



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1954:30

Kommunikationsdepartementet



HÖGERTRAFIK

BETÄNKANDE AVGIVET AV
1954 ÅRS KOMMITTÉ FÖR UTREDNING OM
HÖGERTRAFIK

Stockholm 1954

Statens offentliga utredningar 1954

Kronologisk förteckning

1. Svensk namnbok 1954. Statens Reproduktionsanstalt. 224 s. **Fi.**
2. Musikliv i Sverige. Betänkande med förslag till åtgärder för att främja det svenska musiklivets utveckling. Idun. 447 s. **E.**
3. Kollektivhus. Victor Petterson. 116 s., 20 s. pl. **S.**
4. Moderskapsförsäkring m. m. Idun. 154 s. **S.**
5. Vården vid ungdomsvårdsskolorna. Victor Petterson. 138 s. **S.**
6. Ärvdabalk. Norstedt. 257 s. **Ju.**
7. Nordisk passfrihet. Del III. Upphävande av all passkontroll vid gränserna mellan de nordiska länderna. Gernandt. 39 s. **U.**
8. Nordisk kontakt. Betänkande om utgivande av en nordisk parlamentarisk tidskriftspublikation. Gummesson. 14 s. **Ju.**
9. Betänkande angående instansordningen i vattenmål m. m. Gummesson. 90 s. **Ju.**
10. Förslag till lag om sparbanker m. m. Victor Petterson. 330 s. **Fi.**
11. Yrkesutbildningen. Hæggeström. 467 s., 2 kartor. **E.**
12. Elkraftförsörjningen. Kihlström. 473 s. **K.**
13. En gemensam nordisk marknad. Victor Petterson. 120 s. **H.**
14. Betänkande med utredning och förslag rörande hörselvärdet. Norstedt. 165 + VI s. **S.**
15. Om kompetenskrav. Betänkande avgivet av kompetensutredningen. Gernandt. 55 s. **C.**
16. Förslag till jordrationaliseringslag m.m. Katalog och Tidskriftstryck. 130 s. **Jo.**
17. Om proportionella val inom kommunala representationer m. m. 1950 års folkomröstnings- och valsättsutrednings betänkande. 6. Kihlström. 72 s. **Ju.**
18. Förslag till förenkling av vissa beskattningsregler. Egnellska. 80 s. **Fi.**
19. Förslag till ändrad företagsbeskattning. Idun. 418 s. **Fi.**
20. Nordiska post- och teletaxor. Gummesson. 33 s. **U.**
21. Inrättande av ett sjöfartsverk. Gummesson. 112 s. **H.**
22. Ny arbetstidslagstiftning och partiell arbetstidsförkortning. 5. Beckman. 499 s. **S.**
23. Ny arbetstidslagstiftning och partiell arbetstidsförkortning. 5. Bilagor. Beckman. 234 s. **S.**
24. Förslag till effektivare taxering. Idun. 190 s. **Fi.**
25. Friluftsbad, simhallar, bastur. Gummesson. 292 s. **I.**
26. Landsantikvarieorganisationen. Gummesson. 124 s. **E.**
27. Tjänstebostäder för folkskolans lärare. Kihlström. 106 s. **E.**
28. Vanförestalterna och Eugeniahemmet. Beckman. 340 + VI s. **I.**
29. Klenvirke. Användningen av barrklenvirke, lövvirke och sågverksavfall. Idun. 156 s. **H.**
30. Högertrafik. Victor Petterson. 141 s. **K.**

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1954:30
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



Högertrafik

*Betänkande avgivet av 1954 års kommitté för
utredning om högertrafik*

VICTOR PETTERSONS BOKINDUSTRI AKTIEBOLAG
STOCKHOLM 1954





Högertlik

Beständigt utgivet af 1874 års kommission för
undersökning om högertrik

Innehåll

| | |
|---|-----|
| Skrivelse till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet | 5 |
| Kap. 1. Frågans tidigare behandling | 7 |
| 1939 års högertrafikkommitté 7 — Frågans behandling vid 1941, 1943 och 1945 års riksdagar 15 — Frågans behandling efter 1945 18 | |
| Kap. 2. Direktiven för 1954 års kommitté för utredning om högertrafik | 30 |
| Kap. 3. Erforderliga åtgärder vid övergång till högertrafik och kostnaderna för sådana åtgärder | 33 |
| Allmänna synpunkter 33 — Tidpunkten för en övergång till högertrafik 34 — Ombyggnad av viss del av spårvägarnas rullande materiel och fasta anläggningar 41 — Ombyggnad av bussar och vissa fasta för den yrkesmässiga busstrafiken erforderliga anläggningar 48 — Åtgärder beträffande anordningar och anläggningar för väg- och gatuväsendet samt vissa signal- och säkerhetsanordningar m. m. vid järnvägarna 60 — Flyttning av vägmärken och ombyggnad av snöplogar m. m. för skogsbruket 66 — Åtgärder inom krigsmakten 66 — Ombyggnad av bensinstationer m. m. 66 — Åtgärder mot ökade olycksrisker m. m. 67 — Administration 70 — Oförutsedda kostnader 71 — Sammanställning av kostnaderna 71 | |
| Kap. 4. Undersökning av vissa trafiksäkerhetsfrågor och andra särskilda förhållanden, som tillmätts betydelse i debatten om övergång till högertrafik | 72 |
| Internationella jämförelser angående olycksfallsfrekvensen 72 — Vägtrafikolyckornas huvudorsaker och rattens placering 78 — Förekomsten av vägtrafikolyckor, som kunna stå i samband med vänstertrafiken i Sverige 81 — Turisttrafiken 89 | |
| Kap. 5. Skäl för och emot övergång till högertrafik och kommitténs förslag i frågan | 92 |
| Allmänna synpunkter 92 — Huvudskälet för övergång till högertrafik 93 — Förslag 95 | |
| Kap. 6. Finansiering av kostnaderna för övergång till högertrafik | 96 |
| Direktiv och allmänna synpunkter 96 — Statsbidragsgrunder 98 — Särskilda tilläggsskatter å drivmedel 100 — Plan för medelsanvisning 101 | |
| Kap. 7. Sammanfattning och hemställan | 104 |
| Sammanfattning 104 — Hemställan 107 | |
| Reservationer och särskilda yttranden | 108 |
| Reservation av ordföranden Löwbeer 108 — Reservation av herr Björnberg och herr Christenson i Malmö 108 — Särskilt yttrande av herr Nilsson 112 — Särskilt yttrande av herr Näsgård 113 | |

Bilagor

| | |
|---|-----|
| 1. Utredning beträffande kostnader för övergång till högertrafik. Avgiven av särskild kommitté inom IVA:s Transportforskningskommission | 115 |
| 2. Historik över den svenska officiella statistiken över vägtrafikolyckor. Utarbetad inom Statens Trafiksäkerhetsråd | 129 |
| 3. Utländsk statistik över vägtrafikolyckor. Utarbetad inom Statens Trafiksäkerhetsråd | 133 |
| 4. Författningsförslag | 136 |
| Förslag till förordning om tilläggsskatt å bensin och motorsprit | 136 |
| Förslag till förordning om tillfällig skatt å bensin, som finnes i riket den 1 juli 1955 | 136 |
| Förslag till förordning om tilläggsskatt å brännolja | 139 |
| Förslag till kungörelse med vissa bestämmelser om tillfällig skatt å bensin | 139 |
| Förslag till förordning angående statsbidrag till bestridande av kostnader för ombyggnad av bussar m. m. vid övergång till högertrafik | 141 |

Förteckning över numrerade tabeller

| | | |
|------------|--|-----|
| Tabell 1. | Beräknad spårvagnsutveckling 1953—1959 | 46 |
| Tabell 2. | Kostnader för en omläggning av spårvägstrafiken till högertrafik | 47 |
| Tabell 3. | Nyregistrerade bussar i Sverige 1930—1949 med fördelning på kapacitetsklasser (antal personer) | 49 |
| Tabell 4. | Antal bussar per 1 000 invånare i USA, Storbritannien och Sverige 1923—1950 | 50 |
| Tabell 5. | Prognos rörande antalet bussar i olika huvudgrupper av tjänsteviktssklasser åren 1955—1959 | 52 |
| Tabell 6. | Beräknad procentuell fördelning av olika busstyper vid nyan-skaftning och utträngning | 54 |
| Tabell 7. | Beräknad utträngning och ombyggnad av bussar för en trafik-omläggning | 55 |
| Tabell 8. | Beräknad tillgång på bussar för högertrafik juni 1959 | 57 |
| Tabell 9. | Beräknade ombyggnadskostnader för olika busstyper | 58 |
| Tabell 10. | Kostnader för en omläggning av busstrafiken till högertrafik . . | 59 |
| Tabell 11. | Sammanställning av kostnader vid övergång till högertrafik för de allmänna vägarna på landsbygden och de städer och samhällen, som ej äro väghållare | 62 |
| Tabell 12. | Sammanställning av kostnader vid övergång till högertrafik för städer och samhällen, som äro väghållare | 63 |
| Tabell 13. | Sammanställning av kostnader vid övergång till högertrafik för dels landsbygdens enskilda vägar (inklusive enskilda vägar inom städer och samhällen, som ej äro väghållare), dels enskilda vägar inom städer och samhällen, som äro väghållare | 64 |
| Tabell 14. | Beräknade kostnader för ändring och flyttning av signalanordningar m. m. vid statens järnvägar och Stockholm—Roslagens järnvägar | 65 |
| Tabell 15. | Antalet dödsolyckor i vägtrafik per 100 000 invånare | 76 |
| Tabell 16. | Antalet dödsolyckor i vägtrafik per 10 000 motorfordon | 77 |
| Tabell 17. | Under tiden 1/1 1930—31/12 1952 till trafikförsäkringsföreningen anmälda skador i följd av trafik med utländska motorfordon . . | 82 |
| Tabell 18. | Under tiden 1/8 1951—31/12 1952 till trafikförsäkringsföreningen anmälda skador i följd av trafik med utländska motorfordon . . | 84 |
| Tabell 19. | Under tiden 1/1—31/12 1953 till trafikförsäkringsföreningen anmälda skador i följd av trafik med utländska motorfordon | 85 |
| Tabell 20. | Antalet gränspasseringar av motorfordon | 94 |
| Tabell 21. | Sammanställning angående beräknade kostnader och anslags-belopp att avräknas mot automobilskattemedel | 100 |
| Tabell 22. | Approximativ plan till fördelning på budgetåren 1955/56—1959/60 av anslag av statsmedel att avräknas mot automobilskatte-medel | 101 |

Till

Herr Statsrådet och Chefen för

Kungl. Kommunikationsdepartementet

Den 8 januari 1954 bemyndigade Kungl. Maj:t chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla högst sju sakkunniga för att utreda förut-sättningarna för vårt land att inom den närmaste framtiden genomföra en övergång till högertrafik. Samma dag tillkallade departementschefen såsom sakkunniga för nämnda ändamål generaldirektören N. T. Löwbeer, ledamoten av riksdagens första kammare, sparbanksdirektören T. K. E. Björnberg, ledamoten av riksdagens andra kammare, köpmannen C. Christenson, verkställande direktören hos aktiebolaget Stockholms spårvägar, M. S. Helin, ledamoten av riksdagens andra kammare, trafikinspektören C. O. Nilsson, ledamoten av riksdagens första kammare, riksgäldsfullmäktigen B. Näsgård samt bussföraren J. Pihlman, Kivik. Departementschefen uppdrog tillika åt Löwbeer att såsom ordförande leda utredningens arbete.

Utredningen har antagit benämningen 1954 års kommitté för utredning om högertrafik.

Direktören Helin avled den 30 juli 1954.

Till sekreterare hos kommittén förordnade departementschefen den 20 januari 1954 byrådirektören H. B. Gårdstedt.

På framställning av kommittén förordnade departementschefen den 9 februari 1954 trafikchefen E. H. Tengblad och överingenjören G. O. Kekonius att såsom experter biträda kommittén och den 9 juni 1954 byråsekreteraren S. G. Virdesten att vara biträdande sekreterare åt kommittén.

Till kommittén ha från kommunikationsdepartementet överlämnats vissa dit ingivna skrivelser angående övergång från vänster- till högertrafik.

Kommittén får härmed vördsamt överlämna sitt betänkande angående högertrafik.

Reservationer ha avgivits av ordföranden Löwbeer beträffande själva huvudfrågan angående övergång till högertrafik samt av herrar Björnberg och Christenson beträffande kostnadsberäkningarna och finansieringsfrågan, i vilken reservation de även berört frågan om folkomröstning, varjämte särskilda yttranden ha avgivits av herr Nilsson i fråga om folkomröstning och av herr Näsgård angående storleken av vissa föreslagna statsbidrag.

Stockholm den 30 oktober 1954.

Nils Löwbeer

Tor Björnberg

Carl Christenson

Olof Nilsson

Bernhard Näsgård

John Pihlman

/ Birger Gårdstedt

Frågans tidigare behandling

1939 års högertrafikkommitté

Frågan om övergång från vänstertrafik, som sedan gammalt varit rådande i vårt land, väcktes vid flera tillfällen under 1920- och 1930-talen.

Efter bemyndigande av Kungl. Maj:t tillkallade chefen för kommunikationsdepartementet den 26 augusti 1939 fem sakkunniga (*1939 års högertrafikkommitté*) för att inom departementet biträda med verkställande av en förut-sättningslös utredning av frågan rörande lämpligheten av en övergång till högertrafik i landet.

Kommittén avgav den 3 december 1940 betänkande med förslag rörande övergång till högertrafik i Sverige (SOU 1940:30).

I betänkandets första kapitel "Inledning med historik" — till vilket här torde få hänvisas — lämnade kommittén en utförlig redogörelse för den tidigare behandlingen av frågan om övergång i vårt land till högertrafik.

Enligt kommitténs uppfattning kunde avgörande företräde ur teoretisk eller teknisk synpunkt icke givas åt någotdera av de trafiksystem, varom fråga är.

Vad angår den såsom ett skäl för övergång till högertrafik åberopade omständigheten, att det övervägande antalet bilar i vårt land vore vänsterstyrda och att ur trafiksäkerhetssynpunkt en vänsterstyrd bil vore bättre lämpad för högertrafik samt vice versa, framhöll kommittén, att i detta avseende mening-

arna vore delade även bland sakkunskapen.

Sålunda har framhållits, att föraren å vänsterstyrd bil i vänstertrafik har lättare att bedöma avståndet till dikeskant eller trottoar, en omständighet som uppenbarligen måste vara till fördel vid möte, särskilt på de smala vägar, vilka inom vårt land ännu i mycket stor utsträckning förekomma. Härigenom kan nämligen föraren utan större risk hålla sig närmare den vänstra vägkanten än vid högerstyrning och sålunda lämna bättre plats för den mötande. Nackdelen med vänsterstyrning i vänstertrafik torde närmast framträda vid omkörning, då föraren genom sin placering till vänster har svårare att i god tid bliva varse ett mötande fordon än om han sutte till höger i bilen. Å andra sidan har han i förra fallet lättare att vid omkörning i god tid observera en på vänstra vägkanten befintlig trafikant, som skulle kunna tvinga det framförvarande fordonet att hålla ut till höger på vägbanan. Vid omläggning till högertrafik skulle alltså vänsterstyrningen i vissa avseenden vara till fördel vid omkörningar, men i andra avseenden medföra vissa olägenheter. Att avgöra i vad mån den ena eller andra uppfattningen i nu berörda avseende har de tyngst vägande skälen för sig torde vara synnerligen vanskligt. Snarast torde det här vara fråga om en individuell anpassnings- och tränings-sak för vederbörande förare. Man kan jämväl konstatera, att vänsterstyrning i de länder, som tillämpa högertrafik, icke är obligatorisk eller ens i praktiken enhetligt genomförd. Detta framhölls jämväl av dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet i hans svar å den vid 1938 års riksdag av herr Hagberg i Malmö framställda interpellationen i högertrafikfrågan, därvid bl. a. upplystes att vid vissa beställningar i Sverige av omnibusar för export till bl. a. Norge, Finland

och Estland, vilka samtliga länder ha högertrafik, på beställarnas begäran utslutande högerstyrda fordon levererats. Ej heller torde i de länder, där — förutom Sverige — vänstertrafik råder, högerstyrning fullt enhetligt tillämpas.

Kommittén var för sin del av den uppfattningen, att den omständigheten att flertalet bilar i vårt land vore vänsterstyrda icke kunde godtagas såsom skäl för övergång till högertrafik. Även om de fördelar, som ur trafiksäkerhetssynpunkt kunde påvisas vid tillämpning av vänsterstyrning i högertrafik, skulle antagas större än de olägenheter, som kunde vara förbundna med vänsterstyrning i nuvarande trafiksystem, torde dessa fördelar icke vara av den art eller storleksordning att de i och för sig kunde motivera en så omfattande samt med väsentliga kostnader och olägenheter förenad åtgärd som hela trafiksystemets omläggning i förevarande avseende. Över huvud syntes det ej förenat med klok förtänksamhet att grunda en dylik omläggning, vilken måste förutsättas komma att bliva bestående för överskådlig framtid, på en detalj i det nuvarande bilbeståndets konstruktion.

Huvudskälet för en övergång till högertrafik måste enligt kommittén vara kravet på största möjliga enhetlighet beträffande trafikreglerna i den internationella landsvägstrafiken. Härvid utgick kommittén från den uppfattningen, att sedan högertrafik numera vore genomförd i våra grannländer och praktiskt taget i hela det kontinentala Europa någon möjlighet att ernå sådan enhetlighet icke för vårt lands del förelåge annat än genom en dylik övergång. Kravet på enhetlighet i trafikreglerna grundade sig givetvis i första hand på angelägenheten av att eliminera de orsaker till trafikolyckor, som med nu rådande oenhetliga system funnes och som uppenbarligen måste få större

betydelse i den mån vårt land finge ökad andel i internationell trafik. Vid bedömande av detta kravs berättigande ur trafiksäkerhetssynpunkt måste hänsyn tagas ej blott till den utländska trafik, som inkomme till vårt land från länder med högertrafik, utan även till den trafik, som ginge till sådana länder från vårt land. Man måste vidare taga hänsyn till såväl bilar som cyklister och trafikanter till fots.

I detta sammanhang borde ock enligt kommittén — som på grundval av vissa hos Kungl. Generaltullstyrelsen förvarade rapporter och hos Kungl. Automobilklubben förd statistik framlade uppgifter angående omfattningen av den internationella motorfordons-trafiken mellan Sverige och utlandet ävensom återgav uppgifter ur Kungl. Socialstyrelsens statistik rörande inresta utlänningar — beaktas den hämmande inverkan, som förekomsten av olika trafikregler i skilda länder kunde antagas utöva främst på den internationella motorfordons-trafikens utveckling, samt önskvärdheten av att detta hämmande moment undanröjdes icke minst med hänsyn till den för vårt land ur ekonomisk synpunkt betydelsefulla utländska turisttrafiken.

Beträffande frågan i vad mån tillämpningen av olika trafikregler i de skilda länderna utövat inverkan på olycksfallsrisken anförde kommittén vissa uppgifter, hämtade ur polischefernas rapporter angående motortrafikolyckor i Sverige samt chefens för kommunikationsdepartementet interpellationssvar 1938 med komplettering för sistnämnda år från statistisk årsbok för år 1940. Vidare anförde kommittén vissa av Föreningen för gemensamt lagenligt trafikförsäkringsansvar (numera benämnd Trafikförsäkringsföreningen) uppgjorda sammanställningar angående till föreningen anmälda ska-

dor i följd av trafik inom landet med utländska motorfordon. I dessa sammanställningar hade föreningen, vilken är en sammanslutning mellan samtliga företag, som erhållit tillstånd att meddela trafikförsäkring, angivit i vad mån ovana vid vänstertrafik kunde anses ha helt eller delvis medverkat till olyckshändelserna. Kommittén framhöll, att de anförda uppgifterna utvisade att antalet av de olyckor i vårt land, som kunde tillskrivas utländska förare ovana vid vänstertrafik, vore — sett i förhållande till sammanlagda antalet trafikolyckor — relativt ringa men att å andra sidan av de olyckor, som uppstått i följd av trafik med utländska fordon, ett proportionsvis stort antal kunde helt eller delvis tillskrivas förarens ovana vid vänstertrafik. Kommittén hade även sökt utröna i vad mån svenska motorförare och svenska trafikanters ovana vid högertrafik kunnat i utlandet föranleda trafikolyckor. Några tillförlitliga uppgifter i detta hänseende hade emellertid ej kunnat erhållas. Kommittén framhöll, att det torde vara ostridigt, att olyckor inträffade av berörda anledning. Sannolikheten talade dock för att sådana olyckor ej i fråga om antalet varit av större storleksordning. En förklaring härtill låge givetvis däri, att särskilt motorfordonsföraren vid färd utomlands vore inriktad på den olycksrisk, som tillämpning av nya trafikregler innebär, och därför jämväl särskilt i färdens början iakttog största försiktighet.

Om alltså olycksfallsfrekvensen hittills icke varit betydande, vore det emellertid enligt kommitténs åsikt uppenbart, att olägenheterna av skilda trafikregler vid en intensifierad internationell trafik skulle komma att växa. För det dåvarande vore av naturliga skäl motorfordonstrafiken mellan Sverige och utlandet reducerad till ett mi-

nimum, liksom även den inländska motorfordonstrafiken vore väsentligt reducerad. När en vändning mot ökad trafik kunde inträffa undandrog sig kommitténs bedömande. Då man emellertid måste se frågan om övergång till högertrafik på lång sikt, ansåg kommittén det berättigat att vid frågans bedömande utgå från en förnyad stegring av såväl den inländska motorfordonstrafiken som ock trafiken med utlandet. Vid sådant förhållande fann kommittén nedgångsperioden i den internationella trafiken icke böra åberopas såsom skäl för att undanskjuta ett avgörande i positiv riktning. Å andra sidan syntes den minskade trafiken ägnad att i vissa avseenden underlätta en omläggning av ifrågavarande slag, ehuru man ej kunde bortse från att vissa med den dåvarande krisen sammanhängande förhållanden innebure försvårande moment.

Enligt kommitténs mening måste de fördelar på lång sikt, som övergång till högertrafik förväntades medföra, avvägas mot de oundvikliga olägenheterna i samband med övergången, nämligen kostnaderna härför och faran för ökade trafikrisker under övergångsperioden.

Vad kostnaderna beträffar vore dessa till väsentlig del beroende på huruvida omläggningen skulle begränsas till allenast väg- och gatutrafiken eller jämväl omfatta landets järnvägar. I detta hänseende hade kommittén infordrat yttranden från Kungl. Järnvägsstyrelsen och från Svenska järnvägsföreningen. På grund av vad i dessa yttranden anförts hade kommittén kommit till den uppfattningen, att järnvägstrafiken icke ägde sådant samband med väg- och gatutrafiken att högerregelns tillämpning på sistnämnda trafik i och för sig nödvändiggjorde en motsvarande åtgärd beträffande järnvägstrafiken samt att en sådan åtgärd komme att draga

kostnader, vilka ej stode i rimlig proportion till därmed vunna fördelar. Kommittén räknade därför med kostnader för järnvägarnas del allenast i vad avsåge sådana förändringar vid övergång till högertrafik, vilka ur trafiksäkerhetssynpunkt betingades beträffande anordningar till skydd för väg- och gatutrafiken, exempelvis signalanläggningar vid plankorsningar o. d.

En övergång till högertrafik å vägar och gator nödvändiggjorde däremot en motsvarande övergång beträffande spårvägar, vilka ej framgå å egen bana, och kommittén hade därför räknat med därav betingade åtgärder för spårvägarnas del.

En stegrad olycksrisk vore ofrånkomlig vid den omfattande omläggning, varom här vore fråga. I vad mån denna risk komme att taga sig uttryck i ökad olycksfrekvens bleve emellertid i främsta rummet beroende på effektiviteten av de åtgärder, som måste vidtagas till motverkande av en dylik påföljd.

Kommittén framhöll, att en övergång till högertrafik beträffande väg- och gatutrafik (alltså ej järnvägstrafik) måste anses principiellt riktig och borde genomföras under förutsättning att därmed förväntad vinst i trafiksäkerhetsavseende kunde antagas större än därmed förenad olägenhet i form av ökad olycksrisk under övergångsperioden samt att övergången kunde genomföras för kostnader, som i beaktande av det finansiella läget ansåges rimliga, därvid vid detta bedömande hänsyn borde tagas till att berörda vinst bleve för överskådlig framtid bestående under det olägenheterna bleve av övergående art. Att till grund för ett beslut i förevarande avseende lägga några kalkyler rörande ekonomisk vinst i form av ökad utländsk turisttrafik vid en omläggning ansåge kommittén icke tillräddigt, då några tillförlitliga beräk-

ningar i detta hänseende icke torde kunna framläggas.

De erforderliga åtgärderna vid en övergång till högertrafik beräknades av kommittén vara följande:

förändring av vissa anordningar för trafiken å vägar och gator, såsom vägmärken, trafiksignaler och refuger m. m., förändring av vissa av järnvägarnas signal- och säkerhetsanordningar, vilka beröra väg- och gatutrafiken,

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

ombyggnad av omnibussar och vissa fasta för den yrkesmässiga omnibustrafiken erforderliga anläggningar samt åtgärder mot ökad olycksfallsrisk.

Under förutsättning att övergång till högertrafik kunde ske i juni 1943, skulle kostnaderna för ovan nämnda åtgärder enligt kommitténs beräkningar uppgå till omkring 16 miljoner kronor.

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

Kommittén framhöll vidare, att man ej heller borde bortse från att omläggningen i åtskilliga andra fall kunde nödvändiggöra ändringar av trafikordningar, vilka vidtagits av enskilda företag och personer, exempelvis anordningar vid bensinstationer, tillfarter till gårdar och magasin och dylikt. Att erhålla en utredning rörande samtliga dessa fall hade kommittén ej funnit möjligt; kostnaderna för åtgärder av hithörande slag torde icke heller vara av den storleksordning att de borde tillmätas avgörande betydelse för bedömande av föreliggande frågor.

Att olycksfallsrisken under övergångsperioden skulle stegras vore enligt kommitténs uppfattning ofrånkomligt. Den av chefen för kommunikationsdepartementet den 4 mars 1939 tillkallade särskilde utredningsmannen i frågor

rörande trafiksäkerheten, dåvarande sekreteraren i arbetsdomstolen Lode Wistrand, hade på kommitténs begäran den 1 mars 1940 avgivit särskilt yttrande angående åtgärder mot olycksriskerna vid övergång till högertrafik.

Utredningsmannen anförde bl. a. följande om olycksriskerna vid den ifrågasatta övergången:

Som skäl för en övergång till högertrafik i Sverige hade ofta åberopats de risker, som mötte en vid vänstertrafik van svensk under resor i länder med högertrafik. Åtskilliga svenskar kunde berätta om olyckstillbud, för vilka de under sådana resor varit utsatta. I denna diskussion syntes man emellertid icke alltid hava observerat, att samma svårigheter och risker, som i det åsyftade fallet drabbat ett relativt ringa antal turister och andra utlandsresenärer, skulle möta hela det svenska folket den dag, då högertrafik infördes i vårt land. I själva verket vore svårigheterna och riskerna för den enskilde *större* under en omläggning till högertrafik än under en utlandsresa, dels emedan i det förra fallet även alla övriga trafikanter vore ovana vid högertrafikens regler och dels också på den grund, att risken för att i ett kritiskt ögonblick glömma de nya reglerna och återfalla i vänstertrafik vore större för den, som befunde sig i sin vanliga miljö, än för den, som vore på resa i ett främmande land.

