

## Nr 29

*Utlåtande i anledning av väckta motioner om uppskov med omläggningen till högertrafik.*

Tredje lagutskottet har behandlat följande inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nämligen

a) nr 398 i andra kammaren av herr *Nyberg*, i vilken motion hemställes »att riksdagen måtte besluta att uppskjuta omläggningen till högertrafik från den 3 september 1967 till motsvarande tidpunkt 1969, samt att riksdagen måtte — därest yrkandet om uppskov bifalles — i skrivelse till Kungl. Maj:t begära en samlad översyn av vägtrafiklagstiftningen och att därav föranledda förslag föreläggs riksdagen i god tid före trafikomläggningen»,

b) nr 599 i första kammaren av herr *Åkerlund* och nr 733 i andra kammaren av herrar *Ringaby* och *Magnusson* i Borås, i vilka motioner, som är likalydande, hemställes »att omläggningen till högertrafik framflyttas till lämplig dag år 1968», samt

c) nr 734 i andra kammaren av herr *Rubin*, i vilken motion hemställes »att riksdagen måtte uttala att den av Kungl. Maj:t fastställda övergången till högertrafik av skäl som i motionen framförts bör senareläggas».

Beträffande grunderna för motionsyrkandena får utskottet, i den mån redogörelse ej lämnas nedan, hänvisa till motionerna II: 398, II: 733 och II: 734.

Över motionerna har utskottet på sätt § 46 riksdagsordningen föreskriver inhämtat utlåtanden från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens trafiksäkerhetsråd samt statens högertrafikkommission. På begäran av utskottet har yttranden därjämte avgivits av Svenska stadsförbundet, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande och Svenska vägföreningen.

**Frågans tidigare behandling m. m.**

I Sverige utfärdades den första *förordningen om automobiltrafik* den 21 september 1906. Den innehöll ingen bestämmelse om vänster- eller högertrafik. Vänstertrafiken hade dock gammal hävd i landet. Som det äldsta klara uttrycket i lagstiftningen för en regel om vänstertrafik brukar anföras *gästgivareförordningen* den 12 december 1734, vari stadgades att när resande eller farande i städer eller på landet möttes, borde de till var sin vänstra sida således vika, att de hinderslöst kunde komma varann förbi.

Automobiltrafikförordningen av år 1906 ersattes av *förordningen den 30 juni 1916 om automobiltrafik*. I 16 § 4 mom. 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 *högertrafikkommité* — 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 trafikförfattningssakkunniga 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.

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.

*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 1\* — Bihang till riksdagens protokoll 1966. 9 saml. 3 avd. Nr 29

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 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.

I proposition den 15 februari 1963, nr 58, föreslog Kungl. Maj:t riksdagen bl. a. 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. Av departementschefens uttalanden kan följande omnämnas.

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 sådan, 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 åstadkomma en rationell och effektiv planläggning och organisation för omläggningens genomförande. Vidare bör en ingående inventering göras av alla de potentiella resurser, som kan finnas inom den offentliga och den privata sektorn av samhället och som med fördel kan utnyttjas för att motverka olycksriskerna. Såsom led i det system av olycksförebyggande åtgärder, som jag här avser, måste ingå en omfattande utbildnings- och upplysningsverksam-

het, 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 skolungdom 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 förklarat 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.

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.

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, verkstadsindustrien 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.

Tredje lagutskottet tillstyrkte i sitt utlåtande i anledning av nyssnämnda proposition bifall till det framlagda förslaget i principfrågan om övergång till högertrafik (L<sup>3</sup>U 23/1963). Utskottet uttalade vidare bl. a. följande.

Utskottet ansluter sig till vad departementschefen förordat beträffande omfattningen av trafikreformen, förberedelsetidens 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 omlägningens 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 godtager den av departementschefen förordade organisationen.

Riksdagen godkände utskottets utlåtande.

Kungl. Maj:t har beslutat, att övergången till högertrafik skall äga rum den 3 september 1967 (SFS 900/1964).

### Motionerna

Till stöd för yrkandet i *motionen II: 398* om uppskov med omläggningen till år 1969 anföres bl. a. följande. Sedan principbeslutet fattades har förberedelser på olika sätt vidtagits för att få trafikomläggningen genomförd på ett så tillfredsställande sätt som möjligt. Även om detta arbete är ganska omfattande synes en viss oro råda beträffande möjligheterna att inom avsedd tid klara de många problem som trafikomläggningen medför och få till stånd alla de åtgärder som krävs för att motverka olycksriskerna. Det har också visat sig att de beräknade kostnaderna kommer att överstigas med betydande belopp. Sålunda har högertrafikkommissionen i en skrivelse till Kungl. Maj:t meddelat att kostnaderna kan beräknas uppgå till 595 miljoner kronor i 1965 års prisläge — alltså en kostnadsökning på i runt tal 200 miljoner kronor. Det återstår endast ett och ett halvt år tills denna trafikomläggning skall ske. Flera omständigheter gör att man kan ställa frågan om icke denna

