

## Nr 35

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

Andra lagutskottet har till behandling förehåft två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr 1 i första kammaren av herr *Sveningsson m. fl.* samt nr 5 i andra kammaren av herr *Gustafsson* i Stockholm *m. fl.*

I motionerna, vilka är likalydande, har hemställts, »att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer om skyndsamt utredning om samtliga frågor sammanhängande med en omläggning till högertrafik i Sverige».

Beträffande de skäl motionärerna åberopat till stöd för sin hemställan får utskottet, i den mån redogörelse därför inte lämnas i det följande, hänvisa till motionen II:5.

Över motionerna har utskottet i den ordning 46 § riksdagsordningen föreskriver inhämtat yttranden från kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och statens trafiksäkerhetsråd. Yttranden har därjämte på utskottets begäran avgivits av Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, Kungl. automobilklubben, Motormännens riksförbund, Motorförarnas helnykterhetsförbund och Folkrörelsernas motorförbund.

Till utskottet har dessutom inkommit skrivelser från Sveriges läkares automobilklubb och Sveriges motorfederation.

### **Gällande bestämmelser**

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

ning av annan vägtrafikanter än gående skall ske till höger. Möte med eller omkörning av spårvagn skall, om spårens läge medger det, ske till vänster. Utan hinder av nämnda stadganden om möte och omkörning äger förare av fordon, som föres i körfil, före eller i vägkorsning passera fordon i annan körfil. Likaså äger fordonsförare att, med iakttagande av nödig försiktighet, till vänster omköra fordon, som svänger till höger, eller vars förare tydligt förbereder sådan sväng. Enligt den s. k. vänsterregeln i 48 §, som avser korsande möte, skall i fall, där ett fordons kurs skär ett annat fordons kurs, föraren av det fordon, som har det andra fordonet på sin vänstra sida, lämna företräde åt det sistnämnda fordonet. Vissa undantag är dock stadgade för sådana fall där fordon skall föras in på huvudled och motorväg eller föras ut från parkeringsplats, fastighet, tomt, äga eller annat dylikt område. Stannande och uppställning av fordon skall enligt 49 § såvitt möjligt ske på vänstra sidan av vägen i körriktningen räknat. Enligt 60 § skall gående, där gångbana är anordnad på vägs båda sidor, företrädesvis använda den högra gångbanan. Finnes ej gångbana eller cykelbana, skall yttersta delen av vägen begagnas, företrädesvis den på högra sidan. Gående bör sinsemellan väja till vänster.

## Historik

### Inledning

Vänstertrafiken har gammal hävd i vårt land. *Gästgivareordningen den 12 december 1734*, som brukar anföras såsom det äldsta klara uttrycket i lagstiftningen för en regel om vänstertrafik, innehöll stadgande av innehåll, att när resande eller farande i städer eller på landet möttes, borde de till var sin vänstra sida således vika, att de hinderlöst kunde komma varann förbi. Såsom ett kuriosum kan nämnas, att man i en tidigare förordning den 10 februari 1718 angående postväsendets och gästgiveriernas sammanfogande funnit exempel på stadgande om högertrafik. I 49 § nämnda förordning hette det nämligen: »Mötes Extra Posterne, wika de för hwar annan utur vägen til höger; Men på smala wägar Broar och dylikt, hafwer den förträdet som först blåser i Hornet.»

I vårt land utfärdades den första *förordningen om automobiltrafik den 21 september 1906*. I förordningen fanns icke någon bestämmelse om vänster- eller högertrafik. Nämnda förordning ersattes av *förordningen den 30 juni 1916 om automobiltrafik*. I 16 § 4 mom. i sistnämnda förordning stadgades åläggande för automobilförare att vid möte och när körbanan ej kunde fritt överskådas hålla till vänster samt att hålla till höger, när annan trafikant förbikördes. Den första *vägtrafikstadgan den 15 juni 1923* innehöll i 6 § bestämmelse om vänstertrafik.

*Utvecklingen fram till och med 1939 års riksdag*

De år 1927 tillkallade motorfordonssakkunniga, vilka verkställde utredning rörande en revision av bland annat 1923 års vägtrafikstadga, föreslog bibehållande av vänstertrafik (SOU 1929: 16). De sakkunniga anförde emellertid att den alltmer starkt ökade motortrafiken länderna emellan förr eller senare torde komma att nödvändiggöra att likartade trafikbestämmelser tillämpades över hela världen. Med hänsyn till att de sakkunniga icke kunnat verkställa utredning av de ekonomiska frågor som hörde samman med en omläggning till högertrafik inskränkte sig de sakkunniga till att uttala den förhoppningen, att spörsmålets ekonomiska sida, som snarast borde göras till föremål för utredning, icke skulle visa sig behöva hindra övergång till högertrafik i vårt land.

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

I *propositionen nr 121 till 1930 års riksdag* med förslag till motorfordonsförordning och vägtrafikstadga förordade föredragande departementschefen i anslutning till de motorfordonssakkunnigas förslag, att systemet med vänstertrafik tills vidare skulle bibehållas i vägtrafikstadgan. Departementschefen framhöll emellertid, att till följd av den alltmer ökade internationella motortrafiken det måhända kunde visa sig nödvändigt, att även vårt land antog den regel, som tillämpades såväl i våra nordiska grannländer som i större delen av Europa i övrigt. Departementschefen förklarade sig därför beredd att tillstyrka motorfordonssakkunnigas hemställan, att utredning snarast igångsattes angående de kostnader, som kunde bli förenade med införande av högertrafik i vårt land.

*Andra lagutskottet* fann i sitt utlåtande nr 34 erforderligt uttala önskvärdheten av att en utredning om övergång till högertrafik i vårt land igångsattes. Vid riksdagens behandling av ärendet godkändes utskottets uttalande av första men däremot ej av andra kammaren. På grundval av ett i vissa frågor upprättat sammanjämningsförslag biträdde första kammaren sedermera andra kammarens beslut i förevarande del.