Det vore sålunda ofrånkomligt, att en omläggning till högertrafik skulle medföra ökad olycksfallsfrekvens. För hur lång tid man måste räkna med en sådan stegring kunde icke med någon säkerhet förutsägas. Helt allmänt kunde man säga, att övergången kunde betraktas såsom avslutad, när det stora flertalet trafikanter av olika slag, förare såväl som fotgängare, förvärvat sådan vana vid högertrafiken, att de automatiskt och ofreflekterat behärskade dess regler lika säkert som de tidigare behärskade reglerna för vänstertrafiken. För de större städernas motorförare och cyklister, vilka av den starka trafiken tvingades till ett oavbrutet iakttagande av de nya reglerna, kunde man räkna med en jämförelsevis kort övergångsperiod om allenast några få veckor. För de förare åter, som huvudsakligen färdades på glest trafikerade landsvägar och följaktligen icke hade tillfälle till samma övning i tillämp-

ningen av de nya trafikreglerna, krävde förvärvandet av full säkerhet betydligt längre tid.

Vid bedömandet av frågan om denna övergångsperiods längd måste man självfallet betänka, att ett stort antal förare icke använde sina fordon vid den tidpunkt, då högertrafiken toge sin början, utan först en längre eller kortare tid därefter. I vilken utsträckning detta bleve fallet sammanhänge tydligen nära med frågan, till vilken årtid övergången förldades. Varje förare, som först någon tid efter den allmänna omläggningen började köra i högertrafik, skulle emellertid behöva en lika lång individuell övergångsperiod, som om han börjat aktivt deltaga i högertrafiken redan vid dess införande. Helt naturligt komme den individuella övergångsperioden att bliva väsentligt längre för medelålders och äldre förare än för yngre, då ju svårigheten att bortlägga gamla vanor och förvärva nya hastigt tilltogs med åren. För fotgängarna skulle säkerligen anpassningen till högertrafiken kräva den längsta tiden. Troligt vore, att många personer i de äldre åldersklasserna över huvud icke någonsin skulle uppnå full säkerhet i tillämpningen av de nya trafikreglerna.

Beträffande åtgärder för olycksriskernas nedbringande vid övergång till högertrafik anförde utredningsmannen bl. a. följande:

Vid bedömandet av möjligheterna att motverka nämnda olycksrisker torde till en början erinras om den fundamentala betydelse för trafiksäkerheten, som tillkomme de fortgående arbetena på vägnätets förbättring och anpassning efter den moderna motortrafikens behov. Bland sådana för trafikolyckornas bekämpande väsentliga arbeten kunde nämnas bortskaffandet av särskilt trafikfarliga platser ("trafikfällor"), huvudvägarnas förseende med dubbla körbanor, anläggning av gång- och cykelbanor, anordnande av förbifartsvägar vid städer och andra större samhällen för fränkskiljande av den långväga trafiken, gatukorsens förseende med ljussignaler eller anordningar för rotationstrafik samt anläggning av refuger i körbanorna för underlättande av fotgängarnas passage. Det vore uppenbart att allt, som efter dessa större linjer gjordes för att främja trafiksäkerheten, även komme att kraftigt bidra till

att förebygga en ökning av olycksfallsfrekvensen vid en övergång till högertrafik.

Vid sidan av nu berörda och andra permanent fortgående arbeten för beredande av ökad trafiksäkerhet borde speciella åtgärder vidtagas för motarbetande av de särskilda riskerna vid en omläggning till högertrafik. Dylika åtgärder torde böra vidtagas i väsentligen två olika riktningar. För det första borde trafikanterna under tiden närmast efter omläggningen genom särskilda påminnelsetavlor och andra anordningar ständigt erinras om att högertrafik vore gällande och därigenom skyddas mot eljest ofrånkomliga "återfall" i vänstertrafik. För det andra borde trafikanterna genom en mångsidig och intresseväckande upplysningsverksamhet erhålla noggrann kännedom om de ändrade trafikreglerna och stimuleras att själva genom en målmedveten "omskolning" göra sig förtrogna med dem.

De åtgärder i förevarande avseende, som av utredningsmannen förordades, sammanfördes av honom i vissa huvudgrupper, nämligen omläggningens kungörande, åtgärder till skydd mot "återfall" i vänstertrafik samt trafikanternas "omskolning".

På kommitténs begäran hade jämväl Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande i skrivelser den 30 december 1939 och den 1 oktober 1940 yttrat sig i högertrafikfrågan och därvid avgivit förslag i fråga om organiserandet av de arbeten, som erfordrades för trafikomläggningen främst med hänsyn till den upplysnings- och propagandakampanj, som vore nödvändig för att motverka de ökade olycksriskerna i samband med övergången.

De riktlinjer, som utredningsmannen i trafiksäkerhetsfrågor och nationalföreningen sålunda var för sig uppdragit för en verksamhet, avsedd att minska olycksriskerna vid övergång till högertrafik, sammanföle i det väsentligaste, och kommittén anslöt sig i huvudsak till de framkomna förslagen.

För att kunna fatta slutlig ståndpunkt i frågan angående övergång till högertra-

fik skulle, framhöll kommittén, strängt taget krävas att man kunde — under förutsättning att de föreslagna åtgärderna mot ökad olycksrisk vidtoges — 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. En dylik beräkning torde emellertid icke med någon större grad av tillförlitlighet kunna verkställas, då resultatet i verkligheten måste bli beroende på en mångfald olika faktorer, vilka ej på förhand kunna bestämmas. Ett försök att med utnyttjande av tillgänglig statistik belysa detta förhållande hade dock på kommitténs begäran verkställts av dåvarande förste aktuarien i Kungl. Statistiska centralbyrån Sverker Groth, som framlagt sina beräkningar i en vid kommittébetänkandet fogad skrivelse.

Groth drog den slutsatsen, att hela antalet högertrafikolyckor efter det högertrafik vid viss tidpunkt infördes komme att understiga hela antalet vänstertrafikolyckor, som skulle inträffa, därest högertrafik ej infördes vid nämnda tidpunkt eller senare. Härav följer återigen, att, i händelse högertrafik ej infördes, vänstertrafikolyckor måste i det långa loppet medföra skadeverkningar av större omfattning (värde) än de som kunde förväntas uppkomma av högertrafikolyckor, i händelse högertrafik infördes. Kommittén framhöll, att denna slutsats uppenbarligen talade till förmån för en omläggning till högertrafik. I fråga om den tidpunkt, då vid en dylik omläggning vinsten i förevarande avseende skulle uppkomma, utvisade åter Groths beräkningar ej alltför gynnsamma resultat. Härvid borde emellertid beaktas, framhöll kommittén, att beräkningarna ytterst utginge från den statistik, som

hade verkställt i samband med trafikomläggningen i Österrike under år 1938.

Denna omläggning skedde under särdeles ogynnsamma förhållanden, bl. a. i samband med större trupprörelser, mörklägningsövningar m. m. Ej heller genomfördes omläggningen samtidigt i hela landet, vilket säkerligen bidragit till ökat antal olyckor. Vidare bör beaktas, att beräkningarna ej taga hänsyn till de olyckor, som på grund av vår ovana vid högertrafik inträffa utomlands. Efter en omläggning bortfaller jämväl denna orsak till olycksrisiker.

Kommittén anser sig därför med fog kunna antaga, att — även om ett ökat antal trafikolyckor i samband med övergång till högertrafik i vårt land ej kan undvikas — man dock härvid, såvida ej oförutsedda ogynnsamma omständigheter inträffa, bör kunna påräkna ett vida bättre resultat än de av Groth skisserade, allt under förutsättning att effektiva åtgärder till motverkande av olycksrisiken vidtagas i enlighet med de av kommittén förordade riktlinjerna.

I detta sammanhang framhöll kommittén, att Trafikförsäkringsanstaltens tariffkommitté i skrivelse den 31 oktober 1940 med anledning av framställd förfrågan förklarar, att tariffkommittén icke ansåge sig kunna göra något uttalande om huruvida högertrafik framdeles skulle komma att medföra höjning av trafikförsäkringspremier eller icke, då premierna inom trafikförsäkringsrörelsen fastställdes på grundval av den officiella statistiken över skadeförloppet. Någon höjning av premierna enbart på den grund, att högertrafik infördes, ansåge tariffkommittén icke borde ifrågakomma. Statistiken över skadorna, inträffade efter högerregelns införande, komme emellertid att bli avgörande för huruvida trafikförsäkringspremierna framdeles måste bli föremål för höjning eller icke.

Kommittén konstaterade, att kostnaderna för en övergång till högertrafik vore, såsom framginge av den verkställda utredningen, betydande.

I och för sig torde dock, därest högertrafik över huvud skall införas i vårt land, en dylik åtgärd i samband med nuvarande period av minskad trafik vara ur ekonomisk synpunkt att förordas, då man måste utgå från en så småningom ökande trafik med därav jämväl följande ökade omläggningskostnader. I vad mån ifrågasvarande kostnader skola i det långa loppet kunna motvägas av ökade inkomster för landet genom en på grund av omläggningen stegrad turisttrafik från utlandet är omöjligt att bedöma, även om väl får antagas att införandet av högertrafik skall stimulera en dylik trafik.

Kommittén framhöll också, att de åtgärder, särskilt beträffande ombyggnad av bussparken, som påkallades av omläggningen, komme att bereda ett stort antal arbetstillfällen i händelse av arbetslöshet inom berörda grenar av arbetsmarknaden.

För klarläggande av sin ståndpunkt beträffande frågan om övergång till högertrafik anförde kommittén slutligen följande.

En övergång till högertrafik i vårt land beträffande väg- och gatutrafik måste anses vara principiellt riktig för vinnande av största möjliga enhetlighet i fråga om trafikreglerna till lands på sätt redan skett till sjöss och i luften. Man bör jämväl kunna antaga, att därest effektiva åtgärder mot den ökade risken för trafikolyckor i samband med övergången till dylik trafik vidtagas, antalet av nämnda trafikolyckor skall kunna nedbringas så att trafikomläggningen inom en ej alltför lång tid skall visa sig berättigad ur trafiksäkerhetssynpunkt. Såvitt nu kan bedömas, synes en övergång till högertrafik i anslutning till den nuvarande perioden av minskad trafik å vägar och gator vara att förordas, därest en övergång överhuvud i vårt land skall ske, enär en ökad trafik, som väl måste inom ett antal år förväntas, kommer att medföra såväl ökade kostnader för som större olycksrisiker vid omläggningen.

Kommittén vill därför förordas, att — därest ej ur statsfinansiella synpunkter eller av andra skäl, som undandraga sig kommitténs bedömande, hinder möter — beslut fattas om införande av högertrafik

i vårt land i enlighet med av kommittén förordade riktlinjer.

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

Generalpoststyrelsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tillstyrkte kommitténs förslag. Överbefälhavaren, arméförvaltningens tygdepartement och statens arbetsmarknadskommission hade intet att erinra mot detsamma. Järnvägsstyrelsen fann sig icke böra motsätta sig förslaget. Statspolisintendenten och statskontoret ansågo, att införande av högertrafik icke borde komma i fråga under då rådande förhållanden. Skolöverstyrelsen uttalade sig icke i huvudfrågan.

Följande länsstyrelser tillstyrkte förslaget eller anslöto sig i princip till kommitténs ståndpunkt: länsstyrelserna i Östergötlands, Kronobergs, Kalmar, Gotlands, Blekinge, Kristianstads, Malmöhus, Älvsborgs, Värmlands, Örebro, Kopparbergs, Västernorrlands och Jämtlands län. Överståthållarämbetet och länsstyrelsen i Jönköpings län ansågo sig icke böra avstyrka de sakkunnigas förslag. Länsstyrelsen i Stockholms län uttalade, att den under normala förhållanden icke skulle ha motsatt sig övergång till högertrafik men ansåg, att det då rådande krisläget syntes föga inbjuda till sådan åtgärds vidtagande och avstyrkte "för närvarande" kommitténs förslag. Även länsstyrelsen i Gävleborgs län anförde liknande synpunkter och fann sig nödsakad avstyrka förslagets genomförande under då rådande "oöverskådliga förhållanden". Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län ville i princip icke avstyrka högerregelns införande men förmenade, att omläggningen icke borde äga rum under dåvarande kritiska förhållanden och länsstyrelsen i Västmanlands län ställde sig synner-

ligen tveksam till lämpligheten av att reformen genomfördes "i den nuvarande hela vårt land och folk tyngande krigskrisen". Länsstyrelserna i Uppsala, Södermanlands, Västerbottens och Norrbottens län avstyrkte förslaget under då rådande förhållanden. Likaså uttalade sig länsstyrelsen i Hallands län mot införande av högertrafik och länsstyrelsen i Skaraborgs län avstyrkte bestämt det av kommittén framlagda förslaget.

Polismästaren i Stockholm, ordningspolisintendenten och t. f. trafikpolisintendenten därstädes, från vilka yttranden infordrades, uttalade sig för övergång till högertrafik och Stockholms stads gatunämnd, vilken efter remiss från överståthållarämbetet avgav yttrande, ansåg sig icke kunna avstyrka införandet av sådan trafik. Av genom vissa länsstyrelser hörda myndigheter i länen tillstyrkte eller uttalade sig för övergång till högertrafik 12 vägingenjörer, 3 vägstyrelser, 5 länsbesiktningsmän och 6 polismyndigheter. Kommitténs förslag avstyrktes av 3 vägstyrelser. En vägstyrelseförening och en vägstyrelse tillstyrkte i princip men avstyrkte övergång till högertrafik under då rådande förhållanden. Detsamma gjorde en länsbesiktningsman. Bibehållandet av vänstertrafik förordades av en länsbesiktningsman och en uttalade sig varken direkt för eller emot. Två polismyndigheter uttalade sig mot en övergång till högertrafik och en vägingenjör ansåg sig icke för det dåvarande kunna tillstyrka sådan övergång. Skaraborgs läns vägförening avstyrkte införande av högertrafik. En vägstyrelse gjorde inget uttalande i huvudfrågan och en ansåg sig icke kunna taga ställning till denna.

Av de genom kommunikationsdepartementets försorg hörda organisationerna och sammanslutningarna uttalade sig

för övergång till högertrafik Svenska spårvägs-, buss- och förortsbaneföreningen, Trafikförsäkringsföreningen, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (reservation anfördes av ordföranden, underståthållaren Hallgren), Kungl. automobilklubben, Motorvägsmännens riksförbund, Automobilbesiktningssällskapet, Cyklisternas riksförening (Cykelfrämjandet), Sveriges bilskolors riksförbund, Svenska automobilhandlareföreningen, Svenska trafikförbundet, Svenska vägföreningen, Svenska vägstyrelsernas förbund och Svenska teknologföreningen.

Sveriges trafikbilägares riksförbund åberopade i sitt remissyttrande av organisationen inhämtade utlåtanden från de anslutna specialförbunden Svenska droskbilägareförbundet, Svenska lasttrafikbilägareförbundet och Svenska omnibusägareförbundet. Droskbilägareförbundet ställde sig neutralt till frågan om högertrafikens införande. De tvänne andra förbunden ställde sig icke avvisande i princip mot att högertrafik infördes i landet, men ansågo det då rådande läget vara sådant, att den ifrågasatta reformen icke för det dåvarande borde genomföras.

Svenska landskommunernas förbund och Svenska motorförbundet avstyrkte i sina remissyttranden förslaget om övergång till högertrafik.

Svenska järnvägsföreningen och Svenska stadsförbundet uttalade sig icke i huvudfrågan.

Vidare avgav Automobilhandlareförbundet yttrande över kommitténs förslag och tillstyrkte därvid övergång till högertrafik.

Frågans behandling vid 1941, 1943 och 1945 års riksdagar

Vid 1941 års riksdag väcktes motioner om införande av högertrafik.

I utlåtande, nr 13, i anledning av

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

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

Riksdagen biföll utskottets hemställan.

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

Vid 1945 års riksdag väcktes ånyo frågan om övergivande av vänstertrafiken. I tre motioner, I: 37 av herr Helgeson m. fl., II: 71 av herr Nilsson i Göteborg m. fl. och II: 177 av herr Birke, hemställdes att riksdagen måtte i princip besluta införande av högertrafik i landet samt bemyndiga regeringen att så snart förhållandena det medgäve genomföra reformen, enligt de två förstnämnda motionerna dock senast två år efter krigets slut.

I skrivelse den 23 januari 1945 anmodade chefen för kommunikationsdepartementet väg- och vattenbyggnads-

styrelsen att skyndsamt dels verkställa den revision av kostnadsberäkningarna i högertrafikkommitténs betänkande, som kunde föranledas av efter år 1940 inträffade förhållanden, samt på grundval av en sådan revision framlägga nya kostnadsberäkningar i ämnet, dels och i samband därmed avgiva ej mindre yttrande och förslag beträffande den övergångstid, som lämpligen borde fastställas därest beslut om övergång till högertrafik skulle meddelas inom en närliggande framtid, än även yttrande rörande de omständigheter i övrigt, som styrelsen funne vara av betydelse för ett ståndpunktstagande i frågan.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen redovisade nämnda uppdrag med skrivelse den 2 mars 1945. Under förutsättning att övergång till högertrafik skedde hösten 1946, skulle kostnaderna för övergången enligt styrelsens beräkningar uppgå till ca 27 miljoner kronor. Kostnaderna hade alltså sedan högertrafikkommitténs beräkningar utfördes stegrats med omkring 11 miljoner kronor. Direkt jämförelse mellan kommitténs och styrelsens siffror bleve emellertid missvisande, dels emedan styrelsen i sin beräkning medtagit vissa kostnader, som kommittén icke tagit hänsyn till (fraktkostnader för bussar en miljon kronor och oförutsedda utgifter en miljon kronor), dels på grund av den prisstegring som inträtt sedan kommittén framlade sin beräkning.

Beträffande principfrågan, huruvida övergång borde ske till högertrafik, anförde väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att övergång till högertrafik med hänsyn till kravet på största möjliga trafiksäkerhet i den kommande internationella trafiken icke längre syntes kunna skjutas åt sidan. Styrelsen yttrade vidare bl. a.

Flera andra skäl hava framförts för övergång till högertrafik, bland annat rat-

tens placering i de flesta av landets bilar. Kommittén har emellertid som slutomdöme uttalat, att den omständigheten, att flertalet bilar i vårt land äro vänsterstyrda, icke kunde godtagas som skäl för övergång till högertrafik, då nackdelarna och fördelarna av vänsterstyrning vid vänstertrafik torde väga ungefär lika. Denna uppfattning kan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för sin del icke dela, och den motsäges även av det förhållandet, att i länder med högertrafik rattan praktiskt taget alltid sitter till vänster. Det är ett av varje bilist välkänt faktum, att rattens placering till vänster i vänstertrafik innebär avsevärda olägenheter vid omkörning, enär föraren i den omkörande bilen icke kan överskåda den framförvarande vägbanan och i god tid varsebliva mötande fordon utan att taga större delen av den högra väghalvan i anspråk. Ett icke obetydligt antal trafikolyckor torde hava haft sin orsak i nämnda förhållande. Den omständigheten, att föraren efter omläggning till högertrafik icke längre kommer att sitta vid den sida av fordonet, som befinner sig närmast vägkanten, blir av allmer underordnad betydelse i den mån bredningen av vägarna fortskrider. För övrigt må framhållas, att förare vid möte med annat fordon kan nedbringa sin egen hastighet om han är osäker om vägkantens belägenhet; vid omkörning till vänster blir rattens placering till vänster till fördel, eftersom föraren i den uppdrivna hastigheten kan noga kontrollera sitt eget fordons belägenhet i förhållande till vägkanten. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen finner sålunda, att rattens placering måste anses hava en mycket stor betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt och att en övergång till högertrafik även i detta avseende verkar trafiksäkerhetsfrämjande.

Före kriget hade Sverige en icke obetydlig export av automobiler. På senare tid har jämväl viss export av färdigbyggda bussar förekommit. Då exporten så gott som uteslutande gått till länder med högertrafik, som alltså kräva bussar med helt annat byggnads sätt än som hittills tillämpats i Sverige, skulle det för automobilindustrien vara av värde med samma trafikriktning i Sverige, varigenom tillverkningskostnaderna skulle kunna sänkas och konkurrenskraften ökas.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhöll hur det allmänna trafikläget

1945 var särskilt gynnsamt för en omläggning av trafikriktningen och att även ekonomiska synpunkter talade mycket starkt emot varje uppskjutande av omläggningen till efter hösten 1946.

Över väg- och vattenbyggnadsstyrelsens skrivelse avgåvos, efter remiss, yttranden av dåvarande statens arbetsmarknadskommission, såvitt anginge med frågan förbundna arbetsmarknads-synpunkter, och av statens industri-kommission, såvitt anginge material-synpunkter.

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

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

I utlåtande, nr 62 vid 1945 års riksdag, hemställde andra lagutskottet, att förenämnda motioner icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd. Utskottet anförde:

Såsom huvudskäl för övergång till högertrafik har anförts, att enhetliga trafikregler i den internationella landsvägstrafiken skulle eliminera de orsaker till trafikolyckor som sammanhånga med ovana vid ett främmande trafiksystem vid färd från ett land till ett annat. Verkan härav skulle

bliva dels den direkta att trafiksäkerheten på lång sikt skulle förbättras och dels den mera indirekta att den hämmande inverkan, som förekomsten av skilda trafiksystem kunde antagas utöva på den internationella trafikens utveckling, skulle bortfalla.

Mot nu berörda och andra fördelar av en övergång till högertrafik måste vägas de olägenheter som en trafikomläggning skulle medföra, nämligen faran för ökad olycksfallsrisk under övergångsperioden och kostnaderna för genomförande av reformen.

Vid bedömandet av det ovan nämnda huvudskälet för införande av högertrafik måste stor vikt fästas vid frågan huru samfärdseln mellan Sverige och utlandet kommer att utvecklas. Härvid bör beaktas, att vårt lands förbindelsemöjligheter med grannländerna äro mycket begränsade, vilket i sin ordning måste verka återhållande på trafikutbytet även med andra länder. Att göra några förutsägelser beträffande den allmänna trafikutvecklingen länderna emellan torde vara mycket vanskligt. Utskottet håller i vart fall för troligt, att Sverige icke på lång tid kan förväntas bliva i mera avsevärd mån berört av en eventuell intensifiering av den internationella landsvägstrafiken. — När det gäller att taga ställning till de för övergång till högertrafik åberopade trafiksäkerhetsskälen bör icke heller förbises, att trafiken över gränserna avsevärt underlättas därigenom att i Sverige tillämpas internationella regler i fråga om vägmärken och trafiksignaler.

Att olycksfallsrisken, därest högertrafik infördes, skulle stegas under övergångsperioden torde vara ofrånkomligt. 1939 års högertrafik-kommitté har emellertid antagit att, därest effektiva åtgärder mot den ökade olycksfallsrisken vidtoges, antalet trafikolyckor skulle kunna nedbringas så att en trafikomläggning inom en ej alltför lång tid skulle visa sig berättigad ur trafiksäkerhetssynpunkt. Även om man bortser från de enligt utskottets mening vaga grunder, på vilka antagandet vilar, torde det-samma ej vara berättigat med mindre än att man utgår från att landsvägstrafiken mellan Sverige och utlandet kommer att få en mycket stor omfattning. Att mot bakgrunden av vad ovan nämnts beträffande den troliga utvecklingen i detta avseende taga risken av en ökad olycksfallsfrekvens inom landet finner utskottet betänkligt.

Under ärendets behandling har framhål-

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

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

I en vid utskottsutlåtandet fogad reservation, vari bl. a. erinrades om andra lagutskottets utlåtande nr 24 vid 1939 års riksdag, föreslog herr Norman m. fl. att riksdagen måtte dels för sin del besluta, att högertrafik skulle införas i landet, dels ock i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla att Kungl. Maj:t ville närmare överväga frågan om den lämpliga tidpunkten för en trafikomläggning och förelägga riksdagen förslag härom.

Efter långvariga debatter i båda kamrarna biföll andra kammaren utskottets

hemställan och första kammaren reservationen. Frågan om införande av högertrafik förföll sålunda.

Frågans behandling efter 1945

I det betänkande med förslag till vägtrafikförordning m. m., som 1944 års trafikförfattningsakkunniga framlade 1948 (SOU 1948:34) och som ligger till grund för den nu gällande vägtrafikförordningen, ha de sakkunniga i enlighet med direktiven icke upptagit frågan om övergång till högertrafik. De sakkunniga ha emellertid i betänkandet i samband med utformningen av reglerna för vänsterkörningen framhållit, att med hänsyn till de betydande fördelar, som skulle vinnas genom en övergång till högertrafik, de sakkunniga funne angeläget, att förevarande fråga komme att vederbörligen uppmärksammas.

Nordiska parlamentariska kommittén för friare samfärdsel m. m. fäste i sitt år 1953 avgivna betänkande nr 5 med förslag till lättnader i fråga om tullbehandling m. m. av motorfordon i trafiken mellan de nordiska länderna (SOU 1953:5) uppmärksamheten på de rådande olikheterna i respektive länders vägtrafikbestämmelser. Kommittén anförde:

Med redan skedd och ytterligare väntad ökning av trafiken ter det sig angeläget att motortrafikanterna i delvis andra och tydligare former än hittills vid gränserna uppmärksammas på dessa olikheter. Även om så sker är det uppenbart att de faror och olägenheter, som dessa olikheter visat sig medföra, ytterligare accentueras allteftersom trafiken ökar. Kommittén anser därför att så fullständig överensstämmelse som möjligt i respektive länders vägtrafikbestämmelser bör eftersträvas. Den största olägenheten — icke minst från trafiksäkerhetssynpunkt — ligger självfallet däri att i Nordens mittland ännu tillämpas vänstertrafik, medan övriga länder har högertrafik. Enligt vad kommittén erfarit pågår för närvarande i Sverige inom ingenjörsvetenskapsakademiens transportforskningskom-

mission en utredning rörande detta problem. Kommittén kan — utan att för den skull närmare ingå på denna fråga — icke underlåta att understryka det betydande praktiska värde det skulle ha för den internordiska trafiken om Sverige såg sig i stånd att övergå till högertrafik. Skapandet av enhetliga bestämmelser i detta avseende skulle ytterligare manifesteras de nordiska ländernas vilja och förmåga att lösa frågor av gemensamt intresse i det goda samförståndets och de ömsesidiga hänsynens tecken.

I en såsom bilaga i sistnämnda betänkande intagen skrivelse från *De nordiska motororganisationernas permanenta kommitté* till Nordiska parlamentariska kommittén framhölls intresset från dansk, finsk, norsk och, med undantag av England, utländsk sida över huvud taget att övergång snarast möjligt skedde till högertrafik i Sverige.

Vid årsmöte den 16—19 maj 1953 med *Alliance Internationale de Tourisme* (AIT) antogs en resolution, vari organisationens generalförsamling uttalade, att införande av högertrafik i Sverige skulle innebära en obestridd vinst för den internationella trafiken på den europeiska kontinenten, och uttryckte förhoppningen att högertrafik i en nära framtid måtte införas i Sverige.

Frågan om övergång till högertrafik och därmed sammanhängande problem har under åren 1950—1953 varit föremål för utredning inom *Ingeniörsvetenskapsakademiens transportforskningskommission*. Målet för utredningsarbetet har varit dels att komplettera 1939 års högertrafikkommittés betänkande på de punkter, detta kunde anses föråldrat, dels att framlägga en allmän plan för hur övergång till högertrafik skulle kunna praktiskt och på billigaste sätt genomföras. Utredningsarbetet har utförts av en av transportforskningskommissionens väg- och fordonskommitté tillsatt subkommitté, bestående av direktör Sten Hågardt, ordförande, di-

rektör Nils Ahlgren, civilingenjör Hugo Björck, direktör Tage Leijon, civilingenjör Bertil Liljeqvist och civilingenjör Stig Samuelson, vilka redovisat sitt arbete i en den 25 september 1953 dagtecknad skrift med sammanställning av beräkningarna (se bilaga 1). Dessa beräkningar ge vid handen, att under vissa angivna förutsättningar en omläggning till högertrafik tidigast år 1958 och senast år 1959 skulle draga en kostnad av i runt tal 150 miljoner kronor.

