

## Nr 23

*Utlåtande i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition angående övergång till högertrafik, dels ock i ämnet väckta motioner.*

Genom en den 15 februari 1963 dagtecknad proposition, nr 58, har Kungl. Maj:t under återopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden föreslagit riksdagen

1. att för sin del besluta om övergång till högertrafik i enlighet med vad föredragande departementschefen förordat i propositionen och bemyndiga Kungl. Maj:t att bestämma tidpunkten för övergången;

2. att bemyndiga Kungl. Maj:t att i enlighet med de huvudsakliga riktlinjer, som departementschefen förordat i propositionen, 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.

Propositionen har, utom såvitt avser medelsanvisning, hänvisats till lagutskott och behandlats av tredje lagutskottet. Beträffande medelsanvisningen har propositionen hänvisats till statsutskottet. Proposition nr 59, som innefattar förslag till den trafikomläggningsskatt, varmed kostnaderna för den föreslagna trafikreformen avses skola bestridas, har hänvisats till bevillningsutskottet. Tredje lagutskottet har med hänsyn härtill vid sin behandling ej upptagit vad som i proposition nr 58 anförts angående trafikomläggningen under rubrikerna »Finansieringen». Utskottet har dock tagit ställning till vad som under dessa rubriker uttalats om en statlig lånefond.

I samband med propositionen nr 58 har utskottet behandlat följande i anledning av densamma väckta motioner, såvitt de hänvisats till lagutskott, nämligen

de likalydande motionerna I: 596 av herr *Jonasson m. fl.* samt II: 730 av herrar *Johansson* i Dockered och *Björkänge*;

de likalydande motionerna I: 608 av herr *Edström* samt II: 756 av herr *von Friesen*;

de likalydande motionerna I: 609 av herrar *Edström* och *Lundström* samt II: 759 av herr *Jönsson* i Ingemarsgården *m. fl.*;

de likalydande motionerna I: 610 av herr *Larsson, Thorsten, m. fl.* samt II: 758 av herr *Hansson* i Skegrie *m. fl.*;

de likalydande motionerna I: 611 av herr *Sörlin* samt II: 760 av fru *Lindekvist m. fl.*;

de likalydande motionerna I: 612 av herr *Åkesson* och II: 757 av herrar *Hanrin* i Jönköping och *Nelander*;

motionen I: 602 av herr *Svanström*;

motionen II: 732 av herr *Börjesson* i Falköping;

motionen II: 740 av herr *Persson* i Heden;

motionen II: 742 av herr *Hagberg m. fl.*;

motionen II: 743 av herr *Magnusson* i Nennesholm;

motionen II: 750 av fru *Gunne*; ävensom

motionen II: 755 av fru *Eriksson* i Stockholm *m. fl.*

För yrkandena i motionerna redogöres i det följande vid de avsnitt, till vilka motionerna efter sitt innehåll hör.

I motionerna II: 740 och II: 742 har i den del de hänvisats till lagutskottet berörts vissa frågor angående trafikreformens finansiering. Dessa spörsmål har icke behandlats av utskottet, då de kommer under bevillningsutskottets bedömande genom de i anledning av propositionen nr 59 väckta motionerna II: 741 av herr *Persson* i Heden och II: 744 av herr *Hagberg m. fl.* Ej heller har utskottet behandlat den till lagutskottet hänvisade motionen II: 731 av herrar *Braconier* och *Palm*, vilken endast avser finansieringen och som väckts i anledning av propositionen nr 58. Till bevillningsutskottet har nämligen hänvisats den i sak helt motsvarande, i anledning av propositionen nr 59 väckta motionen II: 733 av herrar *Braconier* och *Palm*.

### Propositionens huvudsakliga innehåll

I de delar av propositionen, som utskottet enligt vad ovan anförts skall behandla, föreslås, att principbeslut fattas om övergång till högertrafik i Sverige. Trafikomläggningen skall avse väg- och gatutrafiken samt spår- och vägtrafiken men däremot inte järnvägs- och tunnelbanetraffiken. 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.

### Gällande bestämmelser

I *vägtrafikförordningen den 28 september 1951* har vänstertraffiken kommit till uttryck främst i ett flertal ingående bestämmelser om fordons plats på väg, om möte och omkörning samt stannande och uppställning av fordon ävensom i särskilda bestämmelser för gående *m. fl.* Enligt 45 § bör sålunda fordon, där så lämpligen kan ske, föras på vänstra delen av vägen. Vid oklar sikt eller där sikten i kurva, vägkorsning, backe eller annorstädes är skyddad skall fordon alltid hållas till vänster på vägen. Detta gäller

dock icke väg med enkelriktad fordonstrafik. Fordon, som föres med ringa hastighet, bör, då annat ej följer av bland annat bestämmelserna om filkörning, hållas så långt som möjligt till vänster på vägen. Enligt 47 § skall förare av fordon verkställa möte med annan trafikant än gående till vänster. Omkörning av annan vägtrafikant än gående skall ske till höger. Möte med eller omkörning av spårvagn skall, om spårens läge medgiver det, ske till vänster. Utan hinder av nämnda stadganden om möte och omkörning äger förare av fordon, som föres i körfil, före eller i vägkorsning passera fordon i annan körfil. Likaså äger fordonsförare att, med iakttagande av nödig försiktighet, till vänster omköra fordon, som svänger till höger, eller vars förare tydligt förbereder sådan sväng. Enligt den s. k. vänsterregeln i 48 §, som avser korsande möte, skall i fall, där ett fordons kurs skär ett annat fordons kurs, föraren av det fordon, som har det andra fordonet på sin vänstra sida, lämna företräde åt det sistnämnda fordonet. Vissa undantag är dock stadgade för sådana fall där fordon skall föras in på huvudled och motorväg eller föras ut från parkeringsplats, fastighet, tomt, äga eller annat dylikt område. Stannande och uppställning av fordon skall enligt 49 § såvitt möjligt ske på vänstra sidan av vägen i körriktningen räknat. Enligt 60 § skall gående, där gångbana är anordnad på vägs båda sidor, företrädesvis använda den högra gångbanan. Finnes ej gångbana eller cykelbana, skall yttersta delen av vägen begagnas, företrädesvis den på högra sidan. Gående bör sinsemellan väja till vänster.

## I. FRÅGANS TIDIGARE BEHANDLING M. M.

### Historik

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

I vårt land utfärdades den första *förordningen om automobiltrafik den 21 september 1906*. I förordningen fanns icke någon bestämmelse om vänster- eller högertrafik. Nämnda förordning ersattes av *förordningen den 30 juni 1916 om automobiltrafik*. I 16 § 4 mom. i sistnämnda förordning stadgades åläggande för automobilförare att vid möte och när körbanan ej kunde fritt

överskådas hålla till vänster samt att hålla till höger, när annan trafikant förbikördes. Den första *vägtrafikstadgan den 15 juni 1923* innehöll i 6 § bestämmelse om vänstertrafik.

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 således.

*1944 års trafikförfattnings-sakkunniga* 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 med kort angivande av remissyttrandena följer nedan under de olika avsnitten.