Genom *proposition nr 213 till 1936 års riksdag* anhöll Kungl. Maj:t om riksdagens yttrande över upprättade förslag till ny motorfordonsförordning och vägtrafikstadga. Till grund för dessa författningsförslag låg ett av 1934 års vägtrafiksakkunniga avgivet betänkande (SOU 1935: 23). I nämnda betänkande förordade de sakkunniga, att vårt land övergick till högertrafik. Genomförandet av denna åtgärd borde ske utan uppskov. Härigenom skulle även vinnas den stora fördelen, att de med omläggningen förenade kostnaderna blev mindre än om frågans avgörande ställdes på framtiden. Samtidigt som de sakkunniga ansåg, att högertrafiken borde införas så fort som möj-

ligt, höll de före, att en icke alltför kort tid — något år — borde förflyta från statsmakternas eventuella beslut i ämnet och fram till de nya bestämmelsernas ikraftträdande. Då emellertid den i de sakkunnigas betänkande föreslagna vägtrafikstadgan borde träda i kraft innan omläggningen till högertrafik kunde tänkas bli genomförd, upptog de sakkunniga i nämnda stadga regler om vänsterkörning men framlade jämväl ett särskilt förslag till förordning angående vissa ändringar i vägtrafikstadgan, åsyftande en övergång till högertrafik.

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

Vid 1939 års riksdag väcktes *motionen I: 217*, i vilken hemställdes om förslag snarast möjligt om övergång till högertrafik.

*Andra lagutskottet* framhöll i sitt utlåtande nr 24 att en övergång till högertrafik förr eller senare måste bli föremål för allvarligt övervägande från statsmakternas sida och förordade därför att utredning angående lämpligheten av en sådan övergång kom till stånd. Vid en sådan utredning borde enligt utskottet särskilt beaktas de möjligheter, som kunde förefinnas att begränsa den ökning av olycksfallsrisken som måste befaras vid tiden för omläggningens genomförande. En sådan ökning borde åtminstone delvis kunna motverkas, om övergången genomfördes vid lämplig tidpunkt och om den föregicks av en omfattande upplysningsverksamhet.

Riksdagen godkände utskottets utlåtande.

#### *1939 års högertrafikkommitté*

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

Kommittén avgav den 3 december 1940 betänkande med förslag rörande övergång till högertrafik i Sverige (SOU 1940: 30). Ur betänkandet torde här böra anföras följande:

Enligt kommitténs uppfattning kunde avgörande företräde ur teoretisk eller teknisk synpunkt icke givas åt någotdera av de trafiksystem, varom fråga är. Den omständigheten att flertalet bilar i vårt land var vänsterstyrda kunde icke godtagas såsom skäl för övergång till högertrafik. Även om de fördelar, som ur trafiksäkerhetssynpunkt kunde påvisas vid tillämp-

ning av vänsterstyrning i högertrafik, skulle antagas större än de olägenheter, som kunde vara förbundna med vänsterstyrning i nuvarande trafiksystem, torde dessa fördelar icke vara av den art eller storleksordning att de i och för sig kunde motivera en så omfattande samt med väsentliga kostnader och olägenheter förenad åtgärd som hela trafiksystemets omläggning i förevarande avseende. Över huvud syntes det ej förenat med klok förtänksamhet att grunda en dylik omläggning, vilken måste förutsättas komma att bli bestående för överskådlig framtid, på en detalj i det nuvarande bilbeståndets konstruktion.

Huvudskälet för en övergång till högertrafik måste enligt kommittén vara kravet på största möjliga enhetlighet beträffande trafikreglerna i den internationella landsvägstrafiken. Detta krav grundade sig givetvis i första hand på angelägenheten av att eliminera de orsaker till trafikolyckor, som med nu rådande oenhetliga system fanns och som uppenbarligen måste få större betydelse i den mån vårt land fick ökad andel i internationell trafik. Vid bedömning av detta kravs berättigande ur trafiksäkerhetssynpunkt måste hänsyn tagas ej blott till den utländska trafik, som inkom till vårt land från länder med högertrafik, utan även till trafik, som gick till sådana länder från vårt land. Man måste vidare taga hänsyn till såväl bilar som cyklisterna och trafikanterna till fots. I detta sammanhang borde också beaktas den hämmande inverkan, som förekomsten av olika trafikregler i skilda länder kunde antagas utöva främst på den internationella motorfordonstrafikens utveckling, samt önskvärdheten av att detta hämmande moment kunde undanröjas icke minst med hänsyn till den för vårt land ur ekonomisk synpunkt betydelsefulla utländska turisttrafiken.

Kommittén ansåg, att en övergång till högertrafik beträffande väg- och gatutrafik (alltså ej järnvägstrafik) måste anses principiellt riktig och borde genomföras under förutsättning, att därmed förenad vinst i trafiksäkerhetsavseende kunde antagas större än därmed förenad olägenhet i form av ökad olycksrisk under övergångsperioden samt att övergången kunde genomföras för kostnader, som i beaktande av det finansiella läget ansågs rimliga, därvid vid detta bedömning hänsyn borde tagas till att berörda vinst blev bestående under det olägenheterna blev av övergående art.

Att olycksriskerna under övergångsperioden skulle stegras var enligt kommittén ofrånkomligt. För ett riktigt bedömning av denna omständighet borde emellertid den totala omfattningen av de skador, som på lång sikt kunde förväntas uppstå, om högertrafik infördes, ställas i förhållande till omfattningen av skador vid bibehållen vänstertrafik. Av försök att belysa detta förhållande på statistisk väg hade kommittén ansett sig kunna draga den slutsatsen, att i händelse högertrafik ej infördes, olyckor, som berodde på ovana vid vänstertrafik, måste i det långa loppet medföra skadeverkningar

av större omfattning än dem som kunde förväntas uppkomma av olyckor, som berodde på ovana vid högertrafik, i händelse sådan trafik infördes, en slutsats som uppenbarligen talade till förmån för en omläggning till högertrafik. Därtill kom att sådana olycksrisker kunde nedbringas genom speciella åtgärder av olika slag. Sådana borde vidtagas i väsentligen två olika riktningar. För det första borde trafikanterna under tiden närmast efter omläggningen genom särskilda påminnelsetavlor och andra anordningar ständigt erinras om att högertrafik var gällande och därigenom skyddas mot eljest ofrånkomliga »återfall» i vänstertrafik. För det andra borde trafikanterna genom mångsidig och intresseväckande upplysningsverksamhet erhalla noggrann kännedom om de ändrade trafikreglerna och stimuleras att själva genom en målmedveten »omskolning» göra sig förtrogna med dem. I anslutning härtill lämnade kommittén utförliga detaljföreskrifter hur ifrågavarande åtgärder borde genomföras.