Vid 1953 års riksdag väcktes i första kammaren av herr Lindén m. fl. och i andra kammaren av herr Ericsson i Nä s m. fl. likalydande motioner, vari hemställdes att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t begära skyndsamt utredning och förslag till nästa års riksdag angående införande av högertrafik i Sverige.

Vid motionernas behandling i andra lagutskottet voro tillgängliga förenämnda, inom den av ingenjörsvetenskapsakademiens transportforskningskommissions kommitté för väg- och fordonsfrågor tillsatta subkommittén verkställda kostnadsberäkningar för övergång till högertrafik, varjämte vissa utskottsledamöter deltog i en av motororganisationer anordnad studieresa till Danmark och Tyskland. Över motionerna inhämtade utskottet yttranden från vissa myndigheter och organisationer.

Överbefälhavaren uttalade att för krigsmaktens del skulle följderna av en övergång till högertrafik bli i huvudsak följande:

- a) Under en relativt lång övergångstid kommer en del personal, som är krigsplacerad som motorfordonsförare, att sakna utbildning i körning med högertrafik.
- b) Fordonsmateriel såsom bussar och snöplogar måste ändras.
- c) Vissa omläggningsarbeten erfordras inom militära anläggningar.

d) Smärre ändringar måste genomföras i reglementen och instruktioner.

Dessa konsekvenser äro icke av den art att någon erinran mot övergång till högertrafik kan göras ur försvarssynpunkt. Vissa, sannolikt relativt begränsade, kostnader komma att uppstå. Därest den i motionen föreslagna utredningen kommer till stånd avser jag låta närmare utreda dessa kostnader.

Statspolisintendenten anförde följande:

Allt sedan 1939 års högertrafikkommitté avgav sitt betänkande har frågan om övergång till högertrafik aldrig varit avförd från den allmänna diskussionen. De skäl, som tala för en dylik reform, torde vara så allmänt kända att jag saknar anledning att här närmare ingå på desamma. Det är emellertid att beklaga att man icke vid krigsslutet, då trafikvolymen ännu höll sig på krigsårens låga nivå, övergick till högertrafik. Med hänsyn till den stora omfattning, som den internationella biltrafiken redan uppnått och som på goda grunder kan antagas ytterligare komma att öka i avsevärd utsträckning, torde det knappast i längden kunna undvikas att Sverige frångår vänstertrafiken. Ju längre tiden går, desto högre blir det pris, som måste betalas för en sådan reform. Då det icke ankommer på mig att behandla reformens ekonomiska sida vill jag endast med några ord beröra de trafiksäkerhetsfrågor, som ha samband med reformen. Några statistiska uppgifter beträffande antalet trafikolyckor, i vilka utländska bilförare på det ena eller andra sättet äro inblandade, finnas beklagligtvis icke. Oaktat man sålunda icke kan erhålla en exakt uppfattning om vänstertrafikens inverkan på trafiksäkerheten torde man dock kunna antaga att densamma har en menlig inverkan. Ett frångående av hittills tillämpad vänstertrafik skulle säkerligen under den första tiden föranleda en viss ökning av antalet trafikolyckor, ett förhållande som föranlett tveksamhet hos statsmakterna inför reformen. I sitt betänkande anförde 1939 års högertrafikkommitté på grundval av företagen statistisk utredning att — i händelse högertrafik ej infördes — olyckor, som bero på ovana vid vänstertrafik, måste i det långa loppet medföra skadeverkningar av större omfattning än de, som kunna förväntas uppkomma av olyckor, vilka bero på ovana vid höger-

trafik, i händelse sådan trafik infördes. Inför detta konstaterande, vars riktighet icke torde kunna bestridas, synes förenämnda tvekan böra övervinnas.

Sammanfattningsvis får jag anföra att olika omständigheter enligt min uppfattning tala för en snar övergång till högertrafik, varför jag tillstyrker en utredning i ärendet. Utredningen bör jämväl undersöka om genom modifikationer under en övergångstid kostnaderna eventuellt kunna hållas nere.

Järnvägsstyrelsen, som utgick ifrån att statens järnvägar eller till statens järnvägar anknutna företag icke komme att drabbas av några kostnader för omändringsarbeten i samband med en övergång till högertrafik på landsvägarna, hade intet att erinra mot en utredning av frågan.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hänvisade till ovan återgivna uttalanden i principfrågan och kostnadsberäkningar, som ämbetsverket avgav i skrivelse den 2 mars 1945 till chefen för kommunikationsdepartementet, samt anförde bl. a. följande:

Under den tid som förflutit sedan nämnda skrivelse avgavs, ha i avseende å de faktorer, som särskilt påverka bedömandet av införande av högertrafik, två väsentliga förändringar inträtt. Den ena hänför sig till den väldiga ökning av trafiken mellan Sverige och utlandet, som kunnat konstateras de senaste åren och som vida överträffat tidigare förutsägelser. Den andra härrör från att den ökning av den inhemska trafiken, som var att förvänta, har kommit långt tidigare och blivit väsentligt större än beräknat. Som en följd härav torde kostnaderna för en övergång till högertrafik ha stegrats mycket snabbt. En ytterligare stegring är att förvänta genom fortsatt ökning av motorfordonsbeståndet och trafiken samt genom att med väg- och gatuväsendets upprustning allt flera anordningar komma att utföras, som måste omändras vid en övergång.

Den internationella trafikens utveckling har sålunda skärpt aktualiteten av det i motionerna berörda problemet samtidigt som trafikens tillväxt och vad därmed sammanhänger medföra, att kostnaderna för

en omändring öka mer och mer. På den grund synes det i hög grad angeläget att snarast möjligt komma till ett definitivt ställningstagande i frågan. Då i motionerna åsyftad utredning synes erforderlig för att klarlägga problemet, tillstyrker styrelsen, att den föreslagna utredningen nu kommer till stånd.

Statens trafiksäkerhetsråd erinrade om 1939 års högertrafikkommittés förslag och anförde därefter bl. a. följande:

I fråga om antalet vägtrafikolyckor i Sverige, som anses kunna tillskrivas utländska trafikanters ovana vid vänstertrafik, har trafiksäkerhetsrådet icke några dagsfäriska siffror. Sådana torde, såvitt avser utländska motorfordonsförare, komma att lämnas av Trafikförsäkringsföreningen, som enligt vad rådet har sig bekant jämväl erhållit förevarande motion för yttrande. Man kan emellertid — utan att äga tillgång till faktiska uppgifter om förhållandet — våga det påståendet, att landet gästade utländska trafikanters ovana vid vårt vänstersystem kommer att orsaka olyckor, vilkas antal ökar i och med att antalet utlänningar här i landet ökar. Därtill kommer att de olyckor, det här är fråga om, i många fall leda till svåra skador på såväl människor som materiel. Anledningen härtill torde vara, att det i regel rör sig om kollisioner under höga hastigheter.

Vad därefter gäller de olyckor, som hända svenska vägtrafikanter i länder med högertrafik och som kunna sättas i samband med dessa trafikanters ovana med ett sådant trafiksystem, är det som högertrafikkommittén framhöll svårt att få tillförlitliga uppgifter härom. Enligt vad rådet erfarit kunna uppgifter i detta avseende erhållas. Hithörande olyckor äro emellertid icke registrerade hos något för försäkringsföretagen gemensamt organ, utan de måste plockas ut hos varje försäkringsföretag. För att få fram uppgifterna erfordras således ett omfattande arbete. Det är emellertid högst sannolikt, att även detta slag av olyckor ökar på samma gång som antalet svenska trafikanter i länder med högertrafik ökar.

Enligt tillgängliga uppgifter från högertrafikkommitténs betänkande och förevarande motioner samt från socialstyrelsen har motorfordonstrafiken och resandefrekvensen över våra gränser undergått en

mycket kraftig ökning under senare år. För kommande år torde man kunna räkna med en ytterligare ökning i dessa avseenden. Detta torde i varje fall gälla svenskars resor till övriga nordiska länder och resor av dessa länders medborgare till Sverige på grund av de lättnader som redan genomförts (i form av passfrihet) eller som planerats och sannolikt komma till stånd (smidigare tullbehandling av motorfordon). Man torde därför böra räkna med att de olyckor, som inträffa på grund av svenskars ovana vid högertrafik i utlandet och utlänningars ovana vid vänstertrafik i Sverige, successivt komma att öka. Om Sverige övergick till högertrafik, skulle sådana olyckor icke längre hända utlänningar i Sverige, och när svenskarna i sitt eget land vant sig vid högertrafiken skulle olyckor av detta slag icke heller hända dem. En övergång till högertrafik kommer således att i dessa avseenden medföra en bestående vinst ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Vad gäller fördelarna med vänsterstyrd bil i högertrafik framhöll trafik-säkerhetsrådet följande:

Man kan konstatera, att en förare av vänsterstyrd bil i högertrafik, vars sikt skymmes av ett framförvarande fordon, kan utan att vidtaga några särskilda åtgärder bättre överblicka vägbanan och tidigare iakttaga mötande fordon, än om han kör samma bil i vänstertrafik. Om föraren i en vänsterstyrd bil i högertrafik skall förbereda omkörning, behöver han således i allmänhet icke föra bilen längre ut på vägbanan än där den vid normal färd skall befinna sig. Med samma bil i vänstertrafik måste han däremot i de flesta fall föra bilen ut på körbanan — i detta fall ut till höger — för att bli i tillfälle att konstatera att inget fordon eller annat hinder för en omkörning finnes på den erforderliga omkörningssträckan. Därest ett hinder skulle uppenbara sig, måste föraren snabbt återföra bilen till betryggande plats på vägen. Sådana manövrer kan han få företaga åtskilliga gånger, innan omkörningen kan fullbordas, och de måste alltid medföra irritation icke endast för honom själv utan även för andra trafikanter på vägen. Om han dessutom befinner sig för nära det framförvarande fordonet — det han ämnar köra om — är hans sikt över den framförvarande vägbanan, då han förbereder omkörning och alltså för bilen ut på vägen, så

begränsad, att stor risk föreligger för kollision med mötande fordon. Ehuru några säkra uppgifter om frekvensen av olyckor av denna typ icke föreligga för dagen, är det dock känt, att åtskilliga sådana olyckor inträffat.

Det torde vara förenat med avsevärda svårigheter att väga de för- och nackdelar, som kunna tillskrivas höger- resp. vänsterstyrda bilar mot varandra. Man bör emellertid ägna denna fråga omedelbar uppmärksamhet genom att fortlöpande studera olyckor, som kunna tänkas bero på eller sammanhänga med rattplaceringen. Enligt trafiksäkerhetsrådets mening är rattens placering vid den sida av bilen, som är inåt vägbanan, av större betydelse än som på många håll hävdas, och den bör tillmätas större vikt än de av kommittén angivna fördelarna av rattens placering vid bilens andra sida. Denna åsikt torde ligga till grund för bestämmelsen i vänstertrafiklandet England, att bilarna där för inhemskt bruk skola vara högerstyrda. Då de allra flesta bilarna i Sverige äro vänsterstyrda och då detta ganska sannolikt kommer att bli fallet även i framtiden, skulle en sådan åsikt i Sverige utgöra ett motiv för övergång till högertrafik. Rådet anser emellertid, att rattens placering icke är av den betydelse, att den kan vara enbart avgörande vid valet mellan vänster- och högertrafik.

Som i det föregående omnämnts har frågan om Sveriges bibehållande av vänstertrafik eller övergång till högertrafik varit föremål för diskussioner och utredningar under åtskilliga år. Bland de skäl, som kunna tala för att man så snart som möjligt bör fatta ett definitivt beslut i saken, vill trafiksäkerhetsrådet i detta sammanhang framhålla ännu ett, som kan ha stor betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Under det sistförflutna världskriget låg arbetet i fråga om vägbyggnad och vägunderhåll av skilda orsaker i stor utsträckning nere. Nu har man påbörjat upprustningen av vägväsendet i avsikt att få till stånd ett väg- och gatunät, som bättre än förut motsvarar den moderna vägtrafikens krav. Därest vi, medan upprustningen av vägar och gator pågår, icke avgöra, huruvida vi skola fortsätta med vänstertrafik eller övergå till högertrafik, bli många anordningar för trafiken (trafikplatser o. dyl.) naturligt nog utformade så, att de väl lämpa sig för vänstertrafik men mindre väl

för högertrafik. Om vi först efter det sådana anordningar färdigställts besluta oss för att övergå till högertrafik, kan ombyggnad av åtskilliga anordningar befinnas draga så dryga kostnader, att man hellre behåller dem i det befintliga skicket. Sedan övergången skett, kunna sålunda dessa anordningar, som varit avsedda att främja trafiksäkerheten, verka i motsatt riktning.

En omläggning till högertrafik innebär fara för ökade risker i trafiken vid själva övergången och under viss tid därefter. Denna fara kan — enligt erfarenhet i länder, som företagit en sådan övergång — måhända också manifesteras sig i ökad olycksfrekvens. Storleken av denna ökning kommer att vara avhängig av effekten av de säkerhetsåtgärder som vidtagas i samband med övergången. Även om olyckor skulle inträffa i anledning av övergången, komma de med stor sannolikhet att upphöra, sedan någon tid förflutit efter omläggningen och trafikanterna hunnit vänja sig vid de nya reglerna. Man kan under alla förhållanden utgå från att antalet av dessa olyckor snart kommer att uppvägas av bortfallet av de olyckor, som skulle hänt utlänningar i Sverige och svenskar i utlandet på grund av ovana vid vederbörande lands trafiksystem.

Med anledning av vad sålunda anförts anser trafiksäkerhetsrådet, att en övergång till högertrafik såvitt gäller väg- och gatutrafiken måste vara riktig i princip. Vidare håller rådet före, att en sådan övergång bör ske, om den kan genomföras för kostnader som kunna anses rimliga i förhållande till de fördelar, som uppnås genom övergången.

Trafiksäkerhetsrådet ansåg i likhet med motionärerna, att kostnaderna för en trafikomläggning skulle kunna avsevärt sänkas, om man under en lämpligt avvägd tidsperiod förberedde en kommande övergång.

Under denna tid skulle i kostnadsbesparande syfte anpassnings- och omändringsarbeten utföras beträffande alla objekt, som kunna komma i fråga. Detta skulle även medföra, att utgifterna för omläggningen kunde fördelas på det antal år, förberedelseperioden omfattade, och på så sätt bliva mindre kännbara.

All anledning finnes att antaga, att kostnaderna för en omläggning till högertrafik successivt komma att stiga. Det synes därför

vara av värde, att en utredning snarast till-sattes med uppgift att verkställa beräkning av de aktuella kostnaderna för övergången och att framlägga förslag till de åtgärder som kunna vidtagas för att nedbringa dessa kostnader till det minsta möjliga. Först sedan utredningens resultat framlagts, föreligga möjligheter att bedöma, huruvida kostnaderna för en övergång till högertrafik och andra med en övergång förenade nackdelar uppvägas av de fördelar ur trafiksäkerhets- och andra synpunkter, som övergången väntas medföra.

Ingenjörsvetenskapsakademiens transportforskningskommission tillstyrkte motionärernas hemställan om utredning angående införande av högertrafik.

Svenska turisttrafikförbundet framhöll, att förbundet har enligt sina stadgar till uppgift att främja resandefrafik från utlandet till och inom Sverige och har därför haft att bedöma den av motionärerna ifrågasatta reformen mot bakgrunden av dess betydelse för den utländska turisttrafiken.

Efterkrigsåren har kännetecknats av en våldsamt expansion på turistlivets område och ökningen av resandeströmmen till Sverige har av flera skäl varit större än den ökning av turisttrafiken, som kommit andra länder till del. Under 1952 företogs omkring 3 miljoner inresor av utlänningar till Sverige, vilket vid jämförelse med 1938 innebär inemot en tiobubbling. De inkomster, som under 1952 tillförts vårt land i utländska valutor, kan enbart för turistuppehållen uppskattas till 300 miljoner kronor. De siffror, som av motionärerna anförts till belysning av ökningen av motorfordonstrafiken över landets gränser, utvisar, att denna trafik sedan 1938 fyrdubblats. Det faktum att motorfordonstrafiken icke ökat i tillnärmelsevis samma utsträckning som resandefrafiken från utlandet, är givetvis beroende av flera faktorer. Det torde dock stå högt över varje tvivel, att två omständigheter bidragit till att begränsa bil- och annan motorfordonsturism till och inom Sverige från utlandet, nämligen dels det svenska vägväsendets vid jämförelse med flertalet kontinentala länder låga standard, dels det faktum att Sverige till skillnad från samtliga europeiska länder utom Storbritannien fortfa-

rande tillämpar vänstertrafik. Turisttrafikförbundet har därför med tillfredsställelse hälsat den upprustning av vägväsendet, som nyligen påbörjats. En övergång till högertrafik skulle utan tvivel icke oväsentligt bidra till att stimulera utländsk turisttrafik till och inom Sverige och därigenom tillföra vårt land ytterligare värdefulla turistinkomster.

Från dessa utgångspunkter vill Svenska Turisttrafikförbundet livligt tillstyrka, att den av motionärerna begärda utredningen snarast kommer till stånd.

Nationalföreningen för trafiksäkerhetsfrämjande (NTF) fann att de skäl som principiellt tala för införande av högertrafik uppenbarligen vuxit i styrka, sedan efter krigsårens avspärning en våldsamt expansion av motortrafiken över rikets gränser ägt rum.

Enhetlighet i fråga om trafikreglerna länderna emellan innebär givetvis fördelar i ett flertal avseenden, exempelvis då det gäller motorfordonens konstruktion, trafik-anordningar m. m. Ur NTF:s synpunkt står helt naturligt trafiksäkerheten i förgrunden. Tyvärr har NTF ej möjlighet att nu framlägga någon aktuell statistik i fråga om de trafikolyckor, som kunna anses förorsakade av olikheten i trafikreglerna. Med visshet kan det dock sägas, att såväl utlänningars ovana vid vänstertrafik här i landet som ock svenskars ovana vid högertrafiken i länder, där sådan tillämpas, förorsakat många olyckor och skador både på människor och materiel. Risken för en stegring av olyckor av detta slag ökas givetvis i den mån resefrekvensen mellan länder med olika trafiksystem ökas.

Som skäl mot en övergång här i landet till högertrafik har stundom anförts, att under själva övergången och någon tid därefter risken för trafikolyckor komme att ökas. Att så skulle bli förhållandet kan ej förnekas. Genom effektiva säkerhetsåtgärder lär emellertid denna risk kunna i väsentlig grad minskas. Man torde också kunna utgå ifrån, att även om viss ökad olycksfrekvens skulle visa sig under den kritiska tiden, då trafikanterna äro ovana vid det nya systemet, olyckor föranledda av denna ovana snart nog skulle upphöra. Under alla förhållanden kan man med visshet räkna med att antalet av dylika olyckor skulle, sett på längre sikt, bli relativt litet

i förhållande till de olyckor, varmed man har att räkna vid ett bibehållande av de olika trafiksystemen.

Med stöd av det anförda finner NTF ur trafiksäkerhetssynpunkt övervägande skäl tala för övergång i Sverige till högertrafik. I detta sammanhang bör man ej heller bortse från de rekommendationer i samma syfte, som framkommit från internationella organisationer på vägtrafikens område.

Nationalföreningen fann det angeläget, att en ny utredning snarast verkställdes angående det sätt på vilket övergången till högertrafik skulle kunna med minsta möjliga kostnader förberedas och genomföras.

Trafikförsäkringsföreningen framhöll, att ur trafikförsäkringssynpunkt intet hinder möter för ett införande av högertrafik. "Om det efter omläggningen under en övergångstid eventuellt skulle visa sig, att skadeutvecklingen skulle gå i ogynnsam riktning, så äro trafikförsäkringsanstalterna givetvis i stånd att klara den härav föranledda ökningen av skaderegleringsarbetet."

Trafikförsäkringsföreningen anförde vidare följande:

Av intresse torde vara att se i vilken utsträckning trafikolyckor helt eller delvis förorsakats av utländska motorfordonsförarens ovana vid vänstertrafik. En sammanställning rörande till föreningen anmälda skador, inträffade här i landet i följd av trafik med utländska motorfordon under tiden 1/1 1930—31/12 1952 bifogas. (Se s. 82.) Under punkt A i sammanställningen äro redovisade skador med motorfordon från länder med högertrafik. Under den angivna perioden har anmälts 1 730 sådana skador. 556 stycken av dessa eller ca 32 procent ha helt eller delvis förorsakats av förarens ovana vid vänstertrafik.

De skador, som orsakas av ovana vid vänsterkörning bliva ofta svåra, beroende på att det i regel rör sig om kollisioner under höga hastigheter. Många inträffa ganska snart efter det gränsen passerats och alltså innan man hunnit vänja sig vid det nya körsättet. Den utländske bilisten kör kanske till att börja med på vägar med gles trafik och måhända utan möten på

långa sträckor. Av gammal vana börjar han tillämpa hemlandets högerregel och vid ett oväntat möte i en kurva kommer sedan kollisionen eller också kör han exemplariskt på vänster sida ända tills plötsligt en kritisk situation uppkommer, då han instinktivt svänger åt höger. — Svenska bilister på resa i länder med högertrafik utgöra naturligtvis även ett betydande osäkerhetsmoment i trafiken, och säkerligen kan man också där uppvisa skadestatistik, som visar de risker, som äro förbundna med de vid högertrafik ovana bilisterna.

Mot bakgrunden av den alltmer ökande internationella trafiken synes högerkörningen som trafiksäkerhetsfråga bliva alltmer betydelsefull.

Trafikförsäkringsföreningen överlämnade även till utskottet en sammanställning (se s. 84) avseende enbart under tiden 1/8 1951—31/12 1952 inträffade skador i följd av trafik med utländska motorfordon.

Svenska lokaltrafikföreningen hyste den meningen att förr eller senare torde högertrafik komma att införas i vårt land.

Föreningen anser dock alltjämt, att rätta tidpunkten för ett principbeslut förelåg vid krigets slut, då förnyelsebehovet av vagnar var mycket stort. Vid denna tidpunkt inriktade sig också trafikföretagen delvis på högertrafik i samband med beställning av nya vagnar, och en fullt genomförd omläggning skulle då ej medfört de avsevärda kostnader, som man nu måste räkna med.

Då det i första hand gällde utredning av frågan, hade lokaltrafikföreningen icke ansett sig böra verkställa en översyn av de inom ingenjörsvetenskapsakademien beräknade kostnaderna för ombyggnad av spårvagnar och bussar. Föreningen framhöll vidare följande:

För dagen torde det vara tillfyllest att överslagsmässigt konstatera, att kostnaderna äro av en mycket betydande storleksordning, och att på grund därav en omläggning icke bör ifrågakomma, om hänsyn endast skulle tagas till lokaltrafikens intressen. Det måste därför föreligga mycket starka skäl av allmän karaktär för en över-

gång till högertrafik för att motivera en omläggning.

Föreningen delar den i de nu aktuella motionerna framförda åsikten, att de avsevärda kostnaderna, som ombyggnaden av vagnparken medför, icke rimligen kunna belasta trafikföretagen. Enligt föreningens mening kunna dessa kostnader varken uttagas direkt av trafikföretagen eller täckas indirekt genom höjda passageraravgifter. Föreningen måste dessutom bestämt hävda, att trafikföretagens övriga med övergången förknippade kostnader även skola ersättas av statsmedel. Sådana kostnader väntas exempelvis uppstå genom att de nyare och större vagnarna måste tagas ur trafik för ombyggnad och att de därvid komma att ersättas med ökad insats av äldre och mindre vagnar med sämre driftekonomi. Som exempel bör ytterligare framhållas, att en omläggning av en så känslig apparat som transportväsendet, särskilt inom lokaltrafiken, givetvis måste medföra omfattande planerings-, administrations- och övervakningsarbeten. Även kostnaderna här för böra bestridas av allmänna medel.

Skulle Riksdagen besluta om utredning av högertrafikfrågan, bör som en av de första arbetsuppgifterna för utredningen vara att närmare undersöka de tekniska möjligheterna för att ombygga nuvarande bussar och spårvagnar till högertrafik. Det är att förmoda, att landets vagntillverkare måste ställa så gott som hela sin kapacitet till förfogande för en dylik ombyggnad, som kommer att erfordra en mycket tidskrävande detaljplanering. En sådan teknisk undersökning kommer att ge en grundval för bedömning av omställningstidens längd och även för beräkning av de kostnader, som i detta avseende äro förenade med omläggningen.

Det bör även bli en av utredningens första uppgifter att granska trafikföretagens nuvarande vagnbestånd och med ledning bl. a. därav söka bedöma lämpligaste tidpunkten för högertrafikens införande. För närvarande torde företagen kunna uppvisa ett mycket stort bestånd av vagnar, som dessutom till större delen levererats under de senaste åren. Föreningen anser, att tidpunkten för ändring av trafikriktningen måste väljas med hänsyn till den ekonomiska och fysiska livslängden för då aktuella vagnar, särskilt beträffande spårvagnarna, som ha längre livslängd än bussar och trådbussar.

Under återopande av ovanstående vill svenska lokaltrafikföreningen icke avstyrka det i motionerna framlagda förslaget om utredning av införande av högertrafik och förutsätter därvid, att trafikföretagens samtliga i samband med omläggningen uppkommande kostnader skola bestridas av statsmedel. Föreningen förklarar sig även villig att lämna för utredningen erforderliga uppgifter.

I ett av *Kungl. Automobil Klubben, KAK:s landsförbund, Motormännens riksförbund, Motorförarnas helnykterhetsförbund, Bilverkstädernas riksförbund, Sveriges automobilhandlareförbund, Sveriges automobilimportörförbund, Sveriges automobilindustriförening, Sveriges trafikbilägares riksförbund och Svenska vägföreningen* gemensamt avgivet yttrande anfördes bl. a. följande:

En trafikreform av detta slag berör alla medborgare. De kostnader, som är förbundna därmed, kan därför icke ens till någon del anses böra belasta speciella grupper i samhället. Organisationerna utgår därför från att såväl ombyggnaden av bussar och spårvagnar som andra med omläggningen förenade kostnader skall bestridas helt av statsmedel, varvid organisationerna dock är medvetna om att de indirekta kostnader och besvär, som en omläggning otvivelaktigt kommer att medföra bl. a. för trafikföretagen, icke kan ersättas.

För genomförande av en övergång till högertrafik vore det önskvärt, att omställningsarbetet kunde fördelas över en flerårsperiod, under vilken fordonsparken successivt kunde anpassas till de nya trafikförhållandena genom att nybyggda fordon byggs för högertrafik men med möjlighet att provisoriskt användas för vänstertrafik och gamla fordon successivt omändras så, att de sedermera mycket snabbt kan helt apteras för högertrafik. När det gäller bussar och spårvagnar byggda för enriktningsdrift måste man emellertid räkna med vissa rätt stora svårigheter i detta avseende sammanhängande med behovet för trafikföretagens del att få så kort avställningstid som möjligt för sina vagnar. Man synes därför böra räkna med att omställningsarbetet måste koncentreras till en relativt kort period.