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

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

Med hänsyn härtill och då frågan om en övergång till högertrafik måste betecknas som en fråga av stor vikt för allmänheten till följd av den genomgripande ändring i medborgarnas trafikvanor, som en omläggning innebär, synes tanken på att inhämta medborgarnas uppfattning genom en rådgivande folkomröstning i frågan ligga nära till hands. — — — I remissyttrandena över förslaget och i den offentliga debatt, som förts i frågan, har emellertid flera argument mot en folkomröstning i högertrafikfrågan anförts. Det har sålunda gjorts gällande, att spörsmålet är alltför komplicerat för att lämpa sig för referendum. Enligt min mening bör dock den upplysningskampanj, som jag förutsätter kommer att föregå omröstningen, ge medborgarna förutsättningar att taga objektivt grundad ställning till frågan. Det har mot en folkomröstning om högertrafiken vidare invänts, att folkmeningen är alltför lättpåverkad samt att stora kostnader är förbundna med en omröstning. Om dessa argument, som egentligen drabbar folkomröstningsinstitutet som sådant, skulle ges beaktande, torde snart sagt ingen reform anses kunna bli föremål för ett referendum. Ett annat ofta återkommande argument är att, om kostnaderna för reformen skall betalas av bilismen, det är oriktigt att undersöka uppfattningen även hos folk, som icke äger motorfordon. Härom kan sägas, att — bortsett från att man, med hänsyn till trolig övervältring av större eller mindre del av kostnaderna på allmänheten, ej med säkerhet vet, hur kostnaderna för reformen slutligen kommer att fördela sig på olika befolkningsgrupper — högertrafikfrågan icke uteslutande är av ekonomisk natur och att även andra trafikanter än de, som betalar bilskatt, i hög grad berörs av en trafikomläggning. Slutligen har invänts, att en folkomröstning medför tidsutdräkt innan beslut i frågan kan fattas; detta dröjsmål förlänger det nuvarande osäkerhetstillståndet, varjämte kostnaderna för reformen och olycksriskerna under övergångstiden kan öka vid ett genomförande vid en senare tidpunkt än vad kommit-

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

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

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

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 lämnas redogörelse för betänkandet och omnämnes kort innehållet i remissyttrandena.

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 redovisas utförligare 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.

I detta sammanhang må slutligen nämnas att högertrafik tillämpas å hela

den europeiska kontinenten utom i Sverige. Däremot råder vänstertrafik i Storbritannien och Irland samt på Island. Utanför Europa gäller vänstertrafik i några länder, däribland Australien, Folkrepubliken Kina och Sydafrikanska Unionen.

### Principfrågan

#### 1954 års betänkande

I det betänkande som avgavs av 1954 års kommitté för utredning om högertrafik lämnas å s. 81 ff vissa statistiska uppgifter om förekomster av vägtrafikolyckor, som kan stå i samband med vänstertrafiken i Sverige. 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 dra 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 är 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 kommer 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 gränspasseringar 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 betänkandet har efter remiss yttranden avgivits av ett stort antal myndigheter och sammanslutningar. Beträffande remissmyndigheternas inställning till kommitténs förslag i huvudfrågan kan rent allmänt sägas, att trafikomläggningen tillstyrkts i den övervägande delen yttranden, men att antalet remissinstanser, som avstyrkt eller uttalat betänkligheter eller som fogat förbehåll till sina tillstyrkande, icke var obetydligt.

En redogörelse för remissbehandlingen återfinnes å s. 7—10 i propositionen.

### 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

Även 1961 års betänkande har varit föremål för vidlyftigt remissförfarande. I samband med remissbehandlingen av utredningens betänkande har ett stort antal remissinstanser uttalat sig om övergång till högertrafik. Därvid avstyrktes en trafikomläggning endast i två yttranden. Stockholms stad avstyrkte av trafiksäkerhetsskäl att spårvägslinje 12 skall bibehållas i vänstertrafik. Beträffande det närmare innehållet i remissvaren får utskottet hänvisa till s. 10—14 i propositionen.

### 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 spørsmålet 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 anfört 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 förberedelsetidens 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 spårvägslinjer 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 förberedelsetid 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 förberedelsetid.

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 trafikordningarna, 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 Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande — 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 ställningstagande 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

Flertalet remissinstanser godtager, såsom framgår av redogörelsen på s. 15—17 i propositionen, utredningens beräkning om en förberedelse tid av fyra år efter principbeslut. Förslag har emellertid väckts om såväl kortare som längre övergångstider. I flertalet remissvar förordas att omläggningen bör ske i någon av månaderna maj eller juni.

### 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 gatuväsendet samt vissa signal- och säkerhetsanordningar m. m. vid järnvägarna,

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

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

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 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 tillhopa 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 vagn-

behovet 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 buss-  
trafiken 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 tidigarelagd 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 förberedelse tidens 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 ingenjörshyrån 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 har av de remissinstanser som uttalat sig häröver, genomgående betecknats såsom rimliga och väl underbyggda. Några remissinstanser har emellertid gjort detaljpåpekanden beträffan-

de särskilt omlägningskostnaderna för busstrafiken. Vidare har olika uppfattningar framförts rörande avgränsningen av kostnader, som kan bli ersättningsberättigade. Utskottet får i dessa delar hänvisa till s. 20—24 i propositionen.

### Statlig lånefond

I 1961 års betänkande anföres att under utredningsarbetets gång från flera företag 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. Enligt utredningen kan därför fråga uppkomma om inrättande av en statlig lånefond för att underlätta företagens kapitalanskaffning. Utredningen, som icke funnit anledning utarbeta förslag beträffande en sådan fond, förutsätter, att det statliga organ, som anförtros genomförandet av omläggningen, om så erfordras framlägger förslag i ärendet.

Flera remissinstanser har uttalat sig positivt om den sålunda ifrågasatta statliga lånefonden och ansett att inrättande av en dylik fond skulle underlätta lösningen av bussföretagens kapitalanskaffningsproblem i samband med en omläggning. I två remissvar har därutöver framhållits, att den ökade vagnsanskaffningen vid 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.

### Administrationn

#### 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 är enligt utredningen följande:

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 nytillverkning 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. I några remissvar har önskemål framförts om representation i dessa nämnder. I ett stort antal yttranden 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. Det har även från några håll särskilt påpekats vikten av att ersättningsbestämmelserna göres så enkla som möjligt och att utbetalning av beviljade ersättningsbidrag kan ske utan dröjsmål.

En sammanfattande redogörelse för remissvaren i denna del är intagen å s. 29—31 i propositionen.



## II. DEPARTEMENTSCHEFENS UTTALANDEN OCH VÄCKTA MOTIONER

### Principfrågan

#### Departementschefen

Departementschefen har i denna del uttalat följande.

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 åberopas 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 påståendet om den ena trafikriktningens företräde framför den andra från trafik-säkerhetssynpunkt. 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 fortsättningsvis 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 använts. 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 vägkommunikationerna 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 gräns-

passeringar med motorfordon kan i år beräknas komma att överstiga 5 miljoner. Antalet gränspasseringar har under åren 1953—1962 ungefär fyrdubblats, 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 upplagt 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 vägtrafikkommittén undersökts möjligheterna att, i ännu högre grad än som synes möjligt i nyss åsyftade internationella samarbete, uppnå en nordisk samordning 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 belyst i det föregående, enligt min mening måste leda till en kraftigt accelere-

rande 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 trafikalk 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 omläggning beslutas utan dröjsmål och genomföras så snart erforderliga förberedelser hunnit vidtagas. Det ena skälet är att de *olycksrisker*, som är förknäade med en omläggning, med den fortgående trafikökningen tilltager för varje år. Det andra skälet är att *kostnaderna*, som föränledes av en omläggning, 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 ställningstagandet konserverar ett osäkerhetstillstånd, vilket medför betydande olägenheter i skilda hänseenden på kommunikationsväsendets område, exempelvis beträffande konstruktion av planskilda väg- och gatukorsningar samt investeringar i bussar och spårvagnar.

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

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 exempelvis 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 trafikriktning.

Såsom jag förut redovisat har Sverige hittills aktivt deltagit i det internationella samarbetet för att skapa enhetliga vägtrafikregler i så stor utsträckning som möjligt. Det skulle vara uppenbart inkonsekvent, om vårt land i detta betydelsefulla samordningsarbete fortsättningsvis ansåg sig förhindrat att i fråga om en av de viktigaste och — man kan säga — elementäraste 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. Trafikomläggningen bör med hänsyn till att olycksriskerna och kostnaderna i samband med omläggningen ökar för varje år genomföras så snart erforderliga förberedelser hunnit vidtagas. Såsom jag närmare kommer att utveckla i det följande bör riktpunkten vara, att omläggningen skall genomföras 1967.

I detta sammanhang anser jag mig även böra erinra om att 1961 års riksdag 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, överläggningar ägt rum med företrädare för de demokratiska partierna och att därvid 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.

