

## Nr 5

Av herr **Gustafsson i Stockholm m. fl.**, om utredning angående införande av högertrafik i Sverige.

(Lika lydande med motion nr 1 i Första kammaren)

Enligt vår uppfattning föreligger synnerligen starka skäl för att riksdagen snarast möjligt beredes tillfälle att ta ställning till frågan om införande av högertrafik i Sverige. Det internationella samarbetet och trafiken över gränserna samt olycksriskerna på grund av vår vänstertrafik har utvecklats i betydligt snabbare takt än vad man förutsåg 1955, då frågan senast var föremål för överväganden i riksdagen.

### I. Ökad aktualitet

Frågan om införande av högertrafik i Sverige har under det gångna året fått starkt förnyad aktualitet och varit föremål för behandling såväl av riksdagen och regeringen som av pressen. Även den allmänna opinionen har påverkats av utvecklingen under de senaste fem åren. Allmänheten torde i dag ställa sig positiv till högertrafik i en helt annan omfattning än vad som var fallet vid 1955 års folkomröstning.

I riksdagen har högertrafiken varit föremål för behandling i andra kammaren den 15 januari 1960, då trafikolyckor på grund av Sveriges vänstertrafikregel togs upp av herr Braconier i en enkel fråga. I en interpellation i första kammaren den 17 oktober 1960 frågade herr Sveningsson om kommunikationsministern avsåg att inom den närmaste tiden låta verkställa de utredningar som erfordras för ett nytt ställningstagande till frågan om övergång från vänster- till högertrafik i vårt land.

Kommunikationsministern har med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 2 december 1960 tillkallat särskild sakkunnig med uppdrag att utreda kostnaden vid övergång till högertrafik.

I pressen har frågan behandlats med synnerligen livligt intresse. Den ojämförligt största delen av tidningspressen synes vara positiv till en omprövning av högertrafikfrågan och till ett genomförande av reformen snarast möjligt.

När det gäller allmänhetens inställning till frågan om höger- eller vänstertrafik tyder de undersökningar som utförts av Svenska institutet för opinionsundersökningar på att i oktober 1959 32 % av de stickprovsvis utvalda intervjuade förordade en omläggning till högertrafik, medan då 68 % motsatte sig en sådan omläggning. Enligt motsvarande siffror avseende förhål-

landena i oktober 1960 ställde sig 50 % positiva till en omläggning. Den allmänna opinionen synes sålunda ha undergått en radikal förändring sedan 1955 års folkomröstning, då 15,5 % av dem som deltog i omröstningen röstade ja och 82,9 % röstade nej. Utvecklingen tyder även på att andelen positiva fortsatt att öka även efter oktober 1960.

Det bör noteras att olika internationella organ tagit upp Sveriges vänstertrafik till behandling. Sålunda har i Europarådet väckts ett förslag om en undersökning av möjligheterna att lägga om till högertrafik i Sverige och Storbritannien. Förslaget, som bl. a. understöddes av svenska rådsledamöter, är under behandling inom rådets juridiska kommitté, där en särskild underkommitté tillsatts för denna fråga.

Till Nordiska rådets nionde session, som kommer att hållas i februari 1961 i Köpenhamn, har ett medlemsförslag väckts med hemställan att Nordiska rådet med hänsyn till frågans stora nordiska vikt ville rekommendera Sveriges regering att överväga möjligheterna för en övergång från vänster- till högertrafik i Sverige. Medlemsförslaget har varit föremål för remissbehandling och tillstyrkts av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens trafiksäkerhetsråd, statspolisintendenten, länsstyrelserna i Malmöhus och Värmlands län, Riksförbundet Landsbygdens folk, Svenska turisttrafikförbundet, Svenska vägföreningen, Kungl. automobilklubben, Motormännens riksförbund, Motorförarnas helnykterhetsförbund, Föreningen för högertrafik i Sverige och Trafiksäkerhetskommittén i Värmlands län. Svenska stadsförbundet har meddelat att det avstår från att yttra sig över förslaget. Föreningen Norden har enligt ett uttalande antaget av föreningens styrelse ställt sig positiv till medlemsförslaget. Därutöver har ett flertal myndigheter och organisationer i Danmark, Finland och Norge tillstyrkt förslaget.

## *II. Argument för högertrafik*

De viktigaste argumenten för införande av högertrafik är självfallet desamma som anförts då frågan tidigare varit föremål för behandling. Det är i första hand den livliga trafiken över gränserna, olycksriskerna på grund av ovana vid vänstertrafik i Sverige resp. högertrafik i grannländerna, strävandena att underlätta resandeutbytet mellan länderna och strävandena att samordna trafikreglerna i olika länder. Samtliga dessa argument har på grund av de senaste årens starka utveckling av den internationella trafiken och det internationella samarbetet i övrigt fått starkt ökad aktualitet och betydelse.