En övergång till högertrafik omkring år 1955—58 synes med hänsyn till nu förutsebara förändringar av vagnsparken vara rätt förmånlig. Den stora busspark som anskaffades efter krigets slut kommer då att behöva ersättas och ersättningsanskaffningar kunna då ske med vagnar byggda för högertrafik. Under de senare åren har vidare en allt större tillverkning skett av bussar med påstigningsdörr framför framaxeln. Denna vagnstyp är synnerligen besvärlig och kostsam att bygga om, varför det är angeläget, att antalet dylika vagnar ej är för stort, när övergång till högertrafik skall ske.

Det må i detta sammanhang framhållas, att de omfattande arbeten, som måste utföras vid en övergång till högertrafik vid en vikande konjunktur, till en viss del kunna få en konjunkturförstärkande inverkan.

Under hänvisning till det ovan sagda vill organisationerna kraftigt understryka nödvändigheten av att beslut fattas om möjligt redan vid årets riksdag rörande övergång till högertrafik, så att planeringen av ny rullande materiel och fasta anläggningar kan inriktas på en övergång till högertrafik. Snarast möjligt därefter och önskvärt redan vid nästa års riksdag bör beslut fattas om tidpunkten för en eventuell övergång. Då man som ovan framhållits torde böra räkna med en viss anpassningsperiod för reformens genomförande, skulle ett sådant principbeslut i hög grad öka möjligheterna för statens verkställande organ att anpassa tidpunkt och metoder för reformens genomförande med behörigt hänsynstagande till läget på arbetsmarknaden och övriga variabla faktorer av intresse i sammanhanget.

Svenska omnibusägareförbundet hänvisade till motororganisationernas gemensamma yttrande och underströk, "att villkor för ett tillstyrkande av högertrafiks införande är att samtliga härmed förenade kostnader bestridas helt av statsmedel".

Svenska petroleuminstitutet framhöll, att institutet deltagit i gemensamma överläggningar i ärendet med motorbranschens organisationer och efter övervägande av de omständigheter, som påverkade petroleumbranschens stånd-

punktstagande, instämde institutet i motororganisationernas yttrande. Det underströks särskilt, att branschen komme att drabbas av icke oväsentliga kostnader för omläggning av sina bensinförsäljningsställen, vilka kostnader uppenbarligen icke medtagits i de kostnadsberäkningar, som upprättats inom ingenjörsvetenskapsakademien. Allt tydde emellertid på att dessa omställningskostnader komme att starkt öka, om ytterligare uppskov med trafikens omläggning komme till stånd.

Andra lagutskottet anförde i sitt utlåtande följande:

Såsom framgår av den ovan intagna redogörelsen har frågan om övergång till högertrafik i vårt land under de senaste decennierna ägnats stor uppmärksamhet och i skilda sammanhang gjorts till föremål för utredningar. Redan 1927 års motorfordonssakkunniga framhöllo på sin tid under hänvisning till den ökade motortrafiken länderna emellan vikten av likartade körregler över hela världen och uttalade därvid en förhoppning, att det skulle visa sig möjligt för vårt land att övergå till högertrafik. Även vid de bägge utredningar, som föregått senare tillkomna trafikförfattningar, underströks betydelsen för vårt land av en sådan förändring av trafikreglerna. På riksdagens initiativ gjordes frågan 1939 till föremål för särskild utredning, och i det betänkande, som 1939 års högertrafikkommitté framlade, förordades att högertrafik infördes i enlighet med de riktlinjer, som kommittén uppdragit. Under den tid frågan om övergång till högertrafik sålunda övervägts ha de trafikvårdande myndigheterna och organisationerna i allmänhet anslutit sig till tanken på en omläggning till högertrafik. I samma riktning gå även de yttranden över förevarande motioner, som från trafikförfattning utskottet. Den uppfattning om fördelarna för vårt land att övergå till högertrafik, som sålunda kommit till uttryck, får ses i belysning främst av den utveckling, som den nutida trafiken undergått. Här kommer den internationella motortrafiken i särskilt betraktande. Den stadigt fortgående utvecklingen av den internationella landsvägstrafiken och det därav betingade intresset av enhetliga tra-

fikregler länderna emellan har även varit huvudskälet för de under årens lopp framställda önskemålen om övergång till högertrafik.

Den bedömning av högertrafikfrågan, som utskottet nu genom motionerna ställts inför, har inneburit överväganden av i huvudsak samma art som tidigare vid behandlingen av frågan om lämpligheten av att överge vänstertrafiken. I vissa hänseenden, såsom när det gäller att skapa sig en uppfattning om motorismens vidare utveckling och om de krav, som den internationella trafiken framdeles kan komma att ställa, erbjuda dock förhållandena nu en säkrare utgångspunkt för en bedömning av högertrafikfrågan än som var fallet vid tidigare tillfällen, när riksdagen haft frågan uppe. Jämfört med 1945, då riksdagen senast behandlade högertrafikfrågan, innebär för övrigt efterkrigsårens utveckling icke blott vad gäller trafiken utan även bland annat på de ekonomiska och arbetsmarknadspolitiska områdena bättre möjligheter att bedöma flera för ett slutligt ställningstagande i frågan viktiga spörsmål.

Frågan om vilken körregel som vårt land för framtiden bör ha måste — såsom också hittills i allmänhet skett — bedömas i första hand med hänsyn till de trafikregler, som vår omvärld tillämpar, och till intresset av att vi ha med denna enhetliga regler. Sverige är numera det enda land på det europeiska fastlandet, som tillämpar vänstertrafik. Inom Europa tillämpas sålunda vänstertrafik, förutom i Sverige, endast på Island samt i Storbritannien och Irländska fristaten. Vårt vägtrafikutbyte med dessa länder är i förhållande till trafikutbytet med kontinenten obetydligt och torde av naturliga skäl så förbli. Däremot kan väntas en betydlig ökning av landsvägstrafiken till och från kontinenten. Det må erinras om att Sverige förra året anslöt sig till en mellanfolklig överenskommelse om utbyggnad av det europeiska huvudvägnätet, vilken förutsätter internationella huvudleder genom vårt eget land. En sådan förstärkning av vissa huvudstråk genom landet kan väntas medföra att den internationella tyngre motortrafiken i en helt annan omfattning än tidigare utsträcker sig till vårt land. Även erfarenheterna från efterkrigsåren av den ökande motorfordonstrafiken över landets gränser och det stigande antalet motorfordon peka hän mot livligare förbindelser längs vägarna med länder,

som tillämpa högertrafik. De olägenheter, som under sådana förhållanden äro förbundna med en körregel, som är motsatt den allmänt tillämpade, måste bedömas såsom allvarliga. Det kan icke undvikas att motorförare från länder med högertrafik i vårt land löpa en extra risk för olycksfall till följd av ovana vid vår vänstertrafik. Såsom framgår av den å s. 28¹ intagna tabellen torde drygt 30 procent av de skador, som inträffa i trafik med utländska motorfordon från högertrafikländer, stå i samband med förarens ovana vid vänstertrafik. Även om det totala antalet trafikolyckor föranledda härav ännu är förhållandevis litet, synes det tydligt att man vid en utvidgad internationell samfärdsel här har en betydande olycksfaktor att räkna med. Motsvarande gäller givetvis även utomlands svenska förarens ovana vid högertrafik.

Omställningssvårigheterna vid övergång från ett trafiksystem till ett annat och de risker, som äro förenade med övergången, äro ägnade att hos många avhålla från besök med fordon i länder med främmande trafikregler. Ett bibehållande av vänstertrafik i Sverige skulle därför verka hämmande på en önskvärd utveckling mot livligare förbindelser över gränserna.

Det bör i detta sammanhang starkt understrykas, att de olägenheter av skilda trafikregler länderna emellan, som ovan berörts närmast för motorfordonstrafikens del, göra sig gällande även för andra trafikanter, icke minst fotgängare. Utländska motorförarens ovana vid vårt nuvarande körsätt utgör en fara för samtliga medtrafikanter. Cyklisterna, som redan nu i stor omfattning sträcka sina färder utanför landets gränser, ha motsvarande omställningsproblem som motorförarna. Det är vidare allmänt bekant hur svenskar i gångtrafiken utomlands och utlänningar i vårt land känna sig vilse i en trafik, som följer en främmande trafikregel. Den för något år sedan genomförda treveckorssemestern och den höjda levnadsstandard, som på senare år kommit breda folklager till del, möjliggöra i vidgad omfattning att stora grupper av vårt folk företaga resor över gränserna. Med den ökade resandeströmmen komma nyss berörda nackdelar med fortsatt vänstertrafik i landet att få ökad betydelse.

Med det sagda vill utskottet framhålla, att starka skäl tala för att Sverige tilläm-

¹ Här intagen å s. 84.

par samma körregel, som omfattas av det stora flertalet övriga länder. Samma syn på högertrafikfrågan har Nordiska parlamentariska kommittén, när det gäller umgänget med våra nordiska grannar, givit uttryck åt i sitt betänkande nr 5 angående tullättnader i resandetrafiken mellan de nordiska länderna, däri kommittén understrukit det betydande praktiska värde det skulle ha för den internordiska trafiken, om Sverige såge sig i stånd att övergå till högertrafik. Bedömes frågan om en omläggning till högertrafik med beaktande av den framtida utvecklingen av den internationella vägtrafiken, som kan väntas, framstår för utskottet ett bibehållande av vänstertrafik såsom oförenligt med en framtynt politik på trafikens område.

Till de nu anförda skälen för att överge vår vänsterkörning komma även andra. Utskottet fäster här stor vikt vid de trafiksäkerhetssynpunkter, vilka anförts av bl. a. trafiksäkerhetsrådet och vilka hänföra sig till rattens placering i de flesta av bilarna i landet. I omkring 95 procent av samtliga här registrerade bilar är ratten placerad till vänster, vilket innebär att bilen har en konstruktion, som anses mest lämpad för högertrafik. I England äro även följdriktigt bilarna för inhemskt bruk byggda med ratten till höger. För vårt lands vidkommande utgör såsom bl. a. trafiksäkerhetsrådet utvecklat den allmänt förekommande konstruktionen av bilarna en påtaglig fara för trafiksäkerheten. En bil med ratten till vänster erbjuder i vänstertrafik avsevärt sämre möjligheter att överblicka vägbanan i de fall, när sikten skymmes av framförvarande fordon. Denna begränsning av sikt-möjligheterna blir lätt ödesdiger vid omkörningsförsök, då svårigheterna att i tid uppmärksamma mötande fordon eller andra hinder i vägen ofta orsaka olyckstillbud. De härmed förbundna olägenheterna, vilka med ökad trafik och därav följande tätare omkörningar bli alltmer framträdande, ha inom FN:s ekonomiska europakommissions trafiksäkerhetskommitté föranlett förslag siktande till föreskrifter i varje land om bilförarens placering på den sida i fordonet, som vid körning är närmast vägbanans mitt. En sådan föreskrift skulle för vårt vidkommande innebära obligatorisk högerstyrning i bilarna, vilket — förutom att svenska bilister bleve ogynnsamt ställda i trafiken utomlands — skulle medföra ekonomiska och produk-

tionsmässiga nackdelar. Utskottet har i sitt ställningstagande i denna del icke förbisett, att en bilförare under vissa förhållanden kan vara betjänt av att vara placerad på den sida i bilen, som är närmast vägkanten.

För en övergång till högertrafik talar även den utländska turisttrafikens ekonomiska betydelse för vårt land. De inkomster, som denna trafik tillför landet, ha för föregående år beräknats till 300 miljoner kronor. En omläggning till högerkörning kan väntas främja utvecklingen av turisttrafiken från utlandet, främst bilturisttrafiken. För den del av Sveriges bilindustri, som med hänsyn till exporten nu tillverkar typer för såväl vänster- som högertrafik, skulle det vara av värde om endast en enhetlig typ behövde framställas. Därigenom skulle tillverkningskostnaderna kunna sänkas och konkurrenskraften ökas. Slutligen kan man icke bortse från betydelsen av att vårt land ser denna fråga även ur en vidare synpunkt och låter sitt handlingssätt i någon mån bestämmas av det berättigade europeiska intresset av enhetliga trafikregler.

En så genomgripande förändring av trafikreglerna, som övergång till högertrafik innebär, synes vara förenad med ökad risk för trafikolyckor under en övergångstid. Här måste beaktas, att omläggningen i vårt land finge ske under en tid, när normal trafikintensitet råder, och att möjligheterna till trafikbegränsningar under övergångsperioden te sig rätt små. Å andra sidan bör med god planläggning av trafikomställningen och intensiv propaganda före och under den första tiden med högertrafik jämte effektiv ledning och övervakning av trafiken trafikolycksfallen under denna tid verksamt kunna förebyggas. På detta område har högertrafikkommittén lämnat detaljerade anvisningar, som kunna vara till god ledning. Den tillfälliga ökning av olycksfallsriskerna, som en trafikomläggning trots alla skyddsåtgärder torde medföra, måste vägas mot de ovan berörda stadigvarande nackdelar ur trafiksäkerhetssynpunkt, som äro förenade med ett bibehållande av vänstertrafiken. Vid en sådan avvägning kan det enligt utskottets mening icke råda tvivel om att de fördelar för trafiksäkerheten på lång sikt, som äro att vinna med en övergång till högertrafik, väl uppväga de risker i detta hänseende som

äro att räkna med under den första tiden efter en omläggning.

Övergång till högertrafik kommer att föra med sig icke oväsentliga kostnader. Ur kostnadssynpunkt hade det varit fördelaktigare för vårt land att vidtaga trafikförändringen strax efter det senaste världskrigets slut, när förslag därom väcktes i riksdagen. Sedan dess har skett bl. a. nyanskaffningar inom spårvägs- och bussföretagen av fordon, vilka i samband med en övergång fordra kostnadskrävande ombyggnad. De huvudsakliga kostnaderna för en trafikomläggning 1958 eller 1959 ha i en i september i år redovisad inom Ingenjörsvetenskapsakademiens transportforskningskommission verkställd utredning beräknats till sammanlagt 149 miljoner kronor. Härtill komma vissa kostnader bl. a. inom statens järnvägar för omläggning av stationsplaner och infarter till järnvägsområden. I jämförelse med de kostnadsberäkningar, som hänföra sig till tiden närmast efter krigsslutet, har sålunda en avsevärd fördyring inträtt. Det är emellertid icke att vänta, att kostnadsfrågan längre fram skall ställa sig gynnsammare; snarare torde man — såsom också framgår av nyssnämnda utredning — efter ytterligare uppskov ha att räkna med kraftigt stegrade kostnader.

På grund av vad ovan anförts finner utskottet det för Sveriges del vara med så avsevärda fördelar förenat att övergå till högertrafik, att vårt land snarast möjligt bör inrikta sig på en sådan övergång.

Beslut om övergång till högertrafik bör emellertid enligt utskottets mening icke fattas förrän det står klart, att en omläggning kan genomföras i anslutning till beslutet. Före slutligt avgörande torde emel-

lertid erfordras kompletterande utredning, främst rörande finansieringen av kostnaderna, samt ett närmare klarläggande av förutsättningarna ekonomiskt och arbetsmarknadspolitiskt för att under de närmaste åren genomföra det ombyggnadsprogram, som måste föregå en omläggning av trafiken. Vid en sådan utredning bör även särskilt undersökas vid vilken tidpunkt själva övergången till högertrafik lämpligen bör ske. Utskottet anser det betydelsefullt, att den ytterligare utredning, som sålunda är nödvändig innan riksdagen tager slutlig ståndpunkt till frågan om vi skola införa högertrafik, bedrivs så skyndsamt att möjligheterna till en omläggning medan kostnaderna hålla sig vid den nu beräknade nivån icke försittas. För skyndsamhet vid utredningens bedrivande tala även utsikterna att nå ett beslut i så god tid, att man vid den nu pågående uppbyggnaden av vägväsendet kan taga hänsyn till en kommande övergång till högertrafik när det gäller utformandet av trafikplatser m. m. Liknande synpunkter göra sig gällande beträffande förestående stadsplaneregleringar och för de större trafikföretagens driftplanering.

På grund av vad sålunda anförts hemställde utskottet,

att riksdagen i anledning av förenämnda motioner måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville utreda förutsättningarna för vårt land att under den närmaste framtiden genomföra en övergång till högertrafik samt för riksdagen framlägga de förslag, vartill utredningen kan giva anledning.

Riksdagen beslöt i enlighet med utskottets hemställan.

KAPITEL 2

Direktiven för 1954 års kommitté för utredning om högertrafik

I det yttrande till statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 8 januari 1954, vari statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet — efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet — hemställde om bemyndigande att igångsätta förevarande utredning, anfördes bl. a. följande:

I skrivelse den 2 december 1953, nr 399, har riksdagen under åberopande av vad som anförts i andra lagutskottets av riksdagen godkända utlåtande nr 39 anhållit, att Kungl. Maj:t ville utreda förutsättningarna för vårt land att under den närmaste framtiden genomföra en övergång till högertrafik samt för riksdagen framlägga de förslag, till vilka utredningen kunde giva anledning.

I nu gällande vägtrafikförordning den 28 september 1951 har vänstertrafiken kommit till uttryck främst i bestämmelserna om fordons plats på väg, om möte och omkörning samt om stannande och uppställning av fordon ävensom i särskilda regler för gående m. fl. De närmare stadgandena återfinnes i förordningens 45, 47—49 och 60 §§.

Frågan om övergång till högertrafik har sedan åtskilliga år varit föremål för uppmärksamhet. Av vad i sådant hänseende förekommit må — förutom vad i riksdagens nyssberörda skrivelse närmast varit under bedömande — särskilt erinras om uttalanden i ämnet vid 1939 och 1945 års riksdagar samt om den

utredning, som verkställdes av 1939 års högertrafikkommitté (SOU 1940:30). För närmare kännedom om de synpunkter, vilka anlagts på spörsmålet, får jag hänvisa till andra lagutskottets utlåtande. Här må endast följande framhållas.

Vänstertrafik tillämpas numera inom Europa — förutom i vårt land — endast i Storbritannien och Irländska fristaten samt på Island. På det europeiska fastlandet är sålunda Sverige det enda land, som icke har högertrafik. Vårt vägfikutbyte med de angivna örikena är jämförelsevis obetydligt och torde av naturliga skäl så förbli. Däremot har landsvägstrafiken till och från kontinenten med tiden blivit mycket livlig. Antalet över landets gränser passerande motorfordon torde sålunda nu vara av storleksordningen 1 miljon om året, varav ungefär hälften i vardera riktningen. Detta antal är resultatet av en fortgående och snabb ökning under efterkrigsåren. Med hänsyn till motorismens snabba utveckling kan det förväntas, att denna ökning kommer att fortsätta under överskådlig tid framåt.

Mot denna bakgrund har utskottet funnit det förhållandet, att vi har en annan körregel än kontinenten, ägnat att inge betänkligheter. En extra olycksrisk uppkommer nämligen för den motorförare, som vid passerandet av en gräns måste övergå till en annan körregel än den han från sitt hemland är van vid. Detta gäller särskilt vid plöts-

liga situationer, där föraren delvis har att lita till sina invanda reflexer. Denna riskökning synes ej vara obetydlig. Enligt den av lagutskottet åberopade utredningen står sålunda drygt 30 procent av de skador, som i vårt land inträffar i trafik med utländska fordon från högertrafikländer, i samband med förarens ovana vid vänstertrafik. Motsvarande kan antagas gälla svenska motorförare vid färd i högertrafikländer.

Vad här sagts om motorförare gäller i viss mån även cyklister. Vidare bör man ej bortse från de risker, som vid passerande av gator etc. kan uppkomma för gående, medan de ännu är ovana vid ett främmande lands körregel.

På det långt övervägande flertalet — 95 procent — av våra bilar är ratten placerad till vänster. Det har gjorts gällande, att en sådan placering ur trafik-säkerhetssynpunkt vore mera lämpad för högertrafik än för vänstertrafik. En bil med ratten till vänster anses nämligen i vänstertrafik erbjuda väsentligt sämre möjligheter att överblicka vägbanan vid omkörningsförsök, vid infart i vänsterkurvor etc. I jämförelse med den riskfaktor, som detta innebär, skulle endast underordnad betydelse kunna tillmätas det förhållandet, att en bilförare under vissa förhållanden kan vara betjänt av att vara placerad på den sida i bilen, vilken är närmast vägkanten. I vänstertrafiklandet England har man också tagit konsekvensen härav, i det att högerstyrning gjorts obligatorisk. En så genomgripande åtgärd skulle emellertid för Sveriges del innebära att praktiskt taget hela bilbeståndet finge byggas om.

På grundval av bl. a. de skäl som här återgivits, har andra lagutskottet ansett, att vårt land snarast möjligt bör inrikta sig på en övergång till högertrafik.

Vad i det föregående framhållits synes vara värt beaktande. Vissa fördelar

synes mig sålunda kunna vinnas genom en övergång till högertrafik. Å andra sidan finnes, såsom även utskottet påpekat, också omständigheter, som i viss mån talar mot en sådan övergång. Sålunda skulle på grund av trafikutövarnas vana vid vänsterregeln en omläggning knappast kunna ske utan ökad risk för trafikolyckor under övergångstiden. Med hänsyn till trafikens fortgående tillväxt kan denna riskökning förväntas bli större, ju längre tid som förflyter, innan trafikomläggningen genomföres.

Vidare skulle övergången uppenbarligen föra med sig avsevärda kostnader. Huvudparten av dessa skulle falla på ombyggnader för spårvägs- och buss-trafiken. Därtill kommer utgifter för ändring av vissa anordningar för trafiken på vägar och gator: vägmärken, trafiksignaler, säkerhetsanordningar, refuger m. m. ävensom för åtgärder mot ökad olycksrisk under övergångsskedet samt för administration. Sammanlagda kostnaden kan enligt utskottet för närvarande uppskattas till omkring 150 miljoner kronor, vissa kostnader för järnvägarna oräknade. Härtill kan tänkas komma utgifter för ändring av utfarter, bensinstationer m. m. ävensom vissa kostnader för försvaret. Det kan befaras, att kostnaderna kommer att stiga, om övergången till högertrafik för mera avsevärd tid uppskjutes.

Vad här anförts ger enligt min uppfattning vid handen, att en ny utredning rörande förutsättningarna för en övergång till högertrafik är av behovet påkallad. För att en eventuell trafikomläggning icke skall onödigtvis försvåras genom att kostnaderna för densamma till följd av trafikutvecklingen alltmer stiger, synes det vidare vara av vikt, att utredningen verkställs utan tidsutdräkt. Den av riksdagen begärda undersökningen torde därför böra igångsättas omedelbart.

Utredningen bör vara förutsättningslös. Vid densamma torde särskilt undersökas, huruvida de fördelar på lång sikt, vilka står att vinna genom en övergång till högertrafik, kan förväntas bli så betydande, att de överväger den ökade olycksrisken under övergångstiden ävensom kostnaderna för omläggningen.

Riskökningen under övergångsskedet kommer givetvis att bl. a. bero på vilka möjligheter man har att motverka densamma. Ätminstone delvis synes den kunna begränsas genom att en lämplig tidpunkt väljes för övergången. Väsentliga resultat i detta hänseende torde även kunna vinnas genom en omfattande upplysnings- och propagandaverksamhet i samband med omläggningen samt genom trafikreglerande åtgärder av olika slag.

I fråga om kostnaderna för en övergång till högertrafik bör en om möjligt fullständig utredning förebringas. Därvid bör särskilt övervägas, huruvida de eljest betydande kostnaderna för ombyggnad av bussar och spårvagnar kan

minska genom särskilda övergångsarrangeringar. Vidare bör de ekonomiska och arbetsmarknadspolitiska förutsättningarna för genomförandet av ombyggnadsprogrammet närmare klarläggas. Med hänsyn till att en omläggning till högertrafik i första hand får anses vara ett bilismens intresse, utgår jag ifrån att därav föranledda kostnader i varje fall till huvudsaklig del får täckas av automobilskattemedel. Utredningen bör framlägga definitiva förslag i denna fråga.

Jämväl i övrigt bör vid utredningen förebringas sådant material, som medger en allsidig bedömning av det förevarande spörsmålet.

En utredning enligt nu angivna riktlinjer synes lämpligen kunna verkställas genom särskilt tillkallade sakkunniga till ett antal av högst sju. Nödig expertis torde böra ställas till de sakkunnigas förfogande. Utredningen bör tidsmässigt och även i övrigt planera sitt arbete med tanke på att högertrafikfrågan kan befinnas böra underställas en allmän folkomröstning.

Erforderliga åtgärder vid övergång till högertrafik och kostnaderna för sådana åtgärder

Allmänna synpunkter

Som ovan framhållits beräknades av 1939 års högertrafikkommitté de erforderliga åtgärderna vid en övergång till högertrafik vara följande:

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

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

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

ombyggnad av omnibussar och vissa fasta för den yrkesmässiga omnibustrafiken erforderliga anläggningar samt

åtgärder mot ökad olycksfallsrisk.

Kommittén delar 1939 års högertrafikkommittés uppfattning, som grundade sig på yttranden från järnvägsstyrelsen och svenska järnvägsföreningen, att järnvägstrafiken icke äger sådant samband med väg- och gatutrafiken att högerregelns tillämpning på sistnämnda trafik i och för sig skulle nödvändiggöra en motsvarande åtgärd beträffande järnvägstrafiken samt att en sådan åtgärd komme att draga kostnader, vilka ej stode i rimlig proportion till därmed vunna fördelar. Järnvägsstyrelsen har jämväl i yttrande till andra lagutskottet vid 1953 års riksdag framhållit, att styrelsen anser att en övergång till högertrafik på landsvägarna icke bör leda till motsvarande omläggning vid järnvägarna, vilken skulle kräva synnerligen dyrbara ombyggnader av bangårdar samt av signal- och säkerhetsanläggningar.

En omläggning av väg- och gatutrafiken skulle dock, som också 1939 års högertrafikkommitté framhållit, nödvändiggöra vissa ur trafiksäkerhetssynpunkt betingade förändringar av signal- och säkerhetsanordningar vid plankorsningar mellan järnväg och väg.

Det må här framhållas, att i Frankrike förekommer vänstertrafik vid dubbelpårsdrift på järnvägar — utom i de delar av landet, som tidigare tillhört Tyskland — och högertrafik på vägar och gator. Vänstertrafik är det normala vid dubbelpårsdrift på järnväg även i flera andra länder, t. ex. Italien, Schweiz, Holland och Belgien. Kommittén har kompletterat 1939 års högertrafikkommittés utredning med en förfrågan till järnvägsstyrelsen, huruvida det för järnvägsstyrelsen vore känt om det i länder med högertrafik å vägar och gator och vänstertrafik å järnvägar uppstått några olägenheter eller olycksfallsrisker till följd av nämnda förhållande. Järnvägsstyrelsen har till svar å denna förfrågan meddelat, att styrelsen icke har sig bekant att så skulle vara fallet. Det synes enligt järnvägsstyrelsen ej heller möjligt att av uppgifter i officiella källor få belägg härför.

Kommittén har även hemställt om uttalande från järnvägsstyrelsen, huruvida några olägenheter eller olycksfallsrisker skulle kunna förväntas uppstå i Sverige på grund av högertrafik å vägar och gator och vänstertrafik å järnvägar.

Enligt järnvägsstyrelsens uppfattning finnes ingen anledning antaga att så skulle bli valet.