### Motioner

I anledning av proposition har väckts ett flertal motioner, vari hemställts om avslag å propositionen. I en motion har därjämte framlagts förslag om ytterligare utredning och i tre motioner om förnyad folkomröstning. Slutligen har i en motion, utan att avslag yrkats, förordats folkomröstning hösten 1964 för eller emot förslaget om införande av högertrafik. I det följande skall utskottet redogöra för dessa motioner. Beträffande motionernas fullständiga innehåll hänvisas till dessa.

### Motionen II: 755

I motionen som är undertecknad av 23 av andra kammarens ledamöter, hemställs, »att Riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 58».

I motionen beröres till en början resultatet av 1955 års folkomröstning och att enligt motionärernas mening ingenting talar för att en omsvängning i opinionen därefter skett. Motionärerna fortsätter:

1955 års folkomröstning gav ett avgörande besked om svenska folkets mening i denna fråga. Sedan dess har frågan inte förts fram i valrörelserna

av något politiskt parti och ej heller diskuterats i någon valrörelse. Ett grundläggande demokratiskt krav förblir därför, att en klar och entydig förändring av opinionsläget hos det svenska folket föreligger innan en omläggning till högertrafik beslutas. Riksdagens hänsyn till folkmeningen kräver att så sker.

Motionärerna understryker vidare att bedömningen i propositionen av trafikutvecklingen kan vara osäker och anför i denna del:

Framtidens »bilar» kommer sannolikt att vara helt annorlunda. Man vet redan i dag att framdrivningsprinciperna för fordon kommer att vara andra om 20 å 30 år. Att atomkraften kommer att revolutionera kommunikationssystemen är redan uppenbart. Därmed kommer också trafiksituationen att bli en annan. Automatstyrda fordon har redan konstruerats i Detroit. Dagens trafikosäkerhet måste stimulera det tekniska utvecklingsarbetet för att förenkla framförandet av fordon och skapa kommunikationssystem som uppfyller kraven på såväl snabbhet som säkerhet.

Att vid en tidpunkt då vi otvivelaktigt på nytt befinner oss i ett brytnings-skede när det gäller kommunikationerna satsa 400 miljoner kronor enligt propositionen på en omläggning till högertrafik måste anses mindre välbetänkt. Detta är så mycket mera otillfredsställande som kraven på större investeringar i vägbyggnader är så stora att de icke kan, i varje fall inom de närmaste åren, tillgodoses.

I motionen konstateras vidare, att en isolerad svensk övergång till högertrafik icke löser någon säkerhetsfråga. Motionärerna påpekar nämligen att, oavsett vilken ställning man tar till trafiksystemet för Sveriges 8 miljoner invånare, kommer bilister från vänstertrafikländer att köra i Sverige och ungefär en tredjedel av jordens befolkning att bibehålla vänstertrafik.

Motionärerna tar därefter upp kostnadsfrågan och vänder sig mot påståendet i propositionen att kostnaderna successivt skulle öka. Motionärerna anför sålunda:

Någon analys av kostnadsutvecklingen i framtiden har dock icke gjorts. Man återfaller i stället helt på erfarenheterna från tiden efter andra världskriget, d. v. s. den tid då bilismens genombrott naturligt medfört kostnadsstegringar för alla slag av trafikomläggningar. Kostnaderna kommer dock icke att öka utan att minska under förutsättning av oförändrat penningvärde. Kostnaderna för övergång med spårvagnar till högertrafik kommer att minska med åren, då spårvagnarna försvinner ur trafiken. Kostnaderna för ombyggnad av bussar för övergång till högertrafik kommer också att minska, då man har all anledning att anta att det framtida bussbeståndet kommer att minska på grund av att busstrafiken på landsbygden inte förmår hävda sig mot den individuella trafiken. Kostnaderna för ombyggnad av gator och vägar kommer inte att öka, då man är i färd med att bygga motorvägar i större utsträckning. När man har en utbyggd motorväg är det likgiltigt om man har vänster- eller högertrafik, och en eventuell omläggning kan ske till begränsade kostnader. Att detta resonemang är riktigt framgår redan därav att 1967 års kostnader beräknas till sju miljoner kronor lägre belopp än 1966 års kostnader. Övriga omläggningskostnader, t. ex. för försvarsväsendet och skogsbruket, är icke så betydande att de kan rubba denna helhetsbild.

Efter att ha behandlat finansieringsfrågor framhåller motionärerna, att olyckor kommer att inträffa såväl i samband med övergången som fram-

deles samt att riskerna härför blir särskilt stora för barn och äldre personer. Den ökande olycksfallsfrekvensen kommer att innebära ytterligare påfrestning på våra redan hårt ansträngda sjukvårdsresurser. Motionärerna påpekar att de kostnader som detta medför för såväl samhället som den enskilde icke har beaktats. Hastighetsbegränsningen, som under avsevärd tid måste tillgripas, kommer att medföra nackdelar för näringslivet.

Sammanfattningsvis grundar motionärerna sitt avslagsyrkande på följande omständigheter:

1. den redovisade opinionen bland svenska folket för bibehållande av vänstertrafikregeln,
2. en obestridlig risk för ett avsevärt ökat antal trafikolyckor under en lång övergångstid,
3. de dryga kostnaderna, som torde ha nått kulmen vid den föreslagna tidpunkten för omläggningen,
4. behovet av ökade insatser för trafiksäkerhet och bättre vägar,
5. tidpunkten i kommunikationsväsendets nuvarande brytningsskede såsom mindre lämpligt vald för en övergång till högertrafik.

#### **Motionerna I: 596 och II: 730**

I motionerna hemställes, »att riksdagen måtte avslå propositionen nr 58 angående övergång till högertrafik».

Motionärerna påpekar, att 1954 års utredning visserligen förordade övergång till högertrafik men dock ansåg, att förhållandet med olika trafikriktningar i skilda länder inte nödvändigtvis behöver vara en trafiksäkerhetsfråga av större betydelse. Enligt motionärerna kan de speciella trafikrisker som en omläggning till högertrafik medför under ett förhållandevis långt övergångsskede bedömas som betydligt allvarigare. Då någon egentlig prövning av dessa frågor inte föregått det nu framlagda förslaget, synes det inte finnas bärande grund för beslut om en kostsam trafikomläggning. Motionärerna understryker också att, om en övergång förr eller senare befines nödvändig, reformen under alla förhållanden måste föregås av en väsentlig upprustning och förbättring av vägstandarden.

#### **Motionen II: 740**

I motionen hemställes »att riksdagen, med avslag på propositionen nr 58, måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om skyndsamt utredning av förutsättningarna för övergång till högertrafik i vårt land och av lämpliga grunder för finansiering av en sådan reform».

Motionären anför, att opinionen efter folkomröstningen 1955 sannolikt förskjutits till förmån för högertrafiken men att någon undersökning hur det härmed verkligen förhåller sig icke har gjorts. Det är ej heller klarlagt hur bilisterna, vilkas inställning har avgörande betydelse, ställer sig till frågan om ett principbeslut. Vidare har i propositionen ej berörts att vägstandarden otvivelaktigt är att betrakta som ett hinder för övergång till högertrafik.



Motionären anser det angeläget att beslut fattas men anser de i propositionen framlagda förslagen otillräckligt underbyggda för avgörande i det aktuella sammanhanget. Det synes motionären därför nödvändigt att utredning i enlighet med hemställan snarast kommer till stånd.

**Motionen I: 602****Motionen II: 732****Motionen II: 743**

I motionen I: 602 föreslås, »att riksdagen beslutar att avslå propositionen nr 58 om övergång till högertrafik; att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om anordnandet av en ny folkomröstning i trafikomlägningsfrågan».

I motionen II: 732 hemställas, »att riksdagen med avslag på propositionen nr 58 måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om att förslag framläggas för riksdagen om ny rådgivande folkomröstning i högertrafikfrågan».

I motionen II: 743 hemställas, »att riksdagen med avslag på proposition nr 58 i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla att förslag framläggas för riksdagen om ny rådgivande folkomröstning i högertrafikfrågan».

