

Nr 111

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående högertrafikfrågan; given Stockholms slott den 25 februari 1955.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag,

dels bereda riksdagen tillfälle att avgiva yttrande i anledning av vad föredragande departementschefen anfört,

dels ock föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF ADOLF

Sven Andersson

Propositionens huvudsakliga innehåll

Efter redogörelse för det av 1954 års kommitté för utredning om högertrafik avgivna betänkandet jämte remissyttrandena däröver föreslås i propositionen, att en rådgivande folkomröstning angående högertrafikfrågan skall anordnas. Förslag rörande vissa anslag i samband med omröstningen framlägges tillika.

I fråga om utformningen av lagbestämmelserna angående folkomröstningen hänvisas till en särskild proposition, som denna dag anmäles av chefen för justitiedepartementet.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 25 februari 1955.

Närvarande

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDEÉN, statsråden SKÖLD, ZETTERBERG, TORSTEN NILSSON, STRÄNG, ANDERSSON, NORUP, HEDLUND, PERSSON, HJALMAR NILSON, NORDENSTAM, LINDSTRÖM, LANGE.

Efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Andersson.

I skrivelse den 2 december 1953, nr 399, har riksdagen under åberopande av vad som anförts i andra lagutskottets utlåtande nr 39 anhållit, 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, till vilka utredningen kunde giva anledning.

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 8 januari 1954 tillkallade jag samma dag sju sakkunniga — *1954 års kommitté för utredning om högertrafik*¹ — för att verkställa den av riksdagen begärda utredningen.

Kommittén har med skrivelse den 30 oktober 1954 överlämnat sitt betänkande (SOU 1954: 30), som därefter remissbehandlats.

Jag anhåller nu att få taga upp högertrafikfrågan till behandling.

1954 års kommitté för utredning om högertrafik

Huvudfrågan

Kommittén redogör till en början för *högertrafikfrågans tidigare behandling*. I detta hänseende må särskilt erinras om den utredning i frågan, som verkställdes av 1939 års högertrafikkommitté (SOU 1940: 30) samt om uttalanden i ämnet *dels* vid 1939 och 1945 års riksdagar, *dels ock* av Nordiska parlamentariska kommittén för friare samfärdsel m. m. (SOU 1953: 5). För närmare kännedom om de synpunkter, som anlagts på spörsmålet, tillåter jag mig hänvisa till redogörelsen i betänkandet samt till det förutnämnda utlåtandet 1953: 39 av andra lagutskottet.

¹ De sakkunniga har varit: generaldirektören N. T. Löwbeer (ordförande), ledamoten av riksdagens första kammare, sparbanksdirektören T. K. E. Björnberg, ledamoten av riksdagens andra kammare, köpmannen C. Christenson, verkställande direktören hos aktiebolaget Stockholms spårvägar M. S. Helin (avled 30 juli 1954), ledamoten av riksdagens andra kammare, trafikinspektören C. O. Nilsson, ledamoten av riksdagens första kammare, riksgäldsfullmäktigen B. Näsgård samt bussföraren J. Pihlman i Kivik.

Kostnaderna för en övergång till högertrafik har — såsom jag något närmare vill beröra i ett följande avsnitt — av 1954 års kommitté beräknats till omkring 215 milj. kr.

Kommittén har sökt att med utgångspunkt från tillgängligt statistiskt material undersöka *vissa trafiksäkerhetsfrågor* och andra särskilda förhållanden, som tillmätts betydelse i debatten om övergång till högertrafik.

En för åren 1930, 1938 och 1950 av en engelsk statsmyndighet gjord jämförelse mellan olika länder av antalet dödsolyckor i vägtrafik i förhållande till dels folkmängden, dels antalet motorfordon visar, att antalet dödsolyckor i vägtrafik i Sverige i jämförelse med 17 andra i betänkandet redovisade länders icke är särskilt högt utan närmast motsatsen. Av detta förhållande torde man enligt kommittén icke böra draga den nära till hands liggande slutsatsen, att trafiksäkerheten i Sverige skulle ha varit opåverkad av att vi har andra körregler än angränsande länder — liksom ej heller någon motsatt slutsats. Det finns icke någon möjlighet att med utgångspunkt från den officiella svenska statistiken angående vägtrafikolyckor göra internationella jämförelser av vägtrafikolyckornas olika orsaker och närmare fördelning. Möjligen skulle den meningen kunna hävdas, att därest vägtrafikolyckornas övriga orsaker vore någorlunda konstanta länderna emellan — varom man intet vet — kunde, med hänsyn till nämnda internationella jämförelser av olycksfrekvensen, förekomsten av en från angränsande länder skiljaktig trafikriktning icke vara någon ur trafiksäkerhetssynpunkt väsentlig fråga. Motsvarande skulle då kunna gälla beträffande rattens placering. Kommittén konstaterar, att redan själva utgångspunkten är oriktig, när det i diskussionen om trafikriktningsfrågan ibland hävdas, att vägtrafikolyckornas antal skulle vara större i Sverige än i andra länder på grund av vänstertrafiken och/eller rattens placering. Vad som skulle behövas för att närmare belysa förevarande spørsmål vore tillförlitliga jämförande undersökningar av olycksfallsfrekvensen och dess fördelning på olika slag av olyckor i olika länder i förhållande till körda vägsträckor och olika typer av vägar m. m. Kommittén har icke ansett sig kunna påkalla sådana tidskrävande och kostsamma undersökningar.

Vid internationella jämförelser med utgångspunkt från den officiella statistiken över vägtrafikolyckor har kommittén sålunda icke kunnat er hålla något material, som tyder på att trafiksäkerheten i Sverige skulle väsentligt ha rönt påverkan av att vi har andra körregler än angränsande länder eller av att våra motorfordon till övervägande del har förarsätet placerat åt den sida, som är längst från vägens mitt.

Kommittén har vidare studerat de undersökningar som trafikförsäkringsföreningen lät företaga rörande huvudorsakerna till vägtrafikolyckorna under åren 1947 och 1952. Dessa undersökningar gav bl. a. till

resultat, att i fråga om 1947 års trafikolyckor 20,8 % och i fråga om 1952 års trafikolyckor 17,5 % av motorförarnas samtliga felhandlingar hänförde sig till otillåten omkörning eller fel vid omkörning. Kommittén framhåller vidare, att statistiska centralbyrån för åren 1935—1938 vid fördelning av motortrafikolyckor efter medverkande orsaker angivit oförsiktig omkörning såsom medverkande till 15,0 % av olyckorna år 1935, 14,5 % år 1936, 14,2 % år 1937 och 13,5 % år 1938. En jämförelse med officiell dansk och finsk statistik vill enligt kommittén ge vid handen, att det relativa antalet inträffade olyckor vid omkörning i dessa länder i varje fall icke synes vara lägre än i Sverige. Vidare nämner kommittén, att i ett år 1938 avgivet interpellationssvar i riksdagens andra kammare dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet framhöll, att den danska statistiken utvisade ett högre procenttal kollisioner i samband med omkörning än vad den dåvarande svenska statistiken utvisade. — Kommittén understryker, att man av detta material icke torde böra draga den nära till hands ligande slutsatsen, att fördelarna med rattens placering på den sida av motorfordonet, som är längst bort från vägens mitt, skulle ur trafiksäkerhetssynpunkt överväga nackdelarna av en sådan placering. Det kan nämligen finnas andra till uppkomsten av omkörningsolyckor medverkande faktorer, som skiftar från land till land. Å andra sidan ger de statistiska uppgifterna icke något stöd för åsikten, att förarsätet med hänsyn till trafiksäkerheten bör placeras på den sida av motorfordonet, som är närmast vägens mitt.

Kommittén framhåller därjämte — liksom 1939 års högertrafikkommitté på sin tid — att meningarna är delade även bland sakkunskapen, huruvida en vänsterstyrd bil är bättre lämpad för högertrafik än för vänstertrafik. I detta hänseende redogöres bl. a. för frågornas behandling inom ett av Europakommissionen tillsatt arbetsutskott.

Efter att ha tagit del av de argument som anförts för de olika uppfattningarna om rattens placering har kommittén funnit, att det icke torde vara möjligt att ur trafiksäkerhetssynpunkt bedöma frågan om dennas placering tillförlitligt, utan att undersökningar vidtages i en omfattning, som kommittén icke ansett sig kunna påkalla. Med hänsyn till den mänskliga faktorns avgörande betydelse för uppkomsten av trafikolyckor — av verkställda undersökningar att döma har den alldeles övervägande delen av olyckorna sin grund hos människan — torde man böra vara ytterst försiktig med att härleda olyckornas uppkomst från sådana tekniska detaljer som rattens placering.

Kommittén har även ägnat uppmärksamhet åt frågan i vilken utsträckning det förekommer olyckor, som kan stå i samband med vänstertrafiken i Sverige. Därvid erinras om de av trafikförsäkringsföreningen till andra lagutskottet vid 1953 års riksdag lämnade uppgifterna, som bl. a.

utvisade, att av de under tiden 1 januari 1930—31 december 1952 anmälda skadorna till följd av trafik med utländska motorfordon ca 32 % skulle ha helt eller delvis berott på förarens ovana vid vänstertrafik. Efter framställning från kommittén har trafikförsäkringsföreningen även undersökt de under år 1953 anmälda skadorna i följd av trafik med utländska motorfordon; härvid har 112 av 343 skador bedömts vara helt eller delvis orsakade av ovanan vid vänstertrafik. Från de norska och finska motsvarigheterna till trafikförsäkringsföreningen har inhämtats, att av 154 trafikolyckor i Norge och 11 sådana olyckor i Finland med svenska bilförare såsom medverkande 112 resp. 8 skulle ha helt eller delvis berott på den svenska förarens ovana vid högertrafik. Trafiksäkerhetsrådet har i annat sammanhang uttalat, att trafiksäkerhetsforskningen icke kan anses ha hittills givit sådana resultat, att man kan säga sig känna olika orsaksfaktorer frekvens och vara beredd att välja ut de orsaker, som skulle vara lämpliga att tagas upp på en statistikblankett. De resultat angående ifrågavarande trafikolyckors orsaker, som trafikförsäkringsföreningen kommit till, torde därför enligt kommitténs mening icke kunna reservationslöst accepteras. Belysande för svårigheterna att på ett riktigt sätt ange orsakerna till en trafikolycka är exempelvis — påpekar kommittén — att en skada, orsakad av motorfordon från Island, och två skador, orsakade av motorfordon från Sydafrikanska Unionen — båda stater med vänstertrafik — medtagits av trafikförsäkringsföreningen bland skador, som delvis berott på förarens ovana vid vänstertrafik.

Ur statistiska centralbyråns material — som endast avser polisundersökta vägtrafikolyckor medan trafikförsäkringsföreningen omfattar trafikförsäkringsskador — har kommittén i 49 fall av de under år 1953 inträffade 32 706 olyckorna kunnat finna något samband med Sveriges från angränsande länder skiljaktiga trafikriktning.

De anförda uppgifterna utvisar enligt kommittén, att — såsom också 1939 års kommitté framhöll — antalet olyckor, som kan tillskrivas utländska förarens ovana vid vänstertrafik, är relativt ringa, sett i förhållande till sammanlagda antalet trafikolyckor. Men det synes också fortfarande gälla vad 1939 års högertrafikkommitté anförde, att av de olyckor, som uppstått i följd av trafik med utländska fordon i Sverige, ett proportionsvis stort antal kunde helt eller delvis tillskrivas förarens ovana vid vänstertrafik. Att döma efter förenämnda uppgifter från Norge och Finland synes motsvarande också gälla beträffande olyckor, som uppstått i trafik med svenska motorfordon i grannländer med högertrafik. Enligt vissa av 1939 års högertrafikkommitté anförda beräkningar utgjorde av samtliga vid motortrafikolyckor i Sverige under åren 1935—1938 dödade eller skadade personer knappt $\frac{1}{4}$ % offer för olyckor, helt eller delvis föranledda av utländska förarens ovana vid vänstertrafik. Person- och försäkringsskadorna vid dylika olyckor torde fortfarande utgöra en mycket liten del av del

sammanlagda antalet skador vid trafikolyckor. Man bör därför enligt kommittén icke överskatta fördelarna ur trafiksäkerhetssynpunkt av en övergång till högertrafik.