De med en övergång till högertrafik förenade kostnaderna beräknades av kommittén för följande åtgärder:

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

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

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

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

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

Under förutsättning att övergång till högertrafik kunde ske i juni 1943, skulle kostnaderna för ovan nämnda åtgärder enligt kommitténs beräkningar uppgå till omkring 16 miljoner kronor. Kostnadsberäkningarna hade grundats på prislägena vid skilda tider från hösten 1939 till utgången av 1940.

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

Vid den slutliga vägningen av skälen för och emot en omläggning kom kommittén fram till att den ville förordna, att — därest ej ur statsfinansiella synpunkter eller av andra skäl, som undandrog sig kommitténs bedömande, hinder mötte — beslut fattades om införande av högertrafik.

Över kommitténs betänkande avgavs, efter remiss, yttranden från ett stort antal myndigheter och organisationer.

I flertalet av yttrandena tillstyrktes i princip övergång till högertrafik. Införande av högertrafik avstyrktes av länsstyrelserna i Uppsala, Söderman-

lands, Hallands, Skaraborgs, Västerbottens och Norrbottens län, Svenska motorförbundet och Svenska landskommunernas förbund. Statskontoret och statspolisintendenten, som icke direkt avstyrkte den föreslagna reformen i princip, uttalade sig emellertid mot dess genomförande, åtminstone under rådande förhållanden.

#### *Riksdagarna 1941, 1943 och 1945*

Vid 1941 års riksdag väcktes ånyo motioner om införande av högertrafik.

I utlåtande, nr 13, i anledning av motionerna anmärkte *andra lagutskottet*, att frågan huruvida högertrafik skulle införas i vårt land efter verkställd utredning var föremål för Kungl. Maj:ts prövning. Med hänsyn härtill ansåg utskottet, att riksdagen icke då borde taga ställning till denna fråga, samt hemställde, att motionerna icke måtte föranleda till någon riksdagens åtgärd.

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

Riksdagen biföll utskottets hemställan.

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

Vid 1945 års riksdag väcktes åter motioner, i vilka hemställdes om en övergång till högertrafik. Samma år hade *chefen för kommunikationsdepartementet* i januari månad anmodat *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* att skyndsamt *dels* verkställa den revision av kostnadsberäkningarna i högertrafikkommitténs betänkande, som kunde föranledas av efter år 1940 inträffade förhållanden, samt på grundval av en sådan revision framlägga nya kostnadsberäkningar i ämnet, *dels ock* i samband därmed avgiva ej mindre yttrande och förslag beträffande den övergångstid, som lämpligen borde fastställas därest beslut om övergång till högertrafik skulle meddelas inom en närliggande framtid, än även yttrande rörande de omständigheter i övrigt, som styrelsen fann vara av betydelse för ett ståndpunktstagande i frågan.

Styrelsen redovisade nämnda uppdrag med skrivelse den 2 mars 1945. Under förutsättning att övergång till högertrafik skedde hösten 1946, skulle kostnaderna för övergången enligt styrelsens beräkningar uppgå till cirka 27 miljoner kronor. Kostnaderna hade alltså sedan högertrafikkommitténs

beräkningar utfördes stegrats med omkring 11 miljoner kronor. Direkt jämförelse mellan kommitténs och styrelsens siffror blev emellertid missvisande, dels emedan styrelsen i sin beräkning medtagit vissa kostnader, som **kommittén icke tagit hänsyn till** (fraktkostnader för bussar en miljon kronor och oförutsedda utgifter en miljon kronor), dels på grund av den prisstegring som inträtt sedan kommittén framlade sin beräkning.

Beträffande principfrågan, huruvida övergång borde ske till högertrafik, anförde väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att övergång till högertrafik med hänsyn till kravet på största möjliga trafiksäkerhet i den kommande internationella trafiken icke längre syntes kunna skjutas åt sidan. Styrelsen fann till skillnad från högertrafikkommittén, att nackdelarna med vänsterstyrning av fordonen vid vänstertrafik övervägde och ansåg därför, att rattens placering måste anses ha en mycket stor betydelse ur trafiksäkerhets synpunkt och att en övergång till högertrafik även i detta avseende verkade trafiksäkerhetsfrämjande. Vidare ansåg styrelsen, att det för automobilindustrien i landet skulle vara av värde med samma trafikriktning i Sverige och utlandet, vilket skulle medföra samma byggnadssätt för bilar avsedda för export och för avsalu här i landet. Därigenom skulle tillverkningskostnaderna kunna sänkas och konkurrenskraften ökas.

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

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

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

I utlåtande nr 62 vid 1945 års riksdag hemställde *andra lagutskottet*, att förenämnda motioner icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd. Utskottet höll för troligt, att Sverige icke på lång tid kunde förväntas bli i mera avsevärd mån berört av en eventuell intensifiering av den internationella landsvägstrafiken. Att mot bakgrunden härav taga risken av en ökad olycksfalls-



frekvens inom landet i samband med en omläggning fann utskottet betänkligt. Utskottet fortsatte:

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

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

I en vid utlåtandet fogad reservation erinrades om andra lagutskottets utlåtande nr 24 vid 1939 års riksdag samt om det resultat som framlagts av 1939 års högertrafikkommitté. Reservationen utmynnade i en hemställan att riksdagen måtte dels för sin del besluta, att högertrafik skulle införas i landet, dels ock i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla att Kungl. Maj:t ville närmare överväga frågan om den lämpliga tidpunkten för en trafikomläggning och förelägga riksdagen förslag härom.