I samtliga tre motioner betonas att ett helt övervägande flertal vid 1955 års folkomröstning uttalade sig för bibehållande av vänstertrafik och att det med hänsyn härtill icke är riktigt att fatta beslut i strid mot det råd folket då gav. Motionärerna anser i stället att frågan ånyo skall göras till föremål för folkomröstning.

**Motionen II: 742**

I motionen föreslås, »att riksdagen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 58 i skrivelse till regeringen anhåller om förslag till folkomröstning hösten 1964 för eller mot regeringens förslag om införande av högertrafik».

Motionärerna, som riktar kritik mot det sätt varpå frågan behandlats, anför bl. a.:

Enligt uppgifter förbereder författningsutredningen ett förslag till *samtidiga folkomröstningar och val till riksdagen*. Några tekniska svårigheter för att genomföra en folkomröstning i samband med nästa års riksdagsval föreligger naturligtvis inte. Men även om man inte vill ge folket *samma* möjlighet som 1955 och senare att uttala sig i trafikfrågan kan de olika partierna i samband med riksdagsvalet inhämta folkets mening genom att före valet inför väljarna klarlägga sina åsikter och avsikter i frågan.

Det är alltså fullt möjligt att iaktta demokratiska spelregler innan ett definitivt avgörande i frågan sker. Om ett preliminärt principbeslut fattas i frågan och begärda medel för en omfattande trafikupplysning ställes till förfogande, behöver inte en folkomröstning hösten 1964 kräva en förändring av regeringens förordade tidtabell. Naturligtvis under förutsättning att en majoritet för högertrafiken uppnås. Men själva den demokratiska prin-

cipen är så viktig att den måste väga mer än ett halvårs försening skulle innebära.

Vi menar alltså att om ett preliminärt principbeslut till förmån för högertrafik kan fattas denna vår, det inte får bli definitivt förrän folkets mening inhämtats.

### Vissa särskilda frågor

#### Departementschefen

Departementschefen anför under denna rubrik i propositionen följande.

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 järnväg koncessionerade 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 förberedelsetid av fyra år för trafikomläggningens genomförande. Flertalet remissinstanser har ansett denna förberedelsetid 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 förberedelsetid 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 sammanhånga 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 åstad-

komma 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 hastighetsbegränsning. 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 statsmakterna 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.

## Motioner

Utskottet skall i detta sammanhang redogöra för i anledning av propositionen väckta motioner, som närmast avser trafiksäkerhetsfrågor.

## Motionerna I: 609 och II: 759

I motionerna hemställas,

»att riksdagen vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 58 angående övergång till högertrafik må

1. uttala att snäva kostnadssynpunkter inte får hindra att alla möjligheter att trygga medborgarnas säkerhet vid omläggningen till högertrafik tillvaratages,

2. i skrivelse till Kungl. Maj:t begära en snabbinventering av de vägsträckor, som för närvarande och vid övergången till högertrafik kan sägas utgöra trafikfällor, i syfte att möjliggöra en snar upprustning av dessa, samt

3. i övrigt beakta vad ovan i motionen anförts om trafiksäkerheten i samband med trafikomläggningen».

Motionärerna, som anser det möjligt att åstadkomma ett system med starka garantier för trafiksäkerheten, nämner att Argentina genomförde sin högertrafikreform år 1945 utan att detta satte spår i trafikolycksfallsstatistiken. Enligt motionärerna bör målsättningen vara att någon av omläggningen betingad ökning av olyckornas antal ej bör få förekomma. Det är därvid av särskild vikt att åtgärder mot olyckor fullföljes med oförminskad intensitet under en ganska lång tidsperiod efter omläggningen. Beträffande vad som från dessa synpunkter bör företagas anföres i motionerna:

Bland de åtgärder som i första hand blir aktuella i förevarande sammanhang utgör den samhälleliga och enskilda informationen och propagandan en åtgärd av stor betydelse. Vi vill särskilt understryka vikten av att denna verksamhet samordnas och att de av samordningen berörda privata organisationerna får tillräckliga resurser att med full kraft bedriva sin del av verksamheten. Bl. a. de belopp som blir anvisade till NTF för särskilda åtgärder i samband med trafikomläggningen kan behöva justeras om behovet så påkallar. Det för utbildnings- och upplysningsverksamhet av den halliska utredningen beräknade sammanlagda beloppet om 8 milj. kr. är troligen tilltaget i underkant. Framtiden får utvisa hur stora utgifter som i detta sammanhang kan bli nödvändiga att företaga. Det är emellertid angeläget att understryka att snäva kostnadssynpunkter inte får hindra att alla möjligheter att trygga medborgarnas säkerhet vid trafikomläggningen tillvaratas. Säkerheten och tryggheten kommer i första hand — kostnadssynpunkterna först i den andra.

Förutom samhällets upplysningsverksamhet blir en mångfald andra åtgärder aktuella för trafiksäkerhetens främjande i samband med trafikomläggningen. Viktigt är att bil- och gångtrafikanter blir påminda om högertrafikreformen såväl före som efter genomförandet och att detta sker genom särskilda påminnelsetavlor direkt i trafiken. Ett stort uppbåd av personal måste vidare anställas för ledning och övervakning av trafiken i samband med omläggningen. Särskilda åtgärder kan bli aktuella med hänsyn till förslaget att låta s. k. dispensbussar, d. v. s. bussar som är byggda för vänstertrafik men körs i högertrafik, få användas under en övergångstid i samband med omläggningen.

Det kanske viktigaste i trafiksäkerhetsfrågan hänför sig dock till vägnätets skick och betydelsen av en upprustning av detta. På den korta tid som återstår innan trafikreformen blivit genomförd kan man visserligen inte förvänta att en allmän höjning av vägarnas standard skall kunna åstadkommas, då ju eftersläpningarna på området är avsevärda. Däremot ligger det inom möjligheternas ram att företaga sådana vägförbättringar som kan bedömas nödvändiga med hänsyn till själva trafikomläggningen. Det gäller att i första hand förbättra vägarna på de ställen, t. ex. i backar, krön och vägkrökar, som för närvarande och vid omläggningen kan bedömas som särskilt farliga

för vägtrafikanterna. Enligt vår mening är detta en synnerligen angelägen åtgärd. Vi anser därför att en snabbinventering av de s. k. trafikfällorna bör företagas i syfte att möjliggöra en snar upprustning av dessa vägdelar.

#### Motionerna I: 610 och II: 758

I motionerna hemställes, »att riksdagen vid behandlingen av propositionen nr 58 måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att den särskilda kommissionen för trafikomläggningen må få i uppdrag att skyndsamt överväga behovet av sådana vägförbättringar som måste anses nödvändiga under förberedelsestiden för att en tillfredsställande trafiksäkerhet skall kunna garanteras efter trafikomläggningen».

Motionärerna anför till stöd härför bl. a.:

Vägstandarden i vårt land kan inte sägas vara tillfredsställande i förhållande till den nuvarande trafikintensiteten. Endast 35 procent av riksvägarna anses ha fullgod standard i förhållande till dagens trafik, och endast 19 procent av riksvägnätet fyller vägplanens målsättning för 1975 års trafik. För länsvägar och ödebygdsvägar är förhållandena ännu sämre. Kurvor, som hindrar sikten, alltför liten vägbredd, höga backkrön m. m. innebär ständiga faror för trafikanterna. Man kan inte bortse från att dylika brister i vägnarnas beskaffenhet efter en omläggning till högertrafik medför ökade risker för trafikolyckor på grund av förarnas ovana vid den nya trafikriktningen. Enligt vår mening måste det vara ett absolut villkor, att under förberedelsestiden fram till trafikomläggningen bristerna i vägnarnas beskaffenhet så långt som möjligt elimineras.

Inom vägbyggande och vägunderhåll har strävandena visserligen till stor del koncentrerats på att undanröja de ur trafiksäkerhetssynpunkt mest framträdande bristerna. Med den takt som vägupprustningen nu har torde det dock inte vara möjligt att på tillfredsställande sätt eliminera bristerna under förberedelsestiden. Huvudlinjen i den femårsplan för åren 1964—1968, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen nu arbetar med, är en koncentration av arbetena till Europavägarna och de viktigaste riksvägarna. Sådana trafikfällor, som måste betraktas som särskilt farliga i övergångsskedet efter trafikomläggningen, finns emellertid i stort sett på alla vägar inte minst länsvägarna.

I detta sammanhang må erinras om de vid innevarande riksdag väckta motionerna I: 47 av herrar *Larsson, Thorsten*, och *Sundin* samt II: 54 av herr *Hansson* i Skegrie, vari hemställes att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om sådan översyn och komplettering av vägplanen för Sverige, att de ökade krav på trafiksäkerhet, som föranledes särskilt av en framtida övergång till högertrafik, kan tillgodoses. Vid behandlingen av dessa motioner anförde *statsutskottet* i sitt av riksdagen godkända *utlåtande nr 6 år 1963* följande.

Utskottet får i anledning härav erinra om att i vägplanen uttryckligen angivits att planen är av översiktlig och principiell natur samt att den skall successivt revideras alltefter den tekniska och ekonomiska utvecklingen. Så sker också i den mån tillgängliga resurser medger, bl. a. genom det inom väg- och vattenbyggnadsverket bedrivna utredningsarbetet, varav vissa delresultat redovisats i styrelsens anslagsframställningar under senare år. En-

ligt vad utskottet erfarit avses vidare, enligt beslut av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i samråd med den s. k. samarbetsdelegationen för vägväsendet, utredningsarbetet med avseende å vägplanens uppföljande i olika avseende skola intensifieras. Då det torde få förutsättas att i samband med förenämnda successiva revidering och uppföljande de på väginvesteringarnas omfattning och inriktning inverkan faktorerna av skilda slag vederbörligen beaktas, synes någon särskild framställning från riksdagens sida i av motionärerna angivet syfte ej påkallad. Motionerna avstyrkes därför.

#### Motionerna I: 611 och II: 760

Motionärerna påpekar vikten av att varje ytterplagg är försett med oundgängligen nödvändiga reflexer. Under hänvisning till att kollektiva olycksfallsförsäkringar för skolbarn alltmera vinner anslutning finner motionärerna en utökning av skolans ansvar gentemot eleverna att även innefatta reflexanordningar för skydd i trafiken vara tidsenlig och önskvärd.

I motionerna hemställs, »att riksdagen måtte besluta att reflexband må räknas som förbrukningsmaterial vid våra skolors betydelsefulla trafikundervisning».

#### Motionen II: 750

I motionen anföres ytterligare synpunkter och önskemål utöver vad departementschefen uttalat om åtgärder för att minska riskerna för olyckor vid övergång till högertrafik. Motionären anser sålunda att särskild upplysningsverksamhet förutom genom press och massmedia bör ägnas våra gamla. Vidare bör uppmaningar åt fotgängare att färdas på vägens högra sida inte längre förekomma och i varje fall upphöra i mycket god tid innan reformen genomföres. Vid den intensiva trafikövervakningen i inledningsskedet bör man räkna med stort uppbåd trafikövervakare rekryterade från olika organisationer. Särskild uppmärksamhet bör enligt motionen också ägnas frågan om varaktigheten av den inledande hastighetsbegränsningen och en temporär återgång till fri hastighet i lämpliga perioder, innan återgången kan betraktas som mer eller mindre definitiv. Motionären tar där- efter upp spörsmålen om alkoholförtäring i samband med förande av motorfordon och om bilars förseende med säkerhetssealar samt anför härom:

Trafikövergången kommer att ställa förarnas uppmärksamhet och förmåga till snabba och riktiga reaktioner på stora prov. Det är välbekant att alkoholförtäring även i mycket måttliga mängder inverkar nedsättande på dessa egenskaper. Alkoholförtäring torde medföra en ökad benägenhet att i kritiska situationer handla efter ett invariant mönster. Det är därför angeläget att utreda och överväga om icke en skärpning av bestämmelserna angående rattfylleri och rattonykterhet på grund härav vore befogad. Vad som ju närmast kommer i fråga är en ytterligare sänkning av gränserna för tillåten alkoholkoncentration i blodet.

En fråga som diskuterats i skilda sammanhang och som får särskild aktualitet vid övervägandet av de speciella säkerhetsåtgärder varom nu är fråga är obligatorisk utrustning av bilar med säkerhetssealar. En lagstiftning

härom förefaller i och för sig önskvärd. En lämplig tidpunkt för genomförandet av en sådan åtgärd vore ju övergången till ny trafikriktning.

Motionären anför avslutningsvis att flertalet av de i motionen berörda uppgifterna torde falla inom verksamhetsområdet för det organ, som skall svara för administrationen av trafikomläggningen. Av många skäl vore det enligt motionären värdefullt om riksdagen bereddes tillfälle att yttra sig om de definitiva riktlinjerna för denna verksamhet.

I motionen hemställs, »att riksdagen vid behandling av proposition nr 58 måtte beakta vad i denna motion framhålles».

## Kostnaderna

### Departementschefen

Departementschefen uttalar i denna del:

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 de-

talj 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 nyanskaffning 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 tjänsteviktklass 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 avvecklad 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 klarläggas. Förhandlingar med städerna blir härvid erforderliga. Riktpunkten 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 kun-

na 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 trafikomläggningen. I den mån under det fortsatta utrednings- och planläggningsarbetet skulle uppkomma särskilda spörsmål, som finnes vara av beskaffenhet att böra underställas riksdagen, torde detta få ske i samband med de årliga ansökningsäskandena för trafikreformens genomförande.

## Statlig lånefond

### Departementschefen

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.

#### Motionerna I: 612 och II: 757

I motionerna hemställs, »att riksdagen vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 58 måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t begära skyndsamt utredning genom den för trafikomläggningens administration föreslagna särskilda kommissionens försorg i syfte att skapa ett system för finansiering av omläggingskostnaderna för bussar».

Enligt motionärernas mening innebär departementschefens uttalanden en klar undervärdering av finansieringsfrågans svårighetsgrad. Särskilt i de fall då stads- och förörstrafik bedrivs av enskilda företag, vilket förekommer i icke obetydlig utsträckning, blir svårigheterna stora. Sådan trafik kan enligt motionärerna sannolikt ej köras med dispensbussar. Berörda trafikföretag måste i viss utsträckning tidigarelägga sin ersättningsanskaffning av bussar, varigenom i skilda hänseenden uppstår finansieringsproblem. Frågan kan lösas genom en statlig lånefond. Motionärerna anser emellertid att det måhända är tillräckligt att i stället skapa någon form av statliga kreditgarantier. Då tillräckligt utredningsmaterial ej föreligger bör frågan övervägas av kommissionen.

### Administrationen

#### Departementschefen

Departementschefen uttalar i denna fråga följande.

Utredningen har föreslagit att administrationen av trafikomläggningen skulle uppdragas åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vilken också skulle göra de ytterligare utredningar som erfordras för omläggningens 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 omläggningen 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 omläggningen 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 trafiks signaler, 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 bestämna 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.

#### Motionerna I: 608 och II: 756

I motionerna understrykes att det givetvis är nödvändigt att den rådgivande delegationen får tillgång till kvalificerad expertis, varvid det icke minst är viktigt att läkarexpertis blir representerad. Motionärerna hemställer därför »att riksdagen vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 58 måtte uttala att i den föreslagna rådgivande delegationen för trafiksäkerhetsfrågor skall ingå en kirurg med praktisk erfarenhet av trafikskadors omfattning och form».

I detta sammanhang må erinras om att i följande tidigare nämnda motioner gjorts hemställan, som jämväl har avseende på det administrativa organets verksamhetsområde och arbetsuppgifter, nämligen motionerna I: 610 och II: 758, motionen II: 750 samt motionerna I: 612 och II: 757.

### III. UTSKOTTET

Frågan om en övergång från vänstertrafik till högertrafik har i vårt land nu varit aktuell i mer än trettio år. Spörsmålet har också åtskilliga gånger behandlats av riksdagen. Ett genom motioner väckt förslag om övergång till högertrafik föll således vid 1945 års riksdag, sedan kamrarna fattat skiljaktiga beslut. I anledning av beslut vid 1953 års riksdag tillkallades 1954 års kommitté för utredning om högertrafik. Vidare biföll riksdagen år 1955 proposition med förslag att en rådgivande folkomröstning skulle anordnas i högertrafikfrågan. Vid folkomröstningen, som ägde rum på hösten samma år, uttalade sig helt övervägande antalet av de röstande för bibehållande av vänstertrafik. I ett av 1961 års riksdag godkänt utlåtande underströk andra lagutskottet angelägenheten av att frågan om en eventuell trafikomläggning fördes fram till ett skyndsamt avgörande. Här må också nämnas att majoriteten i 1954 års kommitté uttalade sig för en trafikomläggning beträffande väg- och gatutrafiken, vilket tillstyrkts av flertalet remissinstanser. År 1960 tillkallades en särskild sakkunnig för att inom kommunikationsdepartementet biträda med utredning av kostnaderna vid övergång till högertrafik.

I förevarande proposition föreslås att principbeslut fattas om övergång till högertrafik i Sverige. Omläggningen skall avse väg- och gatutrafiken samt spårvägarna men däremot inte järnvägs- och tunnelbanetrafiken. Omläggningen förutsättes bli genomförd under år 1967. För administrationen härav skall inrättas en särskild kommission. Kostnaderna för omläggningen beräknas till omkring 400 miljoner kronor. Ersättning av statsmedel skall i princip utgå för de kostnader, som har ett omedelbart samband med omläggningen.

Vad till en början angår huvudfrågan om övergång till högertrafik uttalar departementschefen i propositionen, att bedömningen härav skall ske utifrån de synpunkter, som sedan länge lagts på frågan, nämligen å ena sidan behovet av en enhetlig trafikriktning med hänsyn till den ökande internationella trafiken och å andra sidan risken för trafikolyckor vid en övergång och de avsevärda kostnaderna för en trafikreform. Vid denna avvägning finner departementschefen att det första skälet vid en aktuell värdering måste tilläggas en helt annan och avsevärt mycket större tyngd än vid tidigare bedömning av frågan. Anledningen härtill är enligt departementschefen bilismens och biltrafikens närmast lavinartade utveckling sedan mitten av 1950-talet och den fortsatta ytterligt snabba expansion, som på dessa områden kan förutses för de närmaste årtiondena. Antalet bilar beräknas således under en tjugoårsperiod räknad från år 1955 ha flerdubbplats i både Sverige och hela det övriga Västeuropa. Vidare kommer vägkommunikationerna mellan vårt land och de nordiska grannländerna samt västeuropeiska kontinenten att avsevärt byggas ut. Antalet gränspasseringar med motorfordon torde öka kraftigt och efterfrågan på internationella lastbilstransporter är för Sveriges del på starkt uppåtgående. Departementschefen har i detta sammanhang jämväl pekat på det intensiva internationella samarbetet för att skapa enhetliga trafikregler. Med hänsyn till den väntade utvecklingen torde antalet trafikolyckor, som helt eller delvis sammanhänger med att här icke tillämpas samma trafikriktning som i övriga Norden och på den västeuropeiska kontinenten, kraftigt öka under de kommande årtiondena. De kan beräknas mångdubbelt överstiga de olyckor som för vårt lands del kan befaras uppkomma på grund av själva omläggningen. I propositionen framhålles vidare, att om en trafikreform måste genomföras någon gång under de närmaste decennierna bör omläggningen ske så snart som möjligt. Skälen härför är dels att olycksriskerna tilltager för varje år och dels att vid ett uppskov kostnaderna för reformen kommer att öka. Enligt departementschefens mening måste en långsiktig bedömning av den framtida trafikutvecklingen leda till det ställningstagandet att en trafikomläggning måste ske före utgången av nyssnämnda tidsperiod, då eljest särskilt mot slutet av denna tidsrymd utomordentligt svåra komplikationer skulle uppstå. I propositionen förordas därför att beslut snarast fattas om övergång till högertrafik. Departementschefen har i detta avsnitt slutligen anmärkt, att med hänsyn till frågans karaktär överläggningar ägt rum med företrädare för de demokratiska partierna. Härvid har enighet uppnåtts bland annat om att beslut bör fattas om övergång till högertrafik och att ny folkomröstning icke bör anordnas.

I åtskilliga motioner har yrkats avslag å propositionen, varvid i några fall jämväl hemställts om ytterligare utredning eller förnyad folkomröstning. I motionen II: 755 anföres således bland annat följande. Svenska folket har redovisat en tydlig opinion för bibehållande av vänstertrafik. Riskerna är stora för ett avsevärt ökat olycksantal under en lång övergångstid. Kostnaderna torde ha nått kulmen vid den föreslagna tidpunkten för om-

läggningen. Tiden är dessutom mindre lämpligt vald på grund av kommunikationsväsendets brytningstid. Därjämte talar behovet av ökade insatser för trafiksäkerhet och bättre vägar mot en omläggning. På i huvudsak dessa skäl hemställes därför att riksdagen måtte avslå propositionen. I de likalydande motionerna I: 596 och II: 730 yrkas också avslag å propositionen. Motionärerna åberopar att såsom 1954 års utredning uttalat förhållandet med skilda trafikriktningar icke nödvändigtvis behöver vara en trafiksäkerhetsfråga av större betydelse. Mot en omläggning talar de dryga kostnaderna och den ökning av olycksfallsfrekvensen som skulle uppstå. Även vägnas beskaffenhet är enligt motionärerna ett avgörande hinder mot en övergång till högertrafik. I motionen II: 740 framhålls att de i propositionen framlagda förslagen måste anses otillräckligt underbyggda och motionären hemställer, att riksdagen med avslag å propositionen anhåller om skyndsamt utredning i högertrafikfrågan. I tre motioner, nämligen I: 602, II: 732 och II: 743, föreslås att ny rådgivande folkomröstning måtte anordnas i högertrafikfrågan. I samtliga dessa motioner understrykes att riksdagen icke mot det råd folket gav år 1955 bör fatta beslut om högertrafik utan att spörsmålet nu ånyo blir föremål för omröstning. Slutligen må i detta sammanhang omnämnas motionen II: 742, vari hemställes att, om riksdagen nu fattar preliminärt principbeslut om övergång till högertrafik, folkomröstning i frågan skall hållas i samband med riksdagsvalet hösten 1964.

I likhet med departementschefen anser utskottet att ingendera trafikriktningen utifrån trafiksäkerhetssynpunkt i och för sig kan anses ha företräde, eftersom trafiksäkerheten är beroende av en mångfald faktorer. Avgörandet måste således ske från de i propositionen angivna argumenten för och emot en trafikomläggning. Härvid bör enligt utskottets mening den största vikten läggas vid det förhållandet att den internationella biltrafiken befinner sig under stark expansion och att denna utveckling kan beräknas fortgå under avsevärd tid. Det är ur denna synpunkt utomordentligt angeläget att trafikreglerna i största möjliga utsträckning blir enhetliga i de länder mellan vilka biltrafiken är omfattande. Härvid är det självfallet av särskild vikt att den grundläggande bestämmelsen om trafikriktningen är överensstämmande. Med det ökande antalet gränspasseringar vid vårt land torde det vara oundvikligt med en kraftig stegring av olyckor betingade av att Sverige tillämpar en från sina grannländer och den västeuropeiska kontinenten skild trafikriktning. En framtida bro- eller tunnelförbindelse mellan Skåne och Själland torde avsevärt öka gränspasseringarna. Likaledes har man att räkna med en allt livligare biltrafik mellan Sverige och Norge. Även biltrafiken mellan Sverige och Finland har under senare år ökat kraftigt, en utveckling som kan väntas fortsätta. Det lär då, därest Sverige bibehåller vänstertrafik, bli ofta förekommande att bilförare med korta mellanrum, kanske ibland flera gånger dagligen, måste ändra trafikriktning. Utskottet befarar att en sådan utveckling skulle medföra att antalet svåra trafikolyckor stiger betydligt. Häremot måste givet-