Järnvägsstyrelsen har vidare anfört följande:

På linjer med dubbelspår förekommer det att tågen, t. ex. vid arbete på ett av spåren, framföres i båda riktningar på ena spåret, vilket alltså innebär, att tåg i ena riktningen använda det högra spåret i färdriktningen; skyddsanordningarna vid plankorsningar äro därför utförda med tanke härför. Några olycksfall eller tillbud på grund härav äro icke kända för styrelsen. Signal- och säkerhetsanläggningar utföras i utlandet numera ofta på sådant sätt, att tåg normalt kunna framföras samtidigt i samma riktning på vart och ett av de båda spåren vid dubbelspår, och sådana anläggningar projekteras nu även i Sverige.

Vad angår spårvägarna skulle, som 1939 års högertrafikkommitté framhållit, en omläggning av väg- och gatutrafiken till högertrafik nödvändig göra en motsvarande omläggning av spårvägs- trafiken.

De mest komplicerade och kostnads- krävande åtgärderna vid en övergång till högertrafik för väg- och gatutrafiken äro ombyggnaderna av spårvagnar och omnibussar jämte anläggningar för dessa trafikmedel. Av de 150 miljoner kronor, som kostnaderna för en övergång till högertrafik tidigast år 1958 och senast år 1959 hade beräknats till enligt den i bilaga 1 återgivna utredningen inom ingenjörsvetenskapsakademien, belöpte sålunda 130 miljoner kronor på nyssnämnda ombyggnadsarbeten. Genom särskilt tillkallade experter har kommittén jämlit sina direktiv låtit verkställa ingående beräkningar av kostnaderna för ombyggnad av spårvagnar och bussar. Enligt kommitténs direktiv har därvid också undersökts, huruvida ifrågavarande kostnader kunna minskas genom särskilda övergångs- anordningar. Det har därvid varit nödvändigt att först upptaga till behand-

ling frågan om tidpunkten för en ev. övergång till högertrafik. Såsom en allmän förutsättning har kommittén — liksom 1939 års högertrafikkommitté — utgått från att en övergång bör genomföras samtidigt över hela landet.

Tidpunkten för en övergång till högertrafik

Omfattningen av de arbeten m. m., som erfordras för en omläggning till högertrafik — och därmed också kostnaderna härför — är i hög grad beroende på när en ev. omläggning kan äga rum. För varje år som går ökas vagnparken och det antal vagnar som måste ombyggas. Härtill kommer att de vagnar som successivt uttrangeras, i många fall äro förhållandevis enkla att bygga om, under det att de vagnar, som nyanskaffas, äro i ökad omfattning av sådana typer, som äro komplicerade och dyrbara att bygga om. Även i fråga om väg- och gatuväsendet ökas kostnaderna för en omläggning till högertrafik för varje år. Med hänsyn till denna tendens är det sålunda ur kostnadssynpunkt angeläget att, därest en omläggning till högertrafik skall äga rum, denna göres snarast möjligt.

Det är emellertid icke tekniskt möjligt att övergå till högertrafik utan en viss minsta förberedelsestid. De företagare, som driva buss- och spårvägs- trafik, måste räkna med att kunna ombesörja sina trafikuppgifter såväl fram till omläggningsdagen som från och med denna. En viss mindre reduktion av trafikutbudet (sänkning av trafikstandarden) torde dock vara möjligt och ofrånkomlig under tiden närmast omkring själva omläggningen.

Trafikföretagen, som normalt icke ha större vagnpark än som erfordras för trafikuppgifterna, måste sålunda dels erhålla möjlighet att successivt förbereda huvudparten av vagnarna för snabbast möjliga omställning till höger-

trafik, dels få tid att bygga upp en i vissa fall erforderlig "buffert". Med buffert avses i detta sammanhang en vagnreserv, som består av vagnar, vilka äro byggda för endast högertrafik, och vidare av vagnar, som normalt skola utranteras något eller några år före omläggningen, men som i detta fall uppställas för att sättas i trafik under tiden närmast före omläggningen medan ombyggnad av den övriga vagnparken sker.

Vidare bör framhållas att det förhållandevis stora antalet komplicerade spårvagnar och bussar, på vilka omfattande ombyggnadsarbeten måste göras, medför en allvarlig belastning på vagnverkstäderna, vilka också skola fullgöra vissa förberedelsearbeten på de ur ombyggnadssynpunkt enklare vagnarna. Dessa arbeten skola göras samtidigt med nyproduktionen av vagnar och det är angeläget, att verkstäderna få en rimlig övergångstid, så att icke en oekonomisk ansvällning av arbetsuppgifterna sker.

En tredje faktor, som inverkar på tidpunkten för omläggningen, är tunnelbanan i Stockholm, där sammanbindningen av de två nuvarande bansträckningarna beräknas kunna ske i slutet av 1957 eller senast ett år därefter. Därvid frigöres ett stort antal spårvagnar och bussar (ca 200 vagnheter), varigenom omställningssvårigheterna och kostnaderna minskas i avsevärd grad. Det bör också framhållas, att förberedelserna för en högeromställning i Stockholm bli mycket arbetskrävande och att de komma att ske samtidigt med arbetena på det forcerade utbyggandet av tunnelbanesystemet, varför skäligen förberedelsestid kräves.

Efter en inventering av verkstadskapaciteten och en bedömning av hur omställningen bör ske med hänsyn till bl. a. anskaffandet av erforderlig buffert av vagnar har närmast möjliga tidpunkt

ansetts bli år 1959, om beslut angående omläggningen fattas år 1955. Ett tidigare omläggningsår synes icke vara praktiskt möjligt eller ekonomiskt försvarbart. Man torde heller icke kunna tänka sig att genomföra omläggningen innan den genomgående tunnelbanan i Stockholm blir färdig och man måste därvid räkna med att en försening härav kan komma att ske till hösten 1958. Som ovan framhållits utgick man vid de inom ingenjörsvetenskapsakademien verkställda kostnadsberäkningarna från en övergång till högertrafik tidigast år 1958 och senast år 1959.

Beträffande *tidpunkten på året* då omläggning lämpligen kunde äga rum återgav 1939 års högertrafikkommitté först ett yttrande, som på denna kommittés begäran avgivits av den av chefen för kommunikationsdepartementet den 4 mars 1939 tillkallade särskilde utredningsmannen i frågor rörande trafiksäkerheten, dåvarande sekreteraren i arbetsdomstolen Lode Wistrand. Såsom en sammanfattning av sitt yttrande uttalade utredningsmannen, att en övergång lämpligen borde förläggas till en tidpunkt, då trafiken vore relativt omfattande, då vägarna vore fria från snö och is och då skolorna vore igång. Det syntes enligt utredningsmannen därjämte lämpligt, att omläggningen skedde under en tid, då trafiken vore stadd i ökning, så att de särskilda åtgärder, som vidtoges under övergångstiden, successivt kunde komma allt flera trafikanter tillgodo. På grundval av de framförda synpunkterna kom utredningsmannen till det resultatet, att övergången helst borde förläggas till maj månad.

Vidare återgav 1939 års högertrafikkommitté yttrande från nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, som ansåg senare delen av september eller möjligen första delen av oktober

vara den mest ändamålsenliga tiden för en övergång till högertrafik.

1939 års högertrafikkommitté anförde därefter följande synpunkter angående den lämpliga tidpunkten för en övergång till högertrafik:

Vid övervägande av frågan om lämpligaste tidpunkten på året för den ifrågasatta trafikomläggningen bör såsom framgår av det ovanstående hänsyn tagas icke endast till markens och vägbanans beskaffenhet under skilda tider på året utan även till andra omständigheter såsom längden av den ljusa delen av dygnet, variationer under året i trafikintensiteten och de resultat man under de olika årstiderna kan ernå genom den för övergångens gynnsamma genomförande erforderliga upplysnings- och propagandaverksamheten.

Den ledande principen i förevarande avseende bör uppenbarligen vara att söka välja tidpunkten för omläggningen under året så, att det sammanlagda antalet av de olyckor, som inträffa på grund av omläggningen, blir så litet som möjligt. Det gäller sålunda ej endast att hålla olyckssiffran nere den dag det nya trafiksystemet införes eller den närmaste tiden därefter. Det bästa resultatet torde nås, därest så många trafikanter som möjligt på kortast möjliga tid få vänja sig vid högertrafiken. Enligt kommitténs mening bör man därför icke för omläggningen välja en tidpunkt på året, då trafiken är i avtagande eller minimal, alltså ej på hösten eller vintern, då — åtminstone under någorlunda normala förhållanden — ett stort antal fordonsägare ställa in eller redan ställt in sina fordon samt vägtrafiken jämväl i övrigt minskas eller nått sitt minimum. Den upplysnings- och propagandakampanj, som måste bedrivas i direkt anslutning till trafikomläggningen, skulle därför säkerligen icke bli omfattad med erforderligt intresse av ett stort antal trafikanter, för vilka den ej vore direkt aktuell. Därest omläggningen skedde under en sådan tid på året, skulle en väsentlig del av de åtgärder, som vidtagits vid övergången, få utprepas vid en senare tidpunkt, då trafiken börjar växa. Vintern och förvåren äro därjämte direkt olämpliga med hänsyn till den korta tid, som dagsljus råder, samt därtill att vägbanan då ofta är slurig eller snöbelagd, vilket på sätt i det föregående framhållits utgör ett särskilt faromoment.

Den del av året, under vilken de nu angivna olägenheterna för övergång till högertrafik äro för handen i hela landet, omfattar hösten, vintern och vårens första tid.

Enligt kommitténs mening bör man för övergången helst välja en tidpunkt då trafiken visserligen ej är som störst men dock i regel visar tendens till stigande. Man skulle enligt denna uppfattning ha att välja mellan eftervåren eller sommaren. Vid detta val bör till en början beaktas, att vissa åtgärder av teknisk art böra vidtagas i direkt anslutning till omläggningen och försvåras, om marken är frusen och tjälen icke är ur jorden, samt att jämväl ur trafiksäkerhetssynpunkt kravet på is- och snöfria vägar måste fasthållas. Ur dessa synpunkter försvåras valet emellertid av de klimatiska förhållanden, som råda inom olika delar av landet. Under det sålunda den av utredningsmannen föreslagna tiden för övergången, förra delen av maj månad, säkerligen är lämplig för den sydligare delen av landet, är däremot så ej förhållandet beträffande landets nordligare delar. Vid sagda tid på året ligger snön där ofta kvar och i varje fall äro vägarna mestadels mindre lätttrafikerade på grund av halka och dylikt. Skall man finna en för hela landet med hänsyn till vägarnas beskaffenhet lämplig tidpunkt, måste man därför genomföra omläggningen senare.

Efter övervägande av de olika möjligheterna vill kommittén såsom lämplig tid på året för övergång till högertrafik föreslå någon av de första dagarna i juni månad. Därvid kan ej bortses från att även denna tidpunkt kan bli olämplig för de nordligaste delarna av landet, enär marken då ej alltid där är fri från tjäle, vilket på sätt nyss framhållits kan försvåra eller fördröja erforderliga tekniska anordningar i samband med övergången. Kommittén har emellertid funnit så angeläget att omläggningen sker vid en tidpunkt, då skolorna äro i verksamhet och skolungdomen alltså i skolorna kan i direkt samband med övergången få en effektiv trafikundervisning, att nyssnämnda betänkligheter fått vika. De påtalade olägenheterna torde också kunna till väsentlig del undanröjas, därest erforderliga förberedande åtgärder vidtagas under den höst, som föregår omläggningen.

Väljes denna tidpunkt, måste särskilda åtgärder vidtagas till trafiksäkerhetens be-

tryggande under den midsommarhelg, som följer närmast efter omläggningen, när trafiken — åtminstone enligt erfarenheter från tidigare år — under sådan helg plägar vara synnerligen stor och ett stort antal fordon framföres av ovana förare.

Det nu sagda gäller jämväl beträffande pingsthelgen, därest denna under omläggningensåret inträffar efter omläggningen.

Kommittén delar 1939 års högertrafik-kommittés uppfattning, att en ev. övergång till högertrafik bör ske i början av juni månad om än motiven härför delvis avvika från 1939 års kommittés. I detta avseende må anföras följande.

Svårigheterna och kostnaderna vid en omställning bli avgjort störst för tätorterna, där man har den ur ombyggnadssynpunkt mest komplicerade spår-vagns- och omnibusparken ävensom de mest utvecklade trafikordningarna. Tätortsföretagen ha så gott som undantagslöst trafiknedgång under sommar-månaderna, vilket belyses av följande diagram över maximalt antal tursatta spårvagnar resp. bussar och trådbussar under vardagar i medio av resp. månad år 1953. En trafikomläggning bör därför helst förläggas till tiden för trafiknedgången i tätorterna. Den största nedgången i tätortstrafiken inträder först efter midsommar. Med hänsyn till att semestrarna vid verkstäderna i regel förläggas efter midsommar och att en omläggning av trafiken bör äga rum några veckor före verkstadssemestrarna för att vissa efterarbeten skola medhin-nas, bör dock en trafikomläggning ske i början av juni. Visserligen ha andra trafikföretag än de, som ombesörja lokaltrafiken i tätorterna, en sommar-uppgång i trafiken och denna uppgång har påbörjats redan i slutet av maj. Emellertid är dessa trafikföretags vagn-park mindre komplicerad än tätorts-trafikföretagens och större delen av ifrågavarande vagnpark kan efter vissa förberedelsearbeten ändras under en

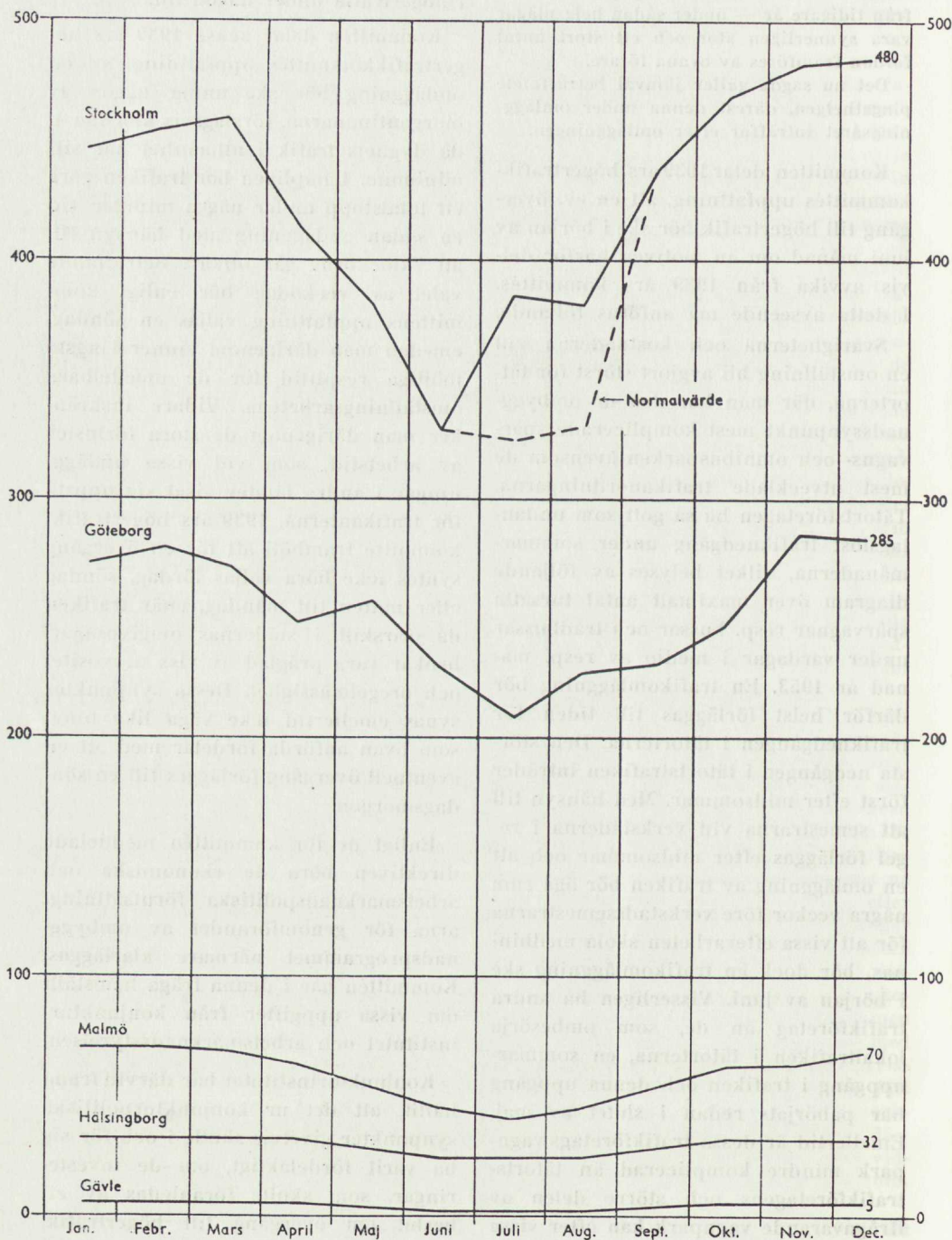
natt. Dessutom torde ett antal av dessa vagnar kunna utan ändring användas i högertrafik under någon tid.

Kommittén delar också 1939 års högertrafik-kommittés uppfattning, att en omläggning bör ske under någon av morgontimmarna, förslagsvis klockan 4, då dygnets trafik i allmänhet når sitt minimum. Lämpligen bör trafiken göra ett totalstopp under några minuter vid en sådan omläggning med hänsyn till att "klockorna går olika". Beträffande valet av veckodag bör enligt kommitténs uppfattning väljas en söndag, emedan man därigenom vinner längsta möjliga respittid för de omedelbara omställningsarbetena. Vidare inskränker man därigenom de stora förluster av arbetstid, som vid vissa omläggningar i andra länder visat sig uppstå för trafikanterna. 1939 års högertrafik-kommitté framhöll att för en övergång syntes icke böra väljas lördag, söndag eller natten till måndag, när trafiken då, särskilt i städernas omgivning, brukar vara präglad av viss nervositet och oregelmässighet. Dessa synpunkter synas emellertid icke väga lika tungt som ovan anförda fördelar med att en eventuell övergång förlägges till en söndagsmorgon.

Enligt de för kommittén meddelade direktiven böra de ekonomiska och arbetsmarknadspolitiska förutsättningarna för genomförandet av ombyggnadsprogrammet närmare klarläggas. Kommittén har i denna fråga hemställt om vissa uppgifter från konjunktur-institutet och arbetsmarknadsstyrelsen.

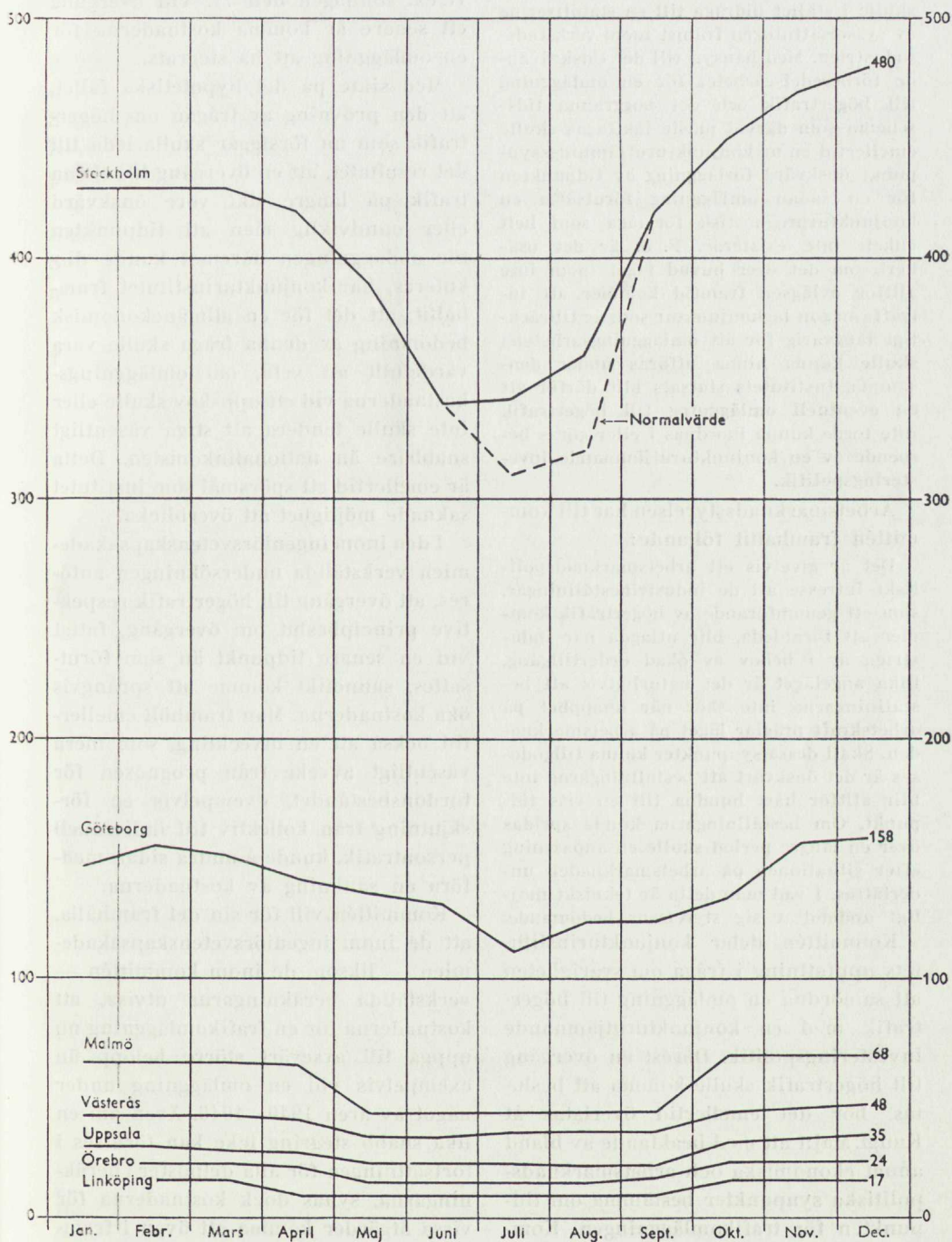
Konjunkturinstitutet har därvid framhållit, att det ur konjunkturpolitiska synpunkter givetvis skulle i och för sig ha varit fördelaktigt, om de investeringar, som skulle föranledas av ett beslut om övergång till högertrafik, kunde förläggas till en lågkonjunktur.

Diagram över maximalt antal tursatta spårvagnar under vardagar
i medio av resp. månad år 1953



För Stockholms stad avviker utvecklingen från andra år till följd

Diagram över maximalt antal tursatta bussar och trådbussar under vardagar
i medio av resp. månad år 1953



av stadens 700-årsjubileum, varför även normalvärde angivits.

Omläggningsarbetena skulle under sådana omständigheter inte behöva inskränka på utrymmet för övriga investeringar utan skulle i stället bidra till en stabilisering av sysselsättningen främst inom verkstadsindustrien. Med hänsyn till det tidskrävande förberedelsearbetet för en omläggning till högertrafik och det noggranna tidschema som därvid måste iakttagas skulle emellertid en ur konjunkturutjämnings synpunkt önskvärd förläggning av tidpunkten för en sådan omläggning förutsätta en konjunkturprognostisk förmåga som helt enkelt inte existerar. F. ö. är det osäkert, om det över huvud taget inom inte alltför avlägsen framtid kommer att inträffa någon lågkonjunktur som är tillräckligt långvarig för att omläggningsarbetena skulle kunna hinna utföras under densamma. Institutets slutsats blir därför att en eventuell omläggning till högertrafik inte torde kunna inordnas i eller göras beroende av en konjunkturutjämnande investeringspolitik.

Arbetsmarknadsstyrelsen har till kommittén framhållit följande:

Det är givetvis ett arbetsmarknadspolitiskt intresse att de industribeställningar, som ett genomförande av högertrafik kommer att föranleda, blir utlagda när industrien är i behov av ökad ordertillgång. Lika angeläget är det naturligtvis att beställningarna inte sker när knapphet på arbetskraft präglar läget på arbetsmarknaden. Skall dessa synpunkter kunna tillgodoses är det önskvärt att beställningarna inte blir alltför hårt bundna till en viss tidpunkt. Om beställningarna kunde spridas över en längre period skulle en anpassning efter situationen på arbetsmarknaden underlättas. I vad mån detta är tekniskt möjligt undandrar sig styrelsens bedömande.

Kommittén delar konjunkturinstitutets uppfattning i fråga om svårigheten att samordna en omläggning till högertrafik med en konjunkturutjämnande investeringspolitik. Därest en övergång till högertrafik skulle komma att beslutas, bör det emellertid överlätas åt Kungl. Maj:t att med beaktande av bland annat ekonomiska och arbetsmarknadspolitiska synpunkter bestämma om tidpunkten för trafikomläggningen. Kommittén utgår i följande kostnadsberäk-

ningar från att en eventuell övergång till högertrafik äger rum i juni 1959 (t. ex. söndagen den 7). Vid övergång ett senare år komma kostnaderna för en omläggning att ha stegrats.

Med sikte på det hypotetiska fallet, att den prövning av frågan om högertrafik som nu försiggår skulle leda till det resultatet, att en övergång till sådan trafik på längre sikt vore önskvärd eller oundviklig men att tidpunkten för omläggnings därefter kunde diskuteras, har konjunkturinstitutet framhållit, att det för en allmänekonomisk bedömning av denna fråga skulle vara värdefullt att veta, om omläggningskostnaderna vid ett uppskov skulle eller inte skulle tendera att stiga väsentligt snabbare än nationalinkomsten. Detta är emellertid ett spørsmål som institutet saknade möjlighet att överblicka.

I den inom ingenjörsvetenskapsakademien verkställda undersökningen anföres, att övergång till högertrafik respektive principbeslut om övergång, fattat vid en senare tidpunkt än som förutsettes, sannolikt komme att sprängvis öka kostnaderna. Man framhöll emellertid också att en utveckling, som mera väsentligt avveke från prognosen för fordonsbeståndet, exempelvis en förskjutning från kollektiv till individuell persontrafik, kunde å andra sidan medföra en sänkning av kostnaderna.

Kommittén vill för sin del framhålla, att de inom ingenjörsvetenskapsakademien — liksom de inom kommittén — verkställda beräkningarna utvisa, att kostnaderna för en trafikomläggning nu uppgå till avsevärt större belopp än exempelvis vid en omläggning under något av åren 1940—1946. Även om en lika snabb stegring icke kan förutses i fortsättningen för alla delposter i beräkningarna, synas dock kostnaderna för vissa åtgärder komma att även i framtiden undergå en betydande ökning.

