böra övervinnas.

Statspolisintendenten anför sammanfattningsvis — med tillstyrkande av den begärda utredningen — att olika omständigheter tala för en snar övergång till högertrafik. Utredningen borde jämväl undersöka om genom modifikationer under en övergångstid kostnaderna eventuellt kunde hållas nere.

Trafiksäkerhetsrådet menar att utländska trafikanter på besök här i landet till följd av ovana vid vårt vänstersystem komme att orsaka olyckor, vilkas antal ökar i och med att antalet utlänningar i landet ökar. Därtill komme att de olyckor, det här vore fråga om, i många fall leda till svåra skador på såväl människor som materiel. Anledningen härtill vore att det i regel rörde sig om kollisioner under höga hastigheter. Det vore enligt rådet högst sannolikt, att även olyckor, som hända svenska vägtrafikanter i länder med högertrafik, öka på samma gång som antalet svenska trafikanter i länder med högertrafik ökar. En övergång till högertrafik komme att i dessa hänseenden medföra en betydande vinst ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Rådet upptager även ett annat i diskussionen framfört skäl för övergång till högertrafik, nämligen att de flesta bilarna i vårt land äro vänsterstyrda och att en vänsterstyrd bil ur trafiksäkerhetssynpunkt vore bättre lämpad för högertrafik. Rådet anför härom:

Vad gäller fördelarna med vänsterstyrd bil i högertrafik må nämnas följande. Man kan konstatera, att en förare av vänsterstyrd bil i högertrafik, vars sikt skymmes av ett framförvarande fordon, kan utan att vidtaga några särskilda åtgärder bättre överblicka vägbanan och tidigare iakttaga mötande fordon än om han kör samma bil i vänstertrafik. Om föraren i en vänsterstyrd bil i högertrafik skall förbereda omkörning, behöver han således i allmänhet icke föra bilen längre ut på vägbanan än där den vid normal färd skall befinna sig. Med samma bil i vänstertrafik måste han däremot i de flesta fall föra bilen ut på körbanan — i detta fall ut till höger — för att bli i tillfälle att konstatera att inget fordon eller annat hinder för en omkörning finnes på den erforderliga omkörningssträckan. Därest ett hinder skulle uppenbara sig, måste föraren snabbt återföra bilen till betryggande plats på vägen. Sådana manövrer kan han få företaga åtskilliga gånger, innan omkörningen kan fullbordas, och de måste alltid medföra irritation icke endast för honom själv utan även för andra trafikanter på vägen. Om han dessutom befinner sig för nära det framförvarande fordonet — det han ämnar köra om — är hans sikt över den framförvarande vägbanan, då han förbereder omkörning och alltså för bilen ut på vägen, så begränsad, att stor risk föreligger för kollision med mötande fordon. Ehuru några säkra uppgifter om frekvensen av olyckor av denna typ icke föreligga för dagen, är det dock känt, att åtskilliga sådana olyckor inträffat.

Det torde vara förenat med avsevärda svårigheter att väga de för- och nackdelar, som kunna tillskrivas höger- respektive vänsterstyrda bilar mot

varandra. Man bör emellertid ägna denna fråga omedelbar uppmärksamhet genom att fortlöpande studera olyckor, som kunna tänkas bero på eller sammanhänga med rattplaceringen. Enligt trafik säkerhetsrådets mening är rattens placering vid den sida av bilen, som är inåt vägbanan, av större betydelse än som på många håll hävdas, och den bör tillmätas större vikt än de av kommittén angivna fördelarna av rattens placering vid bilens andra sida. Denna åsikt torde ligga till grund för bestämmelsen i vänstertrafiklandet England, att bilarna där för inhemskt bruk skola vara högerstyrda. Då de allra flesta bilarna i Sverige äro vänsterstyrda och då detta ganska sannolikt kommer att bli fallet även i framtiden, skulle en sådan åsikt i Sverige utgöra ett motiv för övergång till högertrafik. Rådet anser emellertid, att rattens placering icke är av den betydelse, att den kan vara enbart avgörande vid valet mellan vänster- och högertrafik.

Trafik säkerhetsrådet tager upp ett ytterligare skäl, som enligt rådets mening talar för att man så snart som möjligt bör fatta ett definitivt beslut i saken och vilket kan ha stor betydelse ur trafik säkerhetssynpunkt, samt fortsätter:

Under det sistförflutna världskriget låg arbetet i fråga om vägbyggnad och vägunderhåll av skilda orsaker i stor utsträckning nere. Nu har man påbörjat upprustningen av vägväsendet i avsikt att få till stånd ett väg- och gatunät, som bättre än förut motsvarar den moderna vägtrafikens krav. Därest vi, medan upprustningen av vägar och gator pågår, icke avgöra, huruvida vi skola fortsätta med vänstertrafik eller övergå till högertrafik, bli många anordningar för trafiken (trafikplatser o. d.) naturligt nog utformade så, att de väl lämpa sig för vänstertrafik men mindre väl för högertrafik. Om vi först efter det sådana anordningar färdigställts besluta oss för att övergå till högertrafik, kan ombyggnad av åtskilliga anordningar befinnas draga så dryga kostnader, att man hellre behåller dem i det befintliga skicket. Sedan övergången skett, kunna sålunda dessa anordningar, som varit avsedda att främja trafik säkerheten, verka i motsatt riktning.

Trafik säkerhetsrådet anför slutligen om den ökade olycksfallsrisken vid själva övergången till ett nytt trafiksystem:

En omläggning till högertrafik innebär fara för ökade risker i trafiken vid själva övergången och under viss tid därefter. Denna fara kan — enligt erfarenhet i länder, som företagit en sådan övergång — måhända också manifesteras sig i ökad olycksfrekvens. Storleken av denna ökning kommer att vara avhängig av effekten av de säkerhetsåtgärder som vidtagas i samband med övergången. Även om olyckor skulle inträffa i anledning av övergången, komma de med stor sannolikhet att upphöra, sedan någon tid förflutit efter omläggningen och trafikanterna hunnit vänja sig vid de nya reglerna. Man kan under alla förhållanden utgå från att antalet av dessa olyckor snart kommer att uppvägas av bortfallet av de olyckor, som skulle hänt utlänningar i Sverige och svenskar i utlandet på grund av ovana vid vederbörande lands trafiksystem.