vis vägas att själva omläggningen under en övergångstid torde föranleda olyckor icke blott för bilister utan även för andra trafikanter såsom cyklister och fotgängare. Antalet sådana olyckor bör dock genom en intensiv upplysningsverksamhet och skilda trafiksäkerhetsbefrämjande åtgärder såsom t. ex. hastighetsbegränsningar icke behöva bli alltför stort. De nämnda åtgärderna bör därjämte kunna medföra en viss minskning av sådana olyckor, som icke har med omläggningen att göra, vilket skulle kunna medföra att en ökning av den sammanlagda olycksfrekvensen undviks. Det är vidare att förvänta, att de av själva omläggningen förorsakade olycksriskerna skall upphöra efter en icke alltför lång period, medan den olycksfaktor, som för närvarande föreligger till följd av annan trafikriktning än i angränsande land, skulle vara för framtiden helt undanröjd. Beträffande kostnaderna för en trafikreform har det i motionen II: 755 gjorts gällande att dessa skulle nedgå om trafikreformen först genomfördes vid ett senare tillfälle än som nu är avsett. I likhet med departementschefen anser utskottet, såsom för övrigt jämväl anförts i en nyligen genom kommunikationsdepartementets försorg verkställd undersökning, att åtskilliga skäl talar för att kostnaderna avsevärt ökar om tidpunkten för trafikomläggningen skulle framskjutas. Vad slutligen angår spørsmålet om en förnyad folkomröstning vill utskottet anmärka att förhållandena och då särskilt prognoserna för bilismens utveckling är väsentligt annorlunda än 1955 och att starka tecken talar för att en omsvängning skett i opinionen efter folkomröstningen. Även om utskottet likväl anser att det i och för sig varit önskvärt att folkets mening ånyo kunnat inhämtas, föreligger med hänsyn till vad nyss anmärkts och till angelägenheten av reformens snabba genomförande ej anledning till det uppskov, som en folkomröstning skulle medföra. Jämväl ett preliminärt principbeslut nu åtföljt av en folkomröstning hösten 1964 såsom föreslagits i motionen II: 742 skulle föranleda ett icke önskvärt dröjsmål med frågans slutliga avgörande. Utskottet finner ej heller som hävdats i motionen II: 740 att ytterligare utredning i saken är påkallad. På grund av vad sålunda anförts får utskottet tillstyrka bifall till det i propositionen framlagda förslaget i principfrågan.

I propositionen behandlar departementschefen därefter vissa särskilda frågor. Departementschefen uttalar att övergången till högertrafik bör begränsas i huvudsak till väg- och gatutrafiken samt spårvägarna. En förberedelsestid av fyra år anses tillräcklig, varför övergången skulle ske år 1967 och då lämpligen på sensvåren eller försommaren. Enligt departementschefen bör, om oförutsedda händelser inträffar, Kungl. Maj:ts äga befogenhet att välja annat år för omläggningen. I propositionen förordas vidare att olycksriskerna vid en omläggning skall motverkas genom åtgärder av skilda slag. Såsom led häri nämner departementschefen en omfattande utbildnings- och upplysningsverksamhet, intensiv trafikövervakning samt temporär hastighetsbegränsning.

I ett flertal motioner har framlagts förslag som i huvudsak berör trafiksäkerhetsfrågor i samband med en omläggning. I de likalydande motionerna



I: 609 och II: 759 uttalas sålunda, att snäva kostnadssynpunkter inte får hindra att alla möjligheter att trygga medborgarnas säkerhet vid omläggningen tillvaratages. Vidare begäres en snabbinventering av de vägsträckor, som utgör trafikfällor, i syfte att möjliggöra en snar upprustning av dessa. Även i de likalydande motionerna I: 610 och II: 758 upptages frågan om vägarna. Motionärerna föreslår sålunda att den särskilda kommissionen för trafikomläggningen måtte få i uppdrag att överväga behovet av sådana vägförbättringar, som är nödvändiga för att en tillfredsställande trafiksäkerhet skall kunna garanteras efter trafikomläggningen. I de likalydande motionerna I: 611 och II: 760 hemställs, att reflexband måtte räknas som förbrukningsmaterial vid skolornas trafikundervisning. Slutligen anföres i motionen II: 750 önskemål om vissa trafiksäkerhetsåtgärder, varvid bland annat ifrågasattes en ytterligare sänkning av gränsen för tillåten alkoholkoncentration i blodet vid framförande av motorfordon.

Utskottet ansluter sig till vad departementschefen förordat beträffande omfattningen av trafikreformen, förberedelse tidens längd samt tidpunkten för omläggningen. Utskottet delar även helt departementschefens i propositionen uttalade mening, att ingen möda får sparas för att åstadkomma en rationell och effektiv planläggning och organisation för omläggningens genomförande. Utskottet vill också i anslutning till vad i motionerna uttalats understryka vikten av att, såsom departementschefen anfört, en ingående inventering göres av alla de potentiella resurser, som kan finnas inom den offentliga och privata sektorn av samhället och som med fördel kan utnyttjas för att motverka olycksriskerna. Härvid bör uppmärksamhet fästas vid de i motionerna angivna åtgärderna för att främja vägupprustningen och trafiksäkerheten. Beträffande vägarna synes det därvid i första hand angeläget att en översyn sker av de ställen där väg- och siktförhållandena blir ändrade genom den nya trafikriktningen. Utskottet vill jämväl betona vad som i motionerna anförts om lämpligheten att bära reflexband. Beträffande yrkandet om en tillfällig skärpning av rattfyllerilagstiftningen vill utskottet erinra om den utredning, som bedrivs av 1957 års trafiknykterhetskommitté. Enligt 1963 års riksdagsberättelse beräknas kommitténs arbete kunna slutföras under första halvåret 1963. I samband med övervägande av de förslag, som kommer att lämnas, torde få prövas om särskilda åtgärder ur trafiknykterhetssynpunkt är erforderliga vid övergången till högertrafik.

Vidkommande därefter de beräknade kostnaderna för en trafikomläggning har departementschefen uppskattat dessa till i runt tal 400 miljoner kronor. I likhet med 1960 års utredning har departementschefen ansett, att ersättning bör utgå för de kostnader vilka har omedelbart sammanhang med trafikomläggningen. Som allmän princip skall därvid gälla att gottgörelse skall utgå för nödvändiga kostnader. Denna riktlinje innebär enligt departementschefen, att alla direkta kostnader såsom för ombyggnad av bussar och spärvägar, ändring av trafiksignaler och flyttning av vägmärken blir ersättningsgilla. Departementschefen har vidare biträtt utredningens förslag, att som villkor för ersättning skall uppställas att plan och kostnadsberäkning

skall ha godkänts av det för omläggningens administration närmast ansvariga organet. I propositionen föreslås därjämte att Kungl. Maj:t i enlighet med de angivna riktlinjerna skall fastställa de närmare grunder, enligt vilka ersättning skall utgå.

Utskottets granskning av propositionen i denna del har icke givit anledning till erinran. Utskottet vill dock understryka vikten av att, såsom förutskickats i propositionen, de särskilda spörsmål, som kan uppkomma under utrednings- och planläggningsarbetet, underställas riksdagen. Vidare förutsätter utskottet att i samband med de årliga anslagsäskandena för trafikreformens genomförande de stora linjerna beträffande planeringen av och arbetet med trafikomläggningen blir belysta.

1960 års utredning har berört möjligheten att tillskapa en särskild fond avsedd att underlätta bussföretagens finansiering av investering och ombyggnader i samband med trafikomläggningen. Departementschefen har emellertid förklarat sig icke vara beredd att tillstyrka inrättandet av en sådan fond.

I de likalydande motionerna I: 612 och II: 757 uttalas, att departementschefen undervärderat finansieringsfrågans svårighetsgrad. Motionärerna hemställer därför om utredning genom den föreslagna kommissionens försorg i syfte att skapa ett system för finansiering av omläggningskostnaderna för bussar.