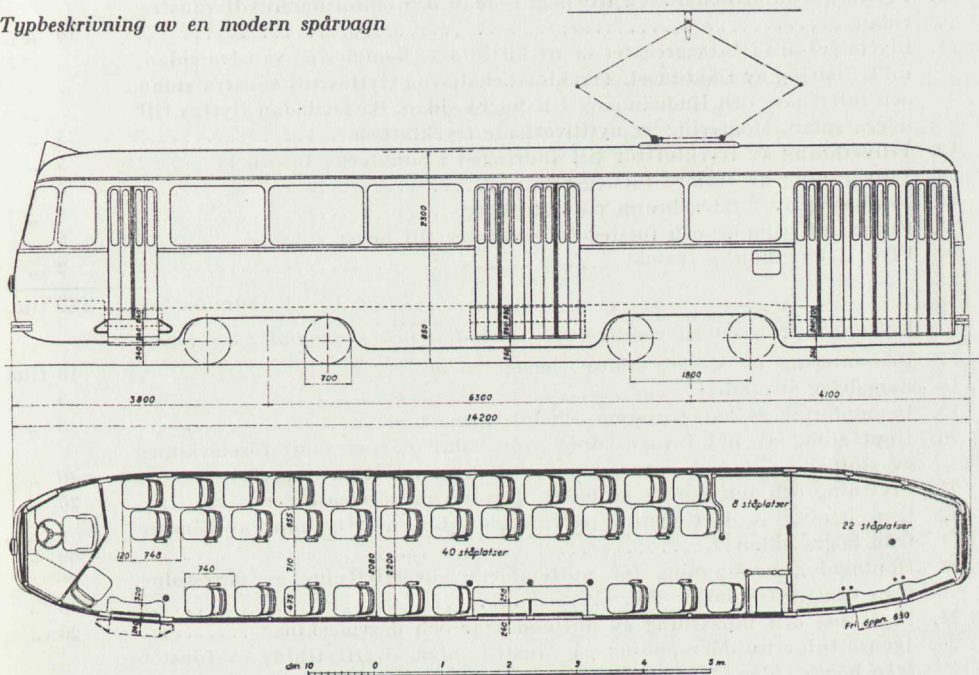
Ombyggnad av viss del av spårvägarnas rullande materiel och fasta anläggningar

Spårvägstrafik finnes år 1954 i Stockholm — vars spårvägsföretag även bedriver viss spårvägstrafik i Solna och Sundbyberg — samt i Göteborg, Malmö, Norrköping, Hälsingborg, Gävle, Jönköping och Kiruna.

I en av industriens utredningsinstitut år 1952 publicerad utredning Svenskt transportväsende framhålles, att spårvagnsparken var vid krigsslutet

till mycket stor del omodern — de flesta vagnarna voro byggda under 1920-talet — men att man under de senare krigsåren och tiden närmast efter krigsslutet gjorde stora nyanskaffningar av spårvagnar. Nyanskaffning har även ägt rum under de senaste åren. De nya moderna vagnarna bli mycket dyrbara att bygga om för ändrad trafikriktning. Som exempel härpå må anföras följande uppgifter om arbetstid och kostnader för ombyggnad av en modern spårvagn.

Typbeskrivning av en modern spårvagn



| | |
|---|---------|
| Antal passagerare | 104 |
| Sittplatser | 34 |
| Stöplåtar | 70 |
| Längd, största, över koppel | 14,77 m |
| Bredd, största, utvändig | 2,35 „ |
| „ korgbredd, utvändig | 2,20 „ |
| Höjd, över neddragen strömvätagare | 3,559 „ |
| „ invändig | 2,20 „ |
| Dörröppning, största fria, för påstigning | 570 mm |
| Dörrmanöverring, pneumatisk | |
| Konduktörssystem, fast konduktör | |
| Hjulaxlar, antal | 4 |
| Axelavstånd | 1,80 m |
| Boggicentrumavstånd | 6,30 „ |
| Hjultyp, gummifjädrande | |

| | |
|--|--------|
| Hjulringsdiameter | 700 mm |
| Hjulringsbredd | 85 „ |
| Bromssystem: | |
| El. kortslutningsbroms | |
| Luftbroms | |
| Skenbroms | |
| Handbroms (parkeringsbroms) | |
| Belysning, batterispänning, 24 V | |
| Värmesystem, inblåsning av luft över motstånd | |
| och 10 kW batterier - 0,9 kW i kaminer hos | |
| förare och konduktör | |
| Ventilationssystem, takventilatorer och öppningsbara | |
| fönster, takluckor och fläktar | |
| Högtalare finnes | |

Beräknad kostnad för ombyggnad av en modern spårvagn för högertrafik

| | |
|---|-----------------|
| A. Mekaniska arbeten på vagnskorgens underrede | |
| 1. Losskoppling och lyftning av vagnskorg från boggiar. Tvättning av korgbotten | 10 tim. |
| 2. Demontering av låda för reservkoppel (bakre fotstegsbrunnen får efter ombyggnad tjänstgöra som förvaringsplats för reservkoppel) | 2 " |
| 3. Ändring av manöveranordningen för skyddsgrinden, flyttning av fästen för skyddsgrind från vänster till höger sida, ändring av grind | 6 " |
| 4. Tillverkning av bakre fotstegsbrunn | 15 " |
| 5. Montering av fotstegsbrunn på vagnskorg | 8 " |
| 6. Demontering av bakre fläkt och lufttag, montera luftintaget på vänstra sidan och fläktnmotorn på högra sidan, ändring av fläkthuset | 20 " |
| 7. Demontera fotstegsbrunnen i vagnens mitt samt lufttrumman under fotstegsbrunnen | 3 " |
| 8. Tillverkning av mitre fotstegsbrunn | 10 " |
| 9. Montering av fotstegsbrunn på vagnskorg | 6 " |
| 10. Flytta huvudluftbehållaren till högra sidan och omformaren till vänstra sidan | 10 " |
| 11. Flytta främre fläktaggregatet så att luftintaget kommer på vänstra sidan, inkl. ändring av fläkthuset. Tryckluftbehållarna flyttas till vänstra sidan och luftrenare och ljuddämpare till högra sidan. Batterilådan flyttas till högra sidan. Montering av nyttillverkade trycklufttrör | 75 " |
| 12. Tillverkning av trycklufttrör till ändringen i punkterna 10 och 11 | 5 " |
| 13. Tillverkning av främre fotstegsbrunn | 6 " |
| 14. Montering av fotstegsbrunn på vagnskorg | 4 " |
| 15. Flytta lufttrumma och fotsteg från vänster till höger sida | 5 " |
| 16. Flytta signalklocka framåt | 2 " |
| A. Summa tid | 187 tim. |
| B. Mekaniska arbeten på vagnskorgen invändigt och utvändigt på sidorna | |
| 17. Demontering av stolar, stöttor, beslag m. m. | 10 tim. |
| 18. Rengöring invändigt | 3 " |
| 19. Demontering av kabeltrumma och lufttrumma | 8 " |
| 20. Upptagning av hål i vagnskorgen för bakre dörrar samt förstärkning av stolar | 40 " |
| 21. Flyttning och inpassning av bakre dörrar och dörrmaskiner | 30 " |
| 22. Igensättning av dörröppning på vänstra sidan, överflyttning av fönster från högra sidan | 80 " |
| 23. Upptagning av öppning för mittendörrar, överflyttning av dörrstolpe från vänster till höger sida | 30 " |
| 24. Flyttning och inpassning av mittendörrar och dörrmaskiner | 20 " |
| 25. Igensättning av dörröppning på vänstra sidan, överflyttning av fönster från högra sidan | 60 " |
| 26. Upptagning av öppning för främre dörrar, förstärkning av stolar | 20 " |
| 27. Flyttning och inpassning av främre dörrar och dörrmaskiner | 12 " |
| 28. Igensättning av dörröppning på vänstra sidan, överflyttning av fönstren från högra sidan | 40 " |
| 29. Överflyttning av fällbart fotsteg med manöveranordning | 4 " |
| 30. Tillverkning av nya trycklufttrör för dörrmanövreringen | 7 " |
| 31. Montering av trycklufttrör för dörrmanövreringen | 30 " |
| 32. Montering av kabeltrumma på vänster sida och ventilationstrumma på höger sida | 50 " |
| 33. Ändring av lucka för främre friskluftintag till batterilucka och vice versa, upptagning av lucka för reservkoppel och bakre friskluftintag | 35 " |
| 34. Uppsättning av stolar, stöttor, beslag m. m. | 18 " |
| 35. Rengöring i vagnskorg under arbetet och efter arbetets slut | 6 " |
| B. Summa tid | 503 tim. |

C. Snickeriarbeten på vagnskorgen invändigt

| | |
|---|----------|
| 36. Överflyttning och montering av kåpor över dörrmaskiner, list runt fönster m. m. för bakre dörrarna | 15 tim. |
| 37. Samma arbete som i punkt 36 för mittendörrarna | 10 „ |
| 38. Samma arbete för främre dörrarna | 8 „ |
| 39. Tillverkning av nya lister i mån av behov för samtliga dörrar (genomsnitt) | 7 „ |
| 40. Rivning av det gamla golvet på plattformen och nyläggning. Montering av gummimattor och lister | 40 „ |
| 41. Delvis rivning och läggning av nytt golv mitt för mittendörrarna, montering av gummimattor och lister | 30 „ |
| 42. Samma arbete mitt för främre dörrarna | 20 „ |
| 43. Tillverkning och montering av tröskeljärn för samtliga dörrar | 12 „ |
| 44. Montering av stöttor, skärmväggar och beslag vid dörrar på vagnens högra sida i stället för den vänstra | 8 „ |
| 45. Utbyggnad av förarhytten och ändring av väggen till förarhytten. Väggen beräknas utträtad och gå från nuvarande brytpunkt mot sidostolpe på vagnens vänstra sida framför nuvarande dörr 1 | 60 „ |
| 46. Reparation av tak, dels i förarhytt och dels efter flyttning av stöttor | 6 „ |
| 47. Flyttning av div. skyltar, beslag m. m. | 3 „ |
| 48. Montering av glasrutor från vagnens högra sida till den vänstra | 10 „ |
| 49. Ändring av väggbeklädnadsskivor, delvis omklädsel | 15 „ |
| C. Summa tid | 244 tim. |

D. Elektriska arbeten på vagnskorgen

| | |
|---|----------|
| 50. Omläggning av starkströmskablar från högra till vänstra sidan av vagnen, nymontering av anslutningar till motorer och apparater i vagnskorgens underrede (motstånd, kompressor, omformare m. m.). Omläggning av kablarna i förarhytten, kapning av vissa kablar samt anslutning till kontroller | 450 tim. |
| 51. Nydragning av kablar från plint för släpvagnsdrift till kopplingsdosa .. | 35 „ |
| 52. Nydragning av kablar för dörrar, montering av dörrkontakter | 40 „ |
| 53. Nydragning av svagströmskablar från batteri och omformare, flyttning av säkringslådor | 50 „ |
| 54. Div. ändringar, såsom flyttning av nödsignalknapp, signallina, lampor vid dörrar m. m. | 15 „ |
| 55. Demontering och montering av apparater i förarhytten i samband med snickeriarbeten | 20 „ |
| 56. Anslutning till signalknappar i samband med demontering och montering av stöttor | 8 „ |
| 57. Provning av den elektriska utrustningen, felsökning och smärre reparationer | 25 „ |
| D. Summa tid | 643 tim. |

E. Målningsarbeten på vagnskorgen

| | |
|-------------------------------------|----------|
| 58. Hel målning av korgbotten | 18 tim. |
| 59. Hel målning utvändigt | 210 „ |
| 60. Hel målning invändigt | 170 „ |
| E. Summa tid | 398 tim. |

F. Sänkning av korg, hopkoppling, provkörning, justering

| | |
|--|---------|
| 61. Sänkning av korgen på boggiar, hopkoppling. Provkörning av vagnen med div. justeringar | 50 tim. |
| F. Summa tid | 50 tim. |

G. *Flyttning av konduktörsplats*

| | |
|--|---------|
| 62. Järn och plåtarbete för flyttning av konduktörsplatsen | 25 tim. |
| 63. Snickeriarbete för flyttning av konduktörsplatsen | 15 „ |
| 64. Elektr. arbete för flyttningen, inkl. värme, signaler, nödsign. m. m. | 40 „ |
| G. Summa tid | 80 tim. |

H. *Flyttning av dubbelstolar*

| | |
|--|----------|
| 65. Demontering av lister, nedmontering av innertak, iläggning av förstärkningar för fastsättning av stöttor. Tillverkning av nytt innertak samt montering av tak och lister | 200 tim. |
| 66. Hel omläggning av golvet med upptagning av nya golvluckor, överflyttning av luckramar. Påläggning av ny gumمیمatta | 160 „ |
| 67. Montering av stolar och stöttor på omvänd sida | 20 „ |
| 68. Ändring av sandboxar | 15 „ |
| 69. Extra elektr. arbete för skarvning och omdragning av signalledningar | 20 „ |
| 70. Extra målning av innertak | 10 „ |
| H. Summa tid | 425 tim. |

I. *Materialkostnad*

| | |
|--|-----------|
| Plåt, profiler, rör, elektroder, skruv, muttrar m. m. | 1 500 kr. |
| Virke, gumمیمattor, plastbelagd väv m. m. | 600 „ |
| El. kablar, montagematerial m. m. | 3 000 „ |
| Färger m. m. | 450 „ |
| Materialkostnad för konduktörsplats | 300 „ |
| <i>Materialkostnad för stolsflyttning</i> | |
| Nya beslag m. m. | 150 „ |
| Golvvirke, masonit m. m. | 500 „ |
| Gumمیمatta, klister | 300 „ |
| Div. plåt, skruv m. m. | 100 „ |
| Summa | 6 900 kr. |
| Oförutsett 10 % | 700 „ |
| Summa | 7 600 kr. |

Sammanställning

| | |
|---|------------|
| A. <i>Mekaniska arbeten på vagnskorgens underrede</i> | 187 tim. |
| B. <i>Mekaniska arbeten på vagnskorgen invändigt och utvändigt på sidorna</i> | 503 „ |
| C. <i>Snickeriarbeten på vagnskorgen invändigt</i> | 244 „ |
| D. <i>Elektriska arbeten på vagnskorgen</i> | 643 „ |
| E. <i>Målningsarbeten på vagnskorgen</i> | 398 „ |
| F. <i>Sänkning av korg, hopkoppling, provkörning, justering</i> | 50 „ |
| G. <i>Flyttning av konduktörsplats</i> | 80 „ |
| H. <i>Flyttning av dubbelstolar</i> | 425 „ |
| | 2 530 tim. |
| Oförutsett 15 % | 380 „ |
| Totalsumma tid | 2 910 tim. |

| | |
|---------------------------------------|------------|
| Arbetskostnader à 13:25 kr./tim. | 38 600 kr. |
| Materialkostnad | 7 600 „ |
| Totalsumma | 46 200 kr. |

Vid beräkningen av kostnaderna har kontakt tagits med varje spårvägsföretag och beräkningarna gjorts efter samråd med företagen såväl när det gäller ombyggnad av rullande materiel som ändringar av fasta anläggningar.

Det har vid beräkningarna gällt att bedöma vagnparkens storlek och sammansättning beträffande typer vid omlägningsdatum. Den vagnpark, som då kommer att finnas, består dels av de vagnar, som erfordras för trafikens uppehållande och dels av den erforderliga bufferten — för högertrafik nybyggda vagnar samt vagnar, som normalt skulle utslagits, men som sparas för att möjliggöra omläggningen. Under övergångsåren fram till omläggningen har vagnparken ändrats såväl till antal som struktur genom utrantering och nytillverkning.

Undersökningen har visat att utranteringen naturligt nog huvudsakligast kommer att gälla vagnar av ur ombyggnadssynpunkt enklare typ, medan nytillverkning sker av större och mera komplicerade typer. Det kan därför antagas, att företagarna med tanke på omställningssvårigheterna komma att iakttaga försiktighet med såväl utrantering som nytillverkning. Därav följer att man i viss utsträckning kommer att köra med mindre och ur trafikteknisk synpunkt sämre vagnar under någon tid före och även efter omläggningen än man vid normal utveckling skulle gjort. Detta är emellertid ur omställningssynpunkt fördelaktigt, då företagen på detta sätt koncentrerar viss del av den normala vagnförnyelsen till omlägningsdatum.

Beträffande spårvägstrafikens omfattning beräknas en betydande nedgång i yttrafiken i Stockholm, när den genomgående tunnelbanan tagits i bruk. Vidare har vid beräkningen förutsatts att den av Stockholms spårvägar be-

drivna spårvägstrafiken i Solna och Sundbyberg (linje 15) kommer att nedläggas före trafikomläggningen. Tunnelbanetraffiken i Stockholm står icke i något direkt samband med väg- och gatutrafik och kan därför bibehållas vid vänstertrafik oberoende av trafikriktningen för väg- och gatutrafiken. I Göteborg, Malmö, Norrköping, Helsingborg och Gävle förutsattes spårvägstrafiken bibehållen i ungefär oförändrad omfattning. I Jönköping ämnar man enligt uppgift lägga ned spårvägstrafiken och ersätta den med buss- eller trådbusstrafik. Denna omläggning torde vara nära förestående men ett beslut om övergång till högertrafik inom de närmaste åren uppges sannolikt medföra, att övergången uppskjutes till tidpunkten för omställningen till högertrafik. Härigenom skulle emellertid trafikföretaget komma att förorsakas vissa extra kostnader för att kunna hålla sin vagnpark igång till dess trafikomläggningen skulle äga rum. Dessa kostnader skulle emellertid understiga de kostnader, som skulle uppstå, därest man i Jönköping anskaffade bussar före övergången och sedan måste bygga om dessa. Kiruna ämnar likaså lägga ned sin spårvägstrafik och ersätta den med busstrafik. Denna omställning kommer enligt uppgift att ske inom de närmaste åren och påverkas icke av ett eventuellt beslut om högertrafik. Beträffande Gävle förekommer numera spårvagnstrafik endast å förortsbanan till Bomhus, vilken trafikeras med vagnar, som äro körbara i båda ändar. För Gävle har därför endast behövt beräknas kostnader för ombyggnader av vissa fasta anläggningar. Kostnader för ändring av signaler m. m. för den såsom spårväg koncessionerade linjen Stocksund-Långängen inräknas i det följande i de kostnader, som beräknats av järnvägsstyrelsen för statens järnvägar och till dessa

Tabell 1. Beräknad spårvagnsutveckling
1953—1959

| Spårvägsföretag | Antal erforderliga trafikvagnar | |
|-------------------|---------------------------------|-----------|
| | 1/1 1953 | juni 1959 |
| Stockholm | 748 | 510 |
| Göteborg | 355 | 330 |
| Malmö | 101 | 66 |
| Norrköping | 63 | 55 |
| Hälsingborg | 48 | 45 |
| Gävle | 7 | 5 |
| Jönköping | 22 | — |
| Kiruna | 14 | — |
| | 1 358 | 1 011 |

hörande trafikföretag. Kostnader för ombyggnad av vissa anläggningar å Säröbanan, som hänföres till järnvägar men som äges av Göteborgs stad och trafikeras i visst samarbete med Göteborgs spårvägar, inräknas nedan bland vissa kostnader för enskilda järnvägar vid övergång till högertrafik för väg- och gatutrafiken. Kostnader för ombyggnad av vissa fasta anläggningar vid Lidingöbanorna inräknas också bland de för enskilda järnvägar beräknade beloppen.

Vad beträffar vagntyperna komma dessa att undergå väsentliga förändringar. De vagnar av äldre typ, som för närvarande finnas i stor utsträckning och som med smärre ändringar lämpa sig för såväl höger- som vänstertrafik, komma att ersättas med moderna enriktningsvagnar, vilka måste bli föremål för en väsentlig ombyggnad. Dessa ändringar bli såväl tidskrävande som dyrbara, även om vissa förberedelsearbeten kunna vidtagas vid tillverkningen.

Antalet spårvagnar i landet den 1 januari 1953 och beräknat antal i medio av 1959 framgå av ovanstående sammanställning (tabell 1).

Ombyggnaden av spårvagnar kan i stor utsträckning ske på spårvägsföre-

tagens egna verkstäder. Ombyggnaden tar emellertid mycken tid i anspråk, för Stockholms vidkommande skulle den t. ex. erfordra hela verkstadskapaciteten under en tid av ett år med nuvarande arbetsstyrka ca 400 man. För att kunna genomföras måste ombyggnaden alltså förberedas och detaljer tillverkas under de s. k. storrevisioner, som vagnarna regelbundet genomgå på verkstaden efter tillryggalagda 200 000 km. Då vagnarna gå i genomsnitt 50—60 000 km/år tar det sålunda i det närmaste fyra år, innan samtliga vagnar varit inne på storrevision.

De ersättningsanskaffningar, som nu äro aktuella för landets spårvägsföretag, beräknas komma att genomföras inom de närmaste åren även om ett principbeslut om högertrafik skulle fattas år 1955. De äldre spårvagnar, som behöva ersättas, äro nämligen i ett sådant skick, att de normalt icke böra användas annat än som reservvagnar.

För att omställningen skall kunna genomföras måste, som tidigare framhållits, en del äldre vagnar bibehållas i trafik längre tid än planenligt. Vidare blir det nödvändigt att magasinera upp vissa utslagna vagnar, som skola begagnas dels för de trafikökningar, som inträffa efter det nyanskaffningen upphört och dels under ombyggnaden av vagnar, som skola användas efter omläggningen. Därigenom tvingas företagen att hålla uppställningsplatser för en större vagnpark än som normalt skulle erfordrats och vidare måste de ombesörja en del av trafiken med gamla, små och omoderna vagnar. Företagarna måste därför hålla fler vagnar i trafik än annars skulle ha varit fallet. Dessa omständigheter komma att medföra avsevärda merkostnader för trafikpersonal och verkstadsunderhåll. I vissa fall kräves konduktör i stället för att man eljest skulle haft enmansdrift.

Därutöver tillkommer för spårvägs-
trafiken kostnader för vakthållning vid
växlar, signaler m. m. under omlägg-
ningstiden.

För den allmänna trafiken erforder-
liga åtgärder och kostnaderna härför
redovisas i det följande under rubriken
"Åtgärder beträffande anordningar och
anläggningar för väg- och gatuväsen-
det..." För spårvägstrafiken erfordras
emellertid vid en övergång till höger-
trafik vissa åtgärder, som åvila trafik-
företagen. Här avses t. ex. flyttning av
vissa refuger, regnskydd, hållplatstavl-
lor, klockor, telefoner, belysning och
köanordningar. Beträffande spår- och
signalanordningarna fordras spårflytt-
ningar inom vissa större trafikplatser
samt i gatukors med osymmetriska spår-
system ävensom beträffande vissa gator
samt för en del uppställningsspår. Vi-
dare måste ur säkerhetssynpunkt huvud-
parten av s. k. övergångsväxlar utbytas
mot nya. I vissa hallar måste signalreg-
lerade kryssväxlar inläggas mellan in-
och utgångsspåren. Impuls- och omlägg-
ningsdon för alla fjärrmanövrerade
växlar måste flyttas till de nya mot-
växlarna — nuvarande medväxlar. Mot-
svarande flyttningar måste också göras
av de impulsdon, som reglera fordon-
styrda signaler. I luftledningen måste

vissa flyttningar göras dels till följd av
spårförändringarna och dels för att sek-
tionsskiljarna skola ligga rätt ur kör-
synpunkt. Slutligen måste de speciella
spårvägssignalerna jämte signalmärken,
hastighetstavlur m. m. flyttas. För dessa
åtgärder beräknade kostnader medta-
gas här.

Det har vid kostnadsberäkningarna
sålunda förutsatts,

att ombyggnaden av spårvagnarna
förberedes vid de ordinarie vagnrevisio-
nerna, så att den slutliga ombyggnaden
kan utföras i huvudsak under omställ-
ningsåret, vilket förbilligar och förenk-
lar denna ombyggnad;

att äldre vagnar bibehållas och istånd-
sätts för att användas som vagnbuffert
under ombyggnadstiden, varför i vagn-
ombyggnadskostnaden ingår ökade
verkstadskostnader för att hålla erforder-
lig vagnbuffert i trafikdugligt skick;

att fasta anläggningar ändras så att
samma standard och säkerhet kan upp-
rätthållas som hittills;

att ersättningsanskaffning sker i nor-
mal omfattning fram till två år före
omläggningen, varefter nyanskaffade
vagnar uppställas för att ingå i erforder-
lig vagnbuffert under omläggningen.

Kostnader för trafikprovisorier och
kostnader för att köra med mindre och

Tabell 2. Kostnader för en omläggning av spårvägstrafiken till högertrafik

| Spårvägsföretag | Beräknat antal tra- fikvagnar i juni 1959 | Ombyggnads- kostnader | | Kostnader för trafik- provisio- rier m. m. | Uppställ- nings- kostn. för vagn- reserv | Summa |
|-------------------|---|--------------------------|-------------------------|---|--|------------|
| | | vagnar | fasta an- läggningar | | | |
| Kronor | | | | | | |
| Stockholm | 510 | 16 200 000 | 5 000 000 | 3 500 000 | 1 400 000 | 26 100 000 |
| Göteborg | 330 | 10 100 000 | 3 900 000 | 1 500 000 | 900 000 | 16 400 000 |
| Malmö | 66 | 3 650 000 | 700 000 | | 50 000 | 4 400 000 |
| Norrköping | 55 | 2 600 000 | 200 000 | | | 2 800 000 |
| Hälsingborg | 45 | 1 800 000 | 200 000 | | | 2 000 000 |
| Gävle | 5 | | 100 000 | | | 100 000 |
| Jönköping | | | | 400 000 | | 400 000 |
| | 1 011 | 34 350 000 | 10 100 000 | 5 400 000 | 2 350 000 | 52 200 000 |

mera oekonomiska vagnar samt uppställningskostnader för vagnarreserv ha redovisats särskilt.

De sammanlagda kostnaderna för en omläggning av förenämnda spårvägstrafik till högertrafik skulle enligt dessa beräkningar uppgå till 52,2 miljoner kronor (tabell 2). Beräkningarna ha alltså givit i huvudsak samma resultat på denna punkt som de inom ingenjörsvetenskapsakademien verkställda beräkningarna, enligt vilka kostnaderna för en omläggning av spårvägstrafiken till högertrafik tidigast år 1958 och senast år 1959 skulle uppgå till 52,9 miljoner kronor. I nyssnämnda beräkningar anfördes emellertid att med hänsyn till de många osäkerheter, som hänföra sig till kostnadsberäkningarna, borde en viss säkerhetsmarginal förutsättas och sålunda kostnaderna för ombyggnader vid landets spårvägsföretag avrundas till 55 miljoner kronor. Kommittén vill också starkt understryka att osäkerheten i beräkningarna motiverar, att ifrågavarande kostnader uppföras med ett till 55 miljoner kronor avrundat belopp.

Ombyggnad av bussar och vissa fasta för den yrkesmässiga busstrafiken erforderliga anläggningar

Ur trafiksäkerhetssynpunkt måste man med hänsyn till den vägtrafik, som numera förekommer, räkna med att praktiskt taget samtliga bussar i yrkesmässig trafik med avseende på dörrarrangemangen måste vara avpassade för gällande trafikriktning. En övergång till högertrafik förutsätter därför, att ingång och avstigning i bussar överflyttas från vänster till höger sida även som en ändring av vissa fasta anläggningar, som bekostats av bussföretagen. Med hänsyn till praktiska svårigheter vid ombyggnadsarbetena och angelägenheten av att begränsa kostnaderna

för dessa arbeten har kommittén i det följande dock räknat med att man under viss tid före omläggningen skall kunna köra i vänstertrafik med ett antal vagnar byggda för högertrafik och vice versa efter omläggningen. Förutsättning härför är, att vissa i det följande nämnda säkerhetsåtgärder vidtagas så att sådan trafik kan ske under betryggande omständigheter på härför lämpade busslinjer. Meningarna om i vilken utsträckning dylik trafik över huvud taget kan bedrivas måste förvisso med hänsyn till de betydande olycksfallsrisker, som äro förknippade med sådan trafik, vara delade.

Det torde vara motiverat, att kommittén, innan den närmare behandlar ombyggnaden av bussar m. m., först uppehåller sig vid busstrafikens utveckling.

Frågan om bilismens utveckling har behandlats i ett flertal utredningar under de senaste åren. I betänkandet Ekonomiskt långtidsprogram 1951—1955 (SOU 1951:30) framlade 1950 års långtidsutredning en prognos rörande samfärdselns utveckling. Utredningen framhöll därvid, att mycket tyder på att behovet av kommunikationsmedel kommer att fortsätta att raskt växa.