tid är alltför kort. Risker finns för att man kommer in i en sådan situation att arbetet måste forceras på ett mindre tillfredsställande sätt. Detta kan bli till skada för trafiksäkerheten. Den fråga som man bör ställa är om ett uppskov på två — möjligen tre — år skulle medföra sådana olägenheter, att de icke uppvägs av de fördelar ett uppskov ur vissa synpunkter skulle medföra. Även kostnadsfrågan kommer in i bilden; om trafikomläggningen sker vid en senare tidpunkt kan kostnaderna per budgetår räknat bli mindre än de annars kommer att bli. Det är av stor vikt att vägupprustningen forceras i största möjliga takt fram till trafikomläggningen och givetvis även senare. Ett uppskov på två eller tre år skulle ge större möjligheter i detta avseende. En så ändamålsenlig trafiklagstiftning som möjligt bör föreligga och ha trätt i kraft i god tid före trafikomläggningen. Detta synes icke bli fallet. De olika förslag som är att vänta i anledning av flera utredningar måste givetvis få betydelse för trafiksäkerheten. Det vore sålunda värdefullt om de i största möjliga utsträckning kunde föranleda avsedda åtgärder i god tid före övergången till högertrafik. De nya reglerna bör ha varit i tillämpning någon tid innan trafikomläggningen sker. Av betydelse är givetvis också motorfordonens beskaffenhet. En fortgående förbättring torde vara att emotse som följd av skärpt kontroll o. d. Man kan räkna med att bilbeståndet icke bara är större utan också av betydligt bättre kvalitet 1969 än 1967. Detta gör att trafikomläggningen kan ske med minskade olycksrisker.

Som skäl för yrkandet i *motionerna I: 599 och II: 733* om uppskov med omläggningen till lämplig dag år 1968 anföres, att ett uppskov vore till fördel för genomförandet av arbetena med bussarna, av vilka det ännu återstår ca 5 600 stycken att bygga om. Därjämte åberopas det nuvarande ansträngda ekonomiska läget, vilket enligt motionärerna motiverar återhållsamhet på alla områden, där ingen olägenhet uppstår vid uppskov med att genomföra en åtgärd.

Till stöd för *motionen II: 734* åberopas, att det svenska vägnätet bör upprustas kraftigt innan en trafikomläggning sker och att arbetet för omläggningen ej bör forceras, då viktigare frågor såsom u-landshjälp och cancerforskning bör prioriteras.

### Remissyttrandena

Motionerna avstyrks i samtliga remissyttranden. Rent allmänt anförs att en senareläggning av övergången till högertrafik skulle medföra mycket stora problem och olägenheter med hänsyn till den nuvarande planeringen och de vidtagna förberedelserna.

I vad avser de åberopade *fördelarna ur trafiksäkerhetssynpunkt* genom ett uppskov under två år framhåller *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*, att en upprustning av vägnätet under så kort tid inte har någon avgörande

betydelse med hänsyn till att en dylik upprustning är en fråga på mycket längre sikt. *Högertrafikkommissionen* anför att man inte heller beträffande motorfordonsparkens kvalitet torde kunna räkna med någon avsevärd höjning under två år. Rörande farhågorna för att det skall bli nödvändigt att forcera arbetet inför trafikomläggningen på ett sätt som är mindre tillfredsställande med hänsyn till trafiksäkerheten, anser kommissionen att man inte behöver räkna med starkare koncentration och forcering av åtgärderna inför omläggningen än som krävs redan därför att åtgärderna bör vara så väl avpassade som möjligt efter den aktuella situationen på trafikområdet och att ungefär samma arbetstakt säkerligen skulle bli nödvändig på de flesta områden även vid en senare övergång till högertrafik.

Beträffande *nackdelar ur trafiksäkerhetssynpunkt* av ett uppskov åberopar *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* att ett av argumenten för omläggningen varit, att man därigenom skulle minska antalet trafikolyckor, föranledda av utländska trafikanter med vana vid högertrafik, och framhåller att en senareläggning skulle innebära, att sådana olyckor fortsätter och sannolikt ökar i antal för varje år på grund av den ökande fordonstrafiken, nationell såväl som främmande. *Högertrafikkommissionen* hänvisar även till att en förlängning av tiden fram till omläggningen innebär att skilda slag av provisorier, som kan vara förknippade med risker, måste tolereras under längre tid.