Utskottet, som finner motionernas syfte beaktansvärt, anser att all möjlig hänsyn bör tagas för att underlätta de likviditetsproblem, som kan uppstå för bussföretagen på grund av trafikreformen. Utskottet vill emellertid erinra om att departementschefen angivit, att sådana fall kan uppkomma där särskilda åtgärder måste vidtagas. Departementschefen har därvid i första hand förordat möjligheten av att utbetala förskott på ersättning. Med hänsyn till detta uttalande tager utskottet för givet att olika vägar att lösa problemen kommer att undersökas och att erforderliga åtgärder blir vidtagna.

Vad slutligen angår administrationen av trafikomläggningen har departementschefen frångått förslaget av 1960 års utredning att anförtro dessa arbetsuppgifter åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Departementschefen har funnit det mindre lämpligt att belasta ett arbetstyngt verk härmed och i stället förordat att en särskild kommission tillskapas. Den bör bestå av ordförande och sex andra ledamöter. Där bör ingå ledamöter med kvalificerad sakkunskap på olika områden och med stor erfarenhet av allmänna värv. Till kommissionen bör knytas två rådgivande delegationer, en teknisk-ekonomisk och en för trafiksäkerhetsfrågor m. m. Kommissionen skall enligt propositionen till sitt förfogande ha ett kansli.

I de likalydande motionerna I: 608 och II: 756 har hemställts, att i delegationen för trafiksäkerhetsfrågor skall ingå en kirurg med praktisk erfarenhet av trafikskador.

Utskottet godtager den av departementschefen förordade organisationen. Enligt utskottets mening föreligger icke något direkt behov av en kirurg i trafiksäkerhetsdelegationen. Motionärernas önskemål torde emellertid kunna

bli i erforderlig mån tillgodosett genom den av departementschefen anvisade befogenheten för såväl kommissionen som delegationerna att utnyttja utomstående expertis för speciella uppgifter.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa, såvitt nu är i fråga,

A. att riksdagen måtte med avslag å följande motioner, nämligen

1. I: 596 och II: 730,
2. I: 602,
3. II: 732,
4. II: 740,
5. II: 742,
6. II: 743 samt
7. II: 755

bifalla förevarande proposition, nr 58;

B. att motionerna

1. I: 608 och II: 756,
2. I: 609 och II: 759,
3. I: 610 och II: 758,
4. I: 611 och II: 760,
5. I: 612 och II: 757 samt
6. II: 750

i den mån de ej kan anses besvarade genom vad utskottet ovan anført icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 25 april 1963

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK ALEXANDERSON

---

*Vid detta ärendes behandling har närvarit:*

från första kammaren: herrar Alexanderson, Lindahl\*, Göran Karlsson, Ebbe Ohlsson, Kristiansson, Knut Johansson, Georg Carlsson och Åkeson;

från andra kammaren: herrar Levin, Johansson i Torp, Nyberg, fru Torbrink, herrar Persson i Tandö, Grebäck, Carlsson i Stockholm och Bengtson i Solna.

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

### Reservation

av herrar *Levin* och *Johansson* i Torp samt fru *Torbrink*, vilka ansett att utskottets utlåtande från det stycke å s. 39 som börjar med orden »I likhet med departementschefen» bort ha följande lydelse.

Utskottet kan godtaga departementschefens uttalande, att ur trafiksäkerhetssynpunkt ingendera trafikriktningen kan givas företräde. Visserligen är antalet trafikolyckor i Sverige mindre än i något land i Europa med högertrafik om man ser till antalet bilar, men då det är svårt att få fram någon helt jämförlig statistik kan man inte dra andra säkra slutsatser av det föreliggande materialet än att en trafikreform ej kan motiveras med att det i och för sig skulle vara säkrare med högertrafik. Såsom ett huvudskäl för den föreslagna trafikomläggningen har departementschefen i stället åberopat den ökande biltrafiken mellan Sverige och utlandet. Utskottet delar uppfattningen att den internationella bilismen, som man redan tidigare kunnat förutse, kommer att utvecklas snabbt. Med hänsyn härtill hade det självfallet varit önskvärt med enhetlig trafikriktning i alla länder. Enligt utskottets mening har emellertid departementschefen betydligt överdrivit olägenheterna med skilda trafikriktningar. Utskottet vill erinra om att det antal olyckor i vårt land som med säkerhet betingas av bilförarnas ovana vid vänstertrafik är i förhållande till samtliga inträffade olyckor lågt. Oaktat den av departementschefen nämnda kraftiga ökningen av gränspasseringarna med bil under de senare åren har trafikolycksfallen samtidigt i relation till antalet bilar i landet visat minskning. Däremot är enligt utskottets bestämda uppfattning en stark stegring av antalet trafikolyckor att vänta, om en omläggning genomföres, inte blott i samband med trafikreformen utan även under en avsevärd tid därefter. Olyckorna kommer att drabba inte bara bilister utan, troligen i högre grad, fotgängare och cyklister. Dessa kategorier av vägtrafikanter utgöres i stor utsträckning av barn och äldre personer som ej har samma trafikvana som bilisterna i allmänhet.

Med hänsyn till att, som utskottet nyss påpekat, fördelarna av trafikomläggningen synes mycket diskutabla blir de betydande kostnader som den föreslagna reformen kommer att medföra ett starkt skäl mot densamma. Utöver de direkta kostnader som redovisas i propositionen får man räkna med mycket betydande indirekta kostnader för såväl bilismen som samhället.

Ett avgörande skäl mot bifall till propositionens förslag i huvudfrågan är emellertid, enligt utskottets mening, också utfallet av 1955 års folkomröstning i frågan. I proposition nr 111 år 1955 om förslag till folkomröstning framlades, såsom framgår av den tidigare redogörelsen, mycket starka argument för en omröstning i denna fråga. Avslutningsvis anfördes i propositionen, att med hänsyn till ärendets vikt och de delade meningar som yppats i sakfrågan, folkets mening borde inhämtas. I sitt utlåtande över propositionen tillstyrkte statsutskottet förslaget. Riksdagen godkände utlåtandet.

Den företagna folkomröstningen gav som bekant en överväldigande majo-

ritet för bibehållande av vänstertrafiken. Det kan enligt utskottets mening icke vara riktigt att ej fästa avgörande betydelse vid det råd som härvid inhämtades från folket. Ett bifall till propositionen skulle innebära ett klart åsidosättande av den tydligt uttalade vilja som framkom vid folkomröstningen. Utskottet kan, med hänsyn särskilt till sistnämnda omständighet, ej tillstyrka bifall till propositionen.

Utskottet får således hemställa,

A. att riksdagen måtte med bifall till motionerna I: 596 och II: 730 samt II: 755 avslå förevarande proposition, nr 58;

B. att motionerna I: 608 och II: 756, I: 609 och II: 759, I: 610 och II: 758, I: 611 och II: 760; I: 612 och II: 757, I: 602, II: 732, II: 740, II: 742, II: 743 och II: 750 i den mån de ej kan anses besvarade genom vad utskottet ovan anfört icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

---

### Reservation

beträffande punkt B. i utskottets hemställan av herr *Nyberg*.

## Innehåll

Propositionens huvudsakliga innehåll .....	2
Gällande bestämmelser .....	2
<i>I. Frågans tidigare behandling m. m.</i>	
Historik .....	3
Principfrågan .....	7
Tidpunkten för övergång .....	10
Kostnaderna .....	11
Statlig lånefond .....	15
Administrationen .....	15
<i>II. Departementschefens uttalanden och väckta motioner</i>	
Principfrågan	
Departementschefen .....	17
Motioner .....	22
Vissa särskilda frågor	
Departementschefen .....	26
Motioner .....	27
Kostnaderna	
Departementschefen .....	31
Statlig lånefond	
Departementschefen .....	34
Motioner .....	35
Administrationen	
Departementschefen .....	35
Motioner .....	37
<i>III. Utskottet</i>	
Reservationer .....	44