Trafik säkerhetsrådet anser på anförda skäl att en övergång till högertrafik såvitt gäller väg- och gatutrafiken måste vara riktig i princip. Vidare håller rådet före, att en sådan övergång bör ske, om den kan genomföras för kostnader som kunna anses rimliga i förhållande till de fördelar som uppnås genom övergången.

I en inom *transportforskningskommissionen* av dess väg- och fordons-

kommitté den 18 april 1953 upprättad »PM angående övergång till högertrafik», vilken bilagts kommissionens yttrande i ärendet, beröres även frågan om betydelsen ur trafiksäkerhetssynpunkt av att våra bilar i allmänhet äro vänsterstyrda. I promemorian anföres härom följande.

Argumenten för införande av högertrafik i vårt land ha ökat i styrka som en följd av motorismens snabba utveckling och det vidgade internationella utbytet. Antalet motorfordon växer starkt år från år, och samtidigt möjliggöres en högre och mer ekonomisk fart tack vare bättre vägar och motorteknikens framsteg. Investeringarna i fasta anläggningar för denna trafik äro också under stark ökning. Denna utveckling innebär emellertid, särskilt i Sverige, ökade risker för trafikolyckor, eftersom våra i allmänhet vänsterstyrda bilar äro avsedda för högertrafik. Sålunda torde icke mindre än omkring 95 % av landets samtliga personbilar ha ratten på vänster sida. En dylik placering av ratten innebär väsentligt ökade risker vid omkörning men även vid möte mellan fordon. Dessa förhållanden framstå som särskilt betänkliga med hänsyn till våra ofta mycket smala vägar, som icke inom överskådlig tid kunna förväntas bli breddade i önskvärd omfattning. — I detta sammanhang är det av intresse att konstatera, att England, som jämte Sverige är det enda land i Europa som fortfarande har vänstertrafik, tagit konsekvenserna härav och följaktligen så gott som uteslutande trafikeras av högerstyrda bilar. Till belysande av vilken vikt förhållandet mellan styranordningen och trafikregler internationellt sett tillmätas kan anföras, att inom FN:s ekonomiska europakommissions trafiksäkerhetskommitté ett förslag väckts, att arbetsutskottet skulle rekommendera varje lands regering att föreskriva, att bilar skola ha ratten på den sida av bilen, som är vänd in mot vägen, dvs. på höger sida vid vänstertrafik och på vänster sida vid högertrafik. Genom övergång till högertrafik skulle anpassning till en internationellt enhetlig regel ernås även för vår nuvarande personbilspark. Å andra sidan skulle en successiv övergång till högerstyrda bilar i Sverige vid framdeles eventuellt bibehållen vänstertrafik innebära en exklusivitet för vårt lilla land i förhållande till världsmarknaden i övrigt, som tvivelsutan skulle ge sig till känna i högre bilpriser.

Trafikförsäkringsföreningen lämnar till belysning av i vilken utsträckning trafikolyckor helt eller delvis förorsakats av utländska motorfordonsförarens ovana vid vänstertrafik en här å s. 28 intagen sammanställning över till föreningen anmälda skador, inträffade här i landet i följd av trafik med utländska motorfordon under tiden 1 augusti 1951—31 december 1952.

Föreningen upplyser även att under tiden 1/1 1930—31/12 1952 anmälts 1 730 skador orsakade av motorfordon från länder med högertrafik. 556 av dessa skador eller ca 32 procent ha helt eller delvis berott på förarens ovana vid vänstertrafik.

Föreningen anför vidare:

De skador, som orsakas av ovana vid vår vänsterkörning, bli ofta svåra, beroende på att det i regel rör sig om kollisioner under höga hastigheter. Många inträffa ganska snart efter det gränsen passerats och alltså innan man hunnit vänja sig vid det nya körsättet. Den utländske bilisten kör kanske till att börja med på vägar med gles trafik och måhända utan möten på långa sträckor. Av gammal vana börjar han tillämpa hemlandets högerregel, och vid ett oväntat möte i en kurva kommer sedan kollisionen, eller också kör han exemplariskt på vänster sida ända tills plötsligt en kritisk situation uppkommer, då han instinktivt svänger åt höger. — Svenska

Under tiden 1/8 1951—31/12 1952 till Trafikförsäkringsföreningen anmälda skador i följd av trafik med utländska motorfordon från länder med högertrafik					
Nationalitet	Ovana vid vänstertrafik				Summa antal skador
	a) enda orsak	b) medv. orsak	S:a a + b	c) utan medv.	
Alger	—	1	1	1	2
Belgien	1	2	3	9	12
Brasilien	—	2	2	1	3
Colombia	—	—	—	1	1
Danmark	11	15	26	44	70
Finland	4	5	9	18	27
Frankrike	7	3	10	30	40
Indonesien	—	—	—	1	1
Italien	2	3	5	7	12
Kanada	1	—	1	2	3
Marocko	—	—	—	2	2
Monaco	1	—	1	—	1
Nederländerna	2	5	7	17	24
Norge	9	13	22	56	78
Peru	1	—	1	—	1
Polen	—	—	—	1	1
Portugal	—	—	—	1	1
Schweiz	1	3	4	9	13
Turkiet	—	—	—	1	1
Tyskland	6	5	11	39	50
U S A	9	16	25	40	65
Österrike	—	—	—	2	2
Summa	55	73	128	282	410

Anm. 1. Endast skador som föranleda skadeutbetalning ha 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 försäkringstagaren ej anlitat 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, ha ej medtagits. Vidare ha icke redovisats vissa skadefall, i vilka händelseförloppet är obekant exempelvis emedan samtliga handlingar expedierats till utlandet.

bilister på resa i länder med högertrafik utgöra naturligtvis även ett betydande osäkerhetsmoment i trafiken, och säkerligen kan man också där uppvisa skadestatistik, som visar de risker, som äro förbundna med de vid högertrafik ovana bilisterna.