Efter långvariga debatter i båda kamrarna biföll första kammaren reservationen, varemot andra kammarens flesta ledamöter röstade för bifall till utskottets hemställan. Frågan om införande av högertrafik förföll sålunda.

Det må i detta sammanhang nämnas att vissa uttalanden gjorts efter 1945 i statliga och enskilda utredningar beträffande högertrafikfrågan.

Sålunda framhöll 1944 års trafikförfattningsakkunniga i sitt betänkande med förslag till vägtrafikförordning m. m. (SOU 1948: 34) att med hänsyn till de betydande fördelar, som skulle vinnas genom en övergång till högertrafik, de sakkunniga fann det angeläget, att denna fråga kom att vederbörligen uppmärksammas.

Den Nordiska parlamentariska kommittén för friare samfärdsel m. m. underströk i sitt betänkande nr 5 med förslag till lättnader i fråga om tullbehandling m. m. av motorfordon i trafiken mellan de nordiska länderna (SOU 1953: 5) det betydande praktiska värde det skulle ha för den inter-nordiska trafiken, om Sverige såg sig i stånd att övergå till högertrafik.

Frågan om övergång till högertrafik och därmed sammanhängande problem var också sedan slutet av 1950 föremål för utredning inom *Ingenjörsvetenskapsakademiens transportforskningskommission*, som redovisade sitt arbete i en skrift dagtecknad den 25 september 1953. Målet för utredningsarbetet var dels att komplettera 1939 års högertrafikkommittés betänkande på de punkter, detta kunde anses föråldrat, dels att framlägga en allmän plan för hur övergången till högertrafik skulle praktiskt och på billigaste sätt genomföras. Av innehållet må här endast nämnas, att kommissionen, som utgick från att omläggningen skulle ske tidigast 1958 och senast 1959, beräknade kostnaderna för densamma till 149 miljoner kronor.

#### 1953 års riksdag

Vid denna riksdag väcktes *motioner*, i vilka hemställdes, att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t begära skyndsamt utredning och förslag till nästa års riksdag angående införande av högertrafik i Sverige. Motionerna behandlades av *andra lagutskottet*, som inhämtade yttranden från ett flertal myndigheter och organisationer. I sitt utlåtande nr 39 framhöll utskottet, att Sveriges vägtrafikutbyte med utlandet ökat betydligt under efterkrigsåren samt att det stigande antalet motorfordon pekade hän mot livligare förbindelser längs vägarna med länder, som tillämpade högertrafik. De olägenheter som under sådana förhållanden var förbundna med en körregel, som var motsatt den allmänt tillämpade, måste bedömas som allvarliga. Motorförare från länder med högertrafik löpte sålunda en extra risk för olycksfall till följd av ovana vid vår vänstertrafik. Drygt 30 procent av de skador, som inträffade i trafik med utländska motorfordon från högertrafikländer, stod i samband med förarens ovana vid vänstertrafik. Även om det totala antalet trafikolyckor föranledda härav var förhållandevis litet, syntes det tydligt att man vid en utvidgad internationell samfärdsel där hade en betydande olycksfaktor att räkna med. Ett bibehållande av vänstertrafiken skulle också verka hämmande på en önskvärd utveckling mot livligare förbindelser över gränserna. Mot bakgrund av dessa omständigheter ansåg utskottet ett bibehållande av vänstertrafik såsom oförenligt med en framsynt politik på trafikens område. Därtill kom att vissa trafiksäkerhets-synpunkter talade för högertrafik. Utskottet åsyftade därvid främst det förhållandet att omkring 95 procent av samtliga här i landet registrerade bilar hade ratten placerad till vänster, vilket innebar att bilarna i vänstertrafik

erbjöd avsevärt sämre möjligheter att överblicka vägbanan i de fall, där sikten skymdes av framförvarande fordon; en omständighet som lätt kunde bli ödesdiger vid omkörningsförsök, då svårigheterna att i tid uppmärksamma mötande fordon eller andra hinder i vägen ofta orsakade olyckstillbud. För övergång till högertrafik talade enligt utskottet även den utländska turisttrafikens ekonomiska betydelse för vårt land. För den del av Sveriges bilindustri, som med hänsyn till exporten tillverkade typer för såväl vänster- som högertrafik, skulle det vara av värde om endast en enhetlig typ behövde framställas. Därigenom skulle nämligen tillverkningskostnaderna kunna sänkas och konkurrenskraften ökas. Slutligen kunde man icke bortse från betydelsen av att vårt land såg frågan även ur en vidare synpunkt och lät sitt handlingssätt i någon mån bestämmas av det berättigade europeiska intresset av enhetliga trafikregler. Omläggningen skulle onekligen vara förenad med ökad risk för trafikolyckor under övergångstiden. Med god planläggning av trafikomställningen och intensiv propaganda före och under den första tiden med högertrafik jämte effektiv ledning och övervakning av trafiken borde emellertid trafikolycksfallen verksamt kunna förebyggas och det torde i vart fall icke råda något tvivel om att de fördelar för trafiksäkerheten på lång sikt, som var att vinna med en övergång till högertrafik, väl uppvägade de risker i detta hänseende som var att räkna med under den första tiden efter omläggningen. På grund av vad utskottet sålunda framhållit fann utskottet det för Sveriges del vara med så avsevärda fördelar förenat att övergå till högertrafik, att vårt land snarast möjligt borde inrikta sig på en sådan övergång. Dessförinnan torde emellertid erfordras kompletterande utredning, främst rörande finansieringen av kostnaderna, samt ett närmare klarläggande av förutsättningarna ekonomiskt och arbetsmarknadspolitiskt för att under de närmaste åren genomföra det ombyggnadsprogram, som måste föregå en omläggning av trafiken. Vid en sådan utredning borde även särskilt undersökas vid vilken tidpunkt själva övergången till högertrafik lämpligen borde ske.

Under återopande av det anförda hemställde utskottet att riksdagen måtte anhänga, att Kungl. Maj:t ville utreda förutsättningar för vårt land att under den närmaste framtiden genomföra en övergång till högertrafik samt för riksdagen framlägga de förslag, vartill utredningen kunde ge anledning.

*Riksdagen* beslöt i enlighet med utskottets hemställan.

#### *1954 års kommitté för utredning om högertrafik*

Efter bemyndigande av Kungl. Maj:t tillkallade chefen för kommunikationsdepartementet den 8 januari 1954 särskilda sakkunniga för att utreda förutsättningarna för vårt land att inom den närmaste framtiden genomföra en övergång till högertrafik. De sakkunniga antog benämningen *1954 års*

*kommitté för utredning om högertrafik* och avgav den 30 oktober 1954 betänkandet »Högertrafik» (SOU 1954: 30). Ur betänkandet torde följande böra anföras:

Kommittén delade 1939 års högertrafikkommittés uppfattning att det ur teoretisk eller teknisk synpunkt inte kunde givas företräde åt vänstertrafik eller högertrafik. Med utgångspunkt från tillgängligt statistiskt material hade kommittén funnit, att det icke syntes föreligga något som tydde på att trafiksäkerheten i Sverige skulle väsentligt ha rönt påverkan av att vi hade andra trafikregler än angränsande länder. Beträffande frågan om vägtrafikolyckornas huvudorsaker och rattens placering hade kommittén funnit, att det icke torde vara möjligt att ur trafiksäkerhetssynpunkt bedöma frågan om dennas placering tillförlitligt, utan att undersökningar vidtogs av en omfattning, som kommittén icke ansett sig kunna påkalla. Med hänsyn till den mänskliga faktorns avgörande betydelse för uppkomsten av trafikolyckor torde man böra vara ytterst försiktig med att härleda olyckornas uppkomst från sådana tekniska detaljer som rattens placering.

I fråga om turismen ansåg kommittén, att det var mycket vanskligt att göra något uttalande rörande i vilken omfattning den utländska turist- och motorfordonstrafiken skulle öka genom en övergång till högertrafik i Sverige. Några tillförlitliga beräkningar i detta hänseende torde icke kunna framläggas.

De skäl, som kunde anföras mot en övergång till högertrafik, nämligen den sannolika ökningen på kortare sikt av olycksriskerna efter trafikomläggningen och de stora kostnaderna för omläggningen, var enligt kommittén i och för sig tungt vägande. Till förmån för en övergång till högertrafik talade emellertid den slutsatsen, att i händelse högertrafik ej infördes, olyckorna, som berodde på ovana vid vänstertrafik, måste i det långa loppet medföra skadeverkningar av större omfattning än de, som kunna förväntas uppkomma av olyckor, vilka berodde på ovana vid högertrafik, i händelse sådan trafik infördes. Kommittén ansåg att detta långsiktiga och mera framsynna perspektiv borde anläggas, när man gick att bedöma frågan om en övergång till högertrafik.

Huvudskälet för övergång till högertrafik var emellertid enligt kommitténs uppfattning utvecklingen av den internationella landsvägstrafiken och det därav betingade intresset av enhetliga trafikregler länderna emellan.

Med hänsyn till dessa omständigheter förordade kommittén att övergång till högertrafik genomfördes i vårt land för väg- och gatutrafiken, däremot inte för järnvägstrafiken. En omläggning vid järnvägarna skulle komma att draga mycket stora kostnader, vilka icke skulle stå i rimlig proportion till därmed vunna fördelar. Omläggningen skulle genomföras samtidigt över hela landet under år 1959. Förutsättningen härför var dock att beslut an-

gående omläggningen fattades under år 1955. Beträffande tidpunkten på året fann kommittén att en omläggning borde förläggas i anslutning till tiden för nedgången i spårvagns- och busstrafiken i landets tätorter samt å sådan tid, att skolorna kunde medverka i trafiksäkerhetspropagandan. Ur dessa synpunkter torde en söndag i juni månad vara mest lämpad. Enligt kommitténs uppfattning borde det dock överlåtas åt Kungl. Maj:t att med beaktande av bland annat ekonomiska och arbetsmarknadspolitiska synpunkter bestämma, när trafikomläggningen skulle äga rum.

För att om möjligt minska olycksriskerna vid en trafikomläggning förordade kommittén, att en generell fartbegränsning till 70 kilometer i timmen vidtogs. Fartbegränsningen borde gälla åtminstone under den månad, under vilken trafikomläggningen skedde.

De för en övergång till högertrafik erforderliga åtgärderna fann kommittén vara följande:

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

ombyggnad av bussar och vissa fasta för den yrkesmässiga busstrafiken erforderliga anläggningar,

ändring av vissa anordningar och anläggningar för väg- och gatuväsendet samt vissa signal- och säkerhetsanordningar m. m. vid järnvägarna,

flyttning av vägmärken och ombyggnad av snöplogar m. m. för skogsbruket,

ändring av bussar och vissa omlägningsarbeten m. m. inom krigsmakten,

ombyggnad av bensinstationer m. m. samt

åtgärder mot ökade olycksrisker, administration m. m.

Beträffande de sistnämnda åtgärderna må här endast nämnas att kommittén i huvudsak anslöt sig till de rekommendationer, som avgavs av 1939 års högertrafikkommitté, samt att kommittén fann det naturligtast, att den enhetliga planläggningen av samtliga vid trafikomläggningen ifrågakommande åtgärder i varje fall till en början anförtroddes åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Kostnaderna för de ovannämnda åtgärderna beräknade kommittén under förutsättning att beslut om övergången fattades under år 1955 till sammanlagt 215 miljoner kronor. I detta belopp ingick dock icke några indirekta kostnader, vilka säkert skulle komma att uppstå men som icke lät sig i förväg beräknas.

För finansieringen av kostnaderna föreslog kommittén införande av särskilda tilläggsskatter å drivmedel för budgetåren 1955/56—1958/59 så utformade, att skatterna beräknades inbringa ett par hundra miljoner kronor för ifrågavarande fyra år. Sådana skatter syntes böra bestämmas till tre öre för liter bensin, motorsprit och brännolja. Av de medel som således beräk-

nades 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. Till ombyggnad av bensinstationer förutsattes ej att statsmedel skulle utgå.

Mot kommitténs förslag i huvudfrågan avgavs reservation av dess ordförande som icke ansåg de för en övergång till högertrafik anförda skälen uppväga de med en trafikomläggning förenade kostnaderna och olägenheterna. Avvikande meningar anfördes även rörande kostnadsberäkningen och reformens finansiering.

Över kommitténs betänkande avgavs efter remiss yttranden från ett stort antal myndigheter och organisationer.

Beträffande remissmyndigheternas inställning till kommitténs förslag i huvudfrågan kan rent allmänt sägas, att trafikomläggningen tillstyrktes i den övervägande delen yttranden, men att antalet remissinstanser, som avstyrkte eller uttalade betänkligheter eller som fogade förbehåll till sina tillstyrkanden, icke var obetydligt. Anmärkningsvärt var att länsstyrelserna i Värmlands, Jämtlands och Norrbottens län — landsändar med livliga vägtrafikförbindelser med högertrafikländer — avstyrkte eller uttalade starka betänkligheter mot reformen. Vidare må noteras, att de tre organisationer, som företrädde trafikbilägarnas intressen, avstyrkte kommitténs förslag och ställde sig ganska likgiltiga till högertrafiken som sådan.

### *1955 års folkomröstning*

I kommittéförslaget berördes icke folkomröstningsfrågan av utredningens majoritet. Tre ledamöter gjorde emellertid uttalanden, som kunde sägas innebära, att de i princip accepterade tanken på en folkomröstning i ärendet.

I *propositionen nr 111 till 1955 års riksdag* föreslogs, att en rådgivande folkomröstning angående högertrafikfrågan skulle anordnas. *Föredragande departementschefen* konstaterade att meningarna rörande en trafikomläggning var delade och fortsatte:

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. — — — 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 lämpa sig för referendum. Enligt min mening bör dock den upplysningskampanj, som jag förutsätter kommer att föregå omröstningen, ge medbor-

garna 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 bilisterna, 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 tidsuldräkt 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.

*Statsutskottet* som behandlade propositionen tillstyrkte i sitt utlåtande nr 131 förslaget om en allmän folkomröstning i ärendet. Riksdagen godkände utlåtandet.

Folkomröstningen ägde rum den 16 oktober 1955. Därvid avgavs 2 581 687 röster, varav 400 061 ja-röster och 2 139 996 nej-röster samt 41 630 blanka röster. Omräknat i procent innebar resultatet att 15,5 procent röstade för högertrafik, 82,9 procent för vänstertrafik och att 1,6 procent icke hade någon bestämd mening. Det må anmärkas att röstdeltagandet uppgick till ungefär 53 procent.

#### *Utvecklingen efter 1955*

Den nordiska parlamentariska kommittén för friare samfärdsel m. m. underströk i sitt slutbetänkande (SOU 1956: 45) ånyo riskerna ur trafik-säkerhetssynpunkt, som föranleddes av att Sverige i motsats till övriga nordiska länder fortfarande tillämpade vänstertrafik, och rekommenderade att ytterligare åtgärder vidtogs för att varna trafikanter, som inreste till eller utreste från Sverige, att annat trafiksystem tog vid.

För att belysa kostnadsutvecklingen sedan 1954 har *Allmänna Ingenjörbyrån AB* på uppdrag av Föreningen för högertrafik i Sverige under år 1960 verkställt en beräkning av kostnaderna för övergång till högertrafik i Sverige. Därvid har framkommit att — därest beslut om en övergång under år 1965 fattas senast 1962 — kostnaderna för omläggningen skulle uppgå till 325 miljoner kronor i 1960 års penningvärde.

Till *Nordiska rådets nionde session*, som hölls i Köpenhamn i februari 1961, väcktes hösten 1960 ett medlemsförslag med hemställan att Nordiska rådet med hänsyn till frågans stora nordiska vikt måtte rekommendera Sveriges regering att överväga möjligheterna för en övergång till högertrafik. Förslaget tillstyrktes vid remissbehandling av ett flertal myndigheter och organisationer såväl i Sverige som i de övriga nordiska länderna. Vid behandlingen av frågan underströk trafikutskottet kraftigt den avgörande betydelsen av att de nordiska länderna fick enhetliga trafikregler och att detta först och främst gällde med hänsyn till körriktningen. Eftersom denna fråga emellertid tagits upp från svensk sida, fann utskottet att det icke var behov av någon rekommendation av det slag medlemsförslaget förordade.

Trafikutskottet syftade därvid bland annat på det förhållandet att chefen för kommunikationsdepartementet enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 2 december 1960 tillkallat en *särskild sakkunnig för att utreda kostnaderna vid övergång till högertrafik*. I direktiven för utredningen heter det bland annat:

Med hänsyn till den betydelse kostnadsfrågan äger för övervägandena om övergång till högertrafik är det uppenbarligen av stort intresse att den offentliga debatten i denna fråga kan grundas på tillförlitliga, aktuella kostnadsberäkningar baserade på prognoser rörande trafikutvecklingen på lång sikt. Bland annat med tanke på den strukturförändring inom hela trafikapparaten, som skett under senare hälften av förra decenniet och som kan beräknas fortsätta i stegrad takt under 1960-talet, kan de tidigare verkställda kostnadsberäkningarna inte sägas erbjuda en tillfredsställande grundval för debatten. Det synes därför motiverat att kostnadsfrågan nu utredes på nytt. Vid utredningen bör särskilda kostnadsberäkningar göras för omläggning vid alternativa tidpunkter framöver.