Den fortsatta standardhöjningen medför icke blott att persontransporterna stiga absolut sett, utan även att resorna taga en stigande andel av konsumtionsutgifterna i anspråk. Förlängning av semestertiden torde också komma att bidra till att konsumtionen i större utsträckning än tidigare inriktas mot resor. Den fortgående befolkningsökningen i speciellt de större tätorterna kommer att ställa ökade krav på lokaltrafiken. — Den mest betydande expansionen företer bilismen.

Långtidsutredningen framhöll att bussparken vid slutet av 1950 uppgick till något över 7 000, varav drygt 3 000 utgjordes av årsmodeller 1940 och tidigare. Ersättningsbehovet kunde uppskattas till 500 årligen och nyanskaff-

Tabell 3. Nyregistrerade bussar i Sverige 1930—1949 med fördelning på kapacitetsklasser (antal personer)

| År | Kapacitetsklass (antal personer) | | | | | | | Summa |
|-------------------|----------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|-------|
| | <26 | 26—34 | 35—39 | 40—45 | 46—50 | 51—60 | >60 | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| 1930 | 603 | 110 | 11 | 120 | | | | 844 |
| 1931 | 488 | 124 | 17 | 124 | | | | 753 |
| 1932 | 260 | 93 | 21 | 97 | | | | 471 |
| 1933 | 200 | 102 | 23 | 58 | | | | 383 |
| 1934 | 225 | 172 | 39 | 52 | | | | 488 |
| 1935 | 211 | 213 | 57 | 124 | | | | 605 |
| 1936 | 162 | 246 | 39 | 134 | | | | 581 |
| 1937 | 100 | 270 | 39 | 48 | 42 | 54 | 26 | 579 |
| 1938 | 90 | 302 | 77 | 40 | 15 | 86 | 41 | 651 |
| 1939 | 53 | 242 | 64 | 70 | 23 | 106 | 22 | 580 |
| 1940 | 33 | 110 | 24 | 31 | 12 | 36 | — | 246 |
| 1941 | 16 | 95 | 21 | 10 | 7 | 9 | 2 | 160 |
| 1942 | 4 | 28 | 7 | 10 | — | 3 | — | 52 |
| 1943 | 6 | 30 | 4 | 16 | 2 | 5 | — | 63 |
| 1944 | 9 | 43 | 10 | 13 | 7 | 9 | — | 91 |
| ¹ 1945 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | 71 |
| 1946 | 16 | 33 | 86 | 97 | 32 | 41 | 32 | 337 |
| 1947 | 77 | 69 | 157 | 162 | 56 | 52 | 88 | 661 |
| 1948 | 83 | 62 | 212 | 196 | 92 | 113 | 191 | 949 |
| 1949 | 65 | 89 | 99 | 241 | 79 | 114 | 180 | 867 |

¹ Fördelningen år 1945 finns icke tillgänglig.

ningsbehovet till ungefär samma kvantitet.

Industriens utredningsinstitut behandlade i sin förenämnda utredning Svenskt transportväsende busstrafiken. I utredningen framhölls att inom bussbeståndet kan en fortgående ökning av fordonskapaciteten förmärkas. Av ovanstående från utredningen återgivna sammanställning (tabell 3) kan utläsas, att kapaciteten, mätt i antal sitt- och ståplatser per buss, avsevärt stigit under de senaste två decennierna. På sistone har man huvudsakligen inriktat sig på en grupp med 40 å 45 personers kapacitet, främst sittplatser. Denna grupp torde mest användas i interlokal trafik. En annan grupp med över 60 platser, varav en stor del ståplatser, kommer till användning främst i den lokala stadstrafiken.

Beträffande busstrafikens karaktär framhöll utredningen, att det domine-

rante antalet bussar är insatt i linjetrafik. Så gott som samtliga städer med över 25 000 invånare har lokal linjetrafik i större eller mindre omfattning, i vissa fall i kombination med spårvägs- trafik.

Av den interlokala busslinjetrafiken torde huvuddelen sammanbinda en centralort med dess kringliggande uppland. Ett mindre antal långlinjer, som sammanbinder två eller flera centralorter, finns också. En speciell typ av interlokal trafik är den, som bedrivs av Postverket såsom diligens- trafik i Norrland. Långa linjesträckor och liten trafikintensitet utmärker denna trafik.

Beställningstrafik med buss förekommer främst i turistbyråers regi i alltmer ökad omfattning. Ett mindre antal institutioner och företag (t. ex. poliskärer, teaterföretag) innehar bussar för egna transporter.

I utredningen gjordes även vissa jämförelser mellan bl. a. busstrafikens utveckling i USA, Storbritannien och Sverige 1925—50. Till belysning av

Tabell 4. Antal bussar per 1 000 invånare i USA, Storbritannien och Sverige 1923—1950

| Slutet av år | USA | | | | Storbritannien | | Sverige | |
|--------------|----------------------------------|----------------|--|----------------|----------------|----------------|--------------|----------------|
| | bussar i privat ägo ¹ | | bussar i privat och offentl. ägo (exkl. militära) ² | | antal bussar | | antal bussar | |
| | 1 000-tal | per 1 000 inv. | 1 000-tal | per 1 000 inv. | 1 000-tal | per 1 000 inv. | 1 000-tal | per 1 000 inv. |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| 1923 | | | | | | | 0,7 | 0,12 |
| 1924 | | | | | | | 1,0 | 0,17 |
| 1925 | 17,8 | 0,15 | | | | | 1,3 | 0,21 |
| 1926 | 24,3 | 0,21 | | | 40,1 | 0,91 | 1,6 | 0,26 |
| 1927 | 27,7 | 0,23 | | | 42,5 | 0,96 | 1,8 | 0,30 |
| 1928 | 32,0 | 0,26 | | | 46,3 | 1,04 | 2,2 | 0,36 |
| 1929 | 34,0 | 0,28 | | | 49,9 | 1,12 | 2,5 | 0,41 |
| 1930 | 40,5 | 0,33 | | | 52,6 | 1,18 | 2,8 | 0,46 |
| 1931 | 41,9 | 0,34 | | | 49,1 | 1,10 | 3,2 | 0,53 |
| 1932 | 43,5 | 0,35 | | | 47,1 | 1,05 | 3,4 | 0,55 |
| 1933 | 44,9 | 0,36 | | | 45,7 | 1,01 | 3,5 | 0,56 |
| 1934 | 51,5 | 0,41 | | | 45,7 | 1,01 | 3,6 | 0,58 |
| 1935 | 59,0 | 0,46 | | | 47,2 | 1,04 | 3,9 | 0,63 |
| 1936 | 62,6 | 0,49 | | | 49,1 | 1,09 | 4,2 | 0,66 |
| 1937 | 66,2 | 0,51 | | | 51,0 | 1,10 | 4,6 | 0,73 |
| 1938 | 65,2 | 0,50 | | | 53,0 | 1,14 | 4,9 | 0,78 |
| 1939 | 68,9 | 0,53 | | | | | 5,1 | 0,81 |
| 1940 | 72,6 | 0,55 | | | | | 3,6 | 0,57 |
| 1941 | 88,8 | 0,67 | | | | | 3,5 | 0,54 |
| 1942 | 102,1 | 0,76 | 139,3 | 1,03 | | | 3,8 | 0,59 |
| 1943 | 106,7 | 0,78 | 152,3 | 1,12 | | | 3,9 | 0,59 |
| 1944 | 106,5 | 0,77 | 152,6 | 1,11 | | | 3,9 | 0,59 |
| 1945 | 112,3 | 0,80 | 162,1 | 1,16 | | | 4,0 | 0,60 |
| 1946 | 119,9 | 0,85 | 173,6 | 1,23 | 57,3 | 1,20 | 4,8 | 0,71 |
| 1947 | 129,0 | 0,90 | 187,5 | 1,30 | 62,4 | 1,29 | 5,6 | 0,82 |
| 1948 | 133,4 | 0,91 | 197,6 | 1,34 | 68,5 | 1,41 | 6,5 | 0,93 |
| 1949 | 135,0 | 0,90 | 208,9 | 1,39 | 74,0 | 1,51 | 7,0 | 1,00 |
| 1950 | 143,2 | 0,95 | 223,7 | 1,49 | 77,6 | 1,58 | 7,5 | 1,07 |

¹ Uppgifterna är ej fullständiga då åtskilliga stater under tidigare år ej skilde mellan bussar och personbilar respektive lastbilar.

² Kommunalägda bussar i yrkesmässig trafik har betraktats som privatägda.

denna utveckling publicerades ovanstående sammanställning (tabell 4).

Utredningen har för USA angivit två serier, en avseende de privatägda bussarna 1925—1950 och en avseende bussar både i privat och offentlig ägo 1942—1950. Skillnaden mellan de båda serierna är som synes avsevärd, vilket framför allt beror på det stora antalet skolbussar i USA. Av ett totalt bussbestånd om 224 000 st. år 1950 utgjorde skolbussarna icke mindre än 104 200 st.

Sistnämnda siffra exkluderar de linjebussar, som endast delvis sysselsätts i skolbusstrafik. Myndigheternas bussar utgjorde 1949 omkring 74 000, varför åtskilliga skolbussar varit i privat ägo.

Sammanfattningsvis kan konstateras att persontrafiken i USA under de senaste 30—40 åren ökat synnerligen kraftigt. Resornas andel i bruttonationalprodukten har ökat och ligger avsevärt över motsvarande andel i Sverige. De privata resorna visar en betydande ökning, som inneburit att även deras andel i den totala konsumtionen sti-

git. Detta synes huvudsakligen återspegla den stigande levnadsstandarden. Den största ökningen redovisas för flygtrafiken och för biltrafiken; det ökade personbilbeståndet verkar särskilt höjande på resefrekvensen. I viss utsträckning har liknande utvecklingstendenser framträtt i Kanada och England.

Utredningen konstaterar angående persontrafikutvecklingen i Sverige, att man vid fortsatt välståndsökning inom ramen för en i huvudsak fri ekonomi sannolikt kan vänta

att det totala persontransportvärdet ökar betydligt snabbare än nationalinkomsten,

att personbilismens tillväxthastighet — ehuru den kan variera inom vida gränser — blir avsevärt högre än den kollektiva persontrafikens och vid gynnsamma betingelser kan bli synnerligen hög,

att personbilismens expansion präglas av en starkt ökad benägenhet i olika samhällsgrupper att inneha bil,

att persontrafiken på de kollektiva transportmedlen som helhet betraktat undergår en svag ökning, där takten blir beroende av bl. a. snabbheten i personbilbeståndets ökning, samt

att härvid flyg- och busstrafiken ökar sin andel av den totala kollektiva trafiken något på bekostnad av järnvägs-, spårvägs- och sjötrafiken.

Utredningen gör följande försök till kalkyl över bussbeståndets utveckling fram till år 1960.

Bussbeståndets genomsnittliga ökning per år var under perioden 1925—30 17,2 % och perioden 1930—39 7 %. Under efterkrigstidens första år skedde tillväxten i samma takt som på 1920-talet men den har successivt avtagit efter hand som eftersläpningen i nyanskaffningen under krigsåren inhämtats. Om 1930-talets utvecklingstakt hålles under 1950-talet, skulle beståndet 1960 uppgå till ungefär 14 500 bussar mot drygt 7 500 vid slutet av 1950. Såvida icke väsentliga omläggningar i trafikpolitiken inträffar, kan utvecklingen knappast väntas förlöpa så snabbt. Det skulle nämligen innebära att transportfunktioner i betydande omfattning överfördes från andra kollektiva transportmedel. Anmärkas må att här angivna siffror omfattar alla i Sverige registrerade bussar. På senare år har ett ständigt stigande antal svenska bussar använts

för internationell rese- och turisttrafik. Ehuru statistiska uppgifter saknas om busstransporternas fördelning på inrikes och internationell trafik torde den senare trafiken f. n. dock kunna anses vara av begränsad omfattning. Ett bestånd om ca 11 000 bussar förefaller av ovan anförda skäl mera sannolikt än det resultat som nås genom en mekanisk förlängning av 1930-talets trend.

Detta skulle för nyinvestering fordra ca 350 fordon per år, vartill kommer reinvesteringsbehoven. Med en beräknad genomsnittlig livslängd av 10 år skulle omkring 7 500 vagnar utranteras under 1950-talet, dvs. ungefär 750 per år. Det sammanlagda investeringsbehovet skulle under dessa förutsättningar bli genomsnittligt ungefär 1 100 bussar per år, vilket i 1950 års priser representerar ett belopp av inemot 50 milj. kr.

I det av 1951 års utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken år 1953 avgivna betänkandet "Beskattningen av motorfordonstrafiken" (SOU 1953:34) framhåller nämnda utredning, att den räknat med en tämligen begränsad ökning av antalet bussar.

Buslinjenätet i landet är redan förhållandevis väl utbyggt, varför eventuell ökning av bussantalet genom upptagande av ny linjetrafik icke torde få större omfattning. (Det är att märka, att det i regel ej kan ifrågakomma att privata bussföretag erhålla tillstånd att upptaga ny linjetrafik på längre sträckor, enär förefintliga järnvägsförbindelser jämlikt 12 § förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. ofta äga företräde till trafikens ombesörjande.) I de fall, där det kan ifrågakomma att lägga ned en trafiksvag järnvägslinje, måste dock persontrafiken överflyttas till nya eller redan förefintliga buslinjer. Huvudsakligen torde emellertid ökningen av antalet bussar i linjetrafik bli beroende av dels den trafikfrekvensökning på vissa buslinjer (åtföljd av trafikfrekvensminskning på andra linjer) och dels den etablering av ny buslinjetrafik till och från nybebyggelse i större tätorter som sammanhänger med befolkningsökningen och befolkningsomflyttningen. En därav föranledd bussantalsökning inträder emellertid erfarenhetsmässigt förhållandevis långsamt och kan därför

icke förväntas i högre grad påverka beståndsutvecklingen under 1950-talet.

Den lokala beställningstrafiken med buss torde i nuvarande läge vara väl tillgodosedd, och någon mera avsevärd ökning av trafikbehovet med åtföljande behov av nyinsättning av bussar synes för de närmaste åren icke vara att förvänta. Beställningsresorna i fjärrtrafik, främst av turisttrafikkaraktär, kunna däremot tänkas öka i viss utsträckning beroende på att ökade inkomster förbrukas mera på resor och att semestertiden utsträcks. Särskilt kan resefrekvensen med bussar till utlandet tänkas ytterligare expandera. Återhållande på den härmed följande ökningen av det svenska bussbeståndet kan dock den begränsade användningssäsongen för bussar i fjärrturisttrafik verka, eftersom densamma i förening med de förhållandevis dryga anskaffningskostnaderna för turistbussar begränsar lönsamhetsmöjligheterna. (Härpå tyda bl. a. de ekonomiska svårigheter, med vilka åtskilliga nyetablerade svenska bussföretag för turisttrafik på utlandet haft att kämpa under de senaste åren.) Ofta erfordras för lönsam nyinsättning av beställningsbuss, att denna jämväl kan brukas såsom reserv- och dubbleringsbuss i linjetrafik.

Bland de i det centrala bilregistret den 1 januari 1952 registrerade bussarna ingå 585 brandbilar. Då brandväsendet torde vara förhållandevis väl utbyggt, synes någon nämnvärd ökning av de såsom bussar registrerade brandbilarna ej vara att förvänta.

Det till 500 à 750 bussar per år uppskattade ersättningsbehovet torde med nuvarande leveranskapacitet hos chassi- och karosserileverantörerna icke komma att påverka nyinsättningsmöjligheterna.

En kraftig stegring av personbilismen och motorcykeltrafiken inverkar givetvis

på den kollektiva trafikens utveckling. Då en dylik stegring kan vara att förvänta, är det troligt att densamma kommer att verka återhållande på bussbeståndets expansion.

De angivna förhållandena synas ge vid handen, att en svagt avtagande tendens kommer att göra sig gällande i den hittills under 1950-talet skedda utvecklingen av bussbeståndet.

Utredningen framlade följande prognos rörande antalet bussar i olika huvudgrupper av tjänsteviktsklasser åren 1955—1959 (tabell 5). Totala antalet bussar ansluter sig ganska nära till industriens utredningsinstituts beräkningar.

Huvudparten av den efter kriget inträdda ökningen av bussbeståndet faller på bussar med en tjänstevikt om minst 5 000 kg, medan antalet mindre bussar (tjänstevikt 1 000—4 999 kg) icke stigit i samma takt som totalantalet. Utvecklingen synes gå mot en minskning av de mindre bussarnas andel i beståndet.

Motororganisationerna ha i yttrande över utredningen uttalat, att utredningens prognos i fråga om bussbeståndet tämligen väl stämmer med hittillsvarande utveckling även om utgångsvärdet ligger något i överkant.

Vid den inom ingenjörsvetenskapsakademien verkställda undersökningen har man i enlighet med industriens utredningsinstituts undersökning utgått från att bussbeståndet vid slutet av år 1960 kunde beräknas till 11 000 enheter, varav dock ca 600 st. beräknades vara brandbilar, som ej behövde ombyggas. Med ledning härav uppskattade man

Tabell 5. Prognos rörande antalet bussar i olika huvudgrupper av tjänsteviktsklasser åren 1955—1959

| Den 1 januari år | Antal bussar med tjänstevikt | | | Summa antal bussar |
|------------------|------------------------------|----------------|----------------------|--------------------|
| | 1 000—4 999 kg | 5 000—6 999 kg | 7 000 kg och däröver | |
| 1955 | 2 290 | 4 020 | 2 840 | 9 150 |
| 1956 | 2 280 | 4 180 | 3 040 | 9 500 |
| 1957 | 2 270 | 4 330 | 3 250 | 9 850 |
| 1958 | 2 230 | 4 470 | 3 450 | 10 150 |
| 1959 | 2 180 | 4 580 | 3 640 | 10 400 |

det *egentliga* bussbeståndet vid en trafikomläggning 1958/59 till 9 600 enheter. Man framhöll att någon statistik över fördelningen av dessa bussar på stadsbussar och landsvägsbussar — som i detta sammanhang är av särskilt intresse — icke finns.

Karosserifabrikerna ha emellertid lämnat uppgifter om tillverkningen av bussar åren 1946—1952, varav framgår att $\frac{1}{2}$ varit typiska stadsbussar och $\frac{1}{2}$ typiska landsvägsbussar, 1 619 stadsbussar av 4 567 tillverkade. (Med stadsbuss, avses buss, försedd med mer än 1 st. enkel dörr, varför också s. k. förortsbussar ingår i stadsbussgruppen.) Det är rimligt att antaga att i stort sett samma fördelning av beståndet av egentliga bussar kommer att förefinnas den 20/5 1958. Således skulle i riket vid denna tidpunkt finnas ca 3 200 stadsbussar och ca 6 400 landsvägsbussar. I det följande förutsättes sålunda att ökningen av buss-antalet kommer att uppgå till i genomsnitt 350 bussar per år samt att fördelningen av bussarna på stads- och landsvägsbussar blir 1:2 eller den relation, som tillverkningen utvisat de senaste fem åren.

Kommittén har i skrivelse till konjunkturinstitutet utbett sig att få taga del av institutets synpunkter på fordonsutvecklingen. Institutet har med anledning härav framhållit, att det inte bildat sig någon egen uppfattning — på grundval av tillgängligt statistiskt material — om bilbeståndets framtida utveckling.

De prognoser som framlagts dels av Industriens utredningsinstitut i publikationen "Svenskt Transportväsende" dels även av 1951 års utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken i dess betänkande ge emellertid enligt institutets mening — med reservation för radikala förändringar i samhällets bilpolitik — tillräckligt underlag för en framtidsbedömning som går ut på en fortsatt snabb expansion av personbilsbeståndet. Siffermässiga preciseringar av de ovissa framtidsutsikterna torde i detta fall knappast vara erforderliga för de beslut som det här är fråga om.

Med hänsyn till att så mycket som hälften av kostnaderna för en omläggning till

högertrafik enligt transportforskningskommissionens beräkningar avse ombyggnad av bussar synes det emellertid naturligt att kommittén ägnar stor uppmärksamhet åt bussparkens utveckling. Enligt den inom Industriens utredningsinstitut utformade prognos som legat till grund för transportforskningskommissionens uppskattning av kostnaderna för ombyggnad av bussar vid övergång till högertrafik skulle bussparken från slutet av år 1950 till slutet av år 1960 komma att öka med i genomsnitt ca 350 fordon per år. I anslutning härtill får institutet endast framhålla att prognosen visat god överensstämmelse med den hittills kända utvecklingen. Det faktiskt inregistrerade bussbeståndet har först legat något över prognosen och därefter sjunkit under densamma för att sedan ånyo närma sig prognoslinjen. Per den 1 juli 1953 som är den senaste tidpunkt för vilken uppgifter hittills äro tillgängliga, uppgick sålunda antalet inregistrerade bussar till 8 318 att jämföra med ett prognosvärde av 8 375. Det må tilläggas att tiden 1 oktober 1952 till 1 april 1953, varunder bussantalet visade vissa tendenser att avvika från prognoslinjen och absolut sett minskade med ca 250 fordon, inom näringslivet i övrigt präglades av en viss ehuru i och för sig obetydlig konjunkturavmattning samt förhållandevis starka kreditrestriktioner.

Den 1 oktober 1953 uppgick antalet inregistrerade bussar till 8 392.

Kommittén har vidare gjort en rundfråga till Svenska Lokaltrafikföreningens (SLTF) medlemmar, vilka äga ca 60 procent av landets busspark. Föreningen representerar flertalet av de företagare, som bedriva tätorts- och förortstrafik, men även de stora företagare — Statens Järnvägar, Linjebuss, Postverket — som huvudsakligast ombesörja landsvägstrafik. Kommittén har därjämte erhållit vissa uppgifter direkt från järnvägsstyrelsen och generalpoststyrelsen. Därutöver har kontakt tagits med Svenska omnibusägareförbundet för en bedömning av vagnparkens utvecklingstendenser samt med Svenska automobilindustriföreningens statistikorgan för antalsutvecklingen.

Enligt trafikföretagens uttalanden bedömer man genomgående utvecklingen rätt pessimistiskt. Man anger som orsaker härtill den tilltagande konkurrensen från andra motorfordon och de öknings, som kunna uppstå av särskilt personalkostnaderna (pensionskostnader, obekväm arbetstid m. m.), samt även höjningen av fordons- och bränsleskatterna. Att kompensera dessa utgiftsökningar med taxehöjningar anses svårgenomförbart och kan leda till trafikminskning. Mot detta stå de möjligheter till rationalisering av driften, som kunna åstadkommas genom enmansdrift och större vagnar. Osäkerheten inför beslutet i frågan om en eventuell omläggning till högertrafik kommer sannolikt också att verka dämpande på vagnanskaffningen under de närmaste åren.

Dessa omständigheter ha medfört, att kommitténs beräkningar av kostnader för en ombyggnad av bussparken baserats på en något lägre trafikökning än vad som förutsatts vid den inom ingenjörsvetenskapsakademien verkställda undersökningen. Medan man där räknade med ett vagnbehov av 9 600 bussar vid årsskiftet 1958—1959, har kommittén här räknat med 9 000 vagnar i medio av år 1959.

Då omställningen till högertrafik till största delen blir ett tätortsproblem,

emedan man där har de svåraste vagn-typerna, har bussutvecklingen i de 22 största städerna och utvecklingen för den övriga trafiken (huvudsakligast landsortsföretag) undersökts var för sig.

De *vagn typer*, som man räknar med att under åren 1954—1959 nyanskaffa och utrangera i dessa städer, framgå av enkätsvaren från SLTF-företagen. För de övriga företagen har utvecklingstendensen bedömts mot bakgrunden av uppgifterna från SLTF:s förorts- och landsortsföretag. Möjligt är, att man härvid får med ett något större antal komplicerade vagnar än vad verkligheten kan komma att utvisa, men detta förhållande medför icke några större ekonomiska konsekvenser och får anses som erforderlig säkerhetsmarginal. Att döma av uttalanden, som gjorts på företagarkåll, går utvecklingen även inom landsortstrafiken mot större och mera komplicerade vagnar, vilken utveckling betingas av ökade säkerhetskrav och inriktning mot enmansdrift.

I tabell 6 redovisas utvecklingstendensen för dels de större städernas bussar, dels övriga bussar.

Givetvis kunna många olika alternativ för vagnutvecklingen tänkas inför en trafikomläggning. Utvecklingen är framför allt beroende av företagarnas bedömning av vagnförnyelsen och om-lägningsproblemen. Här har antagits,

Tabell 6. Beräknad procentuell fördelning av olika busstyper vid nyanskaffning och utrangering

| Antal dörrar/buss | Med någon dörr framför framaxeln | | | | | | Med alla dörrar bakom framaxeln | | | | | Totalt |
|------------------------------------|----------------------------------|----|----|----|---|----|---------------------------------|----|----|----|----|--------|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | S | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | |
| <i>De större städernas bussar:</i> | | | | | | | | | | | | |
| Nyanskaffning | — | 14 | 15 | 61 | 2 | 92 | 5 | 3 | — | — | 8 | 100 |
| Utrangering | 1 | 6 | — | — | — | 7 | 15 | 15 | 21 | 42 | 93 | 100 |
| <i>Övriga bussar:</i> | | | | | | | | | | | | |
| Nyanskaffning | 6 | 19 | 5 | 2 | — | 32 | 65 | 3 | — | — | 68 | 100 |
| Utrangering | 1 | — | — | — | — | 1 | 97 | 2 | — | — | 99 | 100 |

Tabell 7. Beräknad utrangering och ombyggnad av bussar
för en trafikomläggning

| Antal dörrar/buss | Bussar med någon dörr framför framaxeln | | | | | | Bussar med alla dörrar bakom framaxeln | | | | | Totalt |
|--|--|-----|-----|-----|----|-------|---|-----|-----|-----|-------|--------|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | S | 1 | 2 | 3 | 4 | S | |
| <i>Bestånd 31/12 1953</i> | | | | | | | | | | | | |
| De större städernas bussar .. | 12 | 104 | 16 | 124 | 6 | 262 | 139 | 262 | 140 | 606 | 1 147 | 1 409 |
| Övriga bussar | 57 | 267 | 49 | 4 | — | 377 | 5 778 | 186 | — | — | 5 964 | 6 341 |
| Totalt | 69 | 371 | 65 | 128 | 6 | 639 | 5 917 | 448 | 140 | 606 | 7 111 | 7 750 |
| <i>Utrangering</i> | | | | | | | | | | | | |
| De större städernas bussar: | | | | | | | | | | | | |
| före omläggningen | 1 | 12 | — | — | — | 13 | 26 | 25 | 36 | 70 | 157 | 170 |
| vid omläggningen | 1 | 27 | — | — | — | 28 | 61 | 60 | 86 | 165 | 372 | 400 |
| Summa | 2 | 39 | — | — | — | 41 | 87 | 85 | 122 | 235 | 529 | 570 |
| Övriga bussar: | | | | | | | | | | | | |
| före omläggningen | 10 | — | — | — | — | 10 | 1 050 | 16 | — | — | 1 066 | 1 076 |
| vid omläggningen | 8 | — | — | — | — | 8 | 779 | 12 | — | — | 791 | 799 |
| Summa | 18 | — | — | — | — | 18 | 1 829 | 28 | — | — | 1 857 | 1 875 |
| Totalt | 20 | 39 | — | — | — | 59 | 1 916 | 113 | 122 | 235 | 2 386 | 2 445 |
| <i>Att ombygga</i> | | | | | | | | | | | | |
| De större städernas bussar: | | | | | | | | | | | | |
| gammalt bestånd | 10 | 65 | 16 | 124 | 6 | 221 | 52 | 177 | 18 | 371 | 618 | 839 |
| nyanskaffningar | — | 52 | 58 | 245 | 10 | 365 | 20 | 11 | — | — | 31 | 396 |
| Summa | 10 | 117 | 74 | 369 | 16 | 586 | 72 | 188 | 18 | 371 | 649 | 1 235 |
| Övriga bussar: | | | | | | | | | | | | |
| gammalt bestånd | 39 | 267 | 49 | 4 | — | 359 | 3 949 | 158 | — | — | 4 107 | 4 466 |
| nyanskaffningar | 90 | 310 | 80 | 30 | — | 510 | 1 530 | 60 | — | — | 1 590 | 2 100 |
| Summa | 129 | 577 | 129 | 34 | — | 869 | 5 479 | 218 | — | — | 5 697 | 6 566 |
| Totalt | 139 | 694 | 203 | 403 | 16 | 1 455 | 5 551 | 406 | 18 | 371 | 6 346 | 7 801 |
| Avrundat | 140 | 700 | 200 | 400 | 20 | 1 460 | 5 550 | 410 | 20 | 370 | 6 350 | 7 810 |
| Provisorisk ombyggnad av bussar som utrangeras så snart ske kan efter en tra- fikomläggning | | | | | | | | | | | | 160 |

att företagarna komma att i stort sett upphöra med att anskaffa svårbyggbara vagnar från 1957 års ingång och lättbyggbara från medio av 1958. För att man skall kunna klara den beräknade trafikökningen från dessa tidpunkter fram till omlägningsdatum och vidare för att skapa en nödvändig reserv av vagnar, vilka skola sättas i trafik medan ombyggnad sker av andra vagnar, måste trafikföretagen behålla en del vagnar, som eljest skulle ha ut rangerats.