Mot bakgrunden av den alltmer ökande internationella trafiken synes högerkörningen som trafiksäkerhetsfråga bliva alltmer betydelsefull. Ur trafikförsäkringssynpunkt möter inget hinder för ett införande av högertrafik. Om det efter omläggningen under en övergångstid eventuellt skulle visa sig, att skadeutvecklingen skulle gå i ogynnsam riktning, så äro trafikförsäkringsanstalterna givetvis i stånd att klara den härav föranledda ökningen av skaderegleringsarbetet.

Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande uttalar att det med visshet kan sägas, att såväl utlänningsars ovana vid vänstertrafik här i lan-

det som ock svenskars ovana vid högertrafik i länder, där sådan tillämpas, förorsakat många olyckor och skador. Nationalföreningen anför vidare bl. a.:

Som skäl mot en övergång här i landet till högertrafik har stundom anförts, att under själva övergången och någon tid därefter risken för trafikolyckor komme att ökas. Att så skulle bli förhållandet kan ej förnekas. Genom effektiva säkerhetsåtgärder lär emellertid denna risk kunna i väsentlig grad minskas. Man torde också kunna utgå ifrån att även om viss ökad olycksfrekvens skulle visa sig under den kritiska tiden, då trafikanterna äro ovana vid det nya systemet, olyckor föranledda av denna ovana snart nog skulle upphöra. Under alla förhållanden kan man med visshet räkna med att antalet av dylika olyckor skulle, sett på längre sikt, bli relativt litet i förhållande till de olyckor, varmed man har att räkna vid ett bibehållande av de olika trafiksystemen.

Med stöd av det anförda finner NTF ur trafiksäkerhetssynpunkt övervägande skäl tala för övergång i Sverige till högertrafik. I detta sammanhang bör man ej heller bortse från de rekommendationer i samma syfte, som framkommit från internationella organisationer på vägtrafikens område.

Vad gäller kostnaderna förknippade med en övergång till högertrafik inhämtas ur yttrandena i huvudsak följande.

Järnvägsstyrelsen anser icke en övergång till högertrafik på landsvägarna böra leda till motsvarande omläggning vid järnvägarna. En sådan omläggning skulle kräva synnerligen dyrbara ombyggnader av bangårdar samt av signal- och säkerhetsanläggningar. Styrelsen fortsätter:

Övergång till högertrafik på landsvägarna skulle för järnvägarnas vidkommande innebära, att vissa anordningar vid plankorsningar mellan järnväg och väg måste flyttas över till vägens högra sida. Sålunda böra samtliga kryssmärken flyttas, liksom signalanordningar mot vägen vid säkerhetsanläggningar med fällbommar eller med automatiskt verkande ljud- och ljussignaler.

Kostnaderna för ovan angiven flyttning av kryssmärken och signalanordningar ha för statens järnvägar och Stockholm—Roslagens järnvägar beräknats till ca 3 miljoner kronor.

Vidare drabbas statens järnvägar i några fall av kostnader för omläggning av stationsplaner och infarter till järnvägsområden. Dessa omläggningar torde dock icke bli av alltför stor omfattning, men ha ej kostnadsberäknats.

De största kostnaderna vid övergång till högertrafik uppkomma genom viss ombyggnad av bussar och ändring av fasta anläggningar för busstrafiken. Vid beräkning av nämnda ombyggnadskostnader har hänsyn tagits till möjligheterna att under en femårig övergångsperiod anpassa fordonen till rådande trafikförhållanden. Kostnaderna vid statens järnvägar, Stockholms läns omnibus AB och Göteborg—Dalarne—Gävle biltrafik AB för ombyggnad av bussar, flyttning av hållplatsskyltar och hållplatskurar samt ändring av vissa fasta anläggningar ha beräknats till ca 16 miljoner kronor.

Sammanlagt torde sålunda för statens järnvägar och anslutna företags del de sammanlagda kostnaderna för en övergång till högertrafik kunna uppskattas till storleksordningen 20—25 miljoner kronor.

Järnvägsstyrelsen utgår ifrån att statens järnvägar eller till statens järnvägar anknutna företag icke drabbas av några kostnader för omändringsarbeten i samband med en sådan övergång.

Omläggning till högertrafik bör — såsom motionärerna föreslagit — ske

efter en flerårig övergångsperiod, under vilken fordonen successivt anpassas till de nya trafikförhållandena. Med hänsyn bl. a. till bussparkens nuvarande storlek och karosseriverkstädernas kapacitet anses övergångsperioden böra vara minst fem år.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen erinrar om de kostnadsberäkningar som på sin tid redovisades i styrelsens skrivelse den 2 mars 1945 till chefen för kommunikationsdepartementet (jfr ovan s. 10) samt anför i anslutning härtill bland annat följande.

Under den tid som förflutit sedan nämnda skrivelse avgavs ha i avseende å de faktorer, som särskilt påverka bedömandet av införande av högertrafik, två väsentliga förändringar inträtt. Den ena hänför sig till den väldiga ökning av trafiken mellan Sverige och utlandet, som kunnat konstateras de senaste åren och som vida överträffat tidigare förutsägelser. Den andra härrör från att den ökning av den inhemska trafiken, som var att förvänta, har kommit långt tidigare och blivit väsentligt större än beräknat. Som en följd härav torde kostnaderna för en övergång till högertrafik ha stegrats mycket snabbt. En ytterligare stegring är att förvänta genom fortsatt ökning av motorfordonsbeståndet och trafiken samt genom att med väg- och gatuväsendets upprustning allt flera anordningar komma att utföras, som måste omändras vid en övergång.

Den internationella trafikens utveckling har sålunda skärpt aktualiteten av det i motionerna berörda problemet samtidigt som trafikens tillväxt och vad därmed sammanhänger medför, att kostnaderna för en omändring öka mer och mer. På den grund synes det i hög grad angeläget att snarast möjligt komma till ett definitivt ställningstagande i frågan. Då i motionerna åsyftad utredning synes erforderlig för att klarlägga problemet, tillstyrker styrelsen att den föreslagna utredningen nu kommer till stånd.

Trafiksäkerhetsrådet redogör i korthet för de tidigare kostnadsberäkningar, som skett 1939 och 1945, samt anför att en övergång till högertrafik nu uppenbarligen skulle ställa sig avsevärt dyrare. Rådet anser emellertid att kostnaderna skulle kunna avsevärt sänkas, om man under en lämpligt avvägd tidsperiod förberedde en kommande övergång. Under denna tid skulle i besparande syfte anpassnings- och omändringsarbeten utföras beträffande alla objekt, som kunde komma i fråga. Detta skulle även medföra, att utgifterna för omläggningen kunde fördelas på det antal år, förberedelseperioden omfattade, och på så sätt bli mindre kännbara. Rådet fortsätter:

All anledning finnes att antaga, att kostnaderna för en omläggning till högertrafik successivt komma att stiga. Det synes därför vara av värde, att en utredning snarast tillsättes med uppgift att verkställa beräkning av de aktuella kostnaderna för övergången och att framlägga förslag till de åtgärder som kunna vidtagas för att nedbringa dessa kostnader till det minsta möjliga. Först sedan utredningens resultat framlagts, föreliggande möjligheter att bedöma, huruvida kostnaderna för en övergång till högertrafik och andra med en övergång förenade nackdelar uppvägas av de fördelar ur trafiksäkerhets- och andra synpunkter, som övergången väntas medföra.

Transportforskningskommissionen påpekar, att den inom kommissionen verkställda utredningen endast behandlar vissa sidor av det problem, som

en övergång till högertrafik innebär, främst vissa fordons- och vägtekniska frågor. Kommissionen anför vidare.

För ett mera fullständigt klarläggande av hela det frågekomplex, som en övergång till högertrafik utgör, vilket skulle kunna tjäna som grundval för ett beslut i denna fråga av statsmakterna, krävas emellertid kompletterande utredningar, vilka belysa frågan bl. a. ur investeringspolitisk synpunkt samt trafiksäkerhetssynpunkt under en övergångsperiod efter omställningen. Dessa spörsmål falla emellertid utanför ramen för kommissionens arbetsområde och synas därför böra upptagas till utredning i ett större sammanhang på sätt nu föreslagits av motionärerna. Kommissionen vill samtidigt förklara sig villig att, om så anses önskvärt, biträda vid det fortsatta utredningsarbetet beträffande sådana frågor, som kunna anses falla inom kommissionens arbetsområde.

Även *Nationalföreningen* finner det angeläget, att en ny utredning snarast verkställes angående det sätt, på vilket en övergång skall kunna med minsta möjliga kostnader förberedas och genomföras.

Svenska lokaltrafikföreningen delar motionärernas åsikt att de avsevärda kostnaderna, som ombyggnaden av vagnparken medför, icke rimligen kunna belasta trafikföretagen. Föreningen yttrar bl. a. följande.

Enligt föreningens mening kunna dessa kostnader varken uttagas direkt av trafikföretagen eller täckas indirekt genom höjda passageraravgifter. Föreningen måste dessutom bestämt hävda, att trafikföretagens övriga med övergången förknippade kostnader även skola ersättas av statsmedel. Sådana kostnader väntas exempelvis uppstå genom att de nyare och större vagnarna måste tagas ur trafik för ombyggnad och att de därvid komma att ersättas med ökad insats av äldre och mindre vagnar med sämre driftekonomi. Som exempel bör ytterligare framhållas, att en omläggning av en så känslig apparat som transportväsendet, särskilt inom lokaltrafiken, givetvis måste medföra omfattande planerings-, administrations- och övervakningsarbeten. Även kostnaderna härför böra bestridas av allmänna medel.

Skulle riksdagen besluta om utredning av högertrafikfrågan, bör som en av de första arbetsuppgifterna för utredningen vara att närmare undersöka de tekniska möjligheterna för att ombygga nuvarande bussar och spårvagnar till högertrafik. Det är att förmoda, att landets vagnverkare måste ställa så gott som hela sin kapacitet till förfogande för en dylik ombyggnad, som kommer att erfordra en mycket tidskrävande detaljplanering. En sådan teknisk undersökning kommer att ge en grundval för bedömning av omställningstidens längd och även för beräkning av de kostnader, som i detta avseende äro förenade med omläggningen.

Det bör även bli en av utredningens första uppgifter att granska trafikföretagens nuvarande vagnbestånd och med ledning bl. a. därav söka bedöma lämpligaste tidpunkten för högertrafikens införande. För närvarande torde företagen kunna uppvisa ett mycket stort bestånd av vagnar, som dessutom till större delen levererats under de senaste åren. Föreningen anser, att tidpunkten för ändring av trafikriktningen måste väljas med hänsyn till den ekonomiska och fysiska livslängden för då aktuella vagnar, särskilt beträffande spårvagnarna, som ha längre livslängd än bussar och trådbussar.

Föreningen förutsätter, att trafikföretagens samtliga i samband med omläggningen uppkommande kostnader skola bestridas av statsmedel.

Svenska petroleuminstitutet understryker särskilt, att branschen kommer att drabbas av icke oväsentliga kostnader för omläggning av sina bensinförsäljningsställen, vilka kostnader uppenbarligen icke medtagits i de kostnadsberäkningar, som upprättats inom transportforskningskommissionen. Allt tyder emellertid enligt institutets mening på att dessa omställningskostnader komma att starkt öka, om ytterligare uppskov med trafikens omläggning kommer till stånd.

I det gemensamma yttrandet från *motororganisationerna m. fl.* anföres bl. a. följande.

En trafikreform av detta slag berör alla medborgare. De kostnader, som är förbundna därmed, kan därför icke ens till någon del anses böra belasta speciella grupper i samhället. Organisationerna utgår därför från att såväl ombyggnaden av bussar och spårvagnar som andra med omläggningen för- enade kostnader skall bestridas helt av statsmedel, varvid organisationerna dock är medvetna om att de indirekta kostnader och besvär, som en omläggning otvivelaktigt kommer att medföra bl. a. för trafikföretagen, icke kan ersättas.

För genomförande av en övergång till högertrafik vore det önskvärt, att omställningsarbetet kunde fördelas över en flerårsperiod, under vilken fordonsparken successivt kunde anpassas till de nya trafikförhållandena genom att nybyggda fordon byggs för högertrafik men med möjlighet att provisoriskt användas för vänstertrafik och gamla fordon successivt omändras så, att de sedermera mycket snabbt kan helt apteras för högertrafik. När det gäller bussar och spårvagnar byggda för enriktningstrafik måste man emellertid räkna med vissa rätt stora svårigheter i detta avseende sammanhängande med behovet för trafikföretagens del att få så kort avställningstid som möjligt för sina vagnar. Man synes därför böra räkna med att omställningsarbetet måste koncentreras till en relativt kort period.

En övergång till högertrafik omkring år 1955—58 synes med hänsyn till nu förutsebara förändringar av vagnsparken vara rätt förmånlig. Den stora busspark som anskaffades efter krigets slut kommer då att behöva ersättas, och ersättningsanskaffningar kunna då ske med vagnar byggda för högertrafik. Under de senare åren har vidare en allt större tillverkning skett av bussar med påstigningsdörr framför framaxeln. Denna vagnstyp är synnerligen besvärlig och kostsam att bygga om, varför det är angeläget, att antalet dylika vagnar ej är för stort, när övergång till högertrafik skall ske.

Det må i detta sammanhang framhållas, att de omfattande arbeten, som måste utföras vid en övergång till högertrafik vid en vikande konjunktur, till en viss del kunna få en konjunkturförstärkande inverkan.

Under hänvisning till det ovan sagda vill organisationerna kraftigt understryka nödvändigheten av att beslut fattas om möjligt redan vid årets riksdag rörande övergång till högertrafik, så att planeringen av ny rullande materiel och fasta anläggningar kan inriktas på en övergång till högertrafik. Snarast möjligt därefter och önskvärt redan vid nästa års riksdag bör beslut fattas om tidpunkten för en eventuell övergång. Då man som ovan framhållits torde böra räkna med en viss anpassningsperiod för reformens genomförande, skulle ett sådant principbeslut i hög grad öka möjligheterna för statens verkställande organ att anpassa tidpunkt och metoder för reformens genomförande med behörigt hänsynstagande till läget på arbetsmarknaden och övriga variabla faktorer av intresse i sammanhanget.

Svenska omnibusägareförbundet understryker att ett villkor för tillstyrkande av införande av högertrafik är att samtliga med en övergång förenade kostnader bestridas helt av statsmedel.

Svenska turisttrafikförbundet tar upp frågan om den betydelse en övergång skulle kunna få för turisttrafiken och anför följande.

Efterkrigsåren har kännetecknats av en våldsam expansion på turistlivets område, och ökningen av resandeströmmen till Sverige har av flera skäl varit större än den ökning av turisttrafiken, som kommit andra länder till del. Under 1952 företogs omkring 3 miljoner inresor av utlänningar till Sverige, vilket vid jämförelse med 1938 innebär inemot en tiodubbling. De inkomster, som under 1952 tillförts vårt land i utländska valutor, kan enbart för turistuppehållen uppskattas till 300 miljoner kronor. De siffror, som av motionärerna anförts till belysning av ökningen av motorfordonstrafiken över landets gränser, utvisar att denna trafik sedan 1938 fyrdubblats. Det faktum att motorfordonstrafiken icke ökat i tillnärmelsevis samma utsträckning som resandetrafiken från utlandet, är givetvis beroende av flera faktorer. Det torde dock stå höjt över varje tvivel, att två omständigheter bidragit till att begränsa bil- och annan motorfordonsturism till och inom Sverige från utlandet, nämligen dels det svenska vägväsendets vid jämförelse med flertalet kontinentala länder låga standard, dels det faktum att Sverige till skillnad från samtliga europeiska länder utom Storbritannien fortfarande tillämpar vänstertrafik. Turisttrafikförbundet har därför med tillfredsställelse hälsat den upprustning av vägväsendet, som nyligen påbörjats. En övergång till högertrafik skulle utan tvivel icke oväsentligt bidra till att stimulera utländsk turisttrafik till och inom Sverige och därigenom tillföra vårt land ytterligare värdefulla turistinkomster.

Från dessa utgångspunkter vill Turisttrafikförbundet livligt tillstyrka, att den av motionärerna begärda utredningen snarast kommer till stånd.

I den *transportforskningskommissionens* yttrande bilagda promemorian angående övergång till högertrafik utvecklas särskilt vissa synpunkter på frågan om tidpunkten för övergången. I promemorian anföres bl. a. följande.

Kommitténs fortsatta utredning synes ge vid handen, att en övergång till högertrafik, närmast med hänsyn till bussparkens sammansättning, lämpligen bör ske ej senare än år 1957. Det exceptionellt stora antal bussar, som anskaffades åren närmast efter kriget, kan nämligen då med fördel ersättas av helt nya bussar. Vad beträffar Stockholm, där man har att förvänta de största praktiska svårigheterna vid omläggningen, synes tidpunkten omkring år 1955 vara lämpligast med hänsyn till de förändringar av vagnparken hos AB Stockholms Spårvägar, som nu kunna förutses.

Då den lämpliga tidpunkten för en övergång till högertrafik är relativt närallgande, bl. a. med hänsyn till de ovan redovisade omständigheterna, är det angeläget att få ett beslut om ändrad trafikriktning snarast möjligt. Härigenom kommer nämligen planeringsarbetet — såväl hos myndigheter som trafikföretag och vagnverkstäder — för de fordon och fasta anläggningar, som beröras av en övergång till högertrafik, att i god tid kunna länkas in på de praktiska och ekonomiska problem, som äro förbundna med en övergång, och denna göras smidigare samt billigare. De framtida fasta anläggningar, som nu projekteras, kunna då helt anpassas för den blivande trafikriktningen. Särskild vikt måste också läggas vid de stora trafikbyggen,

som i de större städerna och framför allt i Stockholm nu planeras och vilkas utformning i väsentlig grad influeras av om de skola trafikeras med höger- eller vänstertrafik. Till dessa fasta anläggningar kunna även räknas terminal- och serviceanläggningar av olika slag för gatu- och vägtrafiken, vilka på senare tid givits en mer trafikteknisk utformning, i många fall direkt afhängig av trafikriktningen. Då dylika anläggningar nu projekteras i mycket stort antal över hela landet, bör även denna fråga beaktas. Här anförda faktiska förhållanden tala starkt emot ytterligare uppskov med en omläggning, som vid senare tidpunkt skulle ställa sig väsentligt dyrare.

Med den alltjämt ökade fordonsparken för kollektiv lokaltrafik är det vidare önskvärt, att man så snart som möjligt får ett beslut i högertrafikfrågan, så att nya vagnleveranser kunna anpassas för den ändrade trafikriktningen och att ytterligare beställningar inpassas i anskaffningsplanerna så, att leverans kommer att ske först i samband med omläggningen till högertrafik. Av stor betydelse för en omläggning är sålunda, att man i bussdriften alltmör börjar använda vagnar med påstigning framför framaxeln, som regel avsedda för enmansdrift, vilken vagn typ är mycket dyrbar att bygga om. Det är följaktligen önskvärt, att antalet sådana vagnar ej hinner bli mycket större än nu för att icke kostnaderna vid en övergång till högertrafik skola bli starkt stegrade. I fråga om denna vagn typ gäller också, att den ej, till skillnad från andra typer, kan ombyggas successivt, så att den under själva övergångsperioden kan användas först för vänster- och sedan för högerpåstigning.

Utskottet.

Såsom framgår av den ovan intagna redogörelsen har frågan om övergång till högertrafik i vårt land under de senaste decennierna ägnats stor uppmärksamhet och i skilda sammanhang gjorts till föremål för utredningar. Redan 1927 års motorfordonssakkunniga framhöllo på sin tid under hänvisning till den ökade motortrafiken länderna emellan vikten av likartade korregler över hela världen och uttalade därvid en förhoppning, att det skulle visa sig möjligt för vårt land att övergå till högertrafik. Även vid de bägge utredningar, som föregått senare tillkomna trafikförfattningar, underströks betydelsen för vårt land av en sådan förändring av trafikreglerna. På riksdagens initiativ gjordes frågan 1939 till föremål för särskild utredning, och i det betänkande, som 1939 års högertrafikkommitté framlade, förordades att högertrafik infördes i enlighet med de riktlinjer, som kommittén uppdragit. Under den tid frågan om övergång till högertrafik sålunda övervägts ha de trafikvårdande myndigheterna och organisationerna i allmänhet anslutit sig till tanken på en omläggning till högertrafik. I samma riktning gå även de yttranden över förevarande motioner, som från trafiksakkunnigt håll avgivits till utskottet. Den uppfattning om fördelarna för vårt land att övergå till högertrafik, som sålunda kommit till uttryck, får ses i belysning främst av den utveckling, som den nutida trafiken undergått. Här kommer den internationella motortrafiken i särskilt betraktande. Den stadigt fortgående utvecklingen av den internationella landsvägstrafiken och det därav betingade intresset av enhet-

liga trafikregler länderna emellan har även varit huvudskälet för de under årens lopp framställda önskemålen om övergång till högertrafik.

Den bedömning av högertrafikfrågan, som utskottet nu genom motionerna ställts inför, har inneburit överväganden av i huvudsak samma art som tidigare vid behandlingen av frågan om lämpligheten av att överge vänstertrafiken. I vissa hänseenden, såsom när det gällt att skapa sig en uppfattning om motorismens vidare utveckling och om de krav, som den internationella trafiken framdeles kan komma att ställa, erbjuda dock förhållandena nu en säkrare utgångspunkt för en bedömning av högertrafikfrågan än som var fallet vid tidigare tillfällen, när riksdagen haft frågan uppe. Jämfört med 1945, då riksdagen senast behandlade högertrafikfrågan, innebär för övrigt efterkrigsårens utveckling icke blott vad gäller trafiken utan även bland annat på de ekonomiska och arbetsmarknadspolitiska områdena bättre möjligheter att bedöma flera för ett slutligt ställningstagande i frågan viktiga spörsmål.

Frågan om vilken körregel som vårt land för framtiden bör ha måste — såsom också hittills i allmänhet skett — bedömas i första hand med hänsyn till de trafikregler, som vår omvärld tillämpar, och till intresset av att vi ha med denna enhetliga regler. Sverige är numera det enda land på det europeiska fastlandet, som tillämpar vänstertrafik. Inom Europa tillämpas sålunda vänstertrafik, förutom i Sverige, endast på Island samt i Storbritannien och Irländska fristaten. Vårt vägtrafikutbyte med dessa länder är i förhållande till trafikutbytet med kontinenten obetydligt och torde av naturliga skäl så förbli. Däremot kan väntas en betydlig ökning av landsvägstrafiken till och från kontinenten. Det må erinras om att Sverige förrå året anslöt sig till en mellanfolklig överenskommelse om utbyggnad av det europeiska huvudvägnätet, vilken förutsätter internationella huvudleder genom vårt eget land. En sådan förstärkning av vissa huvudstråk genom landet kan väntas medföra att den internationella tyngre motortrafiken i en helt annan omfattning än tidigare utsträcker sig till vårt land. Även erfarenheterna från efterkrigsåren av den ökande motorfordonstrafiken över landets gränser och det stigande antalet motorfordon peka här mot livligare förbindelser längs vägarna med länder, som tillämpa högertrafik. De olägenheter, som under sådana förhållanden äro förbundna med en körregel, som är motsatt den allmänt tillämpade, måste bedömas såsom allvarliga. Det kan icke undvikas att motorförare från länder med högertrafik i vårt land löpa en extra risk för olycksfall till följd av ovana vid vår vänstertrafik. Såsom framgår av den å s. 28 intagna tabellen torde drygt 30 procent av de skador, som inträffa i trafik med utländska motorfordon från högertrafikländer, stå i samband med förarens ovana vid vänstertrafik. Även om det totala antalet trafikolyckor föranledda härav ännu är förhållandevis litet, synes det tydligt att man vid en utvidgad internationell samfärdsel här har en betydande olycksfaktor att räkna med. Motsvarande gäller givetvis även utomlands svenska förarens ovana vid högertrafik.

Omställningssvårigheterna vid övergång från ett trafiksystem till ett annat och de risker, som äro förenade med övergången, äro ägnade att hos många avhålla från besök med fordon i länder med främmande trafikregler. Ett bibehållande av vänstertrafik i Sverige skulle därför verka hämmande på en önskvärd utveckling mot livligare förbindelser över gränserna.

Det bör i detta sammanhang starkt understrykas, att de olägenheter av skilda trafikregler länderna emellan, som ovan berörts närmast för motorfordonstrafikens del, göra sig gällande även för andra trafikanter, icke minst fotgängare. Utländska motorförarens ovana vid vårt nuvarande körsätt utgör en fara för samtliga medtrafikanter. Cyklisterna, som redan nu i stor omfattning sträcka sina färder utanför landets gränser, ha motsvarande omställningsproblem som motorförarna. Det är vidare allmänt bekant hur svenskar i gångtrafiken utomlands och utlänningar i vårt land känna sig vilse i en trafik, som följer en främmande trafikregel. Den för något år sedan genomförda treveckorssemestern och den höjda levnadsstandard, som på senare år kommit breda folklager till del, möjliggöra i vidgad omfattning att stora grupper av vårt folk företaga resor över gränserna. Med den ökade resandeströmmen komma nyss berörda nackdelar med fortsatt vänstertrafik i landet att få ökad betydelse.

Med det sagda vill utskottet framhålla, att starka skäl tala för att Sverige tillämpar samma körregel, som omfattas av det stora flertalet övriga länder. Samma syn på högertrafikfrågan har Nordiska parlamentariska kommittén, när det gäller umgänget med våra nordiska grannar, givit uttryck åt i sitt betänkande nr 5 angående tullättnader i resandefrafiken mellan de nordiska länderna, däri kommittén understrukt det betydande praktiska värde det skulle ha för den internordiska trafiken, om Sverige såge sig i stånd att övergå till högertrafik. Bedömes frågan om en omläggning till högertrafik med beaktande av den framtida utvecklingen av den internationella vägtrafiken, som kan väntas, framstår för utskottet ett bibehållande av vänstertrafik såsom oförenligt med en framsynt politik på trafikens område.

Till de nu anförda skälen för att överge vår vänsterkörning komma även andra. Utskottet fäster här stor vikt vid de trafiksäkerhetssynpunkter, vilka anförts av bl. a. trafiksäkerhetsrådet och vilka hänföra sig till rattens placering i de flesta av bilarna i landet. I omkring 95 procent av samtliga här registrerade bilar är ratten placerad till vänster, vilket innebär att bilen har en konstruktion, som anses mest lämpad för högertrafik. I England äro även följdriktigt bilarna för inhemsk bruk byggda med ratten till höger. För vårt lands vidkommande utgör såsom bl. a. trafiksäkerhetsrådet utvecklade den allmänt förekommande konstruktionen av bilarna en påtaglig fara för trafiksäkerheten. En bil med ratten till vänster erbjuder i vänstertrafik avsevärt sämre möjligheter att överblicka vägbanan i de fall, när sikten skymmes av framförvarande fordon. Denna begränsning av siktmöjligheterna blir lätt ödesdiger vid omkörningsförsök, då

svårigheterna att i tid uppmärksamma mötande fordon eller andra hinder i vägen ofta orsaka olyckstillbud. De härmed förbundna olägenheterna, vilka med ökad trafik och därav följande tätare omkörningar bli alltmer framträdande, ha inom FN:s ekonomiska europakommissionens trafiksäkerhetskommitté föranlett förslag siktande till föreskrifter i varje land om bilförarens placering på den sida i fordonet, som vid körning är närmast vägbanans mitt. En sådan föreskrift skulle för vårt vidkommande innebära obligatorisk högerstyrning i bilarna, vilket — förutom att svenska bilister bleve ogynnsamt ställda i trafiken utomlands — skulle medföra ekonomiska och produktionsmässiga nackdelar. Utskottet har i sitt ställningstagande i denna del icke förbisett, att en bilförare under vissa förhållanden kan vara betjänt av att vara placerad på den sida i bilen, som är närmast vägkanten.

För en övergång till högertrafik talar även den utländska turisttrafikens ekonomiska betydelse för vårt land. De inkomster, som denna trafik tillför landet, ha för föregående år beräknats till 300 miljoner kronor. En omläggning till högerkörning kan väntas främja utvecklingen av turisttrafiken från utlandet, främst bilturisttrafiken. För den del av Sveriges bilindustri, som med hänsyn till exporten nu tillverkar typer för såväl vänster- som högertrafik, skulle det vara av värde om endast en enhetlig typ behövde framställas. Därigenom skulle tillverkningskostnaderna kunna sänkas och konkurrenskraften ökas. Slutligen kan man icke bortse från betydelsen av att vårt land ser denna fråga även ur en vidare synpunkt och låter sitt handlingssätt i någon mån bestämmas av det berättigade europeiska intresset av enhetliga trafikregler.

En så genomgripande förändring av trafikreglerna, som övergång till högertrafik innebär, synes vara förenad med ökad risk för trafikolyckor under en övergångstid. Här måste beaktas, att omläggningen i vårt land finge ske under en tid, när normal trafikintensitet råder, och att möjligheterna till trafikbegränsningar under övergångsperioden te sig rätt små. Å andra sidan bör med god planläggning av trafikomställningen och intensiv propaganda före och under den första tiden med högertrafik jänta effektiv ledning och övervakning av trafiken trafikolycksfallen under denna tid verksamt kunna förebyggas. På detta område har högertrafikkommittén lämnat detaljerade anvisningar, som kunna vara till god ledning. Den tillfälliga ökning av olycksfallsriskerna, som en trafikomläggning trots alla skyddsåtgärder torde medföra, måste vägas mot de ovan berörda stadigvarande nackdelar ur trafiksäkerhetssynpunkt, som äro förenade med ett bibehållande av vänstertrafiken. Vid en sådan avvägning kan det enligt utskottets mening icke råda tvivel om att de fördelar för trafiksäkerheten på lång sikt, som äro att vinna med en övergång till högertrafik, väl uppväga de risker i detta hänseende som äro att räkna med under den första tiden efter en omläggning.

Övergång till högertrafik kommer att föra med sig icke oväsentliga kostnader. Ur kostnadssynpunkt hade det varit fördelaktigare för vårt land

att vidtaga trafikförändringen strax efter det senaste världskrigets slut, när förslag därom väcktes i riksdagen. Sedan dess har skett bl. a. nyan-skaffningar inom spårvägs- och bussföretagen av fordon, vilka i samband med en övergång fordra kostnadskrävande ombyggnad. De huvudsakliga kostnaderna för en trafikomläggning 1958 eller 1959 ha i en i september i år redovisad inom Ingeniörsvetenskapsakademiens transportforsknings-kommission verkställd utredning beräknats till sammanlagt 149 miljoner kronor. Härtill komma vissa kostnader bl. a. inom statens järnvägar för omläggning av stationsplaner och infarter till järnvägsområden. I jämförelse med de kostnadsberäkningar, som hänföra sig till tiden närmast efter krigsslutet, har sålunda en avsevärd fördyring inträtt. Det är emellertid icke att vänta, att kostnadsfrågan längre fram skall ställa sig gynnsammare; snarare torde man — såsom också framgår av nyssnämnda utredning — efter ytterligare uppskov ha att räkna med kraftigt stegrade kostnader.

På grund av vad ovan anförts finner utskottet det för Sveriges del vara med så avsevärda fördelar förenat att övergå till högertrafik, att vårt land snarast möjligt bör inrikta sig på en sådan övergång.

Beslut om övergång till högertrafik bör emellertid enligt utskottets mening icke fattas förrän det står klart, att en omläggning kan genomföras i anslutning till beslutet. Före slutligt avgörande torde emellertid erfordras kompletterande utredning, främst rörande finansieringen av kostnaderna, samt ett närmare klarläggande av förutsättningarna ekonomiskt och arbetsmarknadspolitiskt för att under de närmaste åren genomföra det ombyggnadsprogram, som måste föregå en omläggning av trafiken. Vid en sådan utredning bör även särskilt undersökas vid vilken tidpunkt själva övergången till högertrafik lämpligen bör ske. Utskottet anser det betydelsefullt, att den ytterligare utredning, som sålunda är nödvändig innan riksdagen tager slutlig ståndpunkt till frågan om vi skola införa högertrafik, bedrivs så skyndsamt att möjligheterna till en omläggning medan kostnaderna hålla sig vid den nu beräknade nivån icke försittas. För skyndsamhet vid utredningens bedrivande tala även utsikterna att nå ett beslut i så god tid, att man vid den nu pågående upprustningen av vägväsendet kan taga hänsyn till en kommande övergång till högertrafik när det gäller utformandet av trafikplatser m. m. Liknande synpunkter göra sig gällande beträffande förestående stadsplaneregleringar och för de större trafikförelagens driftplanering.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att riksdagen i anledning av motionerna I: 12 och II: 9 måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville utreda förutsättningarna för vårt land att under den

närmaste framtiden genomföra en övergång till högertrafik samt för riksdagen framlägga de förslag, vartill utredningen kan giva anledning.

Stockholm den 18 november 1953.

På andra lagutskottets vägnar:

DAVID NORMAN.

Vid detta ärendes behandling ha närvarit

från första kammaren: herrar Norman, Nils Elowsson, Sunne, Norman, fru Svenson, herrar Ahlberg, Axel E. Svensson och Nils Theodor Larsson;

från andra kammaren: herrar Jacobsson i Igelsbo, Nilsson i Göteborg, fru Sandström, herrar Lundberg, Andersson i Alfredshem, Svensson i Göteborg, Ericsson i Näs och Cassel.