Det bör understrykas, att förordnandet av en ny utredning självfallet inte innebär något ställningstagande till frågan huruvida en trafikomläggning bör äga rum.

### Motionerna

I motionerna framhålles inledningsvis, att frågan om Sveriges övergång till högertrafik fått förnyad aktualitet samt att en markant omsvängning skett beträffande allmänhetens inställning till frågan sedan 1955 års folkomröstning. Motionärerna redogör vidare för argumenten för en omlägg-



ning av trafiksystemet och understryker att dessa argument fått ökad betydelse genom de senaste årens starka utveckling av den internationella trafiken. De framhåller, att kostnadsutvecklingen talar för att omläggningen äger rum så snart som möjligt. Därefter anför de:

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.

De problem motionärerna därefter berör är frågan om lämplig tidpunkt för övergången, effektiv administrativ organisation, hastighetsbegränsning och andra extraordinära trafikregleringar, särskilda av övergången påkallade vägmärken och trafikankvisningar, intensifierad trafikövervakning, fotgängarnas problem vid en övergång, skolornas, bilskolornas, motororganisationernas och andra organs utbildning av trafikanter på särskilda svårigheter i samband med omläggningen samt propaganda och upplysning. Här efter fortsätter motionärerna:

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 resandeyttet mellan länderna kvarstår och förvärras intill dess omläggningen genomföres. Varje dröjsmål medför sålunda ökade olyckor och olägenheter samt ökade kostnader.

### Remissyttrandena

Med undantag för Folkrörelsernas motorförbund tar samtliga remissinstanser ställning till *frågan huruvida Sverige bör övergå till högertrafik*

och uttalar sig därvid för en sådan övergång. Ordföranden i Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande är dock skiljaktig och anser bland annat att ett beslut om övergång till högertrafik måste föregås av en förnyad folkomröstning. I skrivelserna från Sveriges läkares automobilklubb och Sveriges motorfederation redovisas också en positiv inställning till en trafikomläggning.

I den fråga som *tages upp i motionerna* är meningarna emellertid mera delade. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens trafiksäkerhetsråd och Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande anser den begärda utredningen icke för närvarande erforderlig, medan de övriga remissorganen tillstyrker motionsyrkandet.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* erinrar om den utredning som pågår beträffande kostnaderna vid en övergång till högertrafik och fortsätter:

Eftersom kostnadernas storlek bland annat blir beroende av vilken tidpunkt som väljes för trafikomläggningen, torde utredningsmannen beröra även detta och andra problem, som sammanhänger med en övergång till högertrafik. Det är dock ej tänkbart att utredningen skulle kunna lösa alla de praktiska problem, som uppstår vid en trafikomläggning. För det fortsatta arbetet torde det vara nödvändigt att tillsätta något organ med uppgift och befogenhet att under den relativt långa tid som måste förflyta mellan ett beslut om införande av högertrafik och tidpunkten då övergången sker, förbereda övergången samt att meddela direktiv och beslut i sådana frågor. Med hänsyn härtill och då frågan om övergång till högertrafik torde få anses vara tillräckligt utredd, anser styrelsen det ej vara erforderligt med ytterligare utredning. Principbeslut bör kunna fattas sedan kostnaderna klarlagts, varefter det bör ankomma på ovan omtalade organ att handlägga de frågor av trafiksäkerhetsteknisk, juridisk eller annan art, som uppkommer i samband med trafikomläggningens genomförande.

*Statens trafiksäkerhetsråd* hänvisar till ett yttrande den 28 november 1960 över det i det föregående omnämnda medlemsförslaget i Nordiska rådet. I detta förklarade trafiksäkerhetsrådet, att en helt förutsättningslös utredning rörande kostnaderna för en övergång och lämplig tidpunkt för en sådan övergång borde verkställas samt att det vidare borde noggrant och realistiskt utredas, huru själva övergången skulle organiseras och genomföras för att den skulle ske under så betryggande former som möjligt. Sedan därefter särskild utredningsman tillkallats för att utreda kostnaderna, ifrågasätter rådet om det för närvarande kan anses erforderligt med ytterligare utredningar.

*Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande* anför bland annat:

Det synes NTF som om det icke vore nödvändigt att nu tillsätta ytterligare en utredning. Väsentligt är att få veta kostnaderna för övergången och den utredning, som sysslar härmed, torde komma in på flera av de frågor,

varom nu ytterligare utredning begäres. NTF finner det lämpligast, att sedan kostnadsutredning framlagts, frågan om övergång till högertrafik upptages till principbehandling i riksdagen. Vid positivt beslut bör därefter den av motionärerna föreslagna utredningen komma till stånd. Utredningen bör få till uppgift att på basis av principbeslutet planlägga alla detaljer i samband med övergången till högertrafik.

*Kungliga automobilklubben* framhåller att kostnaderna inte kan behandlas isolerade utan måste sättas i relation till de åtgärder, som är nödvändiga vid en övergång. Sådana åtgärder är både av trafikteknisk och trafiksäkerhetsmässig natur. Det framstår därför enligt klubbens mening som absolut nödvändigt att samtliga frågor sammanhörande med Sveriges övergång till högertrafik utreds parallellt med utredning av kostnaderna. Härför talar också att man i tidigare utredningar icke berört planläggningen av själva övergången och därmed sammanhängande frågor, problem som det är angeläget att få utredda.

*Motormännens riksförbund* ansluter sig till vad som framhålles i motionerna och tillstyrker i likhet med *Folkrörelsernas motorförbund* en skyndsamt utredning av samtliga frågor, som sammanhänger med en omläggning till högertrafik.