För den här aktuella perioden har

antagits att den *normala* utrangeringen borde ha omfattat ca 425 vagnar/år. Som framhållits beräknas utrangeringen icke ske jämnt under perioden utan det förutsättes, att den till viss del koncentreras till omställningsdatum. Denna koncentrerade vagnutslagning antages då uppvägas av en insats av nytillverkade vagnar, som åstadkommer, att vagnbeståndet för landsbygden får samma sammansättning, som beståndet skulle ha haft vid normal utveckling. För stadstrafiken synes det emellertid bliva nödvändigt att göra vagnutslagning och

nyanskaffning så stor, att vagnparken vid övergångstillfället blir något modernare, än den vid normal utveckling skulle ha blivit.

I tabell 7 redovisas av kommittén beräknad utrangering och ombyggnad av bussar för en trafikomläggning.

Kommittén har räknat med en somarnedgång i de större städernas trafik på 360 bussar och med en sommaruppgång med 500 bussar för övrig buss trafik. De senare äro, som ovan framhållits, till största delen av lättändrad typ, medan stadsbussarna till övervägande del äro komplicerade att ändra. Kommittén har vid sina beräkningar utgått från att vid omställningen erfordras utöver normalt trafikbehov i varje fall följande buffert:

| | De större städerna | Övriga | Totalt |
|---|--------------------|--------|--------|
| För högertrafik nybyggda bussar | 400 | 800 | 1 200 |
| Äldre bussar sparade för omläggningen .. | 90 | 500 | 590 |
| Summa | 490 | 1 300 | 1 790 |

Ytterligare ca 300 äldre vagnar anses erforderliga för den trafikökning, som beräknas uppstå efter det vagnförnyelsen upphört (1 jan. 1957 för komplicerade vagnar respektive 1 juli 1958 för lättändrade vagnar).

Den vagnpark, som beräknas vara disponibel vid omläggningen och dess uppdelning i olika grupper, framgår av tabell 8.

Såsom ovan framhållits och som framgår av förenämnda beräkningar, har kommittén utgått från att man under viss tid före trafikomläggningen skall kunna köra i vänstertrafik med ett antal bussar byggda för högertrafik och vice versa efter omläggningen. Detta arrangemang är dock ur trafiksäker-

hetssynpunkt mycket diskutabelt och kan ifrågakomma endast under förutsättning att varningsmarkeringar vidtagas på bussar och på ömse sidor om hållplatser samt att omkörningsförbud utfärdas. Vidare bör om möjligt finnas vid sidan av körbanan byggda hållplatser på berörda trafiklinjer. Kommittén har räknat med, att man under en begränsad övergångstid på vissa svagt trafikerade linjer använder 500 vagnar byggda för högertrafik före omläggningen och 1 000—2 000 ej ombyggda vagnar efter trafikomläggningen. Utan ett sådant arrangemang skulle mycket betydande ytterligare kostnader för vagnbuffert vid en trafikomläggning uppkomma. Jämväl vid den inom ingenjörsvetenskapsakademien verkställda undersökningen förutsattes ett motsvarande arrangemang, som omfattade ca 3 000 bussar.

Till den undersökning av ombyggnadskostnader för bussar, som gjordes inom ingenjörsvetenskapsakademien 1953, erhöll man kostnadsberäkningar för bussombyggnader från Sveriges fyra största karosserifabriker. Dessa beräkningar, som ställts till kommitténs förfogande, ha kompletterats med faktiska siffror för 1953 samt granskats och bearbetats.

De kostnader, som redovisades 1953, ha förändrats föga sedan dess och kunna fortfarande anses gälla. Arbetskostnaden har, inklusive omkostnadspålägg, beräknats efter ca 12 kronor per timme, vilket stämmer väl med nuvarande förhållanden.

Från karosserifabrikanterna ha lämnats fullständiga kostnadsberäkningar jämte ritningar för 4 827 bussar, som byggts under åren 1946—1953. Den sålunda redovisade tillverkningen, som motsvarar mer än 90 procent av den totala busstillverkningen, får anses väl representera denna.

Tabell 8. Beräknad tillgång på bussar för högertrafik juni 1959

| | Antal bussar | Summa antal bussar | Totalt antal bussar |
|--|--------------|--------------------|---------------------|
| <i>De större städernas bussar:</i> | | | |
| Ombyggnad, möjliggjord genom: | | | |
| säsongnedgång | 360 | | |
| gammal buffert | 90 | 450 | |
| Vagnbuffert (anskaffad för tidigt) | | 400 | |
| Förberedda för snabb omställning: | | | |
| som skola behållas | 265 | | |
| som skola utrangeras | 160 | 425 | 1 275 |
| <i>Övriga bussar:</i> | | | |
| Ombyggnad, möjliggjord genom: | | | |
| gammal buffert | 500 | | |
| ny buffert (bussar byggda för högertrafik, men ianspråktagna före omläggningen i vänstertrafik) .. | 500 | 1 000 | |
| Vagnbuffert (anskaffad för tidigt) | | 800 | |
| Dispenstrafik (bussarna ombyggnas successivt) | | ¹ 1 000 | |
| Förberedda för snabb omställning | | ² 4 565 | 7 365 |
| Disponibel vagnpark vid omläggningsdatum | | | 8 640 |
| Vagnar, avställda för fortsatt ombyggnad (motsvarande säsongnedgång) | | | 360 |
| Total busspark | | | 9 000 |

¹ Alt. 2 000.² Alt. 3 565.

Karosserifabrikanterna ha i sina beräkningar räknat med kostnader för vissa bestämda arbeten. Det torde dock vara ofrånkomligt, att man vid ombyggnadsarbeten stöter på en del oförutsedda arbeten. Vissa bussar ha bagagedörrar, brevlådor etc.; andra kunna ha ändrats, sedan de levererats. Vid så stora omändringsarbeten, som det här är fråga om, kommer det säkerligen också att visa sig, att vissa förstärkningar måste göras etc. För sådana oförutsedda arbeten, som icke tagits med, har i fortsättningen ett tillägg om 10—15 procent gjorts; 15 procent för enklare ombyggnader, där oförutsedda arbeten kunna anses utgöra en större del, och 10 procent för de mera komplicerade ombyggnaderna.

På nyare typer av bussar, som försetts med dörrar framför framaxeln, uppkomma ombyggnadskostnader även för chassiet. Uppgifter om kostnader

för sådan ombyggnad ha lämnats av AB Scania-Vabis och AB Volvo. Medeltalet av sådana ombyggnadskostnader blir ca 6 400 kronor per buss.

Verkstadskapaciteten i Sverige kommer efter vad man nu kan bedöma att räcka för erforderliga ombyggnader, varvid man dock troligen måste undvika nytillverkning under året för omställningen. Den stora arbetsvolym det blir fråga om — hela bussombyggnaden torde erfordra ca 4,5 miljoner arbetstimmar, dvs. ca 2 000 årsarbetare — kommer dock med säkerhet att sätta sina spår. Man måste bl. a. förutse, att efterfrågan på yrkeskunnig arbetskraft inom karosseribyggnadsracket kommer att öka, vilket troligen kommer att medföra ökade kostnader på grund av oskolad arbetskraft m. m.

Dessutom kommer det stora reparationsarbetet att för verkstäderna vara mycket utrymmeskrävande och ge

Tabell 9. Beräknade ombyggnadskostnader för olika busstyper

| Busstyp med hänsyn till dörrantal | Antal redovisade bussar st. | Total ombyggnadskostnad ¹ kr. | Kostnad per kaross kr. | Pålägg 25—30% kr. | Ombyggnad av chassi kr. | Administration och transp. kr. | Total kostnad per buss kr. | Avrundas till kr. |
|-----------------------------------|--------------------------------|---|---------------------------|----------------------|----------------------------|-----------------------------------|-------------------------------|----------------------|
| Dörrar bakom framaxeln | | | | | | | | |
| 1 | 3 584 | 13 122 590 | 3 661 | 1 100 | — | 500 | 5 300 | 5 300 |
| 2 | 401 | 2 903 878 | 7 216 | 2 180 | — | 500 | 9 900 | 10 000 |
| 3 | 61 | 645 901 | 10 588 | 2 900 | — | 500 | 14 000 | 14 000 |
| 4 | 442 | 7 135 010 | 16 142 | 4 100 | — | 500 | 20 800 | 21 000 |
| 6—8 | 14 | 345 369 | 24 669 | 6 200 | — | 500 | 31 200 | 31 000 |
| Någon dörr framför framaxeln | | | | | | | | |
| 1 | 102 | 607 820 | 5 959 | 1 800 | 6 400 | 500 | 14 700 | 15 000 |
| 2 | 158 | 1 731 236 | 10 900 | 3 000 | 6 400 | 500 | 20 800 | 21 000 |
| 3 | 25 | 414 000 | 16 576 | 4 200 | 6 400 | 500 | 27 700 | 28 000 |
| 4 | 2 | 50 000 | 25 000 | 6 100 | 6 400 | 500 | 38 000 | 33 000 |
| 6—8 | 38 | 957 068 | 25 186 | 6 100 | 6 400 | 500 | 38 200 | 38 000 |

¹ Uppgifterna i denna kolumn grunda sig på ett medeltal av karosserifabrikanternas beräkningar för vissa speciella arbeten.

² Uppgiften torde icke vara representativ, varför kostnaden på grundval av uppgifter från Stockholms spårvägar och Svenska lokaltrafikföreningen i nästa kolumn beräknats till 33 000 kronor.

ganska liten omsättning i förhållande till nytillverkning, i synnerhet som man under själva omställningsåret icke kan beräkna att någon nytillverkning sker samtidigt. En av karosserifabrikanterna har framhållit, att utrymmesbehovet blir ett stort problem med tanke på den för omsättningen ineffektivare omloppstiden, som blir ofrånkomlig i samband med de skrymmande och relativt tidskrävande arbeten det är fråga om, samt poängterat att det är möjligt, att man med hänsyn härtill får anledning att reservera sig för verkstadsomkostnads-pålaggets storlek.

För att täcka ett sålunda ökat verkstads-pålägg och en ökning av kostnaderna på grund av oskolad arbetskraft bör försiktigtvis ett tillägg om 15 procent beräknas på totalkostnaden för ombyggnad av busskarosserierna.

Kostnaderna för nödvändiga transporter till och från verkstäder samt administrationskostnader för ombygg-

nadsarbetet torde kunna uppskattas till i medeltal 500 kronor per vagn.

En sammanställning av karosserifabrikanternas uppgifter med ovannämnda tillägg framgår av tabell 9. Uppgifterna ha hänförs till två huvudgrupper — bussar utan och bussar med någon dörr framför framaxeln — och varje huvudgrupp har uppdelats efter antalet dörrar.

Om ett beslut om genomförande av högertrafik fattas år 1955 för att genomföras år 1959, kunna förberedelsearbeten göras å vissa bussar — framför allt å de som endast ha en dörr bakom framaxeln. Sådana förberedda vagnar beräknas kunna börja levereras ca ett år efter beslutet. Dessa bussar kunna nämligen förses med en dörr på vardera sidan, varav den ena hålles igensatt till omställningen; bussen kan sedan utan större svårighet ändras natten före omställningen. Totalkostnaden för förberedelse och ombyggnad av en sådan buss uppgår till ca 3 500 kronor i stället

Tabell 10. Kostnader för en omläggning av busstrafiken till högertrafik

| Kostnadsslag | Antal st. | Pris per enhet kr. | Summa kr. | Totalkostnad kr. |
|--|-----------|--------------------|------------|------------------|
| 1. Ombyggnadskostnader | | | | |
| A. Bussar med någon dörr framför framaxeln | | | | |
| 1 dörr | 140 | 15 000 | 2 100 000 | |
| 2 dörrar | 700 | 21 000 | 14 700 000 | |
| 3 dörrar | 200 | 28 000 | 5 600 000 | |
| 4 dörrar | 400 | 33 000 | 13 200 000 | |
| 5 dörrar o. flera | 20 | 38 000 | 760 000 | |
| B. Bussar med alla dörrar bakom framaxeln | | | | |
| 1 dörr, förberedda | 1 050 | 3 500 | 3 675 000 | |
| 1 dörr, ej förberedda | 4 500 | 5 300 | 23 850 000 | |
| 2 dörrar, ej förberedda | 410 | 10 000 | 4 100 000 | |
| 3 dörrar, ej förberedda | 20 | 14 000 | 280 000 | |
| 4 dörrar o. flera, ej förberedda | 370 | 21 000 | 7 770 000 | |
| | | | 76 035 000 | 76 035 000 |
| 2. Räntekostnader | | | | |
| A. De större städernas bussar: | | | | |
| Vagnbuffert 400 vagnar à 110 000 kr. anskaffas i medeltal 1.25 år för tidigt | | | | |
| 4 % × 44 000 000 × 1.25 | | | 2 200 000 | |
| B. Övriga bussar: | | | | |
| Vagnbuffert 800 vagnar à 80 000 kr. anskaffas i medeltal 1.25 år för tidigt | | | | |
| 4 % × 64 000 000 × 1.25 | | | 3 200 000 | |
| | | | 5 400 000 | 5 400 000 |
| 3. Uppställningskostnader | | | | |
| A. De större städernas bussar: | | | | |
| 400 nya vagnar uppställas i 1.25 år .. | | 1 200 | 600 000 | |
| 180 gamla vagnar uppställas i 2 år ... | | 1 200 | 430 000 | |
| B. Övriga bussar: | | | | |
| 800 nya vagnar uppställas i 1.25 år .. | | 800 | 800 000 | |
| 700 gamla vagnar uppställas i 1.25 år | | 800 | 700 000 | |
| | | | 2 530 000 | 2 530 000 |
| 4. Trafikeringsprovisorier m. m. | | | | |
| Gamla vagnar måste hållas i trafik under ombyggnadstiden samt under den tid då vagnbufferten bygges upp. | | | | |
| A. De större städernas bussar | | | 6 500 000 | |
| B. Övriga bussar | | | 8 800 000 | |
| | | | 15 300 000 | 15 300 000 |
| 5. Kostnader för ändring av fasta anläggningar (skyltar, kiosker m. m.) | | | | |
| | | | 4 500 000 | 4 500 000 |
| Summa summarum | | | | 103 765 000 |

för 5 300 kronor vid ombyggnad av en icke förberedd buss.

Sammanlagda antalet arbetstimmar, som åtgår för bussparkens ombyggnad, kan som redan nämnts beräknas till ca 4,5 miljoner, motsvarande ca 2 000 årsarbetare. Av siffrans storlek framgår,

att det icke är möjligt att koncentrera hela ombyggnaden till tiden närmast före omställningen ens om all nytillverkning skulle förbjudas, utan man måste räkna med, att ombyggnaderna börja mycket snart efter ett beslut om övergång till högertrafik för att spridas

över fyra å fem år, och att ombyggnaden måste fortsätta även under närmaste året efter omställningen. Ombyggnaden förberedes eller utföres då i samband med sådana revisioner, som bussarna regelbundet genomgå vart fjärde eller femte år, så att minsta möjliga arbete sedan erfordras för slutgiltig omställning. Detta torde vara en förutsättning för att omställningen skall kunna genomföras.

Provisoriekostnaderna ha för de större städerna redovisats ganska noga i samband med den enkät, som utförts. För övriga landet ha de uppskattats med ledning av uppgifter från Statens Järnvägars busslinjer och från Saltsjöbanans bussföretag.

För trafikföretagen uppstå även vissa kostnader för ändring av anslagstavlor, kiosker, signaler m. m. Dessa ha beräknats till 4,5 miljoner kronor för hela landet.

De sammanlagda kostnaderna för en omläggning av busstrafiken till högertrafik (tabell 10) skulle enligt dessa beräkningar sålunda uppgå till ca 104 miljoner kronor, vilket väsentligt avviker från de inom ingenjörsvetenskapsakademien verkställda beräkningarna i detta avsnitt, enligt vilka ifrågavarande kostnader skulle uppgå till 75 miljoner kronor.

Vid utredningen har dock, som tidigare framhållits, en viss återhållsamhet präglat bedömningen av bussbeståndets tillväxt. Huruvida de framtida förhållanden, som förutsatts och vilka baserats på den allmänna uppfattningen hos trafikföretagen i landet, i verkligheten komma att bli rådande, beror givetvis på många omständigheter, som icke nu kunna med någon säkerhet bedömas.

Om kostnadsberäkningarna i stället hade baserats på industriens utredningsinstituts prognos av år 1952 angående bussantalet, hade vagnbeståndet

vid omställningen fått ökas med ca 800 vagnar. Kostnaderna vid en sådan utveckling hade uppskattningsvis stigit med ca 10 miljoner kronor. Omställningssvårigheterna ökas då ännu mera. Med hänsyn till osäkerheten i beräkningar av den art, varom här är fråga, finner kommittén det lämpligt, att kostnaderna för ombyggnader av busstrafiken uppföras med ett till 110 miljoner kronor avrundat belopp.

Åtgärder beträffande anordningar och anläggningar för väg- och gatuväsendet samt vissa signal- och säkerhetsanordningar m. m. vid järnvägarna

På framställning av kommittén har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen från dels vägförvaltningarna, dels de städer och samhällen, som äro väghållare, införskaffat och efter granskning till kommittén överlämnat uppgifter över de kostnader, som vid en övergång till högertrafik för väg- och gatutrafiken skulle uppkomma för erforderliga förändringar beträffande *anordningar och anläggningar å väg- och gatuväsendet*.

Kostnaderna ha redovisats i följande undergrupper:

Kostnader för allmänna vägar på landsbygden (inklusive vissa mindre städer).

Kostnader för städer och samhällen, som äro väghållare.

Kostnader för enskilda vägar på landsbygden och inom städerna.

Inom varje grupp ha redovisats dels kostnader för befintliga anordningar (april 1954), dels ock beräknade kostnader för tillkommande anordningar fram till år 1959. Härvid ha de framtida kostnaderna beräknats under förutsättning, att ett ev. principbeslut om övergång till högertrafik fattas under år 1955. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har sålunda räknat med att t. ex.

trafikplatser efter år 1955 i största möjliga utsträckning byggas för högertrafik. Ämbetsverket har dock uppskattat vissa kostnader för provisoriska anordningar för vänstertrafik under åren 1956—1958. Likaså har räknats med att maskiner avsedda för vänstertrafik ej annat än i undantagsfall komma att anskaffas under nyssnämnda år. Därest ett principbeslut om högertrafik icke fattas inom en nära framtid, komma årskostnaderna att visa starkt stigande tendens till följd av den växande vägtrafiken. Vid övergång till högertrafik väsentligt senare än år 1959, exempelvis år 1964, vilket förutsätter att trafik-anordningarna för lång tid framåt måste planeras för vänstertrafik, torde de här avsedda kostnaderna bli avsevärt högre än de nu beräknade. De totala kostnaderna för väg- och gatuväsendet vid övergång till högertrafik beräknade för en trafikomläggning år 1959 uppgå till ca 26 miljoner kronor, varav faller på

| | |
|---------------------------------------|------------|
| landsbygdens allmänna vägar | 10 100 000 |
| städernas vägar | 14 600 000 |
| enskilda vägar (landsbygd och städer) | 1 000 000 |
| Summa kronor | 25 700 000 |

Den närmare fördelningen på olika arbeten framgår av tabell 11—13. Enligt tabellerna uppgå kostnaderna för flyttning av *befintliga vägmärken* till 2 130 000 kronor för landsbygden och till 1 345 000 kronor för städerna.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har understrukit att de uppgifter om å-priser för *flyttning av vägmärken*, som lämnats, ha uppvisat avsevärda variationer.

Sålunda varierar inom gruppen varningsmärken, vilken är den dominerande märkesgruppen, för vägförvaltningarna å-priset från 20 till 50 kronor och för städerna från 4 till 75 kronor. Säkerligen äro växlingar

motiverade av skiftande lokala förhållanden. På sina håll torde sålunda svårigheterna att avlägsna den gamla stolpen vara stora och föranleda anskaffning av nya stolpar i viss utsträckning. Vidare är den andel av märkena, som måste flyttas i omedelbar anslutning till omläggningen, av olika omfattning, och då dessa märken draga en viss merkostnad kan detta vara en förklaring till en del av variationerna i å-priset. På dessa grunder ha vägförvaltningarnas uppgifter godtagits under det att för städernas del, där variationerna äro större, uppenbart orimliga å-priser ändrats. Ändringen berör ett 15-tal städer, varvid i samtliga fall en höjning av å-priset skett. Beräkningen resulterar i följande medelpriser, som enligt styrelsens uppfattning nära överensstämmer med vad en flyttning av ett normalt vägmärke kan beräknas kosta.

| Märkesgrupp | Uppgifter från vägförvaltningarna | Uppgifter från städerna |
|-------------------------|-----------------------------------|-------------------------|
| Orieringstavlor . . . | 48 kr | 63 kr |
| Vägnummermärken . . | 18 kr | 25 kr |
| Övriga märken | 27 kr | 30 kr |

Vad angår *flyttning av trafiksignaler samt ändring av trafikplatser m. m.* har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen icke medtagit kostnader för omläggning av spårvägsspår och luftledningarna m. fl. kostnader, som normalt åvila trafikföretagen och som av kommittén redovisats ovan. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har framhållit, att ämbetsverket icke gjort några ändringar av från vägförvaltningar och städer lämnade uppgifter om kostnader för flyttning av trafiksignaler samt ändring av trafikplatser m. m. utan endast sammanställt inkomna uppgifter.

För landsbygdens del är kostnaden ännu jämförelsevis ringa eller 0,7 miljoner kronor varvid huvudparten, 0,4 miljoner kronor, faller på ändring av busshållplatser. En avsevärd höjning av kostnaderna av hithörande anordningar och anläggningar kan dock förväntas redan inom de närmaste åren. I städerna är redan nu dessa

Tabell 11. Sammanställning av kostnader vid övergång till högertrafik för de allmänna vägarna på landsbygden och de städer och samhällen, som ej äro väghållare

| | Delpost kronor | Summa kronor |
|---|-------------------|-----------------|
| 1. Befintliga anordningar m. m. (april 1954) | | |
| <i>Flyttning av vägmärken</i> | | |
| 48 700 varningsmärken | 1 340 000 | |
| 12 500 förbudsmärken | 310 000 | |
| 1 900 påbudsmärken | 60 000 | |
| 1 900 anvisningsmärken | 50 000 | |
| 14 500 lokaliseringsmärken | | |
| därav 1 100 vägvisare | 22 000 | |
| 1 800 orienteringstavlor | 87 000 | |
| 4 600 vägnummermärken | 83 000 | |
| 6 300 ortsnamnsmärken | 142 000 | |
| 700 övriga lokaliseringsmärken | 36 000 | 370 000 |
| Flyttning av vägmärken, totalkostnad | | 2 130 000 |
| <i>Flyttning av trafiksignaler vid gatukors och rörliga broar m. fl. platser, totalkostnad</i> | | 65 000 |
| <i>Ändring av trafikplatser m. m.</i> | | |
| Trafikplatser och vägshål | 140 000 | |
| Busshållplatser (utom trafikföretagens kostnader) | 440 000 | |
| Parkeringsplatser | 20 000 | |
| Övrigt | 60 000 | |
| Ändring av trafikplatser m. m., totalkostnad | | 660 000 |
| <i>Ändring av spärrlinjemarkering, totalkostnad</i> | | 190 000 |
| <i>Ändring och nyanskaffning av väg- och vattenbyggnadsverkets maskiner</i> | | |
| 2 460 sidoplogar till lastbil (nyanskaffning) | 2 953 000 | |
| 2 440 fästeanordningar till dito (ändring samt viss nyanskaff- ning) | 732 000 | |
| 100 sidoplogar till väghyvel (ändring) | 70 000 | |
| 300 lastkranar till lastbil (ändring) | 60 000 | |
| 10 ogräsbekämpningsssprutor till lastbil (ändring) | 5 000 | |
| 110 slätteraggregat till jeep (nyanskaffning) | 132 000 | |
| 70 slätteraggregat till traktor (nyanskaffning) | 84 000 | |
| 400 strängspridare till tandemvägghyvel (ändring) | 160 000 | |
| 400 strängspridare till övriga hyvlar (ändring) | 120 000 | |
| 1 500 lastbilar (ändring) | 450 000 | |
| 120 sopmaskiner till jeep (ändring) | 24 000 | |
| Ändring och nyanskaffning av väg- och vattenbyggnads- styrelsens maskiner, totalkostnad | | 4 790 000 |
| <i>Ändring av 800 lejda lastbilar, totalkostnad</i> | | 240 000 |
| Summa kostnader för befintliga anordningar m. m. | | 7 985 000 |
| Tillägg för oförutsett | | 815 000 |
| Slutsumma för befintliga anordningar m. m. | | 8 800 000 |
| 2. Tillkommande anordningar m. m. efter april 1954 fram till år 1959, under förutsättning att principbeslut om över- gång till högertrafik fattas år 1955 | | 1 300 000 |
| Summa summarum | | 10 100 000 |

Tabell 12. Sammanställning av kostnader vid övergång till högertrafik för städer och samhällen, som äro väghållare

| | Delpost kronor | Summa kronor |
|---|-------------------|-----------------|
| 1. Befintliga anordningar m. m. (april 1954) | | |
| <i>Flyttning av vägmärken</i> | | |
| 13 500 varningsmärken | 435 000 | |
| 15 700 förbudsmärken | 450 000 | |
| 6 500 påbudsmärken | 200 000 | |
| 3 900 anvisningsmärken | 105 000 | |
| 4 700 lokaliseringsmärken | | |
| därav 1 400 vägvisare | 35 000 | |
| 400 orienteringstavor | 25 000 | |
| 1 400 vägnummERMärken | 35 000 | |
| 700 ortsnamsmärken | 25 000 | |
| 800 övriga lokaliseringsmärken | 35 000 | 155 000 |
| Flyttning av vägmärken, totalkostnad | | 1 345 000 |
| <i>Flyttning av trafiksignaler vid gatukors och rörliga broar m. fl. platser, totalkostