

Nr 58

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående övergång till högertrafik; given Stockholms slott den 15 februari 1963.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF ADOLF

Gösta Skoglund

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås, att principbeslut fattas om övergång till högertrafik i Sverige. Trafikomläggningen skall avse väg- och gatutrafiken samt spårvägstrafiken men däremot inte järnvägs- och tunnelbanetrafiken. Omläggningen förutsättes bli genomförd under år 1967. För administrationen av omläggningen skall inrättas en särskild kommission.

Kostnaderna för omläggningen beräknas till omkring 400 miljoner kronor. Ersättning skall i princip utgå för sådana kostnader, som har ett omedelbart samband med omläggningen. Trafikreformen skall finansieras genom en särskild beskattning av bilismen. Sålunda föreslås en speciell på registrerade motorfordon lagd trafikomläggningsskatt. Skatten skall enligt förslaget uttagas ettvarvt av budgetåren 1963/64—1966/67 med 20 kronor för motorcykel, 40 kronor för mindre personbil, 75 kronor för medelstor personbil och 100 kronor för större personbil, lastbil och buss. Skatten skall erläggas samtidigt med den vanliga bilskatten.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför
Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott
den 15 februari 1963.*

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, LINDSTRÖM, LANGE, LINDHOLM, KLING, SKOGLUND, EDENMAN, JOHANSSON, AF GEIJERSTAM, HERMANSSON, HOLMQVIST, ASPLING.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Skoglund, anmäler — efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter — fråga om *övergång till högertrafik* samt anför därvid följande.

Inledning

Frågan om övergång från vänstertrafik till högertrafik har nu varit aktuell i vårt land under mer än trettio år. I det följande kommer jag först att lämna en summarisk redogörelse för frågans behandling under dessa år, därvid jag i kronologisk följd redovisar i ämnet väckta förslag m. m. Därefter avser jag att mera utförligt redogöra för föreliggande förslag i vad angår själva principfrågan, tidpunkten för övergång, kostnaderna, finansieringen och administrationen. I ett särskilt avsnitt kommer jag sedan att redovisa mina egna synpunkter och förslag i de olika spörsmål, där det nu kräves ett ställningstagande. I anslutning härtill torde jag slutligen få framlägga de förslag till anslagsäskande och beslut i övrigt, som i ärendet torde böra avlåtas till riksdagen.

De med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande år 1927 tillkallade *motorfordonssakkunniga*, vilka hade att göra en revision av bl. a. 1923 års vägtrafikstadga, föreslog i sitt betänkande (SOU 1929: 16) visserligen bibehållande av vänstertrafik. Men de sakkunniga förordade en utredning om kostnaderna för en trafikomläggning, som de ansåg förr eller senare nödvändig. I *proposition 1930: 121* anslöt sig departementschefen till de sakkunnigas uppfattning och tillstyrkte en utredning. Vid ärendets behandling i *riksdagen* uttalade sig andra lagutskottet (utl. nr 34) för en utredning om övergång till högertrafik. Utskottets uttalande godkändes av första men ej av andra kammaren. På grundval av ett i vissa frågor upprättat sammanjämningsförslag biträdde första kammaren sedermera andra kammarens beslut i denna del.

1934 års vägsakkunniga förordade i sitt betänkande (SOU 1935: 23) bl. a., att övergång till högertrafik skulle ske utan uppskov. Betänkandet föranledde inte i denna del något förslag till riksdagen.

Vid 1939 års riksdag föreslog andra lagutskottet (utl. nr 24) i anledning av väckt motion, att en utredning om lämpligheten av en trafikomläggning skulle verkställas. Förslaget bifölls av riksdagen.

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande tillkallade chefen för kommunikationsdepartementet samma år särskilda sakkunniga — 1939 års högertrafikkommitté — för att verkställa den begärda utredningen. I sitt betänkande (SOU 1940: 30) ansåg kommittén, att övervägande skäl talade för en trafikomläggning, och förordade därför att — därest hinder ej mötte från statsfinansiella synpunkter eller av andra skäl som undandrog sig kommitténs bedömande — beslut fattades om övergång till högertrafik. Betänkandet föranledde emellertid inte någon proposition till riksdagen.

Vid 1941 och 1943 års riksdagar väckta motioner om införande av högertrafik föranledde inte någon åtgärd från riksdagens sida.

I motioner vid 1945 års riksdag framlades återigen förslag om införande av högertrafik. Samma år hade chefen för kommunikationsdepartementet anmodat väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att verkställa utredning av vissa spörsmål rörande övergång till högertrafik. Styrelsen förordade i sin den 2 mars 1945 redovisade utredning övergång till högertrafik. I sitt över motionerna avgivna yttrande avstyrkte andra lagutskottets majoritet (utl. nr 62) en trafikomläggning, medan minoriteten föreslog ett principbeslut om införande av högertrafik. Första kammaren biföll minoritetens förslag, men andra kammaren gick på avslagslinjen. Motionärernas förslag föll sålunda.

1944 års trafikförfattningsakkunniga tog i sitt betänkande (SOU 1948: 34), som ligger till grund för nu gällande vägtrafikförordning, i enlighet med utredningsdirektiven inte upp frågan om övergång till högertrafik. De sakkunniga underströk emellertid de betydande fördelar, som en övergång skulle medföra, och ansåg angeläget, att frågan vederbörligen uppmärksammades.

Vid 1953 års riksdag väcktes ånyo motioner i högertrafikfrågan. I anledning av dessa och på förslag av andra lagutskottet (utl. nr 39) beslöt riksdagen anhålla, att Kungl. Maj:t ville utreda förutsättningarna för vårt land att under den närmaste framtiden genomföra en övergång till högertrafik och för riksdagen framlägga de förslag, vartill utredningen kunde ge anledning.

Chefen för kommunikationsdepartementet tillkallade, med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande, påföljande år särskilda sakkunniga för att verkställa den av riksdagen begärda utredningen. De sakkunniga, 1954 års kommitté för utredning om högertrafik, föreslog i sitt betänkande (SOU 1954: 30), att en trafikomläggning skulle genomföras i fråga om väg- och gatutrafiken men inte beträffande järnvägstrafiken. Häremot reserverade sig kommitténs ordförande, som föreslog bibehållande av vänstertrafik. En utförligare redogörelse för kommitténs betänkande och de däröver avgivna remissyttrandena torde få lämnas i efterföljande avsnitt.

I detta sammanhang bör emellertid framhållas, att kommitténs majoritet i sitt gemensamma förslag inet berörde frågan om en folkomröstning. Tre ledamöter ingående i majoriteten gjorde emellertid i särskilda yttranden vissa uttalanden, som kunde sägas innebära att de i princip godtog tanken på en folkomröstning i frågan. I *proposition 1955: 111* föreslogs — med hänvisning till ärendets vikt och de delade meningar som yppats i själva sakfrågan — att en rådgivande folkomröstning skulle anordnas i högertrafikfrågan. På förslag av statsutskottet (utl. nr 131) biföll riksdagen propositionen.

Vid *folkomröstningen*, som ägde rum den 16 oktober 1955, utgjorde antalet röstande 2 581 687 eller cirka 53 procent av hela antalet röstberättigade. Därvid röstade 400 061 eller 15,5 procent för övergång till högertrafik och 2 139 996 eller 82,9 procent för bibehållande av vänstertrafik, varjämte 41 630 (1,6 procent) blanka röster avgavs.

Till *Nordiska rådets nionde session* i februari 1961 väcktes hösten 1960 ett medlemsförslag, att rådet med hänsyn till trafikfrågans stora nordiska vikt måtte rekommendera Sveriges regering att överväga möjligheterna för en övergång till högertrafik. Vid medlemsförslagets behandling underströk trafikutskottet betydelsen av att de nordiska länderna fick enhetliga trafikregler, främst i fråga om körriktningen, men fann, eftersom frågan tagits upp från svensk sida, att det ej var behov av någon rekommendation av det slag medlemsförslaget förordade.

Trafikutskottet syftade därvid bl. a. på att den 2 december 1960, med Kungl. Maj:ts bemyndigande, en särskild sakkunnig tillkallats för att inom kommunikationsdepartementet biträda med *utredning av kostnaderna vid övergång till högertrafik*. Den sakkunnige, överdirektören i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen G. V. Hall, avgav den 31 oktober 1961 ett betänkande i ämnet (SOU 1961: 62). I efterföljande avsnitt torde närmare redogörelse få lämnas för betänkandet och däröver avgivna remissyttranden.

I april 1961 antog *Europarådets rådgivande församling* en resolution, vari bl. a. regeringarnas uppmärksamhet fästes på önskvärdheten av en enhetlig trafikriktning i Europa.

Vid *1961 års riksdag* togs högertrafikfrågan på nytt upp genom motioner. I sitt utlåtande underströk andra lagutskottet (utl. nr 35) angelägenheten av att frågan om en eventuell trafikomläggning fördes fram till ett skyndsamt avgörande och föreslog, att detta bringades till Kungl. Maj:ts kännedom. Riksdagen beslöt i enlighet med utskottets förslag. Utskottets utlåtande torde få utförligare redovisas i det följande.

I ett medlemsförslag till *Nordiska rådets elfte session* i februari 1963 har hemställts, att rådet måtte rekommendera Sveriges regering att snarast vidtaga åtgärder för införande av högertrafik i vårt land.

Principfrågan

1954 års betänkande

I det betänkande, som avgavs av 1954 års kommitté för utredning om högertrafik, ägnades uppmärksamhet åt frågan i vilken utsträckning det här förekommer olyckor, som kan stå i samband med det förhållandet att vi har annan trafikriktning än övriga länder på det europeiska fastlandet. Därvid erinras om de av trafikförsäkringsföreningen till andra lagutskottet vid 1953 års riksdag lämnade uppgifterna, som bl. a. utvisade att under tiden 1930—1952 anmälts 1 730 skadefall, i vilka motorfordon från länder med högertrafik varit inblandade, och att i 556 fall — cirka 32 procent — olyckan skulle ha berott på den utländske förarens ovana vid vänstertrafik. Därav skulle 259 olyckor eller cirka 15 procent av hela antalet ha helt orsakats av ovana vid vänstertrafik och 297 — cirka 17 procent — delvis ha haft denna orsak.

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, cirka 32,5 procent, bedömts vara helt eller delvis orsakade av ovana vid vänstertrafik. Från de norska och finska motsvarigheterna till trafikförsäkringsföreningen har inhämtats, att år 1953 av 154 trafikolyckor i Norge och 11 sådana olyckor i Finland med svenska bilförare såsom medverkande 112 respektive 8 skulle ha helt eller delvis berott på den svenske förarens ovana vid högertrafik. Trafiksäkerhetsrådet har i annat sammanhang uttalat, att trafiksäkerhetsforskningen inte kan anses ha hittills givit sådana resultat, att man kan säga sig känna olika orsaksfaktorerers 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 inte kunna reservationslöst accepteras.

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 fortfarande synes också gälla vad 1939 års högertrafikkommitté anförde eller 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 av förenämnda uppgifter från Norge och Finland synes motsvarande också gälla beträffande olyckor, som uppstått i trafik med svenska motorfordon i grannländer med högertrafik. Kommittén understryker emellertid att man

måste vara försiktig med att av förefintligt material draga bestämda slutsatser om betydelsen av denna olycksfaktor i den framtida utvecklingen. Det för den internationella trafiken irrationella förhållandet med olika trafikriktningar i skilda länder behöver enligt kommittén inte nödvändigtvis vara en trafiksäkerhetsfråga av större betydelse.

Med avseende på de särskilda olycksriskerna under övergångsperioden vid en trafikomläggning har kommittén redogjort för i samband med 1939 års utredning gjorda försök 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, anför kommittén, ej alltför gynnsamma resultat beträffande den tidpunkt, då 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 ifrågavarande tidpunkt, enär det inte finnes några säkra utgångspunkter för bedömning av olycksfrekvensen i de båda alternativen. Till förmån för införande av högertrafik talade emellertid enligt kommitténs uppfattning det förhållandet, 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. Det gäller sedan på hur lång sikt frågan skall bedömas. En övergång till högertrafik skulle sannolikt innebära en ökning av antalet trafikolyckor i den nuvarande generationen men en minskning i kommande generationer. Alla matematiska beräkningar i detta hänseende torde emellertid, anför kommittén, ge ytterst bristfälliga resultat, eftersom själva förutsättningarna måste bestå i lösa antaganden.

Frågan blir, huruvida man vill bedöma saken 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.

Såsom ett skäl för övergång till högertrafik har, anför kommittén, ibland åberopats att åtgärden kan väntas få förmånliga verkningar för turisttrafiken. Kommittén finner emellertid inte tillrädligt att till grund för ett beslut om högertrafik lägga kalkyler om ekonomisk vinst i form av ökad turisttrafik från utlandet, enär tillförlitliga beräkningar i detta hänseende ej torde kunna göras.

Huvudskälet för övergång till högertrafik är enligt kommitténs uppfattning utvecklingen av den internationella landsvägstrafiken och det därav betingade intresset av enhetliga trafikregler länderna emellan. Kommittén har redovisat statistiska uppgifter rörande antalet passeringar med motorfordon av de svenska gränserna under åren 1952 och 1953. Antalet sådana gräns-

passeringar var 865 241 år 1952, varav 452 598 av svenska och 412 643 av utländska motorfordon, medan motsvarande siffror för år 1953 var 1 092 549, 663 752 och 428 797. Med ledning av uppgifter för första halvåret 1954 beräknar kommittén antalet gränspasseringar det året 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 enligt kommittén få räkna med motsvarande ökning av gränstrafiken. Skulle framdeles tillkomma broförbindelser med Danmark och kontinenten, kommer detta självfallet, anför kommittén, att inverka på omfattningen av motorfordonstrafiken från och till Sverige.

Sammanfattningsvis anför kommittén att — såsom även 1939 års kommitté framhöll — från teoretisk eller teknisk synpunkt företräde ej 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 finner kommittén detta vara fördelaktigt även från trafiksäkerhetssynpunkt.

För järnvägstrafiken bör enligt kommitténs mening vänstertrafiken bibehållas.

Yttranden över 1954 års betänkande

Över 1954 års betänkande har, efter remiss, yttranden avgivits av överbefälhavaren, arbetsmarknadsstyrelsen, statspolisintendenten, generalpoststyrelsen, järnvägsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens trafiksäkerhetsråd, statskontoret, domänstyrelsen, kommerskollegium, överståthållarämbetet, länsstyrelserna i samtliga län utom Älvsborgs och Gävleborgs, städerna Stockholm, Göteborg, Malmö, Norrköping, Hälsingborg, Gävle och Jönköping, Svenska stadsförbundet, Ingeniörsvetenskapsakademien, Svenska turisttrafikförbundet, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Svenska järnvägsföreningen, Svenska lokaltrafikföreningen, Kungliga automobilklubben (KAK), Motormännens riksförbund (M), Motorförarnas helnykterhetsförbund (MHF), Bilverkstädernas riksförbund och Sveriges automobilhandlareförbund (gemensamt yttrande), Sveriges automobilimportörförbund, Sveriges automobilindustriförening, Svenska droskbilägareförbundet, Svenska lasttrafikbilägareförbundet, Svenska omnibusägareförbundet, Svenska vägföreningen, Svenska petroleuminstitutet, Sveriges industriförbund, Sveriges hantverks- och småindustriorganisation, Sveriges grossistförbund, Sveriges köpmannaförbund, Sveriges lantbruksförbund, Kooperativa förbundet, Handelskamrarnas nämnd, Skogsbrukets motortransportkommitté samt Svenska transportarbetareförbundet.

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, Ingeniörsvetenskapsakademien, turisttrafikförbundet, NTF, KAK, M, MHF, automobilimportörförbundet, automobilindustriföreningen, vägföreningen, industriförbundet, grossistförbundet, köpmannaförbundet, lantbruksförbundet, Kooperativa förbundet och Handelskamrarnas 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 inte 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 inte böra avstyrka en omläggning, *Svenska petroleuminstitutet*, som tillstyrker såvida inte en säker garanti för vänstertrafik under överskådlig framtid kan ges, samt *skogsbrukets motortransportkommitté*, som anser reformen inte 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 inte till någon del bör bestridas av trafikföretagen, samt *bilverkstädernas riksförbund* och *automobilhandlareförbundet*, vilka tillstyrker under förutsättning att kostnaderna för omläggningen inte 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 här förut nämnda yttrandena har i allmänhet fästs stor vikt vid kommitténs huvudargument om utvecklingen av den internationella landsvägs- trafikerna 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 trafikriktningsregler. 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 problemet med internationell räckvidd.

Fördelarna från 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 trafikriktning på landsvägarna som i luften och på sjön.

I några yttranden — av 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, för det dåvarande, cirka 500 per år och den genomsnittliga skadan till 30 000 kronor per olycka. Totalkostnaden skulle alltså då uppgå till 15 miljoner kronor för år och det avsedda omläggningsåret — 1959 — ha stigit till 30 miljoner kronor, vilket innebär att den för en omläggning 1959 beräknade kostnaden — 200 miljoner kronor — skulle betala sig efter ett fåtal år.

Ett i yttrandena — särskilt länsstyrelsernas — ofta återkommande argument 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 — av arbetsmarknadsstyrelsen, Göteborgs stad, lokaltrafikföreningen, petroleuminstitutet m. fl. — understrykes, att det största intresset 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 bilskattemedel.

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

Statskontoret och de sex länsstyrelserna har avstyrkt en övergång till högertrafik på väsentligen samma grunder. Man anser att de skäl som åberopas för en trafikomläggning inte är av den styrka, att de uppväger de nackdelar som ligger i de avsevärda kostnaderna för reformens genomförande och olycksriskerna i samband med en omställning av trafiken.

I några yttranden — bl. a. av länsstyrelserna i Blekinge och Värmlands län — uttalas särskilt att en övergång till högertrafik bör stå tillbaka för en förbättring av vägarnas standard.

Statskontoret anför att den snabba ökningen av motorfordonstrafiken över landets gränser visar, att olika trafikriktningsregler i skilda länder knappast utgör något allvarligare hinder för den internationella samfärdseln. Ett motverkande av olycksfallen på grund av ovana vid vänstertrafik borde enligt statskontoret kunna uppnås genom betydligt mindre kostnadskrävande åtgärder än övergång till högertrafik.

1961 års betänkande

Den år 1960 tillsatta utredningen, som 1961 avgav betänkande rörande kostnaderna för övergång till högertrafik, tog i enlighet med sina direktiv ej ställning till frågan huruvida en trafikomläggning bör äga rum. Vid sina kostnadsberäkningar har utredningen emellertid utgått från att vänstertrafik skall bibehållas på järnvägarna ävensom — i Stockholm — på tunnelbanorna och spårvägslinje 12, vilken i sin helhet framgår på egen banvall. I fråga om järnvägstrafiken har utredningen dock gjort undantag för två linjer, nämligen Värtan-Lidingöns och Saltholmen-Göteborgs järnvägar, på vilka övergång till högertrafik anses nödvändig. I fråga om den förstnämnda linjen gäller detta dock endast sträckan över Lidingöbron.

Yttranden över 1961 års betänkande

Över utredningens betänkande har, efter remiss, yttranden avgivits av överbefälhavaren, arbetsmarknadsstyrelsen, statspolisintendenten, generalpoststyrelsen, järnvägsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens trafiksäkerhetsråd, statskontoret, riksrevisionsverket, skolöverstyrelsen, domänstyrelsen, kommerskollegium, överståthållarämbetet, samtliga länsstyrelser, städerna Stockholm, Göteborg, Malmö, Norrköping och Hälsingborg, Svenska stadsförbundet, Svenska landskommunernas förbund, Ingenjörsvetenskapsakademiens transportforskningskommission, Svenska turisttrafikförbundet, NTF, Svenska järnvägsföreningen, Svenska lokaltrafikföreningen, Svenska kommunal-tekniska föreningen, Trafikförsäkringsföreningen, Svenska försäkringsbolags riksförbund, Landsorganisationen i Sverige, Svenska transportarbetareförbundet, Föreningen för vänstertrafik, Cykel- och mopedfrämjandet, Folkrorelsernas motorförbund (FOMO), Motorbranschens riksförbund och Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening (gemensamt yttrande), Svenska droskbilägareförbundet, Svenska lasttrafikbilägareförbundet, Svenska omnibusägareförbundet, Svenska petroleum institutet och Sveriges varvsindustrieförening. Vidare har gemensamt yttrande avgivits av KAK, M, MHF och Svenska vägföreningen. Gemensamt yttrande har även, efter beredning inom Näringslivets trafikdelegation, avgivits av Sveriges industriförbund, Sveriges hantverks- och industriorganisation, Sveriges grossistförbund, Sveriges köpmannaförbund, Sveriges lantbruksförbund, Kooperativa förbundet och Handelskamrarnas nämnd. Vid vissa remissyttranden har bilagts skilda utlåtanden som inhämtats från bl. a. handelskamrarna, intresseorganisationer inom samfärdseln samt kommunala organ.

Oaktat 1960 års utredning, såsom nämnts, i enlighet med sina direktiv ej tog ställning till frågan huruvida en övergång till högertrafik bör ske, har vid remissbehandlingen av utredningens betänkande ett stort antal remissinstanser uttalat sig i denna fråga. Därvid avstyrkes en trafikomläggning endast i två yttranden.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhåller att de beräknade kostnaderna inte är så stora att de bör få utgöra hinder för genomförande av en synnerligen angelägen trafikreform. Styrelsen understryker angelägenheten av att principbeslut i frågan fattas redan vid 1962 års vårriksdag. Organisationerna inom *Näringslivets trafikdelegation* förordar ävenledes ett principbeslut år 1962 och framhåller särskilt att trafiken över de svenska gränserna på senare år kraftigt ökat. Antalet gränspasseringar med motorfordon, som 1960 uppgick till cirka 3,7 miljoner, kan om ett tiotal år komma att tredubblas. Med hänsyn till utbyggnaden av kommunikationslederna mellan kontinenten och Sverige — särskilt en eventuell fast förbindelse över Öresund — synes det organisationerna helt orimligt att i Sverige bibehålla ett avvikande trafiksystem. Liknande synpunkter framföres av *KAK, M, MHF* och *Svenska vägföreningen*, vilka även anser att Sveriges isolerade förhållande som västertrafikland kan medföra ett bortfall av turisttrafik, som eljest skulle ha sökt sig hit.

Svenska kommunal-tekniska föreningen finner det av ekonomiska och trafiktekniska skäl ytterligt angeläget att principbeslut snarast fattas. Föreningen hänvisar därvid särskilt till att ett uppskov kommer att skapa svårigheter vid framtida trafikledsbyggen, eftersom lederna då måste anpassas till båda trafikriktningarna med ofördelaktiga konsekvenser från bl. a. kostnadssynpunkt.

Ett snabbt principbeslut om övergång till högertrafik förordas även av *statspolisintendenten, statens trafiksäkerhetsråd, kommerskollegium, länsstyrelserna i Stockholms, Uppsala, Jönköpings, Kalmar, Blekinge, Kristianstads, Malmöhus, Hallands, Göteborgs och Bohus, Värmlands, Örebro, Västmanlands, Västernorrlands och Västerbottens län, stadsfullmäktige i Norrköping, Svenska petroleum institutet* och *Svenska turisttrafikförbundet*.

Järnvägsstyrelsen uttalar att trafikriktningen i och för sig saknar betydelse för såväl SJ biltrafik som järnvägstrafiken. Den då och då återkommande frågan om övergång till högertrafik gör emellertid att ett besvärande osäkerhetstillstånd råder vid planering av framför allt materielanskaffningen. Om beslut ej heller denna gång fattas kommer osäkerhetstillståndet att kvarstå, eftersom frågan förr eller senare med stor sannolikhet åter måste tagas upp på grund av såväl framställningar från våra grannländer som av hänsyn till krav på internationellt enhetliga trafikregler. Sistnämnda synpunkt framföres även av *Svenska lokaltrafikföreningen*.

Motorbranschens riksförbund och *Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening* påpekar att en internationell standardisering på fordonsområdet försvåras av skiljaktigheterna i trafiksystemen.

Trafikförsäkringsföreningen har granskat 743 under år 1960 anmälda ska-

defall i vilka motorfordon från länder med högertrafik varit inblandade; 167 av dessa skadefall — 22,5 procent — visade sig därvid ha förorsakats av ovana vid vänstertrafik. Vid olyckorna dödades 10 och skadades svårt 29 personer. I de återstående 576 skadefallen — 77,5 procent — där ovana vid vänstertrafik ej medverkat till olyckan, dödades 4 och skadades svårt 30 personer. De angivna siffrorna visar enligt trafikförsäkringsföreningens mening att de olyckor, som orsakas av ovana vid vänsterkörning, ofta blir svåra.

Svenska bilister på resa i länder med högertrafik utgör naturligtvis också ett betydande osäkerhetsmoment i trafiken, anför föreningen, som vidare upplyser, att under de nio första månaderna 1961 till de svenska trafikförsäkringsanstalterna anmäls 1 979 i utlandet inträffade skadefall, i vilka svenska motorfordon varit inblandade. Föreningen har ej kunnat verkställa någon närmare granskning av dessa skadefall, enär utredningshandlingarna förvaras i utlandet. Föreningens norska systerorganisation har emellertid, anför trafikförsäkringsföreningen, verkställt undersökning av 340 under år 1960 behandlade skadefall, i vilka svenska motorfordon varit inblandade, och denna undersökning visar att 150 av skadefallen eller 44 procent helt orsakats av bristande vana vid högertrafik.

Föreningen framhåller avslutningsvis att blandningen i trafiken av förare, av vilka en del är vana vid en och andra vid en annan trafikriktning, utgör ett faromoment, som man i längden ej rimligen torde kunna underlåta att taga hänsyn till.

Svenska stadsförbundet framhåller — utan att ta ställning i huvudfrågan — att en trafikomläggning kommer att för städerna skapa stora praktiska och ekonomiska problem, som måste fullt ut beaktas. Å andra sidan är det för städerna viktigt att ett klart besked så snart som möjligt ges i högertrafikfrågan. Den nuvarande ovissheten är besvärande med hänsyn till bl. a. det ökade behovet av komplicerade trafikanläggningar, av vilka somliga skall byggas och fungera annorlunda vid högertrafik än vid vänstertrafik.

Stockholms stad uttalar, att staden av trafiksäkerhetsskäl ej kan tillstyrka utredningens förslag att spårvägslinje 12 i Stockholm skall bibehållas i vänstertrafik. Linjen passerar nämligen, framhåller staden, på flera ställen breda gatuområden med annan körtrafik.

Länsstyrelsen i Jämtlands län anser att de beräknade kostnaderna för en trafikomläggning — 340 miljoner kronor — är av en sådan storleksordning att de från allmän samhällsekonomisk synpunkt inger allvarliga betänkligheter. Enligt länsstyrelsens mening finnes flera angelägnare samhällsuppgifter att lösa inom ramen för ett så betydande belopp. Länsstyrelsen framhåller vidare att en omläggning utöver de angivna kostnaderna torde komma att medföra åtskilliga kostnader av indirekt natur, som bör beaktas vid det slutliga ställningstagandet, varjämte trafikolycksfallsfrekvensen i varje fall under en övergångstid kan väntas stiga.

Föreningen för vänstertrafik, vilken på begäran beretts tillfälle att avgiva yttrande över betänkandet, avstyrker att utredningen lägges till grund för ett beslut om övergång till högertrafik.

Föreningen anser i första hand, att vänstertrafiken bör bibehållas och i andra hand, att frågan inte rimligen kan föreläggas riksdagen utan en förnyad folkomröstning. Utöver de direkta kostnaderna för en övergång — som enligt föreningens mening blivit för lågt beräknade — måste hänsyn tagas till indirekta kostnader och till ökad olycksfallsfrekvens. Föreningen ifrågasätter vidare om kostnaderna för en övergång skulle öka ju längre densamma uppskjutes. En framtida trafikomläggning synes föreningen snarast förenklas genom tillkomsten av motorvägar och planskilda korsningar. Enligt föreningens mening måste man vid en bedömning av de ekonomiska konsekvenserna av ett beslut om trafikomläggning ha tillfredsställande utredningsmaterial rörande trafiksäkerhetsproblemen och beträffande följderna av en längre tids uppskjutande av frågans avgörande. Föreningen anser även att ett principbeslut måste föregås av en ingående utredning om formerna för den eventuella trafikomläggningens genomförande.

I en den 12 januari 1963 inkommen skrivelse har föreningen för vänstertrafik ytterligare utvecklat sin syn på frågan om en trafikomläggning och därvid hemställt att förslag om införande av högertrafik inte framlägges för riksdagen och i varje fall att så inte sker, innan frågan ånyo underställts folket genom folkomröstning. Därest likväl ett sådant förslag skulle framläggas, föreslår föreningen, att den eventuella omläggningen till högertrafik förlägges till en lämpligare tidpunkt än år 1967, att taxibilar, bussar och lastbilar i yrkesmässig trafik undantages från den för högertrafikens finansiering planerade extra fordonsskatten, att staten svarar för de kostnader i samband med högertrafikens införande, som eljest skulle föranlett höjda bilförsäkringspremier, att den företagna utredningen om kostnaderna för övergång till högertrafik kompletteras så att svenska samhällets verkliga kostnader för en trafikomläggning kan bedömas realistiskt samt att förespråkare för vänstertrafik i Sverige ingår i de särskilda organ, som föreslagits skola förbereda och administrera övergången till högertrafik.

Föreningen för högertrafik har i skrivelse den 18 oktober 1962 hemställt att högertrafik snarast måtte genomföras i Sverige. Föreningen framhåller, att de svårigheter och risker vänstertrafiken i vårt land medför stegras för varje år allteftersom trafiken över gränserna växer. Norrmännen har enligt föreningen funnit, att av de 1 100 trafikolyckor, som år 1961 inträffade i Norge och däri svenska förare varit inblandade, 60 procent förorsakats av svenskarnas ovana vid högertrafik. Sådana olyckor liksom olyckor förorsakade av utländska förare i Sverige upphör inte, menar föreningen, förrän likartade trafikregler införts grannländerna emellan. Varje år av uppskov med reformen innebär, anför föreningen, att människor döms att bli skadade. I skrivelsen erinras även om att man i vårt land i andra sammanhang ---

såsom genom Röda korset och FN — aldrig tvekat att snabbt och effektivt göra stora humanitära insatser för att skydda människoliv. Föreningen anser de utredningar och den organisationsplan som framlagts inför övergången visa, att det totala antalet trafikskadade ej kommer att, som mången fruktat, öka vid reformens genomförande utan tvärtom minska tack vare övergångsperiodens intensifierade trafikövervakning.

I högertrafikfrågan har inkommit ytterligare ett antal skrifter.

Högertrafikfrågans behandling vid 1961 års riksdag

Såsom förut berörts var högertrafikfrågan efter motioner uppe till behandling vid 1961 års riksdag. *Andra lagutskottet* framhöll därvid i sitt utlåtande (nr 35) att frågan om en trafikomläggning snarast möjligt borde bringas i sådant skick, att den kunde föreläggas riksdagen. Oavsett vilken inställning man hade till spörsmålet om en övergång till högertrafik, var det nämligen av stor betydelse att snabbt få ett avgörande beslut i saken. På anförda skäl fann utskottet sannolikt, att det material som 1960 års utredning komme att redovisa, skulle bli av sådan omfattning att det efter vederbörlig remissbehandling kunde läggas till grund för ett principavgörande i huvudfrågan, huruvida en trafikomläggning skall ske. Om så ej skulle bli fallet, förutsatte utskottet att Kungl. Maj:t utan tidsutdräkt föranstaltade om sådan komplettering, som befanns erforderlig för ett dylikt principavgörande. Utskottet fann dock troligt att vissa ytterligare problem, som sammanhänger med en övergång till högertrafik, kom att återstå. Utredning av dessa kunde emellertid enligt utskottets uppfattning utan olägenhet anstå till dess statsmakterna fattat beslut i huvudfrågan. Vad utskottet anført om angelägenheten av att frågan om en eventuell trafikomläggning föres fram till ett skyndsamt avgörande borde bringas till Kungl. Maj:ts kännedom.

Riksdagen godkände utskottsutlåtandet.

Tidpunkten för övergång

1961 års betänkande

Därest beslut om en trafikomläggning fattas, synes det utredningen från flera synpunkter önskvärt att omläggningen genomföres så snabbt som möjligt. Därigenom förkortas den tid, varunder de under alla förhållanden nödvändiga trafikprovisorierna måste hållas i gång. Av avgörande betydelse för bestämmande av förberedelse tidens längd är emellertid storleken av den vagnreserv och den verkstadskapacitet för ombyggnad och nytillverkning av spårvagnar och bussar, som är tillgänglig inom landet, ävensom tillgången till yrkeskunnig arbetskraft för sådana arbeten. I den mån man i samband med en trafikomläggning kan komma att ersätta spår-

vägslinjer med busslinjer, uppstår också rekryterings-, omskolnings- och sysselsättningsproblem, vilkas lösning kräver tid.

Med hänsyn till dessa omständigheter har utredningen kommit till den uppfattningen, att en förberedelsestid av endast tre år är alltför kort. Där- emot bör en omläggning utan alltför stora olägenheter av antytt slag kunna ske fyra eller fem år, efter det att principbeslut fattats.

Utredningen förordar för sin del, att en eventuell övergång till högertrafik genomföres efter fyra års förberedelsestid.

Beträffande lämplig tidpunkt på året för en trafikomläggning erinrar utredningen om att 1954 års kommitté vid sina kostnadsberäkningar utgick från att en övergång till högertrafik år 1959 skulle äga rum i början av juni. Eftersom svårigheterna och kostnaderna för en omställning måste väntas bli störst i tätorterna, där man hade den från ombyggnadssynpunkt mest komplicerade spårvagns- och omnibussparken samt de mest utvecklade trafikanordningarna, borde en trafikomläggning enligt kommittén förläggas så, att den sammanföll med den trafiknedgång för tätortsföretagen som så gott som undantagslöst äger rum under sommarmånaderna. Med hänsyn till att semestrarna vid verkstäderna i regel förlades efter midsommar och att en omläggning av trafiken borde äga rum några veckor före verkstadssemestrarna för att efterarbeten skulle medhinnas, borde den ske i början av juni.

Utredningen nämner vidare att NTF — vilken på utredningens begäran avgivit förslag till planläggning av den upplysningsverksamhet som enligt föreningens mening erfordras vid en övergång till högertrafik — funnit våren vara en lämplig årstid för omläggningen men anser att från upplysningssynpunkt början av maj är att föredraga framför början av juni.

Utredningen anser att trafikomläggningen onekligen skulle försvåras för trafikföretagen i de större städerna om den äger rum redan i maj. För utredningens kostnadsberäkningar erfordras emellertid ej något ställnings- tagande till huruvida omläggningen skall ske i början av maj eller juni. Däremot förutsätter utredningen att tidpunkten på året kommer att bli fastställd till någon dag på senvåren eller försommaren.

Yttranden

Vid remissvarens avgivande har man i allmänhet förutsatt att beslut om övergång till högertrafik skulle fattas av 1962 års riksdag.

Flertalet av de remissinstanser, som uttalat sig i frågan, godtager utredningens förslag om en förberedelsestid av fyra år efter ett principbeslut, varigenom vid ett beslut år 1962 övergången skulle komma att äga rum under år 1966. Efter en analys av behov och kapacitet i fråga om nyproduktion och ombyggnader av bussar anser sig sålunda *Motorbranschens riksförbund* och *Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening* kunna biträda utredningens uppfattning att trafikomläggningen utan extraordinära svårigheter kan genomföras år 1966.

Några instanser, bl. a. *Svenska landskommunernas förbund*, förordar en omläggning redan år 1965 under hänvisning till att övergångstiden främst av trafiksäkerhetsskäl bör göras så kort som möjligt. Vissa andra remissinstanser finner emellertid att en förberedelsestid av fyra år är alltför kort. Sålunda anser *Svenska omnibusägareförbundet* att så stora krav skulle ställas på verkstädernas ny- och ombyggnadskapacitet att en förlängning av förberedelsestiden till cirka fem år framstår som ett säkrare alternativ. *Överståthållarämbetet*, *Stockholms stadsfullmäktige* och *Svenska stadsförbundet* framhåller att en omläggning år 1967 bl. a. skulle möjliggöra en bättre samordning med avvecklingen av spårvägstrafiken i Stockholm. Enligt *Svenska lokaltrafikföreningens* mening talar även andra omständigheter för en omläggning år 1967, bl. a. att ett års förlängning torde medge en mera omsorgsfull detaljplanering som kan medföra större ekonomiska vinster än som framkommit i kalkylen. *Drätselkammaren i Malmö* anser det inte vara realistiskt att räkna med kortare tid än sex år mellan tiden för beslutet om en övergång och dess verkställande.

Arbetsmarknadsstyrelsen anser att en längre övergångstid än den av utredningen förordade kan vara lämplig från arbetsmarknadssynpunkt under förutsättning av fortsatt hög sysselsättning. Styrelsen delar dock utredningens uppfattning, att en omläggning utan alltför stora olägenheter för arbetsmarknaden bör kunna ske efter fyra års förberedelsestid. Därvid måste emellertid enligt styrelsens mening starkt understrykas vikten av en sådan planläggning av arbetena att de kan fördelas någorlunda jämnt över perioden och dessutom utföras under säsongmässiga svackor i sysselsättningen. I händelse av en konjunkturavmattning bör arbetena kunna utnyttjas som sysselsättningsreserv, varför det enligt styrelsens mening är angeläget att de planlägges och förberedes på sådant sätt att en forcering vid behov kan åstadkommas.

Länsstyrelsen i Kopparbergs län anser att ett eventuellt beslut om högertrafik bör utformas så att Kungl. Maj:t erhåller fullmakt att — därest konjunkturpolitiska skäl så gör önskvärt — om möjligt förkorta förberedelsestiden.

NTF anser att övergång till högertrafik av trafiksäkerhetsskäl ej bör ske förrän alla bussar hunnit inrättas för sådan trafik.

Beträffande tiden på året för en omläggning har flertalet av de remissinstanser, som yttrat sig i frågan, i likhet med utredningen ansett en övergång böra förläggas till någon av månaderna maj eller juni. *Skolöverstyrelsen* anser månadsskiftet maj—juni vara den lämpligaste tidpunkten för att skolans medverkan skall kunna bli så effektiv som möjligt. *Svenska lokaltrafikföreningen* framhåller att den lämpligaste tidpunkten för flertalet av lokaltrafikföretagen är senare hälften av juni, då de mest omfattande trafikinskränkningarna genomföres sedan skolorna slutat i början av månaden. Enligt *järnvägsstyrelsens* mening är denna tidpunkt även för SJ fördelaktig.

Länsstyrelsen i Kopparbergs län anser att vid fortsatt utredning om den exakta tidpunkten även bör undersökas om inte en omläggning från trafiksäkerhetssynpunkt borde förläggas till någon av höstmånaderna. Länsstyrelsen i Jämtlands län anser att senhösten är en lämplig tidpunkt med hänsyn till den lägre trafikintensiteten.

Kostnaderna

1961 års betänkande

Utredningen har vid beräkningen av kostnaderna för en trafikomläggning utgått från följande *allmänna förutsättningar*, nämligen att principbeslut i frågan om övergång till högertrafik kommer att fattas vid 1962 års riksdag, att kostnaderna skall beräknas för övergång efter en förberedelse-tid av tre, fyra eller fem år, d. v. s. något av åren 1965, 1966 eller 1967, att en övergång kommer att förläggas till månaderna maj eller juni, att en övergång inte skall beröra järnvägs- eller tunnelbanetrafiken samt att en övergång skall genomföras samtidigt över hela landet.

Vidare bör framhållas att utredningens kostnadsberäkningar är baserade på 1961 års prisnivå.

I fråga om de åtgärder av kostnadskrävande natur, som är erforderliga vid en trafikomläggning, erinrar utredningen om att 1954 års kommitté ansåg dem vara

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 gatuväsen-det samt vissa signal- och säkerhetsanordningar m. m. vid järnvägarna,

flyttning av vägmärken och ombyggnad av snöplogar m. m. för skogs-bruket,

ändring av bussar och vissa omlägningsarbeten m. m. inom krigs-makten,

ombyggnad av bensinstationer m. m. samt

åtgärder mot olycksrisker, administration m. m.

Härefter anför 1960 års utredning i kostnadsfrågan följande.

Spårvägstrafik finns endast i Stockholm, Göteborg, Malmö, Norrköping och Hälsingborg. Efter samråd med vederbörande trafikföretag samt med vissa företag inom verkstadsindustrien har utredningen kommit till den uppfattningen, att kompetens och tillräcklig kapacitet för ombyggnad av spårvagnar finns inom landet. Trots att någon anskaffning av nya vagnar för närvarande ej är aktuell väntas den sammanlagda vagnreserven inom landet öka under de närmaste åren, vilket bör möjliggöra viss utlåning mellan företagen. De största kostnaderna för en omläggning — cirka 29 miljoner kronor — beräknas komma att uppstå i Göteborg, där någon

†2 Bihang till riksdagens protokoll 1963. 1 saml. Nr 58

nedläggning av spårvägstrafiken för närvarande ej planeras. I Stockholm, där enligt föreliggande planer en nedläggning under alla förhållanden torde vara helt genomförd år 1971, beräknar utredningen omläggningskostnaden 1965 eller 1966 till omkring 14 miljoner kronor. Uppskjutes övergången till år 1967 avses spårvägstrafiken bli nedlagd i samband med övergången, varigenom kostnaderna kan begränsas till omkring 7 miljoner kronor. Kostnaderna för en omläggning i de övriga spårvägsstäderna Malmö, Norrköping och Hälsingborg beräknas till tillhoppa drygt 12 miljoner kronor. Totalt skulle alltså kostnaderna 1965 eller 1966 uppgå till cirka 55 miljoner kronor och år 1967 till cirka 48 miljoner kronor.

Omläggningen av *busstrafiken* väntas svara för huvuddelen av de totala kostnaderna vid en övergång till högertrafik, eftersom dörrplaceringen på praktiskt taget hela bussbeståndet måste ändras. Antalet bussar godkända för linjetrafik 1965, 1966 och 1967 beräknas av utredningen till 6 700, varav hälften s. k. bulldoggbussar och hälften bussar av den modernare typen med någon dörr framför framaxeln. Flertalet av de bussar, som byggts efter ett principbeslut om högertrafik, antages vara förberedda för omläggningen, d. v. s. försedda med dörrar på båda sidor. För att fylla trafikbehovet under den tid, då ej förberedda bussar är under ombyggnad, är det enligt utredningen nödvändigt dels att skapa en vagnreserv utöver de för trafiken erforderliga 6 700 bussarna, dels att under en övergångstid utnyttja bussar som i fråga om dörrplaceringen inte är anpassade till gällande trafikriktning, s. k. dispensbussar. Utredningen har beräknat att 2 800 dispensbussar kan begagnas två år före och ett år efter omläggningsdagen. Vagnreserven kan erhållas genom att fördröja utrangeringen av äldre vagnar och genom att i förväg anskaffa högerbussar. Behovet av högerbussar och förberedda bussar vid omläggningen beräknas till 3 900, ett antal som med hänsyn till den säsongmässiga nedgången i vagnbehovet under sommarmånaderna vid en övergång i juni kan minskas till 3 700.

Utredningen har företagit en undersökning av tillgänglig verkstadskapacitet inom landet för nytillverkning och ombyggnad av bussar. Undersökningen har givit till resultat att kapaciteten är tillräcklig, ehuru viss samordning erfordras för ett rationellt utnyttjande av resurserna för ombyggnad. Med utgångspunkt från bussföretagens olika nyanskaffnings- och utrangeringsprognoser, av bilindustrin och karosseriföretagen beräknade kostnader för bussombyggnader samt av de större trafikföretagen lämnade kostnadsuppgifter har utredningen gjort sina kostnadsberäkningar. Vid en övergång 1965 har därvid de sammanlagda kostnaderna för busstrafiken uppskattats till cirka 170 miljoner kronor. Vid en omläggning 1966 eller 1967 skulle kostnaderna öka till respektive omkring 174 och 176 miljoner kronor. Ombyggnad av bussar svarar för över hälften av dessa kostnader, medan den näst största posten utgöres av kapitalkostnader till följd av tidigare lagd anskaffning eller utrangering.

Betydande omläggningskostnader väntas även uppstå för *väg- och gatuhållning* samt *järnvägar*. Uppgifter har begärts från vägförvaltningarna och från städer och samhällen, som är egna väghållare, angående kostnaderna för flyttning av vägmärken och trafiksignaler, ändring av trafikplatser samt nyanskaffning och ändring av vägmaskiner. — Utredningen förutsätter att vänstertrafiken kommer att behållas vid järnvägarna. Kostnader kommer dock att uppstå för ändring och flyttning av signalanordningar, kryssmärken, bommar m. m. — Totalkostnaderna för väg- och gatuhållningen samt järnvägarna beräknas av utredningen vid en omläggning 1965, 1966 eller 1967 till respektive cirka 79, 83 och 87 miljoner kronor.

Kostnaderna för *skogsbruket* beräknas till 2 miljoner kronor och för *försvaret* till 1,7 miljoner kronor. På grundval av uppgifter från Svenska petroleum institutet beräknar utredningen vidare kostnaderna för ändring av *bensinstationer m. m.* till 7 miljoner kronor.

NTF har verkställt en översiktlig planläggning av den *utbildnings- och upplysningsverksamhet*, som erfordras vid en övergång till högertrafik. Kostnaderna härför beräknar utredningen till 8 miljoner kronor, vari ingår kostnader för trafikanternas undervisning i och påminnelse om högertrafiken genom pressen, radion och televisionen, filmer och affischering m. m. samt nationalföreningens egna administrationskostnader.

I enlighet med vad som närmare anges i det följande förutsätter utredningen att den centrala *administrationen* av trafikreformen anförtros åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Kostnaderna för en erforderlig förstärkning av styrelsen och för två särskilda rådgivande nämnder uppskattas till 3,6 miljoner kronor.

De sålunda framräknade kostnaderna för en övergång till högertrafik har utredningen sammanställt i följande tablå, i vilken även ingår en post för oförutsedda utgifter.

Kostnader för	Övergångskostnader (i mkr.) år		
	1965	1966	1967
Spårvägstrafik	55,5	55,1	48,0
Busstrafik	170,6	174,3	176,3
Väg- och gatuhållning samt järnvägar	79,0	82,9	87,1
Skogsbruk	2,0	2,0	2,0
Försvaret	1,7	1,7	1,7
Bensinstationer m. m.	7,0	7,0	7,0
Utbildning och upplysning	8,0	8,0	8,0
Administration	3,6	3,6	3,6
Oförutsett	5,6	5,4	5,3
Summa	333,0	340,0	339,0

Med hänsyn till den obetydliga skillnaden mellan totalbeloppen och till de många ovissa faktorer, som påverkar kostnadsberäkningar av detta slag, bör enligt utredningens mening vid fortsatt diskussion av frågan om en övergång till högertrafik kostnaden härför, oberoende av förberedelsetidens längd, anses uppgå till 340 miljoner kronor.

I anslutning till den nu lämnade redogörelsen för utredningens kostnadsberäkningar torde få erinras om att kostnaderna för en trafikomläggning beräknats

av 1939 års kommitté vid övergång 1943 till 16 miljoner kronor,

av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vid övergång 1946 till 27 miljoner kronor,

av Ingeniörsvetenskapsakademiens transportforskningskommission vid övergång 1958—1959 till 150 miljoner kronor,

av 1954 års kommitté vid övergång 1959 till 215 miljoner kronor samt

av Allmänna ingenjörbyrån AB vid övergång 1965 till 325 miljoner kronor.