*Motorförarnas helnykterhetsförbund* tillstyrker motionerna men framhåller, att resultatet av den i dessa begärda utredningen inte behöver föreligga i sin helhet, innan beslut om trafiksystemets omläggning kan fattas, eftersom det redan nu föreligger avsevärt material beträffande omläggningens genomförande. Man måste också räkna med att viss tid förflyter mellan beslutets fattande och dess förverkligande. Ur kostnadssynpunkt är det emellertid viktigt att riksdagen snarast möjligt tar ställning till frågan om en trafikomläggning.

### Utskottet

Såsom framgår av den tidigare redogörelsen har chefen för kommunikationsdepartementet i december förra året tillkallat en särskild sakkunnig för att utreda kostnaderna vid en övergång till högertrafik i Sverige. I direktiven för utredningen har särskilt understrukits, att förordnandet av den samma inte innebär något ställningstagande till frågan huruvida en trafikomläggning bör äga rum.

I förevarande motioner göres gällande, att en övergång till högertrafik inte förutsätter endast en utredning rörande kostnaderna för en sådan åtgärd. Därutöver måste, framhåller motionärerna, utredas dels ett flertal problem i samband med själva genomförandet av trafikomläggningen, främst sådana som tar sikte på att trygga säkerheten i trafiken under och

efter omläggningen, och dels de olika juridiska problem, som är förenade med denna. Motionärernas hemställan går ut på att jämväl dessa problem göres till föremål för en skyndsam utredning.

Utskottet vill till undvikande av varje missförstånd inledningsvis konstatera, att motionerna — även om det i dessa argumenteras för högertrafik — icke avser att riksdagen nu skall taga ställning till huvudfrågan, huruvida en trafikomläggning skall ske, och icke heller för sin behandling förutsätter att ett sådant ställningstagande göres. Utskottet inskränker sig därför till att i detta avseende uttala, att frågan om en trafikomläggning snarast möjligt bör bringas i sådant skick, att den kan föreläggas riksdagen. Oavsett vilken inställning man har till spörsmålet om en övergång till högertrafik, är det nämligen av stor betydelse att snabbt få ett avgörande beslut i saken. De som anser att en sådan övergång bör komma till stånd kan med fog framhålla, såväl att kostnaderna för en omläggning stiger som att svårigheterna i samband med en övergång växer för varje år som går. För dem som förordar ett bibehållande av vänstertrafik är det likaledes värdefullt att få ett avgörande i saken, enär planläggningen i trafikfrågor och investeringarna i gatu-, väg- och andra trafikanläggningar försvåras av den ovisshet beträffande det framtida trafiksystemet, som uppstått genom att en övergång till högertrafik ånyo aktualiserats.

Mot bakgrund av det nu sagda har utskottet med tillfredsställelse erfarit, att den särskilde utredningsmannen beräknar att kunna avlämna resultatet av sitt arbete redan i oktober månad detta år. Utskottet har vidare inhämtat, att utredningsmannen för att verkställa en så utförlig kostnadsberäkning som möjligt måste ta upp till behandling ett flertal av de problem, som åsyftas med motionsyrkandet. Sålunda måste han vid sina beräkningar utgå från en bestämd tidpunkt för trafikomläggningen, och enligt sina direktiv har han därvid att företaga särskilda beräkningar för omläggning vid alternativa tidpunkter framöver. Han måste vidare ta ställning till vilka åtgärder, som skall vidtas för att minska olycksriskerna i trafiken i samband med en omläggning, innan han har möjlighet att beräkna kostnaderna i denna del. Utskottet har inhämtat, att utredningsmannen därvid kommer att behandla bland annat spörsmålen rörande upplysning och propaganda ävensom frågan hur en omläggning skall administreras. Med hänsyn till dessa förhållanden synes det utskottet sannolikt, att det material, som utredningsmannen kommer att redovisa, blir av sådan omfattning att det efter vederbörlig remissbehandling kan läggas till grund för ett principavgörande i huvudfrågan. Om så ej skulle bli fallet, förutsätter utskottet att Kungl. Maj:t utan tidsutdräkt föranstaltar om sådan komplettering, som befinnes erforderlig för ett dylikt principavgörande.

Det är dock troligt, att vissa ytterligare problem, som sammanhänger med

en övergång till högertrafik, kommer att återstå. Utredning av dessa kan emellertid enligt utskottets uppfattning utan olägenhet anstå till dess statsmakterna fattat beslut i huvudfrågan. Vid positivt ställningstagande till en trafikomläggning gives det sedan möjlighet att under den relativt långa tid, som måste förflyta mellan beslutet och själva omläggningen, få dessa frågor utredda. Att redan nu verkställa utredning av samtliga med en omläggning sammanhängande problem skulle enligt utskottets mening därjämte kunna få till följd, att riksdagens ståndpunktstagande i huvudfrågan fördröjes. Med hänsyn till dessa omständigheter anser sig utskottet kunna i likhet med väg- och vattenbyggnadstyrelsen, statens trafiksäkerhetsråd och Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande uttala, att den av motionärerna begärda utredningen för närvarande icke är erforderlig. Däremot är det enligt utskottets mening lämpligt, att vad utskottet ovan anfört om angelägenheten av att frågan om en eventuell trafikomläggning föres fram till ett skyndsamt avgörande bringas till Kungl. Maj:ts kännedom.

Under åberopande av det anförda får utskottet hemställa,

1) att riksdagen i anledning av förevarande motioner, I: 1 och II: 5, måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t som sin mening giva till känna vad utskottet anfört, samt

2) att motionerna i den mån de icke kan anses besvarade genom vad utskottet hemställt under 1) icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 20 april 1961

På andra lagutskottets vägnar:

AXEL STRAND

*Vid detta ärendes behandling har närvarit*

från f ö r s t a kammaren: herrar Strand, Nils Elowsson, Axel Svensson, fru Hamrin-Thorell, fru Gärda Svenson, herrar Magnusson, Edström och Virgin;

från a n d r a kammaren: herrar Anderson i Sundsvall, Nilsson i Göteborg, Lundberg, Rimmerfors, fröken Wetterström, herrar Odhe, Wahlund och fru Ekendahl.

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.