### *Trafiken över gränserna*

Trafiken över gränserna har ökat mycket starkt. I det ovan återopade medlemsförslaget till Nordiska rådets nionde session framhålles bl. a. att

Sverige på sitt sätt rent geografiskt intar en nyckelställning såsom beläget i mitten av Nordens länder. Sverige är genomgångsland för huvuddelen av den bilburna trafiken från Finland och Norge söderut liksom för den söderifrån kommande trafiken till dessa båda länder. Den direkta grannlands- trafiken har också en mycket stor omfattning.

Enligt en utredning, gjord av tekn. lic. Åke Claesson, institutionen för kommunikationsteknik vid kungl. tekniska högskolan i Stockholm, mer än fördubblades antalet resor över gränserna mellan Sverige och dess nordiska grannländer under 1950-talet. Totalt uppgick antalet sådana gränspasser- ingsringar till inte mindre än 21 milj. år 1959. Utvecklingen under åren 1951— 1959 framgår av följande tabell:

*Uppskattat antal gränspasseringsringar (i milj.):*

1951	9	1956	17
1952	11	1957	18
1953	12	1958	20
1954	12	1959	21
1955	14		

Av Claessons undersökning framgår även att ungefär hälften av dessa resande över gränserna färdades med bil eller annat motorfordon. Totalt passerades gränserna av 3,3 milj. motorfordon. Någon gång under 1970- talet beräknas dessa siffror komma att uppgå till omkring 7 milj. gräns- passeringsringar av motorfordon.

I medlemsförslaget framhålles att de internordiska trafiklederna succes- sivt utvecklats under de senare åren. Sålunda har mellanriksvägen mellan Norge och Sverige vid Storlien kommit till stånd, och nya sådana vägar pla- neras mellan nämnda båda länder. Kapaciteten på befintliga färdleder mel- lan de nordiska länderna har utökats starkt under senare år, och nya leder har oavbrutet tillkommit. De danska och svenska öresundsbrodelegationerna väntas framlägga resultaten av sina utredningar inom kort.

*Olycksriskerna*

Någon tillförlitlig och fullständig statistik över hur många olyckor i Sve- rige, som förorsakas av utlänningars eller hemvändande svenskars ovana vid vår vänstertrafik, eller hur många olyckor i utlandet, som förorsakas av svenskars ovana vid högertrafik, finns ej. Det är nämligen förenat med stora svårigheter att få fram säkra data om sådana olyckor, och den offent- liga trafikolycksfallsstatistiken är på detta område otillräcklig. Inte minst det gångna årets många svåra trafikolyckor av detta slag som redovisats i pressen tyder på att vänstertrafiken i Sverige är en olycksfaktor av väsent- lig betydelse. Man måste utgå från att dessa olyckor kommer att öka starkt i antal i och med att trafiken över gränserna ökar.

*Lättnader för resandeutbytet och samordning av trafikreglerna*

Frågan om olika åtgärder i syfte att underlätta resandeutbytet mellan i första hand Nordens länder har vid ett flertal tillfällen behandlats dels i Nordiska rådet, dels i de olika ländernas riksdagar. Ett flertal praktiska åtgärder har också vidtagits i detta syfte. I medlemsförslaget till Nordiska rådets nionde session anföres att passfrihet infördes 1952 för skandinaver vid gränserna mellan Sverige, Norge och Danmark. År 1953 utsträcktes passfriheten även till Finland och 1955 till Island. År 1958 flyttades passkontrollen för samtliga resande till Nordens yttergränser. Samtidigt har man inom rådet rekommenderat en enhetlig trafiklagstiftning inom de nordiska länderna (rekommendation nr 16/1955) och även i vad avser trafiksäkerhetsforskningen förordat en organiserad samverkan (rekommendation nr 7/1959).

Införandet av ett enhetligt trafiksystem i Nordens länder måste ses som ett väsentligt bidrag till dessa strävanden och bör tillmätas största betydelse. En enhetlig trafiklagstiftning synes ej kunna genomföras med mindre än att högertrafik införes i Sverige.