Utredningen föreslår att alla med en trafikomläggning förenade och såsom nödvändiga ansedda kostnader skall helt ersättas av statsmedel, samt att för ändamålet å riksstaten uppföres ett enda anslag, förslagsvis benämnt anslaget till kostnader vid övergång till högertrafik. Vid detta ställningstagande utgår utredningen från att plan och kostnadsberäkning för av omläggningen betingad åtgärd, innan åtgärden vidtages, skall godkännas av det organ som handhar administrationen av omläggningen.

Yttranden

Utredningens kostnadsberäkningar i stort har av de remissinstanser, som yttrat sig härom, nästan genomgående betecknats som rimliga och väl underbyggda. Ingeniörsvetenskapsakademiens transportforskningskommission anser således den nu framlagda beräkningen realistisk och framhåller, att skiljaktigheterna i förhållande till tidigare beräkningar är motiverade med hänsyn till ändrade förutsättningar i vissa hänseenden. Motorbranschens riksförbund och Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening anser att utredningens beräkning ger ett tillförlitligt och fullständigt underlag för ett principbeslut. Svenska stadsförbundet finner ej anledning att rikta några huvudsakliga erinringar mot beräkningarna i vad de gäller städernas kostnader. Svenska omnibusägareförbundet framhåller att de beräkningar, som avser busstrafiken, synes vara omsorgsfullt genomförda och ge realistiska resultat, även om man vid överslagsberäkningar av denna art alltid har att räkna med vissa osäkerhetsmarginaler. Riksrevisionsverket understryker att utredningen i flera avseenden måst grunda sina beräkningar på osäkra antaganden.

Statskontoret framhåller, att kostnadsberäkningarna i huvudsak är baserade på uppgifter, som inforrats från berörda företag och institutioner. I

flertalet fall synes utredningen ha helt godtagit uppgiftslämnarnas beräkningar. Den tillämpade metoden torde enligt statskontoret knappast kunna medföra en underskattning av de kostnader en trafikomläggning skulle förorsaka. Även om det förefaller rimligt att antaga att, därest en övergång till högertrafik genomföres 1966, de totala kostnaderna härför kan hållas under 340 miljoner kronor, vill dock statskontoret med hänsyn till beräkningssvårigheterna ej resa någon invändning mot det framräknade totalbeloppet. Även *Landsorganisationen* anser att beräkningarna ger intryck att vara tilltagna något i överkant genom att utredningen överskattat vissa konsekvenser av en övergång.

Stadsfullmäktige i Göteborg hänvisar till ett yttrande bifogat utlåtande från stadens spårvägsstyrelse, i vilket anges att de av utredningen beräknade kostnaderna för en omläggning av spårvägstrafiken i Göteborg bör ökas med 8,8 miljoner kronor, enär nyanskaffning av 30 spårvagnar — i motsats till vad utredningen antagit — inte torde kunna undvikas.

Beträffande avgränsningen av de kostnader, som kan komma att bli ersättningsberättigade, har olika uppfattningar framförts.

Svenska omnibusägareförbundet räknar med att ersättning till trafikföretagen skall utgå även för indirekta kostnader av skilda slag. Förbundet understryker därjämte att även inkomstbortfall kan inträffa och att ersättning bör utgå härför i den mån det för trafikföretagen är möjligt att redovisa omfattningen därav. Även *Svenska lokaltrafikföreningen* förutsätter att ersättning i skäligen utsträckning lämnas för indirekta kostnader och inkomstminskningar till följd av exempelvis användandet av dispensbussar och andra vagnprovisorier, trafikregleringar eller dylikt. I sistnämnda hänseende påpekar föreningen att hastighetsbegränsningar i samband med omläggningen kan medföra kapacitetsminskningar. Enahanda synpunkter framföres av *drätselkammaren i Malmö*.

Svenska stadsförbundet understryker vikten av att reglerna om ersättning för kostnader föranledda av reformen utformas så, att alla av omläggningen föranledda kostnader erkänns som ersättningsgilla.

En restriktivare hållning intages av *statskontoret*, som utgår från att endast kostnader för sådana åtgärder, som är absolut nödvändiga för trafikomläggningen såsom sådan, bedömes vara ersättningsberättigade. *Kommerskollegium* anser att ersättning ej bör utgå i fall då man vid åtgärder, som vidtagits efter ett principbeslut om övergång till högertrafik, inte tagit vederbörlig hänsyn till behovet av ändringsarbeten i samband med omläggningen.

Länsstyrelsen i Södermanlands län är av den uppfattningen att ersättning inte bör utgå för hela kostnaden för omläggning av spårvägstrafiken. Enligt länsstyrelsens mening är spårvägarna ett föråldrat fortskaffningsmedel, som med all sannolikhet kommer att avvecklas inom en tämligen kort tidsperiod. Om staten ersätter hela omläggningskostnaden kan detta, anför länsstyrelsen, innebära en felinvestering och dessutom medverka till en ej

önskvärd försening av övergången till tidsenliga kommunikationsmedel. Länsstyrelsen anser vidare att kostnaderna för mindre ändringar av bensinstationer m. m. bör bestridas av bensinföretagen själva.

Landsorganisationen framhåller betydelsen av en noggrann kontroll av att de kostnader, som angivits av trafikföretagen, verkligen uppkommit som en följd av trafikomläggningen och att de inte motvägs av ej redovisade vinster. Landsorganisationen uttalar vidare att ersättning ej synes böra utgå till affärsdrivande verksamhet, för vilken samhället inte har något ansvar. Den viktigaste av dessa poster är ersättning för omändring av bensinstationer, vilket ifrågasättande företag enligt landsorganisationens mening torde kunna bekosta själva.

Ett antal remissinstanser har i fråga om utredningens kostnadsberäkningar gjort detaljpåpekanden, till större delen avseende omläggingskostnaderna för busstrafiken. I det följande lämnas en kortfattad redogörelse för vissa av dessa påpekanden.

I fråga om beräkningen av finansieringskostnaderna för kapital, som läggs ned i tidigarelagd bussanskaffning, anser *järnvägsstyrelsen* av utredningen använd metod att beräkna ränta endast för tiden fram till omställningsdagen vara felaktig. Enligt styrelsens mening bör ränta beräknas fram till den tidpunkt, då förnyelse normalt skulle ha skett. Samma invändning framföres av *Stockholms stadsfullmäktige*, som anser att kostnadskalkylen enbart för spårvägsbolaget i Stockholm genom utredningens beräkningsmetod blivit 3—5 miljoner kronor för låg. *Svenska omnibusägareförbundet* anser sig ej böra ingå på en detaljgranskning av beräkningarna men vill framhålla att antalet ombyggnadsvagnar kan vara för lågt beräknat. Som ytterligare exempel på nödvändiga justeringar av kostnadskalkylerna anför förbundet att i kapitalkostnaderna för tidigarelagd bussanskaffning förutom ränta måste medräknas viss värdeminskningkostnad till omläggingsdagen, samt att kostnader måste beräknas för borttagande efter trafikomläggningen av vänsterdörrarna på bussar, som försetts med dörrar på båda sidor. Enahanda synpunkter framföres av *Svenska lokaltrafikföreningen*. *Länsstyrelsen i Kristianstads län* anser att värdeminskning bör beräknas även för äldre bussar, som uppställes för att användas som dispensbussar vid en omläggning, emedan dessa bussars bytesvärde därigenom minskar.

Landsorganisationen framhåller att beräkningar av merkostnaderna för tidigarelagd ersättningsanskaffning av bussar är mycket vanskliga, emedan ett tidigare utbyte även kan medföra kostnadsminskningar för reparationer och underhåll m. m. Ersättningen till trafikföretagen bör mycket noga prövas från denna synpunkt, anför landsorganisationen.

Statskontoret föreslår — såsom tänkbara vägar att nå besparingar i fråga om busstrafikens omläggingskostnader — att man i större utsträckning än utredningen tänkt skall förhyra bussar från utlandet och, såväl antals- som tidsmässigt, ge dispens för trafik med bussar som har en i förhållande till trafikriktningen felaktig dörrplacering ävensom att man

skall söka finna enklare former för ombyggnad av bussar för högertrafik. För spårvägstrafiken anser statskontoret att de verkliga omläggningskostnaderna sannolikt kommer att bli lägre än de beräknade, inte minst när starka skäl talar för att en trafikomläggning 1966 skulle leda till nedläggande av betydligt fler spårvägslinjer än utredningen förutsatt.

Generalpoststyrelsen framhåller lämpligheten av att statsmakterna i samband med ett beslut om trafikomläggning tager principiell ställning till erforderlig tilldelning av investeringsmedel för postverkets bussanskaffning under tiden fram till omläggningen, varigenom anskaffningen skulle kunna ske på fördelaktigaste villkor. Styrelsen påpekar även att det vid en övergång torde bli nödvändigt att de bilåkande lantbrevbärarna byter ut sina vänsterstyrda bilar mot högerstyrda. Den maximala kostnaden härför beräknas till 4,4 miljoner kronor, ehuru den verkliga kostnaden torde stanna vid ett betydligt lägre belopp.

Järnvägsstyrelsen framhåller att de för övergång till högertrafik erforderliga ändringsarbetena för vägskyddet — signalanordningar, kryssmärken, bommar m. m. — kommer att medföra viss inskränkning i fråga om byggandet av nya vägskyddsanläggningar. SJ kan härigenom komma att drabbas av ökade driftkostnader, för vilka SJ i princip anses böra kompenseras.

Länsstyrelsen i Älvsborgs län ifrågasätter om det belopp, som utredningen upptagit för utbildning och upplysning, är tillräckligt. Vad administrationskostnaderna beträffar framhåller länsstyrelsen, att såväl det för genomförandet av trafikomläggningen ansvariga organet som andra berörda myndigheter kommer att få en mångfald komplicerade och personalkrävande uppgifter. Utredningen synes inte ha beräknat några kostnader för sistnämnda myndigheter och torde enligt länsstyrelsens mening överhuvudtaget ha bedömt kostnaderna för administrationspersonal väl snävt. Även *statskontoret* finner den av utredningen beräknade kostnaden för administration lågt beräknad. Beträffande utbildnings- och upplysningsverksamheten anser emellertid ämbetsverket att kostnadsbesparingar bör kunna uppnås genom att samarbete etableras med organisationer och företag, som har intresse av att medverka i propagandakampanjen.

Några remissinstanser anser att utredningen vid sina kostnadsberäkningar inte tagit full hänsyn till behovet av trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid en trafikomläggning.

Statspolisintendenten och *länsstyrelsen i Östergötlands län* påpekar att en förstärkning av polispersonalen för trafikövervakningen kommer att medföra kostnader. Länsstyrelsen framhåller vidare att anordnandet av särskilda hållplatser för s. k. dispensbussar torde taga i anspråk betydande belopp. *Länsstyrelsen i Västernorrlands län* anser att en väsentligt utökad investering i förbättrade busshållplatser skulle medföra inte bara ökade möjligheter att använda dispensbussar utan även långsiktiga vinster från trafiksäkerhetssynpunkt.

Länsstyrelsen i Kopparbergs län uttalar att dispensbussar bör tillåtas

först efter vidtagande av särskilda säkerhetsåtgärder, bl. a. uppsättande av speciella vägmärken längs vägar som trafikeras med sådana bussar. *Svenska omnibusägareförbundet* förutsätter att såväl antalet dispensbussar som provisorietiden begränsas så mycket som möjligt och att sådana föreskrifter utfärdas för övrig motorfordonstrafik, att största möjliga hänsyn för dispensbussar kan påräknas. Ytterst angeläget är även att hållplatsfickor anordnas. Eftersom dispensbussarna får begränsad användbarhet anser förbundet skäligt att detta kompenseras genom en viss generell provisorieer-sättning för dispensbuss.

Svenska stadsförbundet framhåller att utredningens antaganden rörande trafiken med dispensbussar kan visa sig vara för optimistiska, i vilket fall man torde ha att räkna med en viss kostnadsökning.

Finansieringen

1961 års betänkande

Som förut nämnts föreslår 1960 års utredning att alla med en trafikomläggning förenade och såsom nödvändiga ansedda kostnader helt skall ersättas av statsmedel.

I fråga om sättet för finansiering av kostnaderna har utredningen inte ansett sig böra framlägga något förslag. Utredningen hänvisar till att 1954 års kommitté på sin tid föreslog att man under omläggningstiden skulle införa tilläggsskatter på drivmedel — tre öre per liter bensin, motorsprit och brännolja under fyra år — och har undersökt, vilka sådana tilläggsskatter som skulle bli erforderliga för täckande av de av utredningen framräknade kostnaderna för trafikreformen. Denna undersökning ger vid handen, anför utredningen, att tilläggsskatter på bensin och brännolja om två öre per liter, uttagna under de fem budgetåren 1962/63—1966/67, kan beräknas ge omkring 340 miljoner kronor eller sålunda det belopp, vartill omläggningskostnaderna enligt utredningens beräkningar skulle komma att uppgå.

I förevarande sammanhang nämner utredningen att under utredningsarbetets gång från flera företags sida framhållits, att det kan komma att visa sig svårt för de skilda företagen att finansiera ombyggnads- och anskaffningskostnader för rullande materiel på grund av läget på kapitalmarknaden. Fråga kan därför enligt utredningen uppkomma om inrättande av en statlig lånefond för att underlätta företagens kapitalanskaffning.

Utredningen har inte funnit anledning att utarbeta förslag till inrättande av eller bestämmelser för en sådan fond, men förutsätter, att det statliga organ, som anförtros genomförandet av omläggningen, om så erfordras framlägger förslag i ämnet.

Yttranden

I finansieringsfrågan har vid remissbehandlingen delade meningar uttalats. Flera remissinstanser ställer sig avvisande till en höjd drivmedelsbeskattning.

Kommerskollegium uttalar att de som beröres av någon i säkerhetsintresse genomförd reglering vanligen har att själva svara för i samband därmed uppkommande kostnader. En sådan ordning skulle dock såvitt nu är fråga kunna leda till orättvisor i det enskilda fallet, varför kollegium anser skäligt att i stället uttaga generella avgifter på trafiken, lämpligen i form av en extra drivmedelsskatt.

För en finansiering medelst tilläggsskatt på drivmedel uttalar sig även *länsstyrelserna i Blekinge, Malmöhus, Göteborgs och Bohus, Örebro, Västmanlands och Kopparbergs län samt Landsorganisationen. Länsstyrelsen i Stockholms län* anser att det — därest denna finansieringsform väljes — närmare bör övervägas, om inte tilläggsskatterna skulle kunna uttagas under längre tid än själva omläggningen tager i anspråk. Denna synpunkt framföres även av *Svenska kommunal-tekniska föreningen*.

Riksrevisionsverket påpekar att, därest finansiering sker på angivet sätt, någon särredovisning av inkomstmedlen inte bör ske. Dessa medel bör redovisas i vanlig ordning som bensinskattemedel och trafikomläggningskostnaderna bestridas med årliga anslag att avräknas mot automobilskattemedlen.

Ett antal remissinstanser har givit uttryck för tveksamhet inför en finansiering helt genom tilläggsskatter på drivmedel. *Domänstyrelsen* framhåller att samhället i sin helhet kommer att vinna på reformen, varför en betydande del av kostnaden — som utgör en engångsutgift för en långsiktig investering — bör bestridas av allmänna budgetmedel. En beskattning enbart genom drivmedelsskatter är enligt styrelsens mening orättvis även såtillvida, att den tunga trafiken får betala mångfalt större avgifter per fordon än den lätta trafiken, trots att tunga fordon inte kan anses ha större fördel av trafikomläggningen. Liknande synpunkter framföres av *länsstyrelsen i Hallands län*.

Länsstyrelsen i Kronobergs län ställer sig tveksam till en höjning av drivmedelsskatten med tanke på redan nu rådande svårigheter för linjebuss- och droskbilsnärigen samt med hänsyn till vad ökade omkostnader för lastbilstrafiken har för konsekvenser för näringslivets transportkostnader. *Länsstyrelsen i Norrbottens län* framhåller att en transportkostnadsfördyring kommer att försvåra exportindustriernas och kanske främst skogsindustrins möjligheter att hävda sig i den hårdnande internationella konkurrensen. Vid det förhållandet att exportvärdet av skogsprodukterna representerar närmare hälften av landets totala export samt att transportkostnaderna exempelvis inom Norrbottens läns kustdistrikt torde överskrida 30 procent av virkets värde vid kusten, synes det länsstyrelsen från nationalekonomisk synpunkt synnerligen angeläget, att kostnaderna för

skogstransporterna inte ytterligare ökas. Länsstyrelsen framhåller vidare att en höjning av drivmedelskostnaderna kommer att medföra stora olägenheter för busstrafiken, som i Norrbottens län arbetar under mycket svåra förhållanden. Även organisationerna inom *Näringslivets trafikdelegation* framhåller att en drivmedelsskatt skulle komma att medföra ökade transportkostnader och därmed stegrade produktionskostnader och höjda konsumtionspriser. Organisationerna uttalar även att landsvägstrafiken redan nu genom energiskatt och särskild omsättningsskatt årligen belastas med närmare 400 miljoner kronor utöver sitt kostnadsansvar för vägväsendet.

De ogynnsamma konsekvenserna för särskilt lokaltrafikföretagens ekonomi av den ifrågasatta drivmedelsskatten framhålles av några remissinstanser. *Stadsfullmäktige i Stockholm* påpekar att skatten för spårvägsbolagets busstrafik skulle medföra en kostnad av 1,3 miljoner kronor under en femårsperiod. Stadsfullmäktige förutsätter att kompensation härför komme att lämnas i särskild ordning. *Drätselkammaren i Malmö* och *Svenska stadsförbundet* framhåller att kollektivtrafiken lämpligen kan undantagas från verkningarna av den ifrågasatta höjningen av drivmedelsskatterna. *Svenska lokaltrafikföreningen* anser att en extra drivmedelsskatt inte bör påläggas lokaltrafiken.

FOMO menar att kostnaderna för trafikomläggningen med hänsyn till den förväntade ökningen av fordonsantalet bör kunna täckas med ordinarie automobilskattemedel — utan någon höjning av dessa — och slås ut över en längre tidsperiod. *Cykel- och mopedfrämjandet* föreslår en blandad finansieringsform. För att inte motorismen skall beläggas med alltför stora pålagor bör en tilläggsskatt uttagas med endast ett öre per liter under högst sex år och de därutöver erforderliga medlen anskaffas via den sedvanliga beskattningen av motorismen. *Länsstyrelsen i Värmlands län* ifrågasätter, om omläggningskostnaderna i sin helhet bör bestridas av automobilskattemedlen. I varje fall bör enligt länsstyrelsens mening i första hand det överskott, som de närmaste åren eventuellt uppkommer på dessa medel, avsätas för bestridande av kostnaderna.

Länsstyrelsen i Kristianstads län ställer sig tveksam till en ytterligare höjning av drivmedelsbeskattningen utöver den, som genomförts sedan utredningen avgivit sitt betänkande. En förutsättning för att belasta bilismen med hela kostnaden för trafikomläggningen måste enligt länsstyrelsens mening i varje fall vara, att nu uttagna bilskattemedel i sin helhet disponeras för vägändamål så att vägupprustningen, som är ägnad att minska bilkostnaderna, kan bedrivas i ökad takt.

Vissa remissinstanser ställer sig helt avvisande till en finansiering av trafikomläggningen över automobilskattemedlens specialbudget. *KAK*, *M*, *MHF* och *Svenska vägföreningen* framhåller att en reform av detta slag är en engångsåtgärd, som för alla leder till framtida nytta, och anser att en finansiering över allmänna budgeten i princip är den rätta lösningen. Även om automobilskattemedlen — som till följd av de hösten 1961 höjda drivme-

delsskatterna kan beräknas väsentligt öka — under kommande budgetår skulle komma att helt tagas i anspråk för väganslag, tillför bilismen även på annat sätt statskassan ökade skattemedel genom den särskilda omsättningsskatten på personbilar och energiskatten. Med hänsyn härtill anser dessa remissinstanser, att den växande bilismen utan ytterligare särskild beskattning lämnar ett tillräckligt bidrag till finansieringen av reformen. Slutligen framhålles att en finansiering med kostnaderna utslagna över en längre period skulle vara rimlig.

Svenska lasttrafikbilägareförbundet framhåller att en finansiering genom tilläggsskatter på drivmedel skulle innebära att den yrkesmässiga lastbilstrafiken — liksom övrig yrkesmässig trafik, där fordonen har avsevärt längre årlig körsträcka och högre drivmedelsförbrukning än genomsnittet av motorfordon i landet — skulle få lämna större bidrag per enhet än annan trafik. Även *Svenska omnibusägareförbundet* motsätter sig varje tanke på finansiering via drivmedelsbeskattningen. Med normal årsförbrukning av drivmedel skulle busstrafiken belastas med en merkostnad motsvarande i genomsnitt cirka 1 300 kronor per buss, vilket skulle innebära ett för busstrafikens del mycket kännbart avsteg från principen om full täckning av omlägningskostnaderna.

Mot en finansiering genom tilläggsskatt på drivmedel uttalar sig även *Länsstyrelserna i Kalmar, Västernorrlands, Jämtlands och Västerbottens län, Svenska petroleum institutet, Svenska försäkringsbolags riksförbund, Svenska turisttrafikförbundet, Svenska järnvägsföreningen, Svenska droskbilägareförbundet samt Svenska transportarbetareförbundet*.

Några remissinstanser anser att finansieringsfrågan ej behöver slutgiltigt avgöras i samband med ett principbeslut om övergång till högertrafik. *Länsstyrelsen i Älvsborgs län* uttalar sålunda att det konjunkturpolitiska läget, sådant det bedömes vid anslagsprövningen, måste inverka på frågan om hur kostnaderna skall bestridas. Den situationen kan nämligen uppstå, att allmänna budgetmedel inte kan ställas till förfogande för trafikomläggningens genomförande. Även om det vore skäligt att kostnaderna till viss del finge bestridas över allmänna budgeten, bör man därför enligt länsstyrelsen inte utan vidare avvisa tanken på en finansiering på annat sätt.

Motorbranschens riksförbund och *Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening* anför att finansieringsfrågan knappast är av omedelbar aktualitet, då den hösten 1961 genomförda höjningen av drivmedelsskatterna synes ge tillräckligt utrymme för en finansiering av de närmaste årens kostnader för högertrafikreformen. Frågan torde därefter lämpligen kunna behandlas på nytt i samband med den totala omprövning av bilbeskattningen, som torde bli aktuell inom de närmaste åren.

Ett antal remissinstanser uttalar sig positivt om den av utredningen ifrågasatta statliga lånefonden. *Länsstyrelserna i Kronobergs och Gävleborgs län, Svenska stadsförbundet, Motorbranschens riksförbund* och *Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening* anser sålunda att en sådan fond

skulle underlätta lösningen av bussföretagens kapitalanskaffningsproblem i samband med en omläggning. Svenska lokaltrafikföreningen och Svenska omnibusägareförbundet framhåller härutöver att den ökade vagnanskaffningen i samband med omläggningen kan medföra rubbningar i bussföretagens normala avskrivningar, varför företagen bör beredas möjlighet att under övergångsperioden till en särskild investeringsfond göra skattefria avsättningar, baserade på inom företagen upprättade investeringsplaner.

Administrationen

1961 års betänkande

Utredningen föreslår att den centrala ledningen för planläggningen och genomförandet av trafikreformen anförtros åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Inom styrelsen bör därvid inrättas en särskild byrå eller avdelning för högertrafikfrågor. Inrättandet måste ske omedelbart efter ett principbeslut om övergång till högertrafik och byrån eller avdelningen torde inte kunna helt slopas förrän ett—två år efter omläggningsdagen. Arbetsuppgifterna beskrives av utredningen sålunda:

att planlägga genomförandet av trafikomläggningen,

att granska och godkänna trafikföretagens detaljplaner för ombyggnad, anskaffning och utrangering av rullande materiel, trafikförsörjning under omställningstiden m. m.,

att medverka till effektivt utnyttjande av den för ombyggnad och nyttivering av fordon tillgängliga verkstadskapaciteten,

att pröva och utbetala ersättningar för med omläggningen förenade kostnader,

att pröva ansökningar om och att utbetala lån för vissa ändrings- och anskaffningskostnader,

att genomföra respektive kontrollera de ändringsarbeten, som erfordras beträffande väg- och gatuhållningen m. m., samt

att öva överinseende över utbildnings- och upplysningsverksamheten.

Enligt utredningens mening måste väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för fullgörandet av dessa arbetsuppgifter bedriva ett mycket intimt samarbete med andra myndigheter, organisationer och företag, som beröres av trafikomläggningen. Utredningen föreslår att detta samarbete organiseras så, att till styrelsen knytes två särskilda rådgivande nämnder under gemensam ordförande. Styrelsen bör därvid vara skyldig att, innan beslut av större räckvidd meddelas, inhämta yttrande från vederbörande nämnd. Inom den ena av dessa nämnder skulle handläggas frågor av huvudsakligen teknisk-ekonomisk natur. Denna nämnd bör enligt utredningen bestå av representanter för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, trafikföretagen, städerna, verkstadsindustrien och trafikförsäkringsföretagen samt eventuellt för arbetsmarknadsstyrelsen och någon berörd personalorganisation. Den andra nämnden skulle handlägga frågor rörande utbildning och upplysning, d. v. s.

alla ärenden som berör åtgärder för att minska olycksriskerna vid trafikomläggningen. Nämndens funktion blir att pröva föreslagna åtgärder. Verkställandet bör enligt utredningen sedan i huvudsak anförtros åt NTF. Denna nämnd synes böra bestå av, anför utredningen, representanter för — utom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen — NTF, statens trafiksäkerhetsråd, skolöverstyrelsen, medicinalstyrelsen, polismyndigheterna, trafikförsäkringsföretagen och någon personalorganisation. Antalet ledamöter i nämnderna bör enligt utredningen kunna begränsas till omkring tio i vardera. Ledamöterna förutsättes åtnjuta ersättning efter de grunder, som gäller för statens trafiksäkerhetsråds ledamöter.

Yttranden

De remissinstanser, som uttalat sig i frågan, har med enstaka förbehåll godtagit utredningens förslag att ansvaret för reformens genomförande bör anförtros åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och att till styrelsen därvid bör knytas två särskilda rådgivande nämnder. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* förklarar sig beredd att åta sig uppdraget under förutsättning att behovet av personal i vederbörlig utsträckning beaktas både för den tillfälliga högertrafikorganisationen och för styrelsens ordinarie verksamhet, som i samband med en trafikomläggning kommer att ytterligare belastas. Efter ett principbeslut uppkommer omedelbart behov av personalförstärkning, anför styrelsen.

Några remissinstanser framför önskemål om representation i de föreslagna särskilda rådgivande nämnderna.

Arbetsmarknadsstyrelsen finner lämpligt att styrelsen representeras i den teknisk-ekonomiska nämnden. *Svenska landskommunernas förbund* anser att köpingar och landskommuner liksom städerna bör företrädas i denna nämnd. *Landsorganisationen* framhåller att båda de berörda fackförbunden — transport- och kommunalarbetsareföbunden — bör representeras. *Svenska lokaltrafikföreningen* och *Svenska omnibusägareförbundet* anser att busstrafikföretagens representation i den teknisk-ekonomiska nämnden bör förstärkas med hänsyn till att dessa företag i så hög grad beröres av en omläggning.

Önskemål om representation i den andra nämnden — som avses behandla trafiksäkerhetsfrågorna — framföres för polisens del av *statspolisintendenten*. *Länsstyrelsen i Kopparbergs län* föreslår att i denna nämnd skall ingå representanter för var och en av landets tre stora motororganisationer. *Landsorganisationen* framhåller att organisationen som största representant för trafikkonsumenterna och i kraft av sina möjligheter att nå ut till en stor medlemskrets bör medverka i nämnden. *Svenska kommunaltekniska föreningen* anser att representanter för städerna och kanske också för press och radio-TV bör ingå.

Önskemål om representation i båda nämnderna för krigsmakten framföres av *överbefälhavaren*. *Stadsfullmäktige i Hälsingborg* föreslår att i båda nämnderna skall ingå representanter för landets motororganisationer.

Länsstyrelsen i Stockholms län anser det vara mindre ändamålsenligt om väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vid handläggningen av frågor i samband med trafikomläggningen skulle samråda med två särskilt inrättade nämnder. Länsstyrelsen anser en förstärkning av den särskilda högertrafikbyrån inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt av nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande vara att avsevärt föredraga. *Länsstyrelsen i Hallands län* ställer sig tveksam till en centralisering av ersättningsfrågorna och ifrågasätter, som inte dessa i viss utsträckning bör handläggas på länsplanet efter anvisningar, som utfärdats centralt. Länsstyrelsen ifrågasätter även behovet av särskilda rådgivande nämnder för att åstadkomma samarbete mellan berörda myndigheter och organisationer. *Länsstyrelsen i Älvsborgs län* anser att skiljemannaförfarande eller särskilda värderingsnämnder skulle vara en lämpligare form för lösning av tvister om ersättning för omläggningskostnader än det av utredningen förutsatta administrativa förfarandet.

I ett stort antal remissyttranden framhålles vikten av att en övergång till högertrafik föregås av noggranna förberedelser — främst i syfte att minska olycksriskerna vid trafikomläggningen — och av att ett intimt samarbete äger rum mellan berörda myndigheter och organisationer.

Några myndigheter har närmare angivit vissa insatser, som kan komma att erfordras från deras sida. *Överbefälhavaren* framhåller att krigsmakten torde kunna komma att i viss utsträckning ställa militär personal — delvis med kvalificerad trafikutbildning — till förfogande för olika uppgifter i samband med en övergång. *Skolöverstyrelsen* avser att i samverkan med NTF, polisen och andra organ, vilkas insats kan ha betydelse för skolornas medverkan, förbereda och ge anvisningar om en intensifiering av trafikundervisningen under en kortare period omedelbart före omläggningsdagen. Överstyrelsen anser i likhet med flera andra remissinstanser att hastighetsbegränsning måste gälla under den närmaste tiden efter övergången.

Statspolisintendenten framhåller att polisens arbete torde bli så omfattande, att uppgifterna inte kan lösas inom ramen för de resurser som normalt står till förfogande. Ehuru betydande svårigheter föreligger att anskaffa tillfällig personal med erforderliga kvalifikationer finns enligt statspolisintendentens mening vissa möjligheter att använda nyligen pensionerade polismän, fältpoliser och personal från civilförsvarets ordningstjänst. För personal av dessa slag torde emellertid erfordras viss utbildning. Statspolisintendenten framhåller vidare att en trafikomläggning kommer att ställa så stora krav på polisen att dessa inte kommer att kunna uppfyllas på ett tillfredsställande sätt med mindre ett centralt organ inom polisen tillägges befogenhet att med direktiv rätt samordna polisverksamheten.

Några remissinstanser har påpekat vikten av att ersättningsbestämmelserna göres så enkla som möjligt och att utbetalning av beviljade ersättningsbelopp kan ske utan dröjsmål.

Enligt *statskontorets* mening förutsätter en effektiv prövning av ersätt-

ningsframställningarna att man i planeringsstadiet konsekvent går in för att skapa enkla ersättningsnormer och rationella granskningsrutiner. Prövningsarbetet skulle säkert i väsentlig grad underlättas, om man kunde skapa ramavtal angående ersättningsgrunderna med trafikföretagens organisationer. Statskontoret anser vidare lämpligt, att ansökan om ersättning inlämnas så snart de kostnader, för vilka ersättning skall utgå, kunnat preciseras och verifieras. Då fråga är om mera omfattande arbeten bör överenskommelse om uppdelning på dellikvider kunna träffas, varigenom företagens lånebehov bör minska.

Motorbranschens riksförbund och *Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening* anför att instruktionen för det ersättningsbeviljande organet bör utformas så att smidiga och praktiska lösningar kan tillämpas, varvid förenklade schematiska beräkningsgrunder bör användas för bestämning av statsbidragens storlek.

Svenska lokaltrafikföreningen anser att räkningar för omlägningskostnader successivt bör ingivas till det ersättningsbeviljande organet. *Svenska omnibusägareförbundet* föreslår att kostnaderna i största möjliga mån direktfaktureras på detta organ, vilket skulle innebära att de för trafikföretagen ytterst besvärande finansieringsproblemen minskade. *Länsstyrelsen i Gävleborgs län* anser att man bör överväga att öppna möjlighet till utbetalning av förskott på ersättning. *Länsstyrelsen i Östergötlands län* uttalar att möjlighet bör finnas att i särskilda fall medge ersättning även för åtgärder, vilka ej i förväg godkänts.

Departementschefen

Principfrågan

På det europeiska fastlandet tillämpas numera högertrafik i alla länder utom Sverige. Frågan om övergång till högertrafik i vårt land har, sedan den första gången togs upp i den offentliga debatten under senare hälften av 1920-talet, ständigt varit mer eller mindre aktuell. Med biltrafikens successivt ökande omfattning har frågan om lämpligheten av att genomföra en trafikomläggning efter hand väckt ett stigande intresse i allt bredare befolkningslager, och den har genom sin allmänna men i vissa avseenden likväl komplicerade karaktär stimulerat till intensiva diskussioner. Frågan om en trafikreform har också vid åtskilliga tillfällen behandlats av riksdagen. I detta sammanhang vill jag endast peka på de livliga och utdragna debatterna i ämnet vid 1945 års riksdag, då första kammarens majoritet röstade för övergång till högertrafik medan utgången i andra kammaren blev den motsatta, varför frågan den gången föll. Det var framför allt kostnaderna — beräknade till 27 miljoner kronor — som då ansågs tala mot en omläggning.

Under årens lopp har de allmänna motiv, som anförts till stöd för kravet på en trafikomläggning, varit i princip likartade men ansetts kunna åbero-

pas med växande styrka. Likaså har skälen mot en omläggning i huvudsak varit desamma.

Som motiv för övergång till högertrafik har — i första hand och med allt större eftertryck — framhävts, att den kraftigt ökande internationella trafiken gör behovet av en enhetlig trafikriktningsregel för vårt land, våra nordiska grannländer och den västeuropeiska kontinenten alltmer trängande, främst från trafiksäkerhetssynpunkt. Mot en trafikomläggning har framför allt gjorts gällande, att risken för trafikolyckor vid själva övergången och under en tidsperiod därefter är avsevärd och därför oroväckande och att de direkta och indirekta kostnaderna för en trafikreform är betydande.

I den offentliga debatten har i synnerhet under senare år även diskuterats huruvida höger- eller vänstertrafik är att föredraga från trafiksäkerhetssynpunkt, om man helt bortser ifrån eller fäster mindre avseende vid värdet av en enhetlig trafikriktningsregel för alla länder på det europeiska fastlandet. Härvid har åberopats på olika håll utförda statistiska undersökningar och på grundval av dessa har som argument anförts exempelvis relationen mellan å ena sidan antalet svåra trafikolyckor och andra sidan antalet bilar, bilarnas trafikarbete etc. i vissa länder. Såvitt jag kunnat finna, går det ej att av dessa undersökningar, som har karaktären av rent schablonmässiga redovisningar av olika data, hämta något stöd för påståenden om den ena trafikriktningens företräde framför den andra från trafiksäkerhetssynpunkt. Trafiksäkerheten i ett land är nämligen beroende av en mångfald olika faktorer. Det är vidare utomordentligt svårt att med någon större grad av säkerhet värdera dessa olika faktorerers relativa betydelse, och avsikten med nämnda undersökningar har för övrigt inte heller varit att söka nå ett klarläggande härav.

Enligt min mening kan sålunda ställning i trafiksäkerhetsfrågan inte tagas utifrån nyss angivna synpunkt. Huruvida frågan om en trafikomläggning ånyo bör tagas upp till prövning och huruvida en sådan omprövning bör leda till en omläggning synes mig i stället få övervägas utifrån i stort sett samma huvudsynpunkter som tidigare. Avgörande blir då huruvida någon eller några av dessa huvudsynpunkter vid en aktuell värdering bör tillmätas, relativt sett, väsentligt större eller mindre betydelse än vid frågans tidigare behandling.

För egen del kan jag inte finna annat än att vid en sådan aktuell värdering en av dessa huvudsynpunkter — i varje fall sedd i ett mera långsiktigt tidsperspektiv — måste tilläggas en helt annan och avsevärt mycket större tyngd än vid en bedömning exempelvis vid mitten av 1950-talet. Vad jag här syftar på är *bilismens* och därmed *biltrafikens* närmast lavinartade *utveckling* sedan mitten av 1950-talet och den fortsatta ytterligt snabba expansion, som enligt föreliggande prognoser nu kan förutses för de närmaste två å tre årtiondena. Denna faktiska och förväntade utveckling, som jag strax skall belysa med några siffror, gäller både vårt land och — i ungefär samma mån — övriga länder i Norden och på den västeuropeiska kontinenten. Bilismens expansion har medfört och kommer att medföra även fort-

sättningsvis en mycket snabbt accelererande ökning av — förutom den inrikes — även den internationella biltrafiken. Mot denna bakgrund framträder självfallet behovet av en enhetlig trafikriktningsregel för den del av Västeuropa, som jag här avser, såsom alltmer trängande såväl från trafik-säkerhetssynpunkt som av andra tungt vägande skäl.

Vad jag sammanfattningsvis nyss anförde om *bilismens utveckling* vill jag konkretisera med några få men talande siffror. Antalet bilar utgjorde i vårt land 1955 omkring 0,6 miljoner och kan 1962 beräknas till 1,5 miljoner. Enligt de senast gjorda prognoserna kan antalet förutses ytterligare stiga till 2,8 miljoner 1975, vilket innebär ungefär en bil på var tredje invånare. Bilismens expansion är ett kännetecknande drag även för samhällsutvecklingen i hela Västeuropa och det sammanlagda antalet bilar i berörda länder kan för angivna år uppskattas till, i avrundade tal, 13 respektive 30 och 60 miljoner.

Av avgörande betydelse för ökningen av biltrafiken över våra gränser är självfallet även den framtida utbyggnaden av *väg- och broförbindelserna* mellan å ena sidan vårt land och å andra sidan de nordiska grannländerna och — via Danmark — den västeuropeiska kontinenten. Sedan mitten av 1950-talet har skett och sker en omfattande och långsiktig planering på detta område. En del av projekten är redan färdiga eller på god väg att realiseras och andra befinner sig på ett mer eller mindre avancerat förberedelsestadium. Vad först beträffar utbyggnaden av förbindelserna mellan vårt land samt Danmark och den västeuropeiska kontinenten bör nämnas, att den s. k. Fågelvägsleden mellan Själland och Västtyskland över Lolland och Femern kommer att öppnas i maj detta år. Genom öppnandet av denna förbindelse, där bl. a. färjeöverfarten är väsentligt kortare än på den nuvarande färjeleden Gedser—Grossenbrode, uppnås en avsevärd kapacitetsökning för trafiken och en betydande förkortning av restiden. På danskt håll räknar man vidare med att en ny vägbro över Lilla Bält skall vara färdig 1967—1968. Det centrala projektet i de aktuella danska brobyggnadsplanerna är emellertid en bro över Stora Bält. Sedan en omfattande utredning avslutats för något år sedan, har numera anslag till vissa förberedande arbeten avsatts. Enligt uttalande från danskt regeringshåll kan man räkna med att denna bro kan stå färdig 1974—1975. I samband härmed må även nämnas, att de svenska och danska öresundsdelegationerna för kort tid sedan framlagt ett betänkande om en fast förbindelse över Öresund. På grundval av gjorda prognoser anser delegationerna, att en fast förbindelse från trafikala och ekonomiska synpunkter bör komma till stånd vid mitten av 1970-talet. Vidare bör nämnas, att i anslutning till den 1950 i Genève beslutade deklARATIONEN om tillskapande av internationella huvudtrafikleder numera ett vittgrenat nät av s. k. europavägar fastställts och att utbyggnaden av dylika vägar såväl i vårt land som i övriga länder redan givits hög angelägenhetsgrad i vägbyggnadsprogrammen. Med hänsyn härtill och till det samarbete, som äger rum inom den europeiska transportministerkonferensen och andra internationella organ i syfte att samordna trafikinvesteringarna, torde man

kunna räkna med att dessa europavägar i relativt snabb takt kommer att byggas ut till verkliga trafikpulsådror i det europeiska trafiksystemet. Härjämte bör erinras om, att mellanriksvägar mellan Sverige och Finland samt Sverige och Norge successivt byggs ut eller upprustas. Slutligen kan även framhållas, att bilfärjelederna mellan vårt land, å ena, samt Danmark, Finland, Norge och Västtyskland, å andra sidan, efter hand ökas ut och förses med modernare båtmaterial, varigenom de erhåller en allt större överföringskapacitet.

Det framtidsperspektiv, som här tecknats, bygger — såsom jag nyss antydde — på enskilda projekt och samordnade utbyggnadsplaner. En del av dem är redan beslutade och håller i vissa fall på att förverkligas, medan en del f. n. befinner sig på ett mer eller mindre avancerat förberedelsestadium. Men helhetsbilden torde ändå ge det bestämda intrycket, att väggommunikationerna mellan å ena sidan vårt land samt å andra sidan de nordiska grannländerna och den västeuropeiska kontinenten under de närmaste två å tre årtiondena kommer att avsevärt byggas ut. Härigenom skapas givetvis ytterst gynnsamma förutsättningar för en kraftig ökning av den internationella motortrafiken över våra gränser.

Ifrågavarande *motortrafik* är redan i dag betydande, och antalet gränspasseringar med motorfordon kan i år beräknas komma att överstiga 5 miljoner. Antalet gränspasseringar har under åren 1953—1962 ungefär fyrdubbplats, och på grundval av föreliggande prognoser kan man räkna med en fortsatt kraftig ökning. Enligt en prognos, som gjorts av de svenska och danska öresundsdelegationerna, kan antalet överföringar av personbilar över Öresund vid fortsatt färjedrift väntas bli fördubblat från 1960 till 1970. Om en fast förbindelse kommer till stånd under 1970-talet, räknar delegationerna med en tredubbling av trafiken mellan 1970 och 1980. I anslutning härtill bör påpekas, att personbilarna utgör det dominerande inslaget i den internationella biltrafiken till och från vårt land och att personbilstrafiken framdeles kan beräknas expandera i stort sett oberoende av de europeiska marknadsfrågornas fortsatta utveckling. Efterfrågan på internationella lastbilstransporter befinner sig för vårt lands del sedan 1958 på kraftigt uppåtgående, och lastbilarnas konkurrensförmåga mot andra transportmedel förstärkes successivt genom vägnätets utbyggnad för tyngre fordon, bilmaterielens förbättring och utvecklingen mot specialtransporter av olika slag.

Särskilt efter andra världskrigets slut har ett intensivt internationellt samarbete ägt rum i syfte att skapa enhetliga *vägtrafikregler*. Den inom Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa 1949 undertecknade vägtrafikkonventionen, som antagits av ett stort antal länder över hela världen, innebar ett betydande framsteg i riktning mot enhetligare regler. Detta samordningsarbete har därefter vidareförts. Sedan något år tillbaka pågår inom ramen för den europeiska transportministerkonferensen ett brett uppdragt samarbete för att ytterligare bygga ut det internationellt enhetliga regelsystemet på vägtrafikens område. Resultatet av koordinationsarbetet beräknas kunna framläggas för konferensens ministerråd redan nu i vår. Närmast

parallellt med detta arbete har inom den år 1960 tillsatta nordiska vägtrafik-kommittén undersökts möjligheterna att, i ännu högre grad än som synes möjligt i nyss åsyftade internationella samarbete, uppnå en nordisk sam-ordning av vägtrafikreglerna. Bakom allt det samarbete på europeisk och nordisk bas, som här i korthet berörts, ligger självfallet en klart medveten insikt om att biltrafikens allt starkare internationalisering gör behovet av enhetliga vägtrafikregler alltmer angeläget. Mot samma bakgrund bör även ses den av Europarådets rådgivande församling 1961 beslutade resolutionen rörande enhetlig trafikriktning och de till nordiska rådets sessioner 1961 och 1963 väckta medlemsförslagen angående rekommendation till Sveriges regering om införande av högertrafik.

I detta sammanhang bör även framhållas, att ett omfattande internationellt arbete länge pågått och fortfarande pågår för att underlätta villkoren och förenkla formaliteterna för såväl person- som lastbilstrafiken över gränserna och att detta arbete successivt lett fram till en betydande uppmjukning av in- och utresereglerna.

Sammanfattningsvis vill jag framhålla, att den fortsatta ökningen av bilbeståndet och utbyggnaden av vägkommunikationerna, som jag närmare be-lyst i det föregående, enligt min mening måste leda till en kraftigt accelererande ökning av den internationella biltrafiken till och från vårt land under de närmaste två å tre årtiondena. Vårt land, våra nordiska grannländer och länderna på den västeuropeiska kontinenten kommer härigenom vad gäller biltrafiken att integreras till en trafikalt enhet. Den bild av den internationella trafikens framtida utveckling, som jag här tidigare sökt teckna, är ingalunda visionär utan i stället i hög grad realistisk. Den bygger bl. a. på att Västeuropa vid slutet av nämnda tidsperiod skall uppnå samma biltäthet, som USA har i dag. Det kan vidare påpekas, att hittillsvarande prognoser för bilbeståndets ökning i Västeuropa klart överträffats.

Mot bakgrunden av den enorma expansion, som kan förutses för den internationella biltrafiken, är det uppenbart att antalet trafikolyckor, vilka helt eller delvis sammanhänger med att en enhetlig trafikriktning inte tillämpas i vårt land, våra nordiska grannländer och länderna på den västeuropeiska kontinenten, kommer att successivt kraftigt öka. Det under de närmaste tre årtiondena år efter år ackumulerade antalet olyckor stiger härigenom till en högst ansenlig summa. Denna kan beräknas mångdubbelt överstiga det antal olyckor, som vid en övergång till högertrafik för vårt lands del kan befaras uppkomma på grund av själva omläggningen. Till sistnämnda fråga ämnar jag närmare återkomma i det följande.

När vi i dag skall ta ståndpunkt till huruvida en trafikomläggning bör genomföras i vårt land måste detta ställningstagande grundas på en långsiktig bedömning och baseras på trafikutvecklingen under en tidsperiod, som omfattar åtminstone de närmaste två å tre årtiondena. Om vi vid denna långsiktiga bedömning finner, att en trafikomläggning måste genomföras senast i slutet av angivna tidsperiod, bör av huvudsakligen *två skäl* en om-läggning beslutas utan dröjsmål och genomföras så snart erforderliga förbe-

redelser hunnit vidtagas. Det ena skälet är att de *olycksrisker*, som är för-
enade med en omläggning, med den fortgående trafikökningen tilltager för
varje år. Det andra skälet är att *kostnaderna*, som föränledes av en omlägg-
ning, likaledes ökar år efter år. Kostnaderna för en omläggning har sålunda,
om en jämförelse göres mellan den beräkning som gjordes vid mitten av
1950-talet och den som utfördes för ett par år sedan, vid oförändrad prisnivå
stigit med i avrundat tal 100 miljoner kronor. En ytterligare synpunkt, som
talar för att beslut fattas snarast möjligt är att ett uppskov med ställnings-
tagandet konserverar ett osäkerhetstillstånd, vilket medför betydande olä-
genheter i skilda hänseenden på kommunikationsväsendets område, exempel-
vis beträffande konstruktion av planskilda väg- och gatukorsningar samt in-
vesteringar i bussar och spårvagnar.

Enligt min mening måste en långsiktig bedömning av den framtida trafik-
utvecklingen leda fram till det ställningstagandet, att en trafikomläggning
för vårt lands del är ofrånkomlig före utgången av den förut angivna tids-
perioden.

Om vårt land skulle tillämpa vänstertrafik under hela denna tidsperiod,
skulle i synnerhet under periodens senare del uppstå utomordentligt svåra
komplikationer. För att något belysa det läge som skulle uppkomma vill jag
aktualisera föreställningen om den trafiksituation, som skulle inträffa exem-
pelvis i USA om vissa delstater, vilka gränsar till varandra och f. n. har en
biltäthet av en bil på var tredje invånare, inte skulle tillämpa samma trafik-
riktning.

Såsom jag förut redovisat har Sverige hittills aktivt deltagit i det inter-
nationella samarbetet för att skapa enhetliga vägtrafikregler i så stor ut-
sträckning som möjligt. Det skulle vara uppenbart inkonsekvent, om vårt
land i detta betydelsefulla samordningsarbete fortsättningsvis ansåg sig för-
hindrat att i fråga om en av de viktigaste och — man kan säga — elementä-
raste av alla trafikregler medverka till enhetlighet.

En trafikomläggning är — som jag nyss framhållit — för vårt lands del
ofrånkomlig och jag föreslår därför, att beslut snarast fattas om övergång
till högertrafik och att förslag härom framlägges för årets riksdag. Tra-
fikomläggningen bör med hänsyn till att olycksriskerna och kostnaderna
i samband med omläggningen ökar för varje år genomföras så snart er-
forderliga förberedelser hunnit vidtagas. Såsom jag närmare kommer att
utveckla i det följande bör riktpunkten vara, att omläggningen skall genom-
föras 1967.

I detta sammanhang anser jag mig även böra erinra om att 1961 års riks-
dag uttalade såsom ett önskemål, att frågan om en trafikomläggning snarast
möjligt bringades i ett sådant skick att den kunde föreläggas riksdagen.

Jag vill vidare anmäla att, med hänsyn till frågans karaktär, överlägg-
ningar ägt rum med företrädare för de demokratiska partierna och att där-
vid enighet uppnåtts, att beslut bör fattas om övergång till högertrafik, att
ny folkomröstning inte bör anordnas och att proposition med förslag om
en trafikomläggning bör framläggas för årets riksdag.

Vissa särskilda frågor

Jag övergår nu till att behandla vissa särskilda frågor i samband med trafikreformen.

Övergången till högertrafik bör begränsas att gälla väg- och gatutrafiken samt spårvägstrafiken. Förslaget av 1960 års utredning att bibehålla vänstertrafiken på spårvägslinje 12 i Stockholm kan jag, på av Stockholms stad anförda skäl, inte biträda. Vidare bör omläggning ske till högertrafik på två såsom järnvägskoncessionerade linjer. Detta gäller Värtan—Lidingöns och Saltholmen—Göteborgs järnvägar, den förstnämnda dock endast på sträckan över Lidingöbron. Banan från Lidingöbron till Humlegården i Stockholm är spårväg.

Som framgått av den förut lämnade redogörelsen har 1960 års utredning rekommenderat en förberedelseperiod av fyra år för trafikomläggningens genomförande. Flertalet remissinstanser har ansett denna förberedelseperiod lämpligt avvägd, men röster har även höjts för såväl kortare som längre tidsperiod. Enligt min mening vågar man inte med säkerhet räkna med att omläggningen skall kunna genomföras på kortare tid än fyra år, men å andra sidan bör en förberedelseperiod av denna längd vara tillräcklig. Jag förordar sålunda — såsom jag redan förutskickat — att övergången sker år 1967. Kungl. Maj:t bör emellertid äga befogenhet att, om nu oförutsedda omständigheter så påkallar, välja ett annat år för övergången. Likaså bör Kungl. Maj:t få bestämma vid vilken tid på året övergången skall ske. Som riktpunkt bör därvid gälla att övergången skall förläggas till senvåren eller försommaren.

En omläggning av trafikriktningen innebär, såsom jag förut understrukt, en betydande risk för att det — främst i tidsskedet närmast efter omläggningen — kan inträffa trafikolyckor, som i större eller mindre grad orsakas av ovana vid den nya trafikriktningen. Det ligger i själva problemets natur, att det är utomordentligt svårt att ange omfattningen av denna olycksrisk. Problemets natur är emellertid också sådant, att risken inom rätt vida gränser kan motverkas genom åtgärder av skilda slag från samhällets sida. Jag vill härmed ha sagt, att den faktiska olycksfrekvensen under omläggningsskedet i mycket stor utsträckning kommer att sammanhålla med den grad av förutseende och omsorg, varmed omläggningen planeras och organiseras, och den omfattning, vari samhällets resurser på olika områden insättes för att hålla olyckstalet nere. Självfallet får ingen möda sparas för att åstadkomma en rationell och effektiv planläggning och organisation för omläggningens genomförande. Vidare bör en ingående inventering göras av alla de potentiella resurser, som kan finnas inom den offentliga och den privata sektorn av samhället och som med fördel kan utnyttjas för att motverka olycksriskerna. Såsom led i det system av olycksförebyggande åtgärder, som jag här avser, måste ingå en omfattande utbildnings- och upplysningsverksamhet, en intensiv trafikövervakning och tillämpning av temporär hastighetsbegräns-

ning. I fråga om utbildnings- och upplysningsverksamheten bör goda resultat kunna uppnås med stöd av en aktiv medverkan av bl. a. skolmyndigheterna, NTF, motororganisationerna, tidningspressen samt ljudradion och televisionen. Särskilt genom ljudradion och televisionen torde finnas möjlighet att på ett verkningsfullt och lättfattligt sätt sprida information om vad som från trafiksäkerhetssynpunkt bör iakttagas i samband med trafikomläggningen. Denna upplysningsverksamhet torde via skolradion och skoltelevisionen genom programtyper, som är från pedagogisk synpunkt lämpligt differentierade, kunna speciellt inriktas på skolorngdom i olika åldersgrupper. Genom informativa inslag i den allmänna programverksamheten torde vidare den övriga delen av befolkningen på ett effektivt sätt kunna bibringas kunskap om olika detaljer i den omfattande planläggning, som måste ske för att omläggningen skall kunna genomföras så metodiskt och friktionsfritt som möjligt. I anslutning härtill kan jag upplysa om att ledningen för Sveriges radio förklarar sig beredd att genom särskilda programinslag i ljudradion och televisionen medverka till genomförande av en trafikreform, varom statmakerna fattat beslut. Efter ett dylikt beslut avsåg radioledningen att tillsätta en speciell arbetsgrupp inom företaget med uppgift att i god tid planera den särskilda programverksamhet, som aktualiseras genom trafikreformen.

När jag nyss nämnde att olycksriskerna främst hänför sig till tidsskedet närmast efter omläggningen, bortsåg jag därmed inte från de risker, som en ändring av trafikriktningen medför även under en längre tidsperiod därefter. Jag förutsätter därför att det organ, som skall svara för administrationen av omläggningen, särskilt överväger de speciella åtgärder, vilka lämpligen bör vidtagas för att verksamt minska de olycksrisker, som jag här åsyftar.

Kostnaderna

Kostnaderna för en trafikomläggning har av 1960 års utredning beräknats till omkring 340 miljoner kronor, räknat i 1961 års priser. Vid remissbehandlingen har utredningens beräkningar i allt väsentligt lämnats utan erinran. Det är emellertid givet att — såsom också en del remissinstanser framhållit — beräkningarna måste grundas på en del mer eller mindre osäkra faktorer. Som helhet torde dock beräkningarna böra godtagas. Med hänsyn till att de utfördes 1961 och att trafikomläggningen förutsattes skola äga rum först 1967 synes det emellertid befogat att räkna med en kostnad av omkring 400 miljoner kronor. Att närmare än så ange kostnadsbeloppet torde inte vara möjligt.

Den nyss angivna kostnaden för trafikomläggningen är givetvis betydande. I detta sammanhang må emellertid erinras om att biltrafikens andel i samhällsekonomin kan värderas till ett avsevärt belopp. Värdet av de transportprestationer, som utföres av biltrafiken, kan sålunda uppskattas till inemot 7 miljarder kronor per år.

I likhet med utredningen anser jag att ersättning bör utgå för kostnader, som har omedelbart samband med trafikomläggningen. Jag vill redan här förutskicka att jag på skäl som kommer att utvecklas närmare i det följande förordar, att kostnaderna för omläggningen skall bäras av bilismen. Enligt min mening bör även kostnaderna för de omändringar av bensinstationer, som är direkt påkallade av trafikomläggningen, ersättas och inte — såsom ifrågasatts i ett par yttranden — stanna på företagen själva. Utgifterna torde både när det gäller statens egna verksamhetsområden och när det är fråga om bidrag till kommuner eller enskilda företag eller personer böra bestridas från ett på riksstaten uppfört särskilt anslag, som avräknas mot automobilskattemedlen.

I det följande kommer jag att — närmast på grundval av de förslag utredningen framlagt — ange de riktlinjer efter vilka ersättningsreglerna enligt min mening bör utformas. Det synes däremot inte möjligt att redan nu i detalj fixera efter vilka närmare grunder som ersättning bör utgå. Den mångfald olika spörsmål man här ställs inför synes böra närmare utredas och övervägas av det organ, som anförtros administrationen av trafikomläggningen. Efter förslag av detta organ torde det få ankomma på Kungl. Maj:t att fastställa de regler som bör tillämpas vid ersättningsfrågornas bedömning.

Vad beträffar de nyssnämnda riktlinjerna för ersättningsreglernas utformning vill jag framhålla följande.

Som allmän princip bör gälla att alla för trafikomläggningens genomförande nödvändiga kostnader skall ersättas. Den som haft sådana kostnader — det må vara statligt verk, stad, trafikföretag eller annan — bör sålunda å ena sidan hållas skadeslös men å andra sidan ej göra någon vinst genom ersättningen. Denna riktlinje innebär att alla direkta kostnader — t. ex. för ombyggad av bussar och spårvagnar, ändring av trafiksignaler och flyttning av vägmärken — i regel blir ersättningsgilla. Härvid bör dock den inskränkningen gälla att i den mån — efter ett principbeslut om en trafikomläggning — åtgärder vidtages utan vederbörlig hänsyn till vad omläggningen kräver, ersättning inte bör utgå med högre belopp än som skulle ha utgått om sådan hänsyn tagits. I överensstämmelse härmed bör således full ersättning inte utgå exempelvis för ombyggnadskostnad, om man vid nyan-skaffning av buss väljer en som ej är förberedd för högertrafik. Ombyggnadskostnaden blir nämligen i dylikt fall större än motsvarande kostnad för en buss, som förberetts för trafikomläggningen. En förberedd buss går dessutom betydligt lättare och snabbare att i samband med övergången slutligt omställa för högertrafik. Detta är av väsentlig betydelse även av den anledningen att de disponibla verkstadsresurserna för ombyggnadsarbeten under tidsperioden närmast före och efter övergångsdagen sannolikt kommer att visa sig knappa och därför torde bli hårt ansträngda.

Vad vidare angår den rullande materielen är av särskild vikt att ersättningsgrunderna utformas så, att oekonomisk utrangering förhindras. Huruvida en buss bör byggas om eller bytas ut mot en ny bör sålunda i princip

bedömas efter vad som från företagsekonomiska och samhällsekonomiska synpunkter är lämpligt. Detta innebär att ersättning för nyanskaffning i samband med trafikreformen skall bestämmas med beaktande av alla på frågan inverkan faktorer såsom ränta, avskrivningar, drifts- och reparationskostnader. Därav följer att ersättningen inte bör få överstiga vad det skulle ha kostat att bygga om den gamla bussen. Undantag härifrån torde dock få göras i sådana fall, där nyanskaffningen — såsom ett led i den samlade planeringen för trafikomläggningens genomförande — sker kortare eller längre tid före omläggningen och härigenom vissa garagerings- och räntekostnader uppkommer före den tidpunkt, då bussen får insättas i trafik. Likaledes bör i den mån en buss — för att verkstadskapaciteten skall kunna disponeras på bästa sätt — ombygges i förtid ersättning kunna utgå för motsvarande kostnader, som belöper på tid, då den ombyggda bussen får stå uppställd i avbidan på att efter övergången åter kunna användas i trafik.

En särskild fråga rörande ombyggnad av bussar för högertrafik är, hur man skall förfara om en buss till följd av ombyggnaden kommer i en högre tjänsteviktclass och sålunda får högre fordonsskatt. Att reglera detta förhållande genom bestämmelser i automobilskatteförordningen — vilket utredningen förordat — synes emellertid bl. a. från skatteteknisk synpunkt mindre lämpligt. Man torde i stället vid bestämmande av ersättning för ombyggnaden, med beaktande av den återstående brukningstid som kan antagas för bussen, beräkna gottgörelse även för den eventuella ökning av fordonsskatten, som föranledes av ombyggnaden.

Vad beträffar spårvägstrafiken har en remissinstans gjort gällande att ersättning ej bör utgå för hela kostnaden för omläggningen, enär denna trafik kan väntas bli utvecklade inom en tämligen kort tidsperiod. För egen del ansluter jag mig till utredningens uppfattning att de kostnader, som uppkommer för spårvägstrafiken genom trafikomläggningen, i sin helhet bör kompenseras med ersättning av statsmedel. Härvid bör givetvis hänsyn tagas till beslutad eller planerad nedläggning, helt eller delvis av spårvägstrafik. Den granskning av ifrågavarande ersättningsspörsmål, som ägt rum i samband med högertrafikfrågans beredning inom departementet, har emellertid givit vid handen, att bl. a. en del frågor avseende spårvägstrafiken bör närmare utredas och övervägas. Sålunda bör vissa frågor om nedläggning, helt eller delvis, av spårvägstrafik ytterligare klargöras. Förhandlingar med städerna blir härvid erforderliga. Riktningen bör här vara att i varje särskilt fall nå en sådan lösning, som vid en samlad ekonomisk och kommunikationsteknisk bedömning synes mest lämplig.

Vid ändring av vägar, gator och trafikplatser m. m. bör ersättning — i överensstämmelse med vad nyss uttalats — självfallet inte utgå för andra arbeten än sådana, som är direkt betingade av trafikomläggningen, och sålunda inte för t. ex. breddning av gata i avsikt att tillgodose ett större trafikbehov.

Förutom i nu angivna fall kan det förekomma kostnader för vilka det kan synas befogat att ersättning får utgå. Det torde böra ankomma på det organ,

som anförtros administrationen av trafikomläggningen, att närmare utreda och överväga här ifrågavarande ersättningsspörsmål och för Kungl. Maj:t framlägga de förslag, vartill utredningen och övervägandena föranleder.

Utredningen har föreslagit att som villkor för ersättning skall gälla, att plan och kostnadsberäkning för tillämnad åtgärd — ombyggnad, anskaffning och utrangering av rullande materiel m. m. — skall ha godkänts av det för omläggningens administration närmast ansvariga organet. Denna ordning synes mig ändamålsenlig, och jag biträder därför ifrågavarande förslag. Ett system, som innebär att spårvägs- och bussföretagen skulle ha befogenhet att helt efter eget bedömande låta ombygga och anskaffa spårvagnar och bussar och därefter äga utfå ersättning härför av statsmedel kan sålunda inte godtagas, eftersom administrationsorganet härigenom inte skulle få möjlighet att i förväg påverka företagens dispositioner. Över huvud taget är det en viktig förutsättning för att administrationsorganet skall kunna på ett tillfredsställande sätt fylla sin samordnande funktion, att det får möjlighet att inpassa ombyggnader och nyanskaffningar av rullande materiel i den samlade planläggningen för trafikreformens genomförande. Endast härigenom får administrationsorganet också möjlighet att hålla kostnaderna för reformen under erforderlig kontroll, att tillse att verkstadsindustrins kapacitet effektivt utnyttjas och att övervaka att tillräckligt antal spårvagnar och bussar finns disponibla vid bestämda tidpunkter. Från den sålunda förordade ordningen torde emellertid undantag kunna göras för sådana fall, där det varit nödvändigt eller ändamålsenligt att vidtaga åtgärd, innan administrationsorganet börjat sin verksamhet.

Det kan enligt min mening vara välbetänkt att i besparingssyfte, såsom utredningen och statskontoret berört, närmare undersöka frågan om att i anslutning till övergången hyra bussar i utlandet. Även andra uppslag, som kan medföra besparingar, bör självfallet beaktas. Vidare torde böra övervägas den av statskontoret likaledes framförda tanken, att administrationsorganet bör med trafikföretagens organisationer söka träffa ramavtal om ersättningsgrunderna. Därigenom skulle förfarandet vid prövning av ersättningsfrågor kunna förenklas.

I detta sammanhang vill jag även något beröra frågan om användande av dispensbussar, d. v. s. högertrafikbussar i vänstertrafik och omvänt. Ett sådant provisorium är ofrånkomligt om en trafikomläggning skall kunna genomföras inom rimlig tid och inom ramen för beräknade kostnader. Såsom framhållits av utredningen och understrukits i vissa remissyttranden är det emellertid nödvändigt att med avseende på sådana bussar vidtaga särskilda trafiksäkerhetsåtgärder, såsom utmärkande av att bussen är dispensbuss, anordnande av hållplatsfickor och, måhända, meddelande av förbud att köra om stillastående sådan buss.

Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att i enlighet med de huvudsakliga riktlinjer jag förordat i det föregående fastställa de grunder, enligt vilka ersättning av statsmedel skall utgå för kostnader i anledning av trafikomlägg-

ningen. I den mån under det fortsatta utrednings- och planlägningsarbetet skulle uppkomma särskilda spørsmål, som finnes vara av beskaffenhet att böra underställas riksdagen, torde detta få ske i samband med de årliga anslagsäskandena för trafikreformens genomförande.

Finansieringen

Vad beträffar trafikomläggningens finansiering föreslog 1954 års kommitté, att den skulle ske genom tilläggs-skatter på drivmedel. 1960 års utredning har ej framlagt något eget förslag i detta avseende. Utredningen har emellertid gjort en beräkning av vilka tilläggs-skatter på drivmedel, som skulle behövas för finansiering av trafikomläggningen. Därvid har utredningen kommit till att sådana skatter om två öre per liter bensin och brännolja, uttagna under fem år, skulle inbringa det erforderliga beloppet.

Vid remissbehandlingen av utredningens betänkande har åtskilliga kritiska röster höjts mot en finansiering genom beskattning av drivmedlen. Därvid har framhållits bl. a., att en sådan beskattning vid normal årsförbrukning skulle medföra en mångdubbelt större kostnad för en buss än för en personbil. Vissa remissinstanser har mera allmänt uttalat sig för att kostnaderna för reformen inte alls eller endast till en viss del bör bäras av bilismen. Enligt dessa remissinstanser bör kostnaderna i stället helt eller delvis bestridas med allmänna skattemedel.

I fråga om finansieringen vill jag för egen del anföra följande synpunkter. Motorfordonens höga frekvens och dominerande roll i dagens gatu- och landsvägstrafik har, främst av trafiksäkerhetsskäl, framtingat en ingående och detaljerad författningsmässig och teknisk reglering av trafiken. Med den motorfordonstäthet, som numera uppnåtts i vårt land, har motorfordonet sålunda blivit det element i trafiken, som nära nog helt bestämmer den struktur. Mot denna bakgrund synes det mig skäligen att den trafikreform, som det här gäller och som är av fundamental betydelse för regleringen av trafiken såväl i städerna som på landsbygden, bekostas av motorfordonsägarna eller det kollektiv, som i populärt tal brukar kallas bilismen. Vid de förut nämnda överläggningarna med företrädare för de demokratiska partierna har enighet också nåtts om att kostnaderna för trafikomläggningen skall finansieras genom en särskild beskattning av bilismen.

Vad angår beskattningsformen anser jag mig inte kunna biträda förslaget om viss höjning av drivmedelsskatterna. Ett bifall till detta förslag skulle leda till en icke obetydlig ökning av driftkostnaderna i lastbils-, buss- och drosktrafiken och drabba denna trafik avsevärt hårdare än den privata personbilstrafiken. En stegring av transportkostnaderna för lastbilarnas gods- trafik skulle vidare oförmånligt påverka produktionskostnaderna inom olika näringsgrenar, i synnerhet där transportkostnaderna utgör en relativt stor del av totalkostnaderna. Härjämte bör framhållas att busstrafiken på många håll i vårt land arbetar under ogynnsamma ekonomiska betingelser, främst därför att trafikunderlaget uttunnats genom privatbilismens expansion, och

på grund härav måste subventioneras med statsmedel. Inom de mera glesbefolkade områdena på landsbygden tenderar även för drosktrafikens del utvecklingen att gå mot en tydligt försämrad lönsamhet. På grund av här anförda förhållanden synes trafikreformen lämpligen böra finansieras genom en särskild trafikomläggningsskatt, lagd på registrerade motorfordon, däremot inte på mopeder och traktorer.

Ifrågavarande skatt bör inte uttagas under längre tid än som erfordras för täckande av kostnaderna för omläggningen. Då denna förutsattes ske om fyra år, bör i överensstämmelse härmed skatten lämpligen uttagas under budgetåren 1963/64—1966/67.

Den nuvarande fordonsskatten är differentierad efter vissa grunder. Enligt min mening är en viss ehuru begränsad differentiering även motiverad när det gäller den särskilda trafikomläggningsskatten. En lämplig avvägning synes vara, att skatten för år utgår med 20 kronor för motorcykel, 40 kronor för personbil med en högsta tjänstevikt av 1 100 kilogram, 75 kronor för personbil med en högsta tjänstevikt av 1 500 kilogram och 100 kronor för övriga personbilar samt för bussar och lastbilar. För bussarna och lastbilarna blir trafikomläggningsskatten med nu angivna belopp betydligt lägre i förhållande till den vanliga fordonsskatten än för övriga fordonskategorier.

I överensstämmelse med vad som gäller i fråga om den vanliga fordonsskatten bör vissa fordon vara eller kunna bli frikallade från skatteplikt. Detta gäller brandbilar, ambulanser, invalidfordon m. fl.

Skyldig att erlagga trafikomläggningsskatt bör den vara, som vid årets början är i bilregister antecknad såsom ägare av fordonet. Av huvudsakligen tekniska skäl bör även i vissa andra fall skattskyldighet föreligga. Trafikomläggningsskatten bör av praktiska hänsyn uttagas i samband med uppbörden av den vanliga bilskatten.

Med utgångspunkt från det nuvarande motorfordonsbeståndet och dess antagna utveckling kan en trafikomläggningsskatt, utformad i enlighet med vad jag här angivit, för hela fyraårsperioden beräknas inbringa omkring 400 miljoner kronor. För budgetåret 1963/64 kan inkomsterna på ifrågavarande inkomsttitel beräknas till omkring 90 miljoner kronor. Inkomsttiteln bör hänföras till automobilskattemedlen. Då kostnaderna för trafikomläggningen enligt vad jag tidigare föreslagit skall belasta ett enda anslag på riksstaten, erhålles en enkel inkomst- och utgiftsredovisning för reformen inom ramen för automobilskattemedelsbudgeten.

Förslag till förordning om trafikomläggningsskatt kommer senare i dag att anmälas av chefen för finansdepartementet.

Utredningen har antytt möjligheten att inrätta en statlig lånefond, avsedd att underlätta för bussföretagen att finansiera sina kostnader i samband med omläggningen. För egen del är jag inte beredd att tillstyrka inrättandet av en sådan lånefond. Jag är emellertid medveten om att det kan uppkomma fall, där det för omläggningens genomförande framstår såsom absolut nödvändigt att finansieringsfrågan underlättas. I de relativt få fall, som det

här kan bli tal om, bör i första hand undersökas om detta kan ske genom utbetalning av förskott på ersättning, vilken kan beräknas senare tillkomma bussföretaget.

Administrationen

Utredningen har föreslagit att administrationen av trafikomläggningen skulle uppdragas åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vilken också skulle göra de ytterligare utredningar som erfordras för omläggnings genomförande. Härför skulle vid styrelsen inrättas en särskild byrå eller avdelning för högertrafikfrågor. Vidare skulle till styrelsen knytas två rådgivande nämnder, den ena för huvudsakligen tekniskt-ekonomiska frågor och den andra främst för trafiksäkerhets-, utbildnings- och upplysningsfrågor.

Mot vad utredningen i denna del föreslagit har i allmänhet inte gjorts några invändningar vid remissbehandlingen. Då jag likväl inte anser mig kunna biträda förslaget, är det huvudsakliga skälet härför, att det synes mig mindre lämpligt att belasta ett redan hårt arbetstyngt verk med en så komplicerad och omfattande extraordinär uppgift som det här gäller. Vidare bör påpekas att styrelsen f. n. inte har någon särskild expertis och därmed speciella förutsättningar för att handlägga de för omläggnings mycket viktiga och mest kostnadskrävande frågorna, nämligen de som rör ombyggnad av buss- och spårvägsparken. Enligt min mening bör lämpligen en särskild kommission tillskapas för administrationen av omläggnings och det utredningsarbete, som ytterligare erfordras.

Kommissionen synes böra bestå av ordförande och högst sex andra ledamöter. I kommissionen bör ingå ledamöter med kvalificerad administrativ, ekonomisk och teknisk sakkunskap. Vidare bör en eller flera av ledamöterna ha stor erfarenhet i allmänna värv. Till kommissionen bör knytas två rådgivande delegationer efter mönster av de nämnder som enligt utredningens förslag skulle biträda väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. I den tekniskt-ekonomiska delegationen synes i första hand väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, arbetsmarknadsstyrelsen, spårvägs- och bussföretagen, städerna, verkstadsindustrin och motororganisationerna böra vara representerade. I delegationen för trafiksäkerhetsfrågor m. m. torde främst böra ingå representanter för statens trafiksäkerhetsråd, NTF, polismyndigheterna, motororganisationerna och trafikförsäkringsföretagen. Vardera delegationen bör bestå av högst tio ledamöter. Såväl kommissionen som delegationerna bör ha befogenhet att utnyttja utomstående expertis för speciella uppgifter. Det synes från samordningssynpunkt och av vissa andra skäl lämpligt, att ordföranden i kommissionen innehar motsvarande post jämväl i de båda delegationerna.

Till sitt förfogande måste kommissionen ha ett effektivt arbetande kansli.

Under ärendets beredning inom kommunikationsdepartementet har företrädare för departementet haft överläggningar med utredningen beträffande den ändamålsenliga organisationen av nämnda kansli, därvid flera alternativ övervägts. Av olika skäl synes det emellertid mindre lämpligt att nu mera i detalj ta ställning i denna organisationsfråga. I stället torde det böra

ankomma på kommissionen att sedermera utarbeta och framlägga förslag till kansliorganisation. Här må allenast som en tänkbar organisation anges, att kansliet uppdelas på skilda enheter för översiktlig planering, samordning och ekonomi, för buss- och spårvägstrafiken, för vägar, gator och trafiksignaler, för trafiksäkerhet, utbildning och upplysning samt för juridiska frågor. Kansliet bör förestås av en chef, som även har säte i kommissionen och delegationerna. Kommissionens kamerala uppgifter — utbetalning av ersättningar och löner m. m. — torde kunna ombesörjas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen genom dess administrativa byrå.

Kommissionen synes böra ges befogenhet att delegera avgörandet av vissa frågor till sin ordförande, chefen för kansliet eller annan högre tjänsteman.

Över beslut av kommissionen, ordförande eller tjänsteman bör i princip besvär kunna anföras hos Kungl. Maj:t. Huruvida vissa undantag härifrån av praktiska skäl bör föreskrivas torde få särskilt övervägas under det fortsatta utredningsarbetet.

Den av mig nu skisserade uppläggningsen av administrationen kan beräknas medföra kostnader av i stort sett samma storleksordning som en administration utformad i enlighet med utredningens förslag.

Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att, i enlighet med de riktlinjer jag här angivit, för administrationen av trafikomläggningen inrätta en särskild kommission med därtill knutna delegationer och kansliorganisation samt bestämma de arvoden och ersättningar i övrigt som bör utgå till ledamöter, experter och tjänstemän.

Förslag till de författningsändringar, som erfordras för trafikreformens genomförande och som kräver riksdagens medverkan, torde vid senare tidpunkt få framläggas för riksdagen.

Anslagsfrågor

Det torde för närvarande inte vara möjligt att med någon större grad av tillförlitlighet uppskatta de under nästa budgetår utfallande kostnaderna för trafikreformen. Då utöver kostnader för kommissionens verksamhet m. m. vissa ersättningar i samband med ombyggnad av spårvagnar och bussar kan komma att behöva utbetalas under nämnda budgetår, bör anslagsbehovet beräknas med beaktande härav. Med hänsyn härtill synes även lämpligt att beräkna den första medelsanvisningen med en viss marginal. Det i statsverkspropositionen preliminärt upptagna beloppet av 10 miljoner kronor torde, såvitt nu kan bedömas, vara lämpligt avvägt från nämnda synpunkt. Jag förordar sålunda, att ett anslag av angivna storlek upptages på riksstaten för budgetåret 1963/64. Anslaget torde böra uppföras som reservationsanslag under rubriken »Kostnader för övergång till högertrafik» och avräknas mot inflytande automobilskattemedel.

Under de sista omställningsåren före övergången till högertrafik torde viss prioritet behöva ges åt tillverkningen av bussar för städernas lokal-

trafik. Med hänsyn härtill synes bussanskaffningen för postverket och statens järnvägar böra till väsentlig del ske under den första delen av omställningsperioden. Farhågorna för en minskad sysselsättning under den närmaste tiden inom verkstadsindustrin talar vidare för att sådana beställningar utlägges redan under innevarande budgetår. Enligt min mening bör därför i detta sammanhang beräknas ökade medel för anskaffning av bus-sar under postverkets och statens järnvägars fonder.

Vad gäller postverket kommer jag i annat sammanhang att förorda, att ett anslag om 3,4 miljoner kronor anvisas på tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1962/63 till anskaffning av bilmateriel för diligensrörelsen. Medelsförbrukningen för ändamålet beräknar jag till 1,2 miljoner kronor för budgetåret 1962/63 och 2,2 miljoner kronor för budgetåret 1963/64. Beträffande statens järnvägar beräknar jag för ändamålet en ökad medelsförbrukning om 3 miljoner kronor för budgetåret 1962/63 och 3,5 miljoner kronor för budgetåret 1963/64. Någon särskild medelsanvisning av riksdagen erfordras emellertid ej under statens järnvägars fond, utan medelsbehovet kan tillgodoses inom ramen för befintliga anslagsmarginaler. Förslag till beslut om ifrågavarande ökning av medelsförbrukningsramarna för postverket och statens järnvägar torde sedermera få underställas Kungl. Maj:t.

Hemställan

Under återopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

1. att för sin del besluta om övergång till högertrafik i enlighet med vad jag förordat i det föregående och bemyndiga Kungl. Maj:t att bestämma tidpunkten för övergången;
2. att bemyndiga Kungl. Maj:t att i enlighet med de huvudsakliga riktlinjer, som jag förordat i det föregående, fastställa de grunder, enligt vilka ersättning av statsmedel skall utgå för kostnader i anledning av trafikomläggningen, och meddela de beslut i övrigt, som erfordras för omläggningen; samt
3. att till *Kostnader för övergång till högertrafik* för budgetåret 1963/64 på driftbudgeten under sjätte huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 10 000 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:
Jan Sylvén

Innehåll

Inledning	2
Principfrågan	5
1954 års betänkande	5
Yttranden över 1954 års betänkande	7
1961 års betänkande	10
Yttranden över 1961 års betänkande	10
Högertrafikfrågans behandling vid 1961 års riksdag	14
Tidpunkten för övergång	14
1961 års betänkande	14
Yttranden	15
Kostnaderna	17
1961 års betänkande	17
Yttranden	20
Finansieringen	24
1961 års betänkande	24
Yttranden	25
Administrationn	28
1961 års betänkande	28
Yttranden	29
Departementschefen	31
Principfrågan	31
Vissa särskilda frågor	37
Kostnaderna	38
Finansieringen	42
Administrationn	44
Anslagsfrågor	45
Hemställan	46