Vad angår en samlad *översyn av trafiklagstiftningen* under en uppskovstid anför *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* att det inte synes realistiskt att räkna med att en genomgripande revidering av vägtrafiklagstiftningen i första hand för vänstertrafik skulle medhinnas. Enligt styrelsens mening får de ändringar som föreslagits i propositionen 1965:180 och tillstyrkts av tredje lagutskottet i dess utlåtande nr 1 innevarande år tillsammans med de ytterligare i utsikt ställda ändringar, som blir erforderliga bl. a. för att genomföra Nordisk vägtrafikkommittés förslag om enhetliga vägmärken (SOU 1965:33), anses rimligt avvägda för att åstadkomma en smidig och trafiksäker omläggning vid den bestämda tidpunkten. Däremot bör lagstiftningsarbetet enligt styrelsen inriktas så att en ytterligare modernisering och samordning med motsvarande lagstiftning i de övriga nordiska länderna liksom i övriga, främst europeiska, länder kan ske så snart som möjligt efter trafikomläggningen.

Beträffande *kostnaderna för omläggningen* anför *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* att en senareläggning av övergången till högertrafik skulle innebära fördyringar bl. a. genom att de stora väg- och gatuföretag, som planerats för att tas i bruk i samband med eller omedelbart efter omläggningen, skulle få ombyggas för vänstertrafik. *Högertrafikkommissionen* framhåller i kostnadsfrågan bl. a. följande.

Kommissionen har sedan våren 1965 träffat uppgörelser med ett antal trafikföretag, som tillsammans äger omkring 6 000 bussar, om företagens



omställningsåtgärder och om ersättning från kommissionen. Därutöver har godkännande lämnats genom delbeslut beträffande omkring 1 000 bussar. Beslut föreligger således beträffande omkring 7 000 av totalt ca 7 500 bussar. Om tidpunkten för övergången till högertrafik ändras måste nya planer och kostnadsberäkningar upprättas och behandlas, vilket medför starkt ökade kostnader.

Omställningsplanerna upptar ombyggnader av fordon, nyanskaffningar av fordon samt ändringar på fasta anläggningar — för spårvägsföretagen i vissa fall nedläggning av linjer. Redan ombyggda fordon, omkring 3 000, kan som regel användas i såväl vänster- som högertrafik. Detsamma gäller levererade nya fordon, vilka hittills med få undantag försetts med provisoriska anordningar för vänstertrafik. I växande antal byggs emellertid bussar om för högertrafik i en etapp genom samtidig igensättning av vänsterdörrarna. Ett beslut om senareläggning av övergången kan medföra att vänsterdörrar åter måste upptas på ett antal på så sätt ombyggda bussar, nämligen i den mån dispenstrafik inte blir möjlig. I fråga om beställda nya fordon, som konstruerats för högertrafik med tillfälliga anordningar för vänstertrafik, torde leveranserna i regel kunna fullgöras enligt ursprunglig plan och bussarna sättas i trafik. Avser beställningarna däremot rena högerbussar måste i de flesta fall antingen bussarna ställas upp, beställningarna annulleras, leveranstiden förskjutras eller bussarna förses med extradörrar på vänster sida.

För närvarande beräknas omkring 2 000 rena högerbussar vara beställda för leverans under tiden hösten 1966—hösten 1967. Åtminstone 1 550 av dessa beställda högerbussar är avsedda för sådan stads- och förortstrafik, där dispens inte kan komma i fråga och inte heller bussar med provisoriska dörranordningar på vänster sida kan användas. Inköpspriset för en stadsbuss torde genomsnittligt vara omkring 135 000 kronor. Om leveranserna fullföljs — detta förefaller naturligt — uppkommer räntekostnader och kostnader för uppställning (garagering) och vård av bussarna. Viss värdeminskning uppstår också. Med hänsyn till dessa kostnadsposter kan den sammanlagda kostnaden för 1 550 bussar — under förutsättning att övergången till högertrafik uppskjuts två år — beräknas uppgå till mer än 55 miljoner kronor. Om en mera avsevärd förskjutning av leveranstiderna är möjlig och vad i så fall kostnaderna skulle bli, kan inte säkert bedömas utan förhandlingar med leverantörerna. En förskjutning torde dock endast i undantagsfall bli möjlig.

— — —

Efter beslutet om övergång till högertrafik har man sökt undvika att uppsätta nya trafiksignalanläggningar som senare skulle behöva ändras. Det finns därför ett uppdämt behov av nya signalanläggningar. Trots restriktiviteten har åtskilliga komplicerade anläggningar tillkommit under trycket av trafikens tillväxt. Uppskjuts övergången två år måste man räkna med att antalet trafiksignalanläggningar kommer att öka betydligt mer än som varit fallet de senaste åren. Kostnadsökningen för ändring av trafiksignaler torde i det antagna fallet böra uppskattas till 4 å 5 miljoner kronor.

— — —

Slutligen må nämnas att ett uppskov med övergången till högertrafik sannolikt skulle medföra en ganska stor ökning av de totala kostnaderna för administrationen av trafikomläggningen.

— — —

Det möter uppenbara svårigheter att närmare ange något belopp, men överslagsvis kan kostnadsökningen vid omgående beslut om två års uppskov uppskattas till minst 100 miljoner kronor.

*Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande* bedömer ett uppskov med trafikomläggningen såsom olämpligt ur informationssynpunkt, då det kan skapa osäkerhet hos allmänheten.

### Utskottet

Riksdagen beslöt år 1963 om övergång till högertrafik för väg- och gatutrafiken samt spårvägstrafiken. Därvid förutsattes att omläggningen skulle genomföras under år 1967. I samband med riksdagens beslut bemyndigades Kungl. Maj:t att bestämma tidpunkten för övergången. Kostnaderna för omläggningen beräknades uppgå till omkring 400 miljoner kronor. För administrationen av omläggningen skulle tillskapas en särskild kommission.

Med stöd av riksdagens bemyndigande har Kungl. Maj:t beslutat, att övergången till högertrafik skall äga rum den 3 september 1967.

Sedan förberedelsearbetet bedrivits i drygt två år, har högertrafikkommissionen i skrivelse till Kungl. Maj:t den 18 november 1965 meddelat, att kostnaderna för omläggningen numera kunde beräknas uppgå till 595 miljoner kronor.

I motionerna I: 599 och II: 733 hemställes om uppskov med omläggningen till lämplig dag år 1968 och i motionen II: 398 föreslås två års uppskov, medan i motionen II: 734 inte anges någon tidsgräns. Som skäl för uppskov anföres bl. a. att en omläggning år 1967 medför risker för att arbetet måste forceras, vilket kan bli till skada för trafiksäkerheten. Ett uppskov anses även ge större möjligheter till upprustning av vägarna och förbättring av trafiklagstiftningen. Vidare åberopas det nuvarande ansträngda ekonomiska läget, vilket förmenas motivera återhållsamhet på alla områden, där ingen olägenhet uppstår vid dröjsmål med att genomföra en åtgärd. Ytterligare framhålls att arbetet för omläggningen ej bör forceras, enär viktigare frågor såsom u-landshjälp och cancerforskning bör prioriteras.

Kostnadsökningen vid ett tvåårigt uppskov med trafikomläggningen har av högertrafikkommissionen beräknats till 100 miljoner kronor. Av de mest kostnadskrävande fördyringarna må nämnas dels provisoriska ombyggnader för vänstertrafik av de stora väg- och gatuföretag, som planerats tas i bruk i samband med omläggningen, dels trafikföretagens kostnader för högerbussar, beställda för leverans under tiden hösten 1966—hösten 1967.

Utskottet delar remissinstansernas uppfattning, att en senareläggning av övergången till högertrafik skulle medföra mycket stora problem och olägenheter med hänsyn till den nuvarande planeringen och de vidtagna förberedelserna. Enligt utskottets mening skulle en tvåårig uppskovstid inte medföra några påtagliga fördelar från trafiksäkerhetssynpunkt. En koncentra-

tion och forcering av åtgärderna inför omläggningen torde nämligen bli nödvändig även vid en senare övergång till högertrafik än år 1967. Därtill kommer att upprustning av vägarna är en fråga på lång sikt och att en samlad översyn av trafiklagstiftningen inte torde kunna medhinnas så snabbt, att nya trafikregler kan komma i bruk i god tid före en omläggning till högertrafik år 1969. Olika slag av provisorier, som måste tolereras fram till omläggningen, skulle även få bestå under längre tid än som eljest vore nödvändigt.

Med hänsyn till vad sålunda anförts anser utskottet, att någon åtgärd från riksdagens sida i anledning av motionerna ej är påkallad.

Utskottet får därför hemställa,

att förevarande motioner, nämligen

a) II: 398,

b) I: 599 och II: 733, samt

c) II: 734

icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 14 april 1966

På tredje lagutskottets vägnar:

HANS LEVIN

---

*Vid detta ärendes behandling har närvarit:*

från f ö r s t a kammaren: herrar Göran Karlsson\*, Svante Kristiansson, Erik Jansson, Åkesson, Herbert Larsson och Lidgard;

från a n d r a kammaren: herrar Levin, Nyberg, fru Torbrink, herrar Grebäck\*, Persson i Tandö, Hamrin i Kalmar\*, Bengtson i Solna och fru Ekroth.

---

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

### Reservation

av herr *Nyberg*.