De eventuella vinsterna ur trafiksäkerhetssynpunkt reduceras av *den ökade olycksrisken under en övergångsperiod* vid införande av högertrafik. I en till 1939 års högertrafikkommittés betänkande fogad skrivelse från dåvarande förste aktuarien Groth hade vissa försök gjorts att beräkna förhållandet vid införande av högertrafik å ena och bibehållande av vänstertrafik å andra sidan mellan den totala omfattningen av de skador av trafikolyckor, som de båda alternativen kunde förväntas var för sig medföra. Dessa försök till beräkningar visade ej alltför gynnsamma resultat beträffande den tidpunkt, då vid en omläggning till högertrafik antalet »vänstertrafikolyckor» vid bibehållen vänstertrafik vore lika med antalet »högertrafikolyckor» efter en trafikomläggning. 1954 års kommitté finner för sin del det knappast möjligt att göra några sannolika uppskattningar av ifrågasvarande tidpunkt, enär det icke finnes några säkra utgångspunkter för olycksfrekvensen i de båda alternativen.

1939 års högertrafikkommitté framhöll, att till förmån för införande av högertrafik talade den av Groth dragna slutsatsen, att hela antalet högertrafikolyckor efter det högertrafik vid viss tidpunkt infördes komme att understiga hela antalet vänstertrafikolyckor, som skulle inträffa, därest högertrafik ej infördes vid nämnda tidpunkt eller senare. Denna slutsats torde vara riktig och det gäller sedan på hur lång sikt frågan skall bedömas. Ur trafiksäkerhetssynpunkt skulle en övergång till högertrafik sannolikt innebära en ökning av antalet olyckor med personskador och andra trafikolyckor i den nuvarande generationen till förmån för en minskning i kommande generationer. Alla matematiska beräkningar av storleken av dessa olyckor torde emellertid ge ytterst bristfälliga resultat, eftersom själva förutsättningarna måste bygga på lösa antaganden.

Det gäller sedan, huruvida man vill bedöma frågan på lång sikt, eller om man tvekar inför den ökning av olycksriskerna, som kan befaras uppstå på kortare sikt genom övergång till högertrafik. Kommittén finner för sin del, att det långsiktiga och mera framsynta perspektivet bör anläggas, när man går att bedöma frågan om en övergång till högertrafik.

För att om möjligt minska olycksriskerna vid en trafikomläggning förordar kommittén, att en generell fartbegränsning till 70 km/tim vidtages åtminstone under den månad, varunder trafikomläggningen äger rum.

I fråga om *turisttrafiken* torde, som 1939 års högertrafikkommitté framhållit, det icke vara tillrådligt att till grund för ett beslut om högertrafik lägga några kalkyler rörande ekonomisk vinst i form av ökad utländsk turisttrafik efter en trafikomläggning, enär några tillförlitliga beräkningar i detta hänseende icke torde kunna framläggas.

Huvudskälet för övergång till högertrafik är enligt kommitténs uppfattning utvecklingen av *den internationella landsvägstrafiken* och det därav betingade intresset av enhetliga trafikregler länderna emellan. Antalet motorfordon, som passerat de svenska gränserna under åren 1952 och 1953 samt första halvåret 1954, framgår av följande sammanställning.

	1 9 5 2			1 9 5 3			1 9 5 4
	första halvåret	andra halvåret	summa	första halvåret	andra halvåret	summa	första halvåret
Svenska	159 307	293 291	452 598	224 217	439 535	663 752	331 534
Utländska	140 916	271 727	412 643	152 440	276 357	428 797	223 299
Summa	300 223	565 018	865 241	376 657	715 892	1 092 549	554 833

Utgår man från att antalet gränspasseringar under första halvåret 1954 — liksom under första halvåret 1952 och 1953 — utgör ungefär en tredjedel av hela årsantalet, skulle antalet gränspasseringar under år 1954 komma att uppgå till 1 600 000—1 700 000. Motorfordonstrafiken över landets gränser skulle sålunda ha nästan fördubblats från år 1952 till år 1954. Vid ökning av antalet motorfordon torde man få räkna med motsvarande ökning av gränstrafiken. Skulle framdeles tillkomma broförbindelser med Danmark och kontinenten, kommer detta självfallet att inverka på motorfordonstrafiken från och till Sverige.

Sammanfattningsvis anför kommittén att — såsom även 1939 års kommitté framhöll — ur teoretisk eller teknisk synpunkt företräde icke kan ges åt vänstertrafik eller högertrafik. De skäl, som kan anföras mot en övergång till högertrafik, nämligen den sannolika ökningen på kortare sikt av olycksriskerna efter trafikomläggningen och de stora kostnaderna för omläggningen, är i och för sig tungt vägande. Med hänsyn till utvecklingen av den internationella landsvägstrafiken och det därav betingade intresset av enhetliga trafikregler länderna emellan finner dock kommittén, att övergång till högertrafik bör genomföras i vårt land för väg- och gatutrafiken. På längre sikt synes detta vara fördelaktigt även ur trafiksäkerhetssynpunkt.

För järnvägstrafiken bör enligt kommitténs mening vänstertrafiken bibehållas.

Särskilda yttranden rörande huvudfrågan

Kommitténs ordförande, herr *Löwbeer*, har reserverat sig mot kommittémajoritetens förslag i huvudfrågan samt anför följande.

Enligt min uppfattning ha icke några bärande skäl anförts för en övergång till högertrafik. Kommitténs undersökningar ha visat, att en övergång till högertrafik kommer att draga inemot en kvarts miljard kronor

för bestridande av sådana direkta kostnader, som kommittén kunnat beräkna eller uppskatta. Det föreligger åtskilliga viktigare och nyttigare samhällsuppgifter i vårt land, till vilkas lösande ett belopp av denna storleksordning skulle kunna användas. För att man under sådana förhållanden skall kunna biträda förslaget om övergång till högertrafik måste ytterst starka skäl kunna uppvisas. Detta har icke skett. Åtskilliga till stöd för en trafikomläggning anförda påståenden ha reducerats till sina rätta proportioner och kunna icke åberopas såsom skäl för en övergång. Påståendena om fördelar ur trafiksäkerhetssynpunkt i det långa loppet av en övergång till högertrafik ha på mig ej verkat övertygande, liksom ej heller att den internationella landsvägstrafiken till och från Sverige hämmats av vår vänstertrafik och att enhetliga körregler skulle vara nödvändiga länderna emellan. Väger jag kostnaderna för en övergång till högertrafik och med en sådan övergång uppkommande olycksrisker mot vad som anförts såsom huvudskäl för en övergång, nämligen utvecklingen av den internationella landsvägstrafiken och det därav betingade intresset av enhetliga trafikregler länderna emellan, finner jag mig icke kunna stå till svars med att biträda kommittémajoritetens förslag att förordna en övergång från vänstertrafik till högertrafik.

Kommittéledamöterna herr *Björnberg* och herr *Christenson* har i ett särskilt gemensamt yttrande uttalat följande rörande en folkomröstning i frågan.

Kommittén har enligt sina direktiv haft till uppdrag att planlägga utredningsarbetet med tanke på att frågan om övergång till högertrafik skulle kunna göras till föremål för rådgivande folkomröstning. Kommittén har således icke haft att ta ställning till frågan om folkomröstning eller icke i detta spörsmål. Vi har i enlighet härmed tolkat direktiven så, att frågan om folkomröstning skall prövas i annat sammanhang. Enligt vår personliga mening synes något principiellt hinder för folkomröstning i ärendet inte föreligga.

Även kommittéledamoten herr *Nilsson* har i ett särskilt yttrande uttalat sig rörande en folkomröstning, varvid i huvudsak anföres.

Andra lagutskottet anförde i utlåtande vid 1945 års riksdag, att kravet på övergång till högertrafik i och för sig icke torde uppbäras av någon utbredd folkmening och att en reform, som skulle utöva så stor inverkan på medborgarnas vanor som en genomgripande ändring av hävdvunna trafikregler, ej borde komma till stånd med mindre än att den omfattades av folkets breda lager. Därest frågan om införande av högertrafik ånyo skulle komma under statsmakternas behandling kunde det därför enligt utskottet ifrågasättas om icke folkmeningen borde undersökas genom folkomröstning. Kommitténs arbete har slutförts vid sådan tidpunkt, att förslag angående folkomröstning i frågan om högertrafik torde kunna framläggas för riksdagen år 1955 och folkmeningen undersökas genom folkomröstning under nämnda år, då några allmänna val icke äga rum.

Enligt min uppfattning bör under alla förhållanden, innan eventuellt beslut om övergång till högertrafik fattas, folkomröstning äga rum, därest någon väsentlig större del av de med övergången till högertrafik förenade kostnaderna än vad som föreslagits i kommitténs betänkande skulle anses bära bestridas med andra medel än automobilskattemedel.

Kostnadsberäkning m. m.

Kommittén framhåller, att det ur kostnadssynpunkt är angeläget att, därest en omläggning till högertrafik skall äga rum, denna göres snarast möjligt. Efter en inventering av verkstadskapaciteten och en bedömning av hur omställningen bör ske med hänsyn till bl. a. anskaffandet av erforderlig buffert av vagnar har närmast möjliga tidpunkt ansetts bli år 1959 om beslut angående omläggningen fattas år 1955.

Rörande de ekonomiska och arbetsmarknadspolitiska förutsättningarna att genomföra förberedelsearbetena för reformen har kommittén inhämtat vissa uppgifter från konjunkturinstitutet och arbetsmarknadsstyrelsen. Konjunkturinstitutet har därvid framhållit, att en ur konjunkturutjämningsynpunkt önskvärd förläggning av tidpunkten för en sådan omläggning skulle — med hänsyn till det tidskrävande förberedelsearbetet för en omläggning och det noggranna tidsschema, som därvid måste följas — kräva en prognostisk förmåga, som icke existerar. För övrigt är det enligt institutet osäkert, om det över huvud taget inom ej alltför avlägsen framtid kommer att inträffa någon lågkonjunktur, som är tillräckligt långvarig för att omlägningsarbetena skulle kunna hinna utföras under densamma. Institutets slutsats blir därför, att en eventuell omläggning till högertrafik inte torde kunna inordnas i eller göras beroende av en konjunkturutjämnande investeringspolitik. Arbetsmarknadsstyrelsen har framhållit önskvärdheten av att industribeställningarna sprides över en längre period, för att en anpassning efter situationen på arbetsmarknaden skall kunna underlättas.

Kommittén delar konjunkturinstitutets uppfattning i fråga om svårigheten att samordna en omläggning till högertrafik med en konjunkturutjämnande investeringspolitik. Om en övergång till högertrafik skulle komma att beslutas, bör det emellertid överlätas åt Kungl. Maj:t att med beaktande av bl. a. ekonomiska och arbetsmarknadspolitiska synpunkter bestämma om tidpunkten för trafikomläggningen. Kommittén utgår i sina kostnadsberäkningar från att en eventuell övergång till högertrafik äger rum i juni 1959 (t. ex. söndagen den 7). Vid övergång ett senare år kommer kostnaderna för en omläggning att ha stegrats.

Kostnaderna för omläggning av *spårvägstrafiken* beräknar kommittén, efter samråd med vederbörande spårvägsföretag, enligt tabell 1.

Beräkningarna har givit i huvudsak samma resultat på denna punkt som de i andra lagutskottets förutnämnda utlåtande redovisade, inom Ingenjörsvetenskapsakademien verkställda beräkningarna, enligt vilka kostnaderna skulle uppgå till 52,9 milj. kr. I likhet med akademien anser kommittén emellertid osäkerheten i beräkningarna motivera, att ifrågavarande kostnader uppföres med ett till 55 milj. kr. avrundat belopp.

Beräkningen av kostnaderna för omläggning av *busstrafiken* har kom-

Tabell I

Spårvägsföretag	Beräknat antal trafikvagnar i juni 1959	Ombyggnads-kostnader		Kostnader för trafikprovisior m. m.	Uppställnings-kostn. för vagnreserv	Summa
		vagnar	fasta anläggningar			
		Kr.				
Stockholm	510	16 200 000	5 000 000	3 500 000	1 400 000	26 100 000
Göteborg	330	10 100 000	3 900 000	1 500 000	900 000	16 400 000
Malmö	66	3 650 000	700 000		50 000	4 400 000
Norrköping	55	2 600 000	200 000			2 800 000
Hälsingborg	45	1 800 000	200 000			2 000 000
Gävle	5		100 000			100 000
Jönköping				400 000		400 000
	1 011	34 350 000	10 100 000	5 400 000	2 350 000	52 200 000

mittén — efter att ha inhämtat synpunkter från bl. a. konjunkturinstitutet, Svenska lokaltrafikföreningen och Svenska omnibusägareförbundet — ansett sig kunna basera på en något mindre ökning av bussparken än vad som förutsattes vid den inom Ingenjörsvetenskapsakademien verkställda undersökningen. Medan man där räknade med ett vagnbehov av 9 600 bussar vid årsskiftet 1958—1959, har kommittén räknat med 9 000 vagnar i medio av år 1959. Kostnaderna beräknas enligt följande.

Ombyggnad av bussar	76 035 000
Räntekostnader för vagnbuffert	5 400 000
Uppställning av vagnreserv	2 530 000
Trafikprovisior m. m.	15 300 000
Ändring av fasta anläggningar (skyltar, kiosker m. m.)	4 500 000
Summa kr.	103 765 000

Resultatet avviker väsentligt från Ingenjörsvetenskapsakademiens beräkning, som slutade på 75 milj. kr.

Med hänsyn till osäkerheten i beräkningarna, bl. a. beträffande bussbeståndets tillväxt, anser kommittén, att kostnaderna bör uppföras med ett till 110 milj. kr. avrundat belopp.

Beträffande *väg- och gatuväsendet* har man att räkna med kostnader för flyttning av vägmärken och trafiksignaler, för ändring av trafikplatser, spärrlinjemarkering, väg- och vattenbyggnadsstyrelsens och städernas vägmaskiner m. m. Kommittén har i detta hänseende infortrat uppgifter från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som beräknat kostnaderna sålunda.

Landsbygdens allmänna vägar	10 100 000
Städernas vägar	14 600 000
Enskilda vägar (landsbygd och städer)	1 000 000
Summa kr.	25 700 000

Styrelsen har framhållit, att med hänsyn till att den för beräkningen av kostnaderna tillgängliga tiden varit kort, det torde vara erforderligt att — för att kompensera osäkerheten i beräkningarna — öka den redovisade siffran, om man önskar undvika ett överskridande av kostnaden vid arbetenas utförande. Kommittén finner sig böra göra ett tillägg med 4,3 milj. kr. så att sammanlagda beloppet uppgår till 30 milj. kr., lämpligen fördelat med 11,0 milj. kr. för landsbygdens allmänna vägar, 17,5 milj. kr. för städernas vägar och 1,5 milj. kr. för enskilda vägar (landsbygd och städer).

Därtill kommer kostnader för ändring och flyttning av signalanordningar m. m. vid plankorsning mellan väg och järnväg. Dessa kostnader har kommittén beräknat till 4 milj. kr.

Kostnaderna för väg- och gatuväsendet uppgår sålunda enligt kommittén till (30 + 4) 34 milj. kr., mot 16 milj. kr. enligt Ingenjörsvetenskapsakademiens beräkning.

För *skogsbrukets* del har kommittén — efter att från domänverket ha inhämtat att verkets kostnader skulle uppgå till 300 000 kr. — uppskattat den sammanlagda kostnaden till 1 000 000 kr. *Krigsmaktens* kostnader har beräknats till 1 500 000 kr. Kostnaderna för ändring av *bensinstationer* m. m. har uppskattats till minst 5 000 000 kr. Slutligen har för *åtgärder mot ökade olycksrisker*, för *administration* och för *oförutsett* upptagits resp. 2 000 000 kr., 1 500 000 kr. och 5 000 000 kr.

Totalt skulle således kostnaderna för en övergång till högertrafik enligt kommittén uppgå till 215 milj. kr. enligt följande sammanställning.

	Milj. kr.
Spårvagnar	55,0
Bussar	110,0
Allmänna vägar:	
Landsbygd	11,0
Städer	17,5
Enskilda vägar (landsbygd och städer) ...	1,5
Järnvägar	4,0
Skogsbruk	1,0
Krigsmakt	1,5
Bensinstationer	5,0
Åtgärder mot ökade olycksrisker	2,0
Administration	1,5
Oförutsett	5,0
	Summa 215,0

Ingenjörsvetenskapsakademien hade beräknat kostnaderna till sammanlagt 150 milj. kr.

Särskilda yttranden rörande kostnadsberäkningarna

Ledamöterna av kommittén herr *Björnberg* och herr *Christenson* har i sin gemensamma reservation anmält avvikande mening rörande kostnadernas storlek. Reservanterna påpekar bl. a., att Ingenjörsvetenskapsakademins beräkning slutade på ett belopp, som var avsevärt mycket lägre än kommittémajoritetens. Särskilt anmärkningsvärd finner reservanterna den betydande divergens, som föreligger i beräkningarna av ombyggnadskostnaderna för bussarna. Enligt reservanternas mening kan några vägande anmärkningar icke riktas mot akademiens kostnadsberäkning i detta avseende. Fortsättningsvis anföres.

Vid varje normal kalkylering är det önskvärt och nödvändigt, att varje särpost noga överväges. Hur ingående sådana beräkningar än göres är det ofrånkomligt att vissa poster upptages för lågt, andra för högt i jämförelse med blivande verkliga kostnader. Normalt kan beräknas att sådana differenser i stort sett uppväger varandra, men för säkerhets skull brukar det sammanlagda kalkylbeloppet förses med en reservation av innebörd att slutsumman kan komma att över- eller underskridas med exempelvis 10 %.

Kommittén har icke förfarit på brukligt sätt utan har till de olika delposterna lagt avsevärda pålägg för att sedan vid sammanställandet av delposter till huvudposter ytterligare höja dessa. Vid sammanställningen av huvudposterna till en slutpost har sedan beloppet ytterligare höjts av kommittén. Det finns ingen anledning tro, att de 1 000-tals särposter, som ingår i totalkalkylen, genomgående skulle ha upptagits till för låga värden. Sannolikheten talar tvärtom för att beräkningarna härvid gjorts med säkerhetsmarginaler för de olika posterna, som adderade med varandra och med de avsevärda förhöjningar, som gjorts av kommittén, innebär betydande belopp i den slutsumma, som kommittén ytterligare höjt.

Reservanterna anser därför, att kostnaderna för ombyggnad av bussar bör uppskattas till ett med 35 milj. kr. reducerat belopp i jämförelse med kommitténs förslag. Kostnaden för övergång kan därför enligt reservanterna beräknas till högst 170 milj. kr. Reservanterna har härvid icke medtagit kostnader för bensinstationer eller oförutsett.

Finansieringen

Kommittén erinrar om att enligt direktiven för dess arbete de av en omläggning till högertrafik föranledda kostnaderna i varje fall till väsentlig del skall täckas av automobilskattemedel, med hänsyn till att en omläggning i första hand får anses vara ett bilismens intresse.

För finansieringen av kostnaderna föreslår kommittén införande av särskilda tilläggsskatter å drivmedel för budgetåren 1955/56—1958/59 så utformade, att skatterna beräknas inbringa ett par hundra miljoner kronor för ifrågavarande fyra år. Enligt vad som för närvarande är känt angående storleken av drivmedelsförbrukningen och dess sannolika utveckling, synes sådana skatter i anslutning till nu gällande grunder för drivmedelsskatterna böra bestämmas till tre öre för liter bensin, motorsprit och brännolja.

Av de automobilskattemedel, som sålunda beräknas inflyta, avses kostnader för åtgärder för övergång till högertrafik beträffande landsbygdens allmänna vägar helt skola bestridas. Kostnader för åtgärder i fråga om städernas allmänna vägar, enskilda vägar, skogsbruk, krigsmakt samt spårvagnar och bussar föreslås av kommittén må med 95 % täckas av ifrågasvarande automobilskattemedel. Om det i fråga om enskilda vägar och enskilt skogsbruk skulle uppstå svårigheter att få arbetena utförda i rätt tid för trafikomläggningen, bör dock vägförvaltningarna utföra arbetena och kostnaderna härför böra helt bestridas av automobilskattemedel. Kostnader för åtgärder beträffande säkerhetsanordningar vid järnvägar torde i enlighet med vad som gäller för ordinarie arbeten av denna art till 90 % böra bestridas av automobilskattemedel. Till kostnader för åtgärder mot ökade olycksrisker bör anvisas ett anslag av statsmedel att avräknas mot automobilskattemedel. Kostnaderna för trafikomläggningens administration, vilken föreslås skola uppdragas åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, bör i enlighet med vad som eljest gäller för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till nio tiondelar avräknas mot automobilskattemedel och till en tiondel bestridas av allmänna budgetmedel. Till ombyggnad av bensinstationer, för vilka det endast i undantagsfall kan bli fråga om åläggande från samhällets sida att ur exempelvis trafiksäkerhetssynpunkt vidtaga en ombyggnad vid övergång till högertrafik, har ej förutsatts att statsbidrag skall utgå.

De beräknade kostnader och anslagsbelopp, som sålunda föreslås skola helt eller delvis avräknas mot automobilskattemedel, framgår av tabell 2.

Tabell 2

Ändamål	Beräknad kostnad kr.	Anslag av statsmedel att avräknas mot automobil- skattemedel kr.
Spårvagnar	55 000 000	52 250 000
Bussar	110 000 000	104 500 000
Allmänna vägar:		
Landsbygd	11 000 000	11 000 000
Städer	17 500 000	16 625 000
Enskilda vägar	1 500 000	1 425 000
Järnvägar	4 000 000	3 600 000
Skogsbruk	1 000 000	950 000
Krigsmakt	1 500 000	¹ 1 425 000
Åtgärder mot ökade olycksrisker	2 000 000	2 000 000
Administration	1 500 000	² 1 350 000
Summa	205 000 000	195 125 000

¹ 75 000 kr. föreslås skola täckas av allmänna budgetmedel.
² 150 000 kr. föreslås skola täckas av allmänna budgetmedel.

Med hänsyn till vad kommittén anfört om oförutsedda kostnader vid en trafikomläggning torde emellertid det av automobilskattemedel erforderliga anslagsbeloppet för en övergång till högertrafik böra uppföras med ett till 200 milj. kr. avrundat belopp.

Särskilda yttranden rörande finansieringen

Reservanterna herr *Björnberg* och herr *Christenson* — vilka enligt vad tidigare redovisats beräknat kostnaderna för reformen till högst 170 milj. kr. — uttalar, att de i stort sett instämmer i att en övergång till högertrafik i allt väsentligt är ett bilismens intresse. Det förtjänar emellertid enligt reservanterna understrykas, att reformen i flera avseenden är till gagn för landet i dess helhet. Det är sålunda ett allmänt intresse att de i varje särskilt fall billigaste och effektivaste transportmedlen kommer till användning. Genom en anpassning till de på kontinenten gällande trafikreglerna bör förutsättningarna för en vidare utveckling av landsvägstrafiken ökas. En omläggning till högertrafik kommer sannolikt också att medföra en livligare turistström till vårt land. En ökad trafiksäkerhet är likaledes ett hela befolkningens intresse. Det är därför enligt reservanterna motiverat, att en något större andel av kostnaden än vad kommitténs majoritet förutsatt bestrides på annat sätt än genom bilskattemedel.

Sålunda föreslår reservanterna, att högst 85 % av ombyggnadskostnaderna för spårvagnar avräknas mot automobilskattemedel, medan återstående andel bäres av vederbörande företag. I fråga om bussarna godtaga reservanterna i princip den av kommittén föreslagna fördelningsregeln, men med hänsyn till den av reservanterna föreslagna kostnadsberäkningen blir beloppet att avräkna mot bilskattemedel 71,25 milj. kr. i stället för majoritetens 104,5 milj. kr. För åtgärder beträffande gator och vägar i städer och samhällen som är väghållare föreslås, att 85 % av kostnaderna avräknas mot automobilskattemedel. Kostnader, som avser säkerhetsanordningar vid järnvägar samt krigsmaktens anordningar, bör enligt reservanterna icke till någon del bestridas av automobilskattemedel. Fördelningen av kostnaderna enligt reservanternas förslag framgår av tabell 3.

Enligt reservanternas mening är en lösning av finansieringsfrågan genom en fördelning av kostnaderna på en längre tidrymd än fyra år den principiellt riktiga. 150 milj. kr. kan i stort sett sägas motsvara intäkten av exempelvis 1 öres förhöjning av drivmedelsskatterna under 8 år.

Reservanterna framhåller vidare, att den höjning av beskattningen, som majoriteten förordat, kan få allvarliga ekonomiska konsekvenser. I det nuvarande läget kan en sådan åtgärd få en inflationspådrivande effekt på grund av ytterligare varufördyring genom högre transport- och distributionskostnader samt höjda taxor.

Tabell 3

Ändamål	Beräknad kostnad kr.	Anslag av statsmedel att avräknas mot automobil- skattemedel kr.
Spårvagnar	55 000 000	46 750 000
Bussar	75 000 000	71 250 000
Allmänna vägar:		
Landsbygd	11 000 000	11 000 000
Städer	17 500 000	14 875 000
Enskilda vägar	1 500 000	1 425 000
Järnvägar	4 000 000	—
Skogsbruk	1 000 000	950 000
Krigsmakt	1 500 000	—
Åtgärder mot ökade olycksrisker.....	2 000 000	2 000 000
Administration	1 500 000	1 350 000
Summa	170 000 000	149 600 000

Till följd av det redovisningssystem, som tillämpas på automobilskattemedlens specialbudget, visar väganlagen vid slutet av varje budgetår betydande reservationsmedelsbehållningar. Behållningarna kan med ledning av de beräkningar rörande vägutgifternas och bilskatteintäkternas utveckling, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gjort i sina petita för budgetåret 1955/56, väntas stiga till ca 355 milj. kr. fram till slutet av budgetåret 1955/56. Intäkterna av bilbeskattningen kommer sannolikt att överstiga även de senast beräknade beloppen till följd av den ökning som motorfordonsbeståndet undergått under den senaste tiden.

Överskottet på automobilskattemedlens specialbudget är sålunda enligt reservanternas så stort att det synes obefogat att för finansieringen av kostnaderna i samband med övergång till högertrafik företaga ytterligare höjning av de av 1954 års riksdag fastställda skattesatserna på drivmedlen. Om en formell underbalansering av specialbudgeten anses böra undvikas, kan detta uppnås genom en omläggning av det nu tillämpade anslagstekniska förfarandet.

Ett utnyttjande av överskottet på bilskattemedlens specialbudget för finansiering av högertrafikkostnaderna behöver enligt reservanternas inte minska vägbyggandet under de närmaste fem åren.

Kommittéledamoten herr *Näsgård* anser det sannolikt, att ombyggnaden av spårvagnar och bussar i många fall kommer att kombineras med åtgärder i standardförbättrande syfte. Därtill kommer att de större städerna torde komma att företaga ändringsarbetena på egna verkstäder. Under sådana förhållanden har herr *Näsgård* ansett det angeläget, att frågan om ersättningen till de större städerna — i första rummet Stockholm och Göteborg — för omläggning av spårvägs- och busstrafiken underkastats förnyat övervägande vid den fortsatta beredningen av ärendet i syfte att ned-

bringa det statliga bidraget. Herr Näsgård anser vidare, att full ersättning regelmässigt bör utgå för åtgärder beträffande enskilda vägar och skogsbruket. Utredningens förslag i övrigt beträffande finansieringen biträdades under den förutsättningen, att nu utgående restitutioner anpassas efter de nya förhållandena.

Remissyttrandena

Över betänkandet har, efter remiss, yttranden avgivits av överbefälhavaren, arbetsmarknadsstyrelsen, generalpoststyrelsen, järnvägsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens trafiksäkerhetsråd, statskontoret, domänstyrelsen, kommerskollegium, statspolisintendenten, överståthållarämbetet, länsstyrelserna i samtliga län utom Älvsborgs och Gävleborgs samt av städerna Stockholm, Göteborg, Malmö, Norrköping, Hälsingborg, Gävle och Jönköping. Vidare har remissyttrandena avgivits av Svenska stadsförbundet, Ingenjörsvetenskapsakademien (IVA), Svenska turisttrafikförbundet, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Svenska järnvägsföreningen, Svenska lokaltrafikföreningen, Kungliga automobilklubben (KAK), Motormännens riksförbund, Motorförarnas helnykterhetsförbund (MHF), Bilverkstädernas riksförbund och Sveriges automobilhandlareförbund (gemensamt yttrande från de båda sistnämnda), Sveriges automobilimportörförbund, Sveriges automobilindustriförening, Svenska droskbilägareförbundet, Svenska lasttrafikbilägareförbundet, Svenska omnibusägareförbundet, Svenska vägföreningen, Svenska petroleuminstitutet, Sveriges industriförbund, Sveriges lantbruksförbund, Sveriges hantverks- och småindustriorganisation, Sveriges grossistförbund, Sveriges köpmannaförbund, Kooperativa förbundet (KF), Handelskammrarnas nämnd, Skogsbrukets motortransportkommitté samt Svenska transportarbetareförbundet.

Huvudfrågan. En övergång till högertrafik under den närmaste framtiden tillstyrkes klart av *generalpoststyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, trafiksäkerhetsrådet, domänstyrelsen, statspolisintendenten, femton länsstyrelser* (i Stockholms, Uppsala, Östergötlands, Jönköpings, Kalmar, Gotlands, Kristianstads, Malmöhus, Göteborgs och Bohus, Skaraborgs, Örebro, Västmanlands, Kopparbergs, Västernorrlands och Västerbottens län), städerna *Stockholm, Göteborg, Hälsingborg* och *Jönköping* samt *IVA, turisttrafikförbundet, NTF, fem av de tio motororganisationerna* (KAK, Motormännens riksförbund, MHF, automobilimportörförbundet och automobilindustriföreningen), *vägföreningen, industriförbundet, grossistförbundet, köpmannaförbundet, lantbruksförbundet, KF* och *Handelskammrarnas nämnd*. I många av dessa yttranden understrykes, att beslut i frågan bör fattas snarast, eller förordas en snar övergång.

Ett mera ljumt intresse för reformen kommer till uttryck i yttrandena

från *överbefälhavaren*, som uttalar att konsekvenserna för krigsmaktens del icke är av den storleksordningen att någon erinran mot övergång kan göras från försvarets synpunkt, *arbetsmarknadsstyrelsen*, som lägger huvudvikten vid att ett definitivt beslut i ärendet fattas i den ena eller andra riktningen, *kommerskollegium* och *länsstyrelsen i Norrbottens län*, vilka uttalar starka betänkligheter men likväl ej vill motsätta sig reformen, *överståthållarämbetet*, som anser sig icke böra avstyrka en omläggning, *Svenska petroleuminstitutet*, som tillstyrker såvida icke en säker garanti för vänstertrafik under överskådlig framtid kan ges, samt *skogsbrukets motortransportkommitté*, som anser reformen icke påkallad för skogsbrukets del men ej vill motsätta sig en övergång. *Hantverks- och småindustriorganisationen* uttrycker tveksamhet främst med hänsyn till kostnadernas storlek och de nödvändiga arbetenas konjunkturpolitiska inverkan men uttalar i princip sitt positiva intresse för en övergång vid lämplig tidpunkt.

Yttranden i tillstyrkande riktning men med vissa förbehåll har avgivits av *lokaltrafikföreningen*, som framhåller, att då föreningens medlemmar ej har några fördelar av en omläggning kostnaderna härför icke till någon del bör bestridas av trafikföretagen, samt *bilverkstädernas riksförbund* och *automobilhandlareförbundet*, vilka tillstyrker under förutsättning att kostnaderna för omläggningen icke lägges på bilismen och som förordar ytterligare utredning rörande ersättningsreglerna.

Transportarbetareförbundet har ej något att erinra mot en omläggning, men anser att finansieringsproblemet m. m. bör ytterligare utredas innan beslut fattas. En liknande ståndpunkt intager *Malmö stad*, som förordar ytterligare utredning men i princip tillstyrker högertrafik.

I de nu nämnda, mer eller mindre positiva yttrandena har i allmänhet fästs stor vikt vid kommitténs huvudargument om utvecklingen av den internationella landsvägstrafiken och det därav betingade intresset av enhetliga trafikregler länderna emellan. Flera remissinstanser har i samband härmed — med framhållande av den betydande ökning av den internationella landsvägstrafiken, som av flera skäl är att vänta — ansett att kommittén underskattat de framtida olycksfallsrisker, som sammanhänger med olika trafikregler. I ett par yttranden från motororganisationer framhålles, att en negativ inställning till högertrafikreformen skulle stå i dålig samklang med landets i andra sammanhang dokumenterade beredvillighet att bidra till lösningen av problem med internationell räckvidd.

Fördelarna ur turistsynpunkt med en övergång understrykes i några yttranden bl. a. från näringslivets representanter, vilka även framhåller, att en reform skulle medföra en livligare internationell samfärdsel och handel och därigenom verka allmänt välståndshöjande.

Några remissinstanser anser det av värde med samma körregler på landsvägarna som i luften och på sjön.

I några yttranden (automobilindustriföreningen m. fl.) göres försök att belysa, vilka kostnader, som är förbundna med motorfordonsolyckor till följd av vänstertrafiken. Antalet sådana olyckor i hela Norden uppskattas

i dessa yttranden till f. n. ca 500 och den genomsnittliga skadan till 30 000 kr. per olycka. Totalkostnaden skulle alltså nu uppgå till 15 milj. kr. och vid omläggningstillfället till 30 milj. kr. vilket innebär, att en omlägningskostnad på 200 milj. kr. skulle betala sig efter ett fåtal år.

Ett stort antal remissinstanser (bl. a. trafiksäkerhetsrådet, IVA, bilistklubbarna och vägföreningen) anser, att kommittén underskattat trafiksäkerhetsfrågan och därvid främst betydelsen av rattens placering närmast vägens mitt. Trafiksäkerhetsrådet har låtit utföra dels en undersökning rörande siktbarheterna i en bil och dels ett studium av 1953 års omkörningsolyckor med dödlig utgång; resultaten säges utgöra ett gott underlag för antagandet, att rattens placering intill vägbanans mitt bör tillmätas större beaktande ur trafiksäkerhetssynpunkt än som hittills skett. Å andra sidan understrykes i några yttranden (bl. a. från länsstyrelsen i Kopparbergs län), att högertrafik eller placering av ratten närmast vägens mitt icke i och för sig kan ges företräde ur trafiksäkerhetssynpunkt. Transportarbetareförbundet uttalar, att någon olägenhet med rattplacering längst bort från vägens mitt icke föreligger utan snarare motsatsen, enär det vid körning känns mer betryggande att sitta närmast vägkanten.

Ett i yttrandena — särskilt länsstyrelsernas — ofta återkommande argument, som synes ha påverkat en del remissinstanser att intaga en positiv ställning till omläggningen, är att högertrafikfrågan knappast torde komma att avföras från dagordningen, förrän högertrafik införts, och att kostnaderna för reformen och olycksriskerna under övergångstiden blir allt större, ju längre omläggningen uppskjutes.

I flera yttranden (arbetsmarknadsstyrelsen, Göteborgs stad, lokaltrafikföreningen, petroleuminstitutet m. fl.) understrykes, att det största intrycket är att komma ur det för investeringsplaner m. m. menliga tillståndet av osäkerhet om vilken trafikregel, som skall gälla för framtiden.

Omläggning till högertrafik avstyrkes av *statskontoret, sex länsstyrelser* (i Södermanlands, Kronobergs, Blekinge, Hallands, Värmlands och Jämtlands län) samt städerna *Norrköping* och *Gävle*. Vidare avstyrker *droskbilägareförbundet, lasttrafikbilägareförbundet* och *omnibusägareförbundet*, vilka emellertid förklarar sig ej vilja motsätta sig högertrafik, om kostnaderna ej bestrids med automobilskattemedel.

En negativ inställning till reformen kommer även till uttryck i yttrandena från *järnvägsstyrelsen* och *järnvägsföreningen*.

Enligt *statskontorets* mening ger utredningen klart vid handen, att de skäl, som plägar åberopas till förmån för en övergång till högertrafik, är betydligt överdrivna och ej av den art eller storleksordning att de motiverar en med så väsentliga kostnader och olägenheter förenad åtgärd, som hela trafiksystemets omläggning. Den snabba ökningen av motorfordons-trafiken över landets gränser visar, att olika trafikregler i skilda länder knappast utgör något allvarligare hinder för den internationella samfärdseln. Ett motverkande av olycksfallen till följd av olika trafikregler borde kunna uppnås genom betydligt mindre kostnadskrävande åtgärder. Särskilt under nuvarande konjunkturförhållanden måste en investering av sådan storleksordning och av så improduktiv natur, som den nu föreslagna, inge allvarliga betänkligheter.

Länsstyrelsen i Södermanlands län har visserligen funnit angelägenheten av enhetliga trafikregler vara tungt vägande men dock icke av den tyngd att den obestriddliga fördelen av en övergång till högertrafik överväger de nackdelar, som ligger i de avsevärda kostnaderna för reformens genomförande och risken för människoliv i samband med en omställning av trafiken. Liknande synpunkter kommer till uttryck i yttrandena från länsstyrelserna i Kronobergs, Hallands och Jämtlands län. Sistnämnda länsstyrelse tillägger, att de direkta och indirekta kostnaderna är av sådan storleksordning att de i en tid med så utpräglad tendens till överkonjunktur, som nu är rådande, måste inge allvarliga betänkligheter av samhälls-ekonomisk art.

Länsstyrelsen i Blekinge län framhåller, att eftersom i högertrafikländerna Finland och Danmark ett proportionsvis större antal omkörningsolyckor inträffat än i Sverige och då dödsolycksfallsfrekvensen är lägre i Sverige än i flertalet länder med högertrafik, synes det icke sannolikt, att en övergång till högertrafik skulle komma att minska sistnämnda frekvens. En i snabb takt verkställd utbyggnad av rikshuvudvägarna till ett system av motorvägar med flera körfiler vore enligt länsstyrelsens uppfattning en långt effektivare åtgärd för att minska antalet trafikolyckor än en övergång till högertrafik. På grund härav samt i betraktande av de högst betydande kostnader som en trafikomläggning skulle medföra och då man måste räkna med en avsevärd stegring av antalet trafikolyckor under övergången och en tid därefter utan garanti för en motsvarande minskning i framtiden, är länsstyrelsen icke beredd att tillstyrka det framlagda förslaget.

Länsstyrelsen i Värmlands län håller för sannolikt, att riskerna för trafiksäkerheten under övergångsperioden kommer att bli väsentligt svårare än vad kommittén förutsett. Oavsett detta har de av kommittén anförda skälen ingalunda den styrka, att de kan uppväga de kostnader och olägenheter, som omläggningen måste medföra. Tillfället att genomföra en övergång med måttliga och överskådliga investeringar och risker blev försuttet omedelbart efter andra världskrigets slut. En övergång till högertrafik kan icke tillerkännas någon prioritetsställning framför andra önskvärda åtgärder på trafikens område. Länsstyrelsen anser, att önskemålet om övergång till högertrafik nu och för den närmaste framtiden bör föras åt sidan till förmån både för ett intensifierat trafiksäkerhetsarbete på grundval av nuvarande trafiksystem och framför allt för en nödvändig, för landets fortsatta välståndsutveckling oundgänglig, genomgripande och brådskande omdaning av vägväsendets standard samt avstyrker bestämt kommittémajoritetens förslag.

Droskbilägareförbundet framhåller, att de båda huvudskälen för reformen — trafiksäkerhetsintresset och behovet av enhetliga internationella regler — icke speciellt eller enbart berör drosktrafiken. Frågan om övergång till högertrafik är för droskägarna ej av sådan betydelse, att dessa anser sig böra påtaga sig större kostnader för en omläggning än andra medborgare i landet. En övergång under de av kommittén förordade betingelserna avstyrkes därför. Liknande synpunkter framföres beträffande lastbilstrafiken av *lasttrafikbilägareförbundet*, som anser upprustningen av vägväsendet viktigare, samt rörande busstrafiken av *omnibusägareförbundet*, som särskilt understryker den betydande belastning, som skulle åsamkas bussföretagen genom *dels* skyldigheten att svara för 5 % av ombygg-

nadskostnaderna, dels drivmedelsskattens höjning och dels indirekta kostnader, inkomstbortfall och praktiska olägenheter till följd av omläggningen.

Järnvägsstyrelsen framhåller, att omläggningen icke skulle medföra några fördelar för statens järnvägar med anslutna bussföretag. *Järnvägsföreningen* hysar starka betänkligheter mot att kostnaderna för övergången skall behöva bestridas i en tid, då sträng ransonering kräves på investeringar i allmänhet. Enligt föreningens uppfattning föreligger betydligt viktigare uppgifter att tillgodose inom vårt närings- och samhällsliv under de närmaste åren än en högertrafikomläggning.

Den av vissa kommittéledamöter berörda frågan om en folkomröstning rörande omläggning till högertrafik behandlas av ett antal remissmyndigheter. Av dessa anser *statskontoret*, *överståthållarämbetet* samt *stadsfullmäktige i Stockholm* och *Malmö*, att en folkomröstning i frågan bör verkställas innan åtgärder för trafikomläggning vidtages. I ett av Stockholms stadsfullmäktige åberopat utlåtande av borgarrådsberedningen framhålles i denna fråga följande.

En så genomgripande trafikomläggning är av den allmänna betydelse, att det förefaller välmotiverat att göra den till föremål för en folkomröstning. Utredningen har visat, att det här icke är fråga om komplicerade tekniska bedömanden. Omläggningen berör ej heller — oavsett hur den finansieras — enbart bilisterna utan är av ingripande betydelse även för övriga trafikanter, och riskerna under omläggningstiden drabbar alla medborgare. Användningen av betydande produktionsresurser för ett så speciellt ändamål är väl också en fråga, om vilken alla bör få uttala sin mening.

En negativ inställning till tanken på folkomröstning redovisas av *generalpoststyrelsen*, *länsstyrelserna i Stockholms, Uppsala, Kronobergs, Malmöhus, Skaraborgs, Värmlands, Örebro, Västmanlands, Västerbottens* och *Norrbottnens län*, *KAK*, *Motormännens riksförbund*, *MHF*, *Bilverkstädernas riksförbund*, *automobilhandlareförbundet*, *automobilindustriföreningen*, *lantbruksförbundet*, *hantverks- och småindustriorganisationen*, *industriförbundet*, *köpmannaförbundet*, *grossistförbundet* samt *Handelskamrarnas nämnd*.

Som skäl mot en folkomröstning anges i allmänhet att frågan i huvudsak är av trafikteknisk art och därför alltför speciell för att gemene man skall ha möjlighet att sätta sig in i densamma och kunna avge ett svar, som är tillräckligt objektivt grundat för att tjäna till vägledning för statsmakternas beslut. Härtill knytes i vissa yttranden den reflexionen att folkmeningen är alltför lättpåverkad. Vidare framhålles att, om kostnaderna såsom kommittén föreslagit i huvudsak skall betalas av bilismen, det är föga lämpligt att låta även icke motorfordonsägare uttala sig i frågan. Slutligen pekas på de icke obetydliga kostnader, som är förenade med genomförandet av en folkomröstning, samt den tidsutdräkt, som blir följden av om man först skall inhämta folkets uppfattning, innan beslut i huvudsak frågan fattas.

Kostnadsberäkningarna m. m. Vad kommittén föreslagit rörande tidpunkten för en omläggning tillstyrkes av *generalpoststyrelsen, järnvägsstyrelsen, länsstyrelserna i Kalmar, Gotlands, Malmöhus och Örebro län, städerna Göteborg och Jönköping, IVA, lokaltrafikföreningen* — som framhåller, att något med hänsyn till omställningskostnaderna lika gynnsamt tillfälle som år 1959 icke ges inom överskådlig tid — *MHF, Bilverkstädernas riksförbund, automobilhandlareförbundet och lantbruksförbundet*. Att tidpunkten bör fixeras redan från början anser *KAK, Motormännens riksförbund, automobilimportörföreningen, automobilindustriförbundet, vägföreningen, petroleuminstitutet, industriförbundet, köpmannaförbundet, grossistförbundet, Handelskamrarnas nämnd och KF*.

För en omläggning snarast uttalar sig *länsstyrelserna i Uppsala, Göteborgs och Bohus och Västernorrlands län* samt för en reform tidigare än år 1959 *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och länsstyrelserna i Västmanlands och Kopparbergs län*.

En längre övergångstid än den av utredningen föreslagna förordas i kostnadsbesparande syfte av *statskontoret* samt *länsstyrelsen i Södermanlands län*, vilken även framhåller, att därigenom påkänningarna på arbetsmarknaden skulle minskas.

De arbetsmarknads- och konjunkturpolitiska förutsättningarna för att genomföra trafikomläggningen diskuteras i några yttranden utöver vad som redovisats vid redogörelsen av remissmyndigheternas inställning till huvudfrågan. Sålunda anför *länsstyrelsen i Östergötlands län*, att man icke bör underskatta risken för att trafikomläggningen kommer att taga i anspråk arbetskraft i sådan utsträckning att arbetsmarknadens balans temporärt påverkas med åtföljande svårigheter för näringslivet.

KF m.fl. representanter för näringslivet anser, att de för omläggningen erforderliga kapitalinvesteringarna i förhållande till landets totala investeringsvolym knappast är av den storleksordning, att de torde kunna avsevärt påverka konjunkturförloppet, särskilt som de tänkes fördelade på flera år. *Industriförbundet* upplyser att Karosserifabrikantföreningen ansett det fullt möjligt, att de erforderliga bussombyggnadsarbetena, vilka ungefärligen motsvarar den nuvarande tillverkningen vid samtliga karosseriföretag i landet under 12—15 månader, skulle kunna genomföras under ca fyra år.

För att utröna vilka eventuella störningar på arbetsmarknaden omläggningen kan beräknas medföra har *arbetsmarknadsstyrelsen* undersökt de problem, som sammanhänger med ombyggnaden av bussar och spårvagnar. Övriga arbeten är enligt styrelsen förhållandevis obetydliga och så spridda över landet, att de icke torde medföra någon direkt olägenhet. Vid undersökningen har styrelsen konstaterat följande.

Bussparkens ombyggnad kommer att i första hand beröra karosseriindustrien. Produktionen av bussar motsvarar nu 60—70 % av tillverkarnas maximikapacitet. Det råder en påtaglig avmattning i produktionen, som dels torde bero på den kraftiga upprustningen av bussbeståndet under efterkrigstiden och dels torde vara orsakad av en viss obenägenhet att utlägga beställningar på nya fordon, innan högertrafikfrågan avgjorts.

Karosseriindustrien kommer endast i ringa omfattning att belastas av ombyggnadsarbeten på spårvagnar, då största delen av dessa ändringar kommer att göras vid spårvägsföretagens egna verkstäder.

Ombyggnaden av den rullande materielen (såväl bussar som spårvagnar) omfattar en volym motsvarande ungefär ett års normal karosseriproduktion. Vid en omställningsperiod av fem år skulle produktionsvolymen genomsnittligt behöva öka med ca 20 % över den normala. Vid bedömning av omställningsperiodens längd har räknats med ett år efter omläggningsdatum, då ett relativt stort antal bussar byggda för vänstertrafik är avsedda att på dispens utnyttjas någon tid efter omläggningen.

Vid förfrågan hos de verkstäder, som kommer att få svara för huvudparten av dessa arbeten, har man ansett den ifrågasatta produktionsökningen möjlig med i stort sett oförändrad arbetsstyrka, även om risken för vissa störningar icke kan uteslutas, särskilt vad avser tiden närmast före omläggningen.

Även om förhållandena synes relativt gynnsamma för övergång till högertrafik under de närmaste åren, får man icke bortse från att det f. n. råder mycket hög sysselsättning inom verkstadsindustrien. Det vore därför ur arbetsmarknadssynpunkt givetvis ett önskemål, att de omfattande industribeställningar det här blir fråga om förlades till en tidsperiod, som präglades av lägre sysselsättning inom denna industri. Styrelsen är medveten om svårigheten att beakta denna synpunkt. Det synes dock böra övervägas om icke omläggningstidpunkten kan göras rörlig inom vissa relativt snäva gränser, varigenom takten på omläggningsarbetena i någon mån kunde anpassas efter rådande förhållanden på arbetsmarknaden och därigenom verka konjunkturutjämnande. I varje fall borde arbetena kunna forceras till ett tidigare datum, om detta skulle visa sig önskvärt ur sysselsättningssynpunkt.

Kommitténs beräkningar rörande kostnadernas storlek har i flera yttranden föranlett obestämda kommentarer om att vara tilltagna i överkant eller eljest osäkra; ett par remissinstanser yrkar på ytterligare utredningar rörande kostnaderna. I några yttranden ges något mera preciserade uttalanden.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen — som framhåller att kostnadsberäkningen måste betraktas som approximativ — anför sålunda, att bussbeståndets utveckling synes ha bedömts i överkant. Ökningen av de i bilregistret intagna bussarna har varit i stadig nedgång och det kan synas tveksamt om man behöver räkna med någon ökning av antalet efter år 1955. Kommitténs beräknade antal bussar (9 000) synes med hänsyn till utvecklingstendensen under senare år böra sänkas till 8 000, varigenom kostnaderna för ombyggnad av bussar sjunker med överslagsvis 10 milj. kr. *Motormännens riksförbund* framhåller beträffande spårvagnskostna-

derna, att antalet dyrbara ombyggnader av moderna spårvagnar torde komma att väsentligt minska på grund av föreliggande och förväntade leveransförseningar till de större spårvägsbolagen. Även kostnaderna för trafikprovisorier synes med hänsyn bl. a. till de nämnda leveransförseningarna tilltagna i överkant. Beträffande vägkostnaderna anser förbundet, att ett flertal av de åtgärder, som måste vidtagas i samband med övergång till högertrafik, lämpligen bör utföras på sådant sätt, att av behovet påkallade förbättringar samtidigt förverkligas. Då dessa förbättrings-krav i många fall skulle ha påkallat kostnadskrävande åtgärder även vid oförändrad trafikriktning, synes en viss reducering av totala kostnadsbeloppet vara motiverad. *Bilverkstädernas riksförbund* och *automobilhandlareförbundet* påpekar, att de för ombyggnad av bussar beräknade arbetskostnaderna per timme (12 kr.) ligger högre än priskontrollnämnden ansett skäligt för arbeten på i bilverkstäder omhändertagna bussar m. m.

Av särskilt intresse i detta sammanhang är yttrandet från IVA, som tidigare beräknat kostnaderna till 150 milj. kr., mot kommitténs 215 milj. kr. IVA anser det ligga i ärendets natur att en sådan skillnad kan uppstå, då båda beräkningarna är överslagsberäkningar. Sedan intresset för högertrafikfrågan väckts och IVA gjort de preliminära kostnadsberäkningarna, har berörda instanser fått intresset vidgat, och det har vid kommitténs arbete varit möjligt att få en djupare penetration av kostnadsproblemet, även om jämväl kommitténs kalkyl fortfarande i många detaljer måst baseras på antaganden. Vid en granskning av den största kostnadsdifferensen, den som redovisas beträffande bussar, har kunnat konstateras, att kostnaderna för själva ombyggnadsarbetena beräknats lika i de båda undersökningarna. Den föreliggande differensen kan förklaras av att kommittén räknat med ett större antal frambyggda bussar än vad IVA gjort och dessutom gjort tillägg för att gardera sig mot ökade kostnader vid ombyggnadstillfället. Vidare har kommittén upptagit högre belopp som kostnad för trafikprovisorier, erforderlig vagnbuffert samt busstrafikens fasta anläggningar. Vissa av dessa kostnadsökningar synes IVA vara för högt beräknade. Helt allmänt torde man numera kunna utgå från att omläggningen kommer att kosta ca 200 milj. kr.

Uttalanden om att kostnaderna på vissa punkter är för lågt beräknade förekommer även. Sälunda anser *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* de för åtgärder mot olycksrisker samt för administration upptagna beloppen alltför blygsamma; någon maximering av beloppen bör i varje fall ej ske. Även *länsstyrelsen i Västernorrlands län* och *NTF* anser beloppet för upplysnings- och propagandaverksamhet otillräckligt; länsstyrelsen anser dock erforderlig kostnadsökning kunna rymmas i posten för oförutsedda kostnader. *Skogsbrukets motortransportkommitté* framhåller, att totalbeloppet för det svenska skogsbruket torde vara väl knappt tilltaget. *Överståthållarämbetet* och *Stockholms stadsfullmäktige* anser, att de säkerligen bety-

dande kostnaderna för administration, planering och polisövervakning, som en trafikomläggning kan medföra för kommunernas del, borde ha tagits med i kalkylen.

Omnibusägareförbundet framhåller, att de för bussföretagens del beräknade kostnaderna icke torde vara för högt tilltagna.

Finansieringen. Principen att kostnaderna för en trafikomläggning till huvudsaklig del skall bestridas av automobilskattemedel har tillstyrkts eller lämnats utan erinran av det övervägande flertalet remissinstanser, bl. a. *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statskontoret, kommerskollegium, flertalet länsstyrelser* samt *näringslivets representanter*.

Automobilindustriföreningen, automobilimportörförbundet, KAK och *vägföreningen* hävdar visserligen i princip, att kostnaderna borde täckas av allmänna skattemedel, men anser sig dock böra godtaga en finansiering med automobilskattemedel. *Motormännens riksförbund* anser det obilligt om den kostnadsstegring, som skett genom att reformen icke genomfördes exempelvis i samband med 1939 års utredning, skulle bestridas av automobilskattemedel. Härtill kommer att reformen icke är bilisternas exklusiva intresse utan bör genomföras främst ur trafiksäkerhetssynpunkt. — Om det för reformens genomförande visar sig nödvändigt att anlita automobilskattemedel i större utsträckning än vad som strängt taget kan anses tillbörligt ur rättvisesynpunkt, kommer frågan för förbundets vidkommande att gälla en avvägning, huruvida reformens genomförande eller en rättvis kostnadsfördelning bör tillmätas den största betydelsen. Förbundet bedömer då reformintresset såsom det tyngst vägande.

En jämkning i kostnadsfördelning på sådant sätt, att en icke närmare angiven större andel av kostnaderna än enligt kommittéförslaget bestrides av andra medel än automobilskattemedel, förordas av *länsstyrelserna i Stockholms, Södermanlands och Skaraborgs län* samt städerna *Jönköping* och *Gävle*.

Länsstyrelserna i Östergötlands och Jönköpings län kan ej biträda principen i fråga utan förordar, att finansieringsfrågan göres till föremål för förnyad prövning. *Hantverks- och småindustriorganisationen* intar en liknande ståndpunkt.

MHF, droskbilägareförbundet, lasttrafikbilägareförbundet, omnibusägareförbundet, Bilverkstädernas riksförbund och *automobilhandlareförbundet* anser, att kostnaderna för en eventuell reform bör bestridas utan att motorismen belastas.

Kommitténs förslag, att kostnaderna för en övergång till högertrafik skall finansieras genom särskilda tilläggsskatter på drivmedel tillstyrkes eller lämnas uttryckligen utan erinran av *statskontoret, kommerskollegium* — som särskilt understryker, att de för vägväsendet avsedda

automobilskattemedlen ej bör användas för ändamålet — samt *länsstyrelserna i Kalmar, Göteborgs och Bohus* och *Norrbottnens län*.

En utsträckning av tiden för uttagande av skatten i syfte att minska skatteuttaget och därigenom mildra inverkan på den allmänna kostnadsnivån förordas av *länsstyrelserna i Stockholms* (väsentligt längre tid), *Södermanlands, Kristianstads* (något längre tid), *Västernorrlands* (minst 6 år) och *Västerbottens län* (1 öre per liter), *städerna Malmö och Hälsingborg, IVA* (exempelvis 25 år) och *transportarbetareförbundet* (minst 15 år, $\frac{1}{2}$ öres skatthöjning). Sistnämnda förbund framhåller, att statens omedelbara medelsbehov för reformen bör kunna ordnas med ett lån med skyldighet för varje bilägare att teckna sig för ett lånebelopp motsvarande hans beräknade andel i kostnaderna. Förbundet förordar att finansieringsfrågan ytterligare utredes.

Länsstyrelsen i Örebro län föreslår, att överskott på de ordinarie bilskattemedlen, som ej går åt för vägarnas upprustning, användes för finansiering av högertrafikreformen, varigenom den extra drivmedelsskatten kan hållas något lägre eller uttagas på färre antal år.

Järnvägsföreningen hävdar, att kostnaderna helt bör bäras av de intressen, vilkas talesmän under många år påyrkat omläggningen till högertrafik. Därför synes det föreningen, att finansieringen bör läggas på den privata personbilstrafiken.

Ett mycket stort antal remissinstanser — utöver de som avstyrkt hela reformen eller ansett att kostnaderna ej skola läggas på bilismen — avstyrker den extra drivmedelsskatten. I allmänhet har härvid såsom skäl åberopats, att skatthöjningen och åtföljande fördyring av transport- och distributionskostnaderna skulle medverka till varufördyring och höjda transporttaxor. I denna riktning uttalar sig *generalpoststyrelsen, järnvägsstyrelsen, Göteborgs stad* och *lokaltrafikföreningen*. I åtskilliga avstyrkande remissvar hävdas, att utrymme för reformen finnes inom ramen för nuvarande beskattning och att alltså överskottet på automobilskattemedlen bör användas för omläggningen till högertrafik. På denna linje går *MHF, Bilverkstädernas riksförbund, automobilhandlareförbundet, lantbruksförbundet* och *hantverks- och småindustriorganisationen* ävensom — med tillägg att frågan kan tas upp till förnyad prövning mot slutet av perioden — *Motormännens riksförbund, automobilindustriföreningen, vägföreningen, industriförbundet, grossistförbundet, köpmannaförbundet, KF* och *Handelskamrarnas nämnd*. I liknande riktning uttalar sig *domänstyrelsen, länsstyrelserna i Malmöhus, Värmlands och Jämtlands län, Jönköpings stad, KAK* och *automobilimportörförbundet*, vilka dessutom anser, att kostnaderna bör fördelas över en längre tidsperiod.

Av de nu nämnda avstyrkande instanserna har *Motormännens riksförbund* och *automobilimportörförbundet* uttalat, att i normala fall en lång-

tidsinvestering av ifrågavarande art skulle finansieras genom lån. Sistnämnda förbund jämte automobilindustriföreningen anser, att högertrafikreformen måste ges prioritet framför väginvesteringarna, medan vägföreningen är av motsatt uppfattning.

Lasttrafikbilägareförbundet avstyrker tilläggs-skatten samt tillägger, att en för alla berörda motorfordon lika, årlig avgift borde ha legat närmare till hands än synnerligen ojämnt drabbande drivmedelsskatter. En finansiering medelst automobilskattemedlens överskott synes förbundet oriktig. De oförbrukade medlen bör i stället reserveras för kommande byggnads- och underhållsarbeten inom vägväsendet, alternativt och i andra hand tjäna som underlag för en eventuell skattesänkning. Även *omnibusägareförbundet*, som likaledes avstyrker skattehöjningen, hävdar, att skattelättnader bör vidtagas så snart tillräckligt utrymme härför kan anses föreligga.

Slutligen avstyrkes skatteförslaget av länsstyrelserna i *Östergötlands*, *Jönköpings* och *Gotlands län*, vilka förordar ytterligare utredning rörande finansieringsfrågan.

Vad beträffar de av kommittén föreslagna statsbidragsgrunderna finner *stadsförbundet* det i princip försvarligt, att 5 % av kostnaderna bestrides av kommunala medel, men anför kritik mot kommitténs närmare utformning av statsbidragsgrunderna.

I åtskilliga remissvar yrkas på 100 % bidrag till trafikföretag (bl. a. av *järnvägsstyrelsen*, *järnvägsföreningen*, *flertalet städer*, *lokaltrafikföreningen*, *KAK m. fl.*, *motororganisationer*, *vägföreningen* samt *industriförbundet m. fl. representanter för näringslivet*) och till enskild väghållning och skogsbruk (bl. a. av *kommerskollegium*, *länsstyrelsen i Norrbottens län* och *lantbruksförbundet*). I några yttranden (från *kommerskollegium*, *vägföreningen* och *petroleuminstitutet*) föreslås bidrag till även bensinstationer. *Överståthållarämbetet* och *Stockholms stadsfullmäktige* anser, att statsbidrag bör utgå även till kommunernas kostnader för administration och polisövervakning, därvid ämbetet förordar bidrag med 95 % och stadsfullmäktige yrkar på full ersättning.

Å andra sidan anser *statskontoret*, att vederbörande kommuner, företag och enskilda borde bära en större andel av kostnaderna samt erinrar om att ämbetsverket i yttrande år 1941 över förslag om högertrafik, enligt vilket bidrag skulle utgå med 85 %, framhöll att kommuner etc. borde bära större del än 15 %.

Departementschefen

Frågan om övergång till högertrafik i riket har sedan slutet av 1920-talet varit föremål för stor uppmärksamhet i vårt land och vid åtskilliga tillfällen aktualiserats hos statsmakterna genom motioner i riksdagen, uttalanden av olika utredningar och framställningar från i saken intresserade.

Senast har 1954 års kommitté för utredning om högertrafik, som tillkallats sedan riksdagen vid 1953 års höstsession anhållit om utredning i frågan, förordat övergång till högertrafik på vägarna vid lämplig tidpunkt, exempelvis i början av juni 1959. Kommittén har visserligen funnit, att den sannolika ökningen av olycksriskerna under en övergångstid i samband med trafikomläggningen och de stora kostnaderna för reformen — av kommittén beräknade till 215 milj. kr. — i och för sig är tungt vägande skäl mot en övergång till högertrafik. Sett på längre sikt har kommittén emellertid ansett en övergång vara förenad med fördelar ur trafiksäkerhetssynpunkt genom bortfall av de olyckor, som beror på de från angränsande länder avvikande körreglerna. Detta förhållande samt utvecklingen av den internationella landsvägstrafiken och det därav betingade intresset av enhetliga trafikregler länderna emellan har kommittén ansett väga tyngre än de skäl, som talar mot en trafikomläggning. För finansiering av kostnaderna för reformen har kommittén föreslagit särskilda tilläggs-skatter om tre öre per liter bensin, motorsprit och brännolja, att utgå under fyra års tid. Av de automobilskattemedel, som sålunda beräknas inflyta, skulle kostnaderna för åtgärder beträffande landsbygdens allmänna vägar m. m. helt bestridas, varjämte statsbidrag skulle utgå med i princip 95 % för åtgärder i fråga om allmänna vägar i städerna, enskilda vägar, skogsbruk, krigsmakt, spårvägar och bussar samt 90 % i fråga om säkerhetsanordningar vid järnvägar.

Mot kommitténs förslag i huvudfrågan har reservation avgivits av dess ordförande, som icke ansett de för en övergång till högertrafik anförda skälen uppväga de med en trafikomläggning förenade kostnaderna och olägenheterna. Avvikande meningar har anförts inom kommittén även rörande reformens finansiering.

Vad beträffar remissmyndigheternas inställning till kommitténs förslag i huvudfrågan kan rent allmänt sägas, att trafikomläggningen tillstyrkts i den övervägande delen yttranden, men att antalet remissinstanser, som avstyrkt eller uttalat betänkligheter eller som fogat förbehåll till sina tillstyrkanden, icke är obetydligt. Anmärkningsvärt är att länsstyrelserna i Värmlands, Jämtlands och Norrbottens län — landsändar med livliga vägtrafikförbindelser med högertrafikländer — avstyrkt eller uttalat starka betänkligheter mot reformen. Det är även värt att notera, att

de tre organisationer, som företräder trafikbilägarnas intressen, avstyrkt kommitténs förslag och ställt sig ganska likgiltiga till högertrafiken som sådan.

Det kan sålunda konstateras, att meningarna rörande en trafikomläggning i riket är delade, liksom de varit vid de tidigare tillfällen, då frågan varit aktuell. Med hänsyn härtill och då frågan om en övergång till högertrafik måste betecknas som en fråga av stor vikt för allmänheten till följd av den genomgripande ändring i medborgarnas trafikvanor, som en omläggning innebär, synes tanken på att inhämta medborgarnas uppfattning genom en rådgivande folkomröstning i frågan ligga nära till hands. En sådan anordning har också i tidigare sammanhang diskuterats. Jag vill erinra om att andra lagutskottet vid 1945 års riksdag uttalade, att högertrafikreformen ej borde komma till stånd, om den ej omfattades av folkets breda lager samt ifrågasatte om icke folkmeningen borde undersökas genom folkomröstning. I det nu aktuella kommittéförslaget har folkomröstningsfrågan icke berörts av utredningens majoritet, men tre ledamöter har gjort uttalanden, som kan sägas innebära, att de i princip accepterar tanken på en folkomröstning i ärendet. I remissyttrandena över förslaget och i den offentliga debatt, som förts i frågan, har emellertid flera argument mot en folkomröstning i högertrafikfrågan anförts. Det har sålunda gjorts gällande, att spörsmålet är alltför komplicerat för att lämna sig för referendum. Enligt min mening bör dock den upplysningskampanj, som jag förutsätter kommer att föregå omröstningen, ge medborgarna förutsättningar att taga objektivt grundad ställning till frågan. Det har mot en folkomröstning om högertrafiken vidare invänts, att folkmeningen är alltför lättpåverkad samt att stora kostnader är förbundna med en omröstning. Om dessa argument, som egentligen drabbar folkomröstningsinstitutet som sådant, skulle ges beaktande, torde snart sagt ingen reform anses kunna bli föremål för ett referendum. Ett annat ofta återkommande argument är att, om kostnaderna för reformen skall betalas av bilismen, det är oriktigt att undersöka uppfattningen även hos folk, som icke äger motorfordon. Härom kan sägas, att — bortsett från att man, med hänsyn till trolig övervältring av större eller mindre del av kostnaderna på allmänheten, ej med säkerhet vet, hur kostnaderna för reformen slutligen kommer att fördela sig på olika befolkningsgrupper — högertrafikfrågan icke uteslutande är av ekonomisk natur och att även andra trafikanter än de, som betalar bilskatt, i hög grad berörs av en trafikomläggning. Slutligen har invänts, att en folkomröstning medför tidsutdräkt innan beslut i frågan kan fattas; detta dröjsmål förlänger det nuvarande osäkerhetstillståndet, varjämte kostnaderna för reformen och olycksriskerna under övergångstiden kan öka vid ett genomförande vid en senare tidpunkt än vad kommittén förutsatt. För egen del anser jag emellertid, att om en folkomröstning i och för sig anses önskvärd, olägenheterna med

ett uppskov om ungefär ett år, innan principbeslut i huvudfrågan kan fattas, icke är av den storleksordningen, att de bör lägga hinder i vägen för ett referendum i frågan, särskilt som arbetsmarknads- och konjunkturläget ej ter sig särdeles gynnsamt för att snart påbörja de för omläggningen erforderliga arbetena. Med hänsyn till ärendets vikt och de delade meningar, som yppats i själva sakfrågan, anser jag det lämpligt, att folkets mening i högertrafikfrågan inhämtas, och jag förordar sålunda en allmän folkomröstning i ärendet.

Ett viktigt problem är utformningen av själva frågeställningen vid folkomröstningen. Många möjligheter är härvid tänkbara, från en enda enkelt utformad fråga om höger- eller vänstertrafik önskas, till en lång rad frågor angivande olika alternativ rörande de spörsmål, om vilka delade meningar visat sig föreligga. Med hänsyn till de betydande direkta kostnaderna för reformen torde det för en del medborgares ställningstagande till spörsmålet, om en trafikomläggning bör ske, bli utslagsgivande på vilket sätt kostnaderna skall finansieras. Ur denna synpunkt skulle en rad alternativa frågor vara att föredraga. Mot en sådan lösning talar emellertid, att ett någorlunda uttömmande angivande av olika tänkbara alternativ skulle ge upphov till en stor mängd frågor, som skulle göra omröstningen invecklad och medföra allvarliga svårigheter att ur omröstningsresultatet utläsa den verkliga folkmeningen. Enligt min åsikt bör därför endast en fråga, avsedd att besvaras med ja eller nej, uppställas och denna fråga avse önskvärdheten av en övergång till högertrafik på vägarna. Dock bör i detta fall även medborgare, som ställer sig likgiltiga eller av andra skäl icke vill taga ställning till spörsmålet om höger- eller vänstertrafik, ges möjligheter att uttryckligen ge denna sin mening till känna vid omröstningen; detta synes lämpligen kunna ske genom avlämnande av en blank röstsedel. Någon uppdelning av rösterna på olika kategorier t. ex. efter de röstandes kön, ålder och körkortsinnehav, anser jag mig ej böra förordas.

På grund av de delade meningar, som inom kommittén och bland remissinstanserna visat sig föreligga rörande finansieringsfrågan samt med hänsyn till vad jag tidigare anfört om sagda frågas betydelse för vissa medborgargrupperns ställningstagande till reformen över huvud, synes det mig påkallat, att statsmakterna redan nu i princip tar ställning till hur kostnaderna för en eventuell högertrafikreform skall täckas.

Vad då först beträffar de totala direkta kostnaderna för reformen föreligger olika beräkningsresultat, nämligen dels Ingenjörsvetenskapsakademiens från år 1953 om 150 milj. kr., dels kommittémajoritetens om ca 215 milj. kr., dels ock reservanternas om 170 milj. kr. Ingenjörsvetenskapsakademien har sedermera i sitt yttrande över kommittébetänkandet ansett sig kunna utgå från, att omläggningen kommer att kosta ca 200 milj. kr. För medborgarnas vägledning vid folkomröstningen torde det

vara tillfyllest att ange, att kostnaderna beräknas uppgå till ett belopp av storleksordningen 200 milj. kr. för en trafikomläggning år 1959. Jag vill understryka, att häri icke ligger något som helst ställningstagande till tidpunkten för en eventuell reform.

Vid utredningens tillsättande utgick jag ifrån, att kostnaderna för en omläggning i varje fall till huvudsaklig del skulle täckas av automobilskattemedel, med hänsyn till att en övergång till högertrafik i första hand finge anses vara ett bilismens intresse. Inom kommittén, vari riksdagens samtliga demokratiska partier varit representerade, har någon gensaga ej riktats häremot, även om delade meningar förelegat när det gällt att fastställa storleken av den kostnadsandel, som borde falla på automobilskattemedlen. I detta hänseende torde kommittémajoritetens i det föregående antydda förslag i huvudsak böra läggas till grund för ett eventuellt framtida beslut om trafikomläggning. Det synes icke påkallat att statsmakterna i detta sammanhang tager definitiv ställning till den närmare utformning av statsbidragsbestämmelserna och de mera detaljerade föreskrifterna om vad som skall avräknas mot automobilskattemedlen.

För finansiering av de på automobilskattemedlen ankommande kostnaderna har kommittén föreslagit en tillfällig drivmedelsskatt om tre öre per liter under fyra år. Två reservanter inom kommittén har ansett denna skattehöjning obefogad med hänsyn till *dels* de reservationsmedelsbehållningar, som till följd av tillämpat system med kalenderårsredovisning av väganlagen föreligger vid varje budgetårs utgång, *dels ock* det överskott i övrigt på automobilskattemedlens specialbudget, som redan uppstått och kan väntas ytterligare öka. Även ett mycket stort antal remissinstanser har ansett, att utrymme för reformen finnes inom ramen för nuvarande beskattning. Jag vill erinra om, att enligt beräkningarna i årets statsverksproposition ett överskott om 76,1 milj. kr. skulle uppstå på specialbudgeten för budgetåret 1955/56. Den begränsning av väginvesteringsverksamheten, som tills vidare skett under innevarande kalenderår, kan dessutom komma att medföra ytterligare reservationer på anslagen utöver vad man normalt har att räkna med. Huruvida sådana begränsningar kommer att erfordras även under de närmast följande åren eller om möjligheter skall föreligga att taga i anspråk reservationsmedelsbehållningarna för ökade investeringar i vägväsendet kan icke nu med säkerhet bedömas. Under alla förhållanden torde — även bortsett från de av den nyligen beslutade investeringsavgiften på bilar härflytande inkomsterna, vilka enligt uttalande i propositionen 1955:36 skall reserveras för en utökning av väginvesteringsverksamheten när en sådan framstår som konjunkturpolitiskt önskvärd — under de närmaste åren överskott komma att föreligga på automobilskattemedlens specialbudget. Huruvida kostnaderna för en eventuell högertrafikreform helt eller till någon del skall kunna bestridas med ianspråktagande av detta överskott och den av de sakkunniga föreslagna tillfälliga extra-

beskattningen skall kunna underlåtas, är emellertid en fråga, som får prövas senare, när förhållandena, bl. a. med hänsyn till det reala utrymmet för en önskvärd utvidgning av den egentliga väginvesteringsverksamheten, bättre kan överblickas.

Den skisserade ordningen för reformens finansiering torde icke böra anges i själva lagen om folkomröstningen utan bringas till de röstberättigades kännedom genom den upplysningsverksamhet, som jag i det följande vill närmare beröra.

Rörande utformningen av bestämmelserna om folkomröstningen får jag hänvisa till vad chefen för justitiedepartementet anför i en särskild denna dag anmäld proposition med förslag till lag om folkomröstning angående högertrafik.

Jag övergår nu till frågan i vad mån statlig upplysningsverksamhet bör bedrivas i samband med folkomröstningen. Chefen för justitiedepartementet uttalade i propositionen nr 1954: 193 bl. a., att han ansåg det vara statens ofrånkomliga skyldighet att tillse, att medborgarna bleve allsidigt och i erforderlig utsträckning informerade om de frågor, beträffande vilka staten begärde att medborgarna skulle yttra sig; för upplysningsverksamhet borde därför vid varje folkomröstning ett statligt anslag ställas till förfogande. En preliminär undersökning hade givit vid handen, att utgifternå för en sådan upplysningsverksamhet måhända skulle uppgå till 3 å 5 milj. kr. för varje omröstning. Föredragande departementschefen uttalade vidare, att ett statligt anslag för ändamålet borde få disponeras ej endast av ja- och nej-sidan, utan även av dem som ansåg, att man ej borde taga bestämd ståndpunkt eller som ville främja en kompromisslinje. Den närmare fördelningen av anslaget syntes böra handhavas förslagsvis av en utav riksdagen tillsatt nämnd, vilken även borde få i uppgift att behandla övriga frågor rörande den statliga upplysningsverksamheten. Departementschefen ansåg emellertid icke dessa spörsmål vara tillräckligt genomdiskuterade för att slutlig ställning skulle kunna tagas till dem, utan förklarade sig ha för avsikt att låta närmare utreda, hur en effektiv upplysningsverksamhet borde vara organiserad.

I enlighet med vad som sålunda uttalats förordar jag, att ett anslag till statlig upplysningsverksamhet vid folkomröstningen i högertrafikfrågan anvisas. Vad beträffar den tilltänkta utredningen har chefen för justitiedepartementet den 11 februari 1955 bemyndigats att tillkalla en särskild sakkunnig för ändamålet. Utredningsarbetet torde knappast kunna ske så snabbt, att resultatet skulle kunna tillgodogöras vid den nu aktuella folkomröstningen. Fastmera torde utredningsarbetet delvis komma att bygga på de erfarenheter, som man får av upplysningsverksamheten vid denna folkomröstning. Verksamheten får således nu en viss försöksprägel. Jag

vill här skissera hur jag tänker mig huvuddragen av denna verksamhet vid den nu aktuella folkomröstningen.

Ansvar för upplysningsverksamheten bör åvila en av Kungl. Maj:t utsedd nämnd om tre personer (folkomröstningsnämnden). Till denna nämnds förfogande bör stå en parlamentarisk kommitté med uppgift att lämna nämnden råd i olika frågor. Sagda kommitté — i vilken högertrafik- och vänstertrafikanhängare bör vara lika representerade, tillhoppa förslagsvis tio personer — torde böra utses av riksdagens talmanskonferens.

Det torde åligga folkomröstningsnämnden att *dels* själv bedriva objektiv upplysningsverksamhet rörande en trafikomläggning, *dels* verka för att de olika åsiktsriktningarna organiserar en upplysnings- och propagandaverksamhet var och en för sin linje.

Vad angår den objektiva upplysningsverksamheten har nämnden att utarbeta en broschyr, vari argumenten för och emot trafikomläggningen framföres samt förutsättningarna vid folkomröstningen i vad avser finansieringen av en eventuell reform redovisas. Genom nämndens försorg och på statens bekostnad tryckes broschyren och distribueras till samtliga hushåll i landet, varjämte den tillhandahålles på samtliga postanstalter och på beskickningar och konsulat i utlandet. Broschyren bör på omröstningsdagen i lämpligt antal exemplar hållas tillgänglig vid omröstningslokalerna. — Nämnden bör även söka hos Radiotjänst utverka, att en serie radioprogram i frågan anordnas.

I fråga om de olika meningsriktningarnas egen propagandaverksamhet skall nämnden taga kontakt med befintliga organisationer, som kan antagas vilja propagera för höger- respektive vänstertrafik, eller verka för att intressesammanslutningar med sagda syfte skapas. Det torde ligga närmast till hands att ett centralt organ för var och en av de båda sidorna organiseras. Propagandan kan bedrivas i många former, t. ex. genom flygblad, affischer, film, annonser, föredrag och offentliga möten. Ett statligt anslag bör stå till nämndens disposition för understöd av verksamheten, att fördelas lika mellan de båda sidorna. Nämnden bör noga pröva, att bidragstagare är representativ för vederbörande meningsriktning och har möjligheter att på ett tillfredsställande sätt bedriva propaganda i saken, och nämnden bör även fortlöpande kontrollera de statliga bidragens användning. Självfallet bör nämnden, innan statsbidrag fördelas, tillse att det finns företrädare för båda åsiktsriktningarna, som anses kunna anförtros statsbidrag. — Bidrag till propaganda för någon tredje ståndpunkt anser jag icke böra utgå i den nu aktuella folkomröstningskampanjen, men jag understryker att mitt ställningstagande icke bör vara prejudicerande för eventuella kommande folkomröstningar i andra frågor.

Under anslaget till den statliga upplysningsverksamheten beräknar jag kostnaderna för broschyrens utformning, tryckning och distribuering — som jag förutsätter kommer att ske i form av betalt grupporsband —

inklusive kostnaderna för nämnden och det rådgivande organet, till ca 550 000 kr. För understöd av propaganda föreslår jag, att ett belopp om 2 000 000 kr. anvisas. Anslaget bör således uppföras med 2 550 000 kr.

Dessutom erfordras ett anslag för kostnader i samband med omröstningsförfarandet, d. v. s. för anskaffande av röstsedlar och kuvert, för röstmottagning på postanstalter o. dyl. Med ledning av utgifterna för 1952 års val till riksdagens andra kammare beräknar jag anslaget till 1 000 000 kr. Då administreringen av folkomröstningen torde ankomma på inrikesdepartementet, synes anslaget böra uppföras under elfte huvudtiteln.

Jag hemställer, att Kungl. Maj:t måtte

I. bereda riksdagen tillfälle att avgiva yttrande i anledning av vad jag sålunda anfört

II. anhålla, att riksdagen uppdrager åt talmanskonferensen att såsom biträde till folkomröstningsnämnden utse en rådgivande parlamentarisk kommitté

III. föreslå riksdagen att för budgetåret 1955/56 anvisa följande anslag, nämligen

a) till *Statlig upplysningsverksamhet vid 1955 års folkomröstning* under sjätte huvudtiteln ett anslag av 2 550 000 kr.

b) till *Administration av 1955 års folkomröstning* under elfte huvudtiteln ett förslagsanslag av 1 000 000 kr.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan förordnar Hans Maj:t Konungen, att proposition av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

Gösta Kahm

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

	Sid.
1954 års kommitté för utredning om högertrafik	
Huvudfrågan	2
Särskilda yttranden rörande huvudfrågan	7
Kostnadsberäkning m.m.	9
Särskilda yttranden rörande kostnadsberäkningen	12
Finansieringen	12
Särskilda yttranden rörande finansieringen	14
Remissyttrandena	16
Huvudfrågan...	16
Kostnadsberäkningen m.m.	21
Finansieringen	24
Departementschefen	26