*Fordonstekniska spörsmål*

Det har vid de tidigare diskussionerna i högertrafikfrågan framhållits att det skulle vara en stor fördel om ratten i bilarna placerades på ett sådant sätt att föraren hade bättre överblick över vägbanan, exempelvis vid omkörningar. Detta skulle innebära att ratten bör vara placerad på vänster sida i högertrafik och på höger sida i vänstertrafik. Detta system synes också tillämpas i alla andra länder, medan man i Sverige mestadels främst av traditionella skäl har vänsterratt i vänstertrafik. I samband med omläggning av det svenska trafiksystemet skulle vår nuvarande rattplacering, som redan nu är den lämpliga för färd inom Europas kontinentländer och i våra nordiska grannländer, automatiskt vara anpassad till den nya trafikriktningen i Sverige. Vi är av den uppfattningen att detta skulle vara en betydande fördel för trafiksäkerheten på de svenska vägarna samt bidra till att göra bilkörningen mindre ansträngande. Rattplaceringen kan dock ej anses vara av avgörande betydelse för ställningstagandet till frågan om införande av högertrafik i Sverige.

Asymmetriskt ljus har nu börjat införas på bilarna i allt större omfattning. Detta ljus, som medför avsevärda fördelar vid mörkerkörning, måste konstrueras antingen för höger- eller för vänstertrafik, vilket medför svårigheter och olägenheter vid gränspasseringar. Risk föreligger även att erforderlig maskering av den asymmetriska strålkastaren glöms bort när en utländsk bil kör i Sverige eller när en svensk bil kör utomlands. Därvid bländas den mötande trafiken och utsättes för onödiga olycksrisker och irrita-

tionsmoment. En omläggning till högertrafik i Sverige skulle eliminera dessa omställningsproblem, som kan väntas bli av större betydelse ju fler bilar som utrustas med asymmetriskt ljus.

Man måste även beakta, att andra fordonstekniska moment i framtiden kan tillkomma, som är anpassade till viss trafikriktning för fordonet. Frågan om trafikriktningen måste därför ur denna synpunkt betraktas som ett tekniskt standardiseringsproblem, vilket bör lösas innan svårigheterna och särskilt kostnaderna blir alltför stora. Vi måste vara tacksamma för det förutseende våra förfäder i detta avseende visat i fråga om t. ex. systemen för mått och vikt, vilket befriat oss från de bekymmer, som dessa problem skapat och alltmera skapar för exempelvis de anglosaxiska länderna.

### *III. Kostnaderna för en trafikomläggning*

Den senaste offentliga utredningen rörande kostnaderna för en omläggning till högertrafik framlades år 1954 (SOU 1954: 30). Enligt denna beräknades kostnaderna uppgå till 215 milj. kr. räknat i 1954 års penningvärde.

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande har kommunikationsministern den 2 december 1960 uppdragit åt överdirektören i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen Gösta Hall att utreda kostnaderna vid övergång till högertrafik. Resultat av denna utredning synes dock ej kunna väntas förrän under hösten 1961.

I avsikt att belysa kostnadsutvecklingen sedan 1954 har Allmänna Ingenjörskyrån AB under hösten 1960 utfört en beräkning av de aktuella omläggningskostnaderna. Utredningsman har varit tekn. lic. Åke Claesson och uppdragsgivare Föreningen för högertrafik i Sverige. Denna utredning har i stort följt de riktlinjer som drogs upp av 1954 års utredning. Den har haft till syfte att så noggrant som möjligt studera hur totalkostnaderna förändrats sedan 1954 och ej att specificera detaljkostnader.

För att få fram kostnaden inom varje huvudgrupp har gjorts ett urval av objekt inom grupperna. Härmed har vunnits att utredningsarbetets omfattning kunnat begränsas. Genom att urvalet utförts på ett ändamålsenligt sätt bör dock kostnadsbedömningen ha en relativt ringa osäkerhet. Även om den nu tillsatta statliga utredningsmannen efter en mer detaljerad utredning kan komma fram till en slutsumma beträffande omläggningskostnaderna, som något skiljer sig från den Claesson nu framlagt och som främst har varit avsedd att ange storleksordningen av kostnaderna, så är det dock knappast att vänta att denna skillnad blir betydande.

Kostnadsutredningen bygger på det antagandet att beslut om övergång till högertrafik fattas 1962 och att omläggningen genomförts 1965. Detta antagande innebär dock ej något ställningstagande från utredningsmannens sida gentemot möjligheterna att genomföra omläggningen vid en tidigare tidpunkt.

Omlägningskostnaderna har enligt Claessons utredning beräknats till omkring 325 milj. kr. jämfört med 210 milj. kr. enligt 1954 års utredning. I denna jämförelse ingår ej krigsmaktens kostnader, kostnader för åtgärder mot »ökade olycksrisker vid övergången» samt administrationskostnader, vilka tillsammans svarade för 5 milj. kr. i 1954 års utredning. Omlägningskostnadernas fördelning på olika kostnadsposter framgår av följande tabell:

Kostnadspost	Övergång 1959 i		Övergång 1965 i	
	1954 års penningvärde milj. kr.	%	1960 års penningvärde milj. kr.	%
Spårvagnar	55,0	26,2	44,0	13,5
Bussar	110,0	52,4	194,0	59,6
Landsbygdens vägnät	12,5	6,0	20,0	6,2
Städernas gatunät	17,5	8,3	40,0	12,3
Övriga tekn. ombyggn.	10,0	4,8	20,0	6,2
Oförutsett	5,0	2,4	7,0	2,2
	210,0	100	325,0	100

Redan 1954 bedömde man att vissa spårvägsföretag skulle lägga ned sin spårvägstrafik och övergå till busstrafik. Den utvecklingen beräknas fortsätta under 1960-talet. Största ovissheten härvidlag gäller Stockholms spårvägar, där tidpunkten för nedläggning av spårvägslinjer beror på färdigställandet av den sydvästra tunnelbanan. Kostnaderna för ombyggnaden av spårvagnar har beräknats sjunka från 55 milj. kr. till 44 milj. kr.

Ombyggnaden av bussar är den största kostnadsposten vid övergång till högertrafik. Enligt 1954 års utredning svarade bussarna för drygt hälften av kostnaderna eller 110 milj. kr. Man räknade därvid med en viss ökning av antalet bussar mellan 1954 och 1959. Det har emellertid visat sig att bussbeståndet minskat i antal. I stället har antalet bussar med någon ingång framför framaxeln, dvs. bussar som är särskilt kostsamma att bygga om, ökat starkt i antal. Omräknat i 1960 års penningvärde har kostnaden för ombyggnad av bussar inkl. trafikprovisorier beräknats till omkring 194 milj. kr.

Kostnaden för omläggning av landsbygdens allmänna vägar och de viktigare enskilda vägarna har beräknats med ledning av en särskild undersökning av kostnaderna i Örebro län. De största kostnadsposterna är ombyggnad av maskiner, flyttning av vägmärken och ombyggnad av trafikplatser. När det gäller städer och samhällen som är egna väghållare har 16 av de 107 väghållarna utfrågats om sina kostnader. Härvid har de tre största städerna ingått och ett urval av övriga städer med en folkmängd över 15 000 invånare. Dessa väghållare svarade för omkring 72 % av den totala kostnaden 1954.

Som framgår av vad som ovan anförts har kostnaderna ökat från 210

milj. kr. (1954 års penningvärde) vid en övergång till högertrafik år 1959 till 325 milj. kr. (1960 års penningvärde) vid en övergång 1965. Räknat i fast penningvärde innebär detta att kostnaderna från 1954 till 1960 ökat med omkring 30 %. Om omläggningen genomföres senare än 1965 har man anledning att räkna med ytterligare ökade kostnader. Den största kostnadsökningen gäller städerna, där man kommer att bygga komplicerade trafikplatser. Dessa måste anpassas till gällande trafikriktning, då de eljest blir alltför utrymmeskrävande. När det gäller bussarna kommer kanske antalet att minska successivt med tiden, men antalet svårrombyggda kommer att öka och därmed de totala ombyggnadskostnaderna.

Kostnadsutvecklingen talar sålunda för att omläggningen äger rum så snart som möjligt. Det bör även betonas att dagen då beslut fattas om en omläggning och planeringsarbetet kan påbörjas påverkar omläggningskostnaderna. Varje dröjsmål med beslut om genomförande torde medföra icke obetydliga kostnadsökningar.

I samband härmed bör framhållas att de i detta sammanhang aktuella kostnaderna avser en engångsreform, vars verkningar sträcker sig över ett obegränsat antal år framåt.

#### *IV. Omlägningens genomförande*

En omläggning till högertrafik kräver självfallet synnerligen omfattande förberedelser. Det måste vara ett oeftergivligt villkor att tryggheten i trafiken säkerställes i samband med omläggningen och under tiden därefter genom väl planlagda trafiksäkerhetsåtgärder samt att trafiken förorsakas minsta möjliga hinder och olägenheter. Av denna anledning krävs en ingående utredning av alla därmed förenade problem. Det är också angeläget att denna utredning utföres så snart som möjligt. I det följande skall endast vissa huvudproblem något beröras. Det är vår förvissning att man genom en noggrann planläggning skall kunna genomföra en trafiksäker reform och att det stora intresse som i samband med trafikomläggningen kommer att ägnas åt trafiksäkerhetsproblemen kommer att få ett positivt inflytande på trafiksäkerheten även i övrigt.

Frågan om lämplig tidpunkt på året för övergången kräver särskilt beaktande. Därvid har bl. a. betonats att omläggningen bör äga rum under sommarhalvåret, då trafiken på de kollektiva trafikmedlen i städerna är mindre än under vintern. Samtidigt bör möjligheterna att nå allmänheten med informationer och trafiksäkerhetspropaganda i omedelbart samband med omläggningen och under en längre tid därefter beaktas. 1954 års utredning föreslog att omläggningen skulle ske i början av juni 1959. I andra sammanhang har i stället föreslagits början av september. När det gäller veckodag och klockslag bör man sträva efter att göra omläggningen vid en

tidpunkt, då olägenheterna för trafiken blir så små som möjligt och då nödig tid för omställningsarbeten kan beredas.

För genomförandet av omläggningen av trafiksystemet krävs en effektiv administrativ organisation. Frågan om hur denna bör vara uppbyggd måste bli föremål för ingående överväganden. Det är väsentligt att den centrala ledningen för omställningsarbetena arbetar i intimt samarbete med berörda myndigheter, organisationer och företag. En omfattande lokal organisation måste också byggas upp främst med sikte på trafiksäkerhetsarbetet.

Vissa ingrepp i trafikanternas frihet måste bli ofrånkomliga. Behovet av hastighetsbegränsning under de närmaste dagarna efter omläggningen och eventuellt även under en längre tid därefter måste noga övervägas. Sannolikt bör även vissa andra extraordinära trafikregleringar i samband med och under tiden efter en omläggning övervägas.

Till stöd för trafikanterna bör särskilda vägmärken och andra anvisningar för trafiken utfärdas. Trafikövervakningen måste självfallet intensifieras på ett sätt som aldrig tidigare. Därvid synes polisens resurser böra förstärkas med särskilt utbildade tillfälliga trafikövervakare. Särskild uppmärksamhet måste ägnas fotgängarnas problem i samband med omläggningen.

Särskilda åtgärder bör vidtagas i syfte att inrikta de vanliga skolornas, bilskolornas, motororganisationernas och andra organs utbildning av trafikanter på särskilda svårigheter i samband med omläggningen. Så många trafikanter som möjligt bör beredas tillfälle att delta i sådana kurser.

Självfallet kommer propagandan att spela en väsentlig roll i trafiksäkerhetsarbetet i samband med omläggningen till högertrafik. Ett effektivt utnyttjande av de propagandamedel som nu står till buds bör förutsättas. Genom TV, radio och press samt annonsering, affischering, film och annan reklam bör trafikanternas omlärning till högertrafik underlättas. Därutöver bör propaganda bedrivas exempelvis på arbetsplatserna och i skolorna samt genom olika föreningar och organisationer. Det bör betonas att denna propagandainsats ej endast bör göras i omedelbart samband med högertrafikomläggningen utan under en förhållandevis lång tid efter omläggningen för att motverka eventuella risker för »återfall» i vänsterregeln.

#### *V. Behovet av ytterligare skyndsamma utredningar*

Som tidigare nämnts har kommunikationsministern tillsatt en särskild utredning angående kostnaderna för en övergång till högertrafik. Därutöver har behandlats behovet av utredningar rörande problem i samband med genomförandet av trafikomläggningen främst med syfte att trygga säkerheten i trafiken under och efter omläggningen. Denna kompletterande utredning bör även omfatta de olika juridiska problem som är förenade med omläggningens genomförande.



Då kostnaderna för omläggningen från vänster- till högertrafik synes successivt öka ju längre omläggningen uppskjutes är redan detta en anledning att de erforderliga kompletterande utredningarna utföres med största skyndsamt, så att ett beslut kan fattas utan onödigt dröjsmål.

Än större vikt bör tillmätas det förhållandet att de allvarliga olycksrisker som sammanhänger med olikheterna i trafiksystem mellan Sverige och grannländerna liksom övriga olägenheter för resandeutbytet mellan länderna kvarstår och förvärras intill dess omläggningen genomföres. Varje dröjsmål medför sålunda ökade olyckor och olägenheter samt ökade kostnader.

Med anledning av vad som ovan anförts får vi hemställa,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer om skyndsamt utredning om samtliga frågor sammanhängande med en omläggning till högertrafik i Sverige.

Stockholm i januari 1961

*Hans Gustafsson*

*Ingrid Gärde Widemar*

*Harald Larsson*

i Hedenäset

*Sigrid Ekendahl*

*Gösta Bohman*

*Folke Björkman*

*Carl Christenson*

i Malmö

*Einar Gustafsson*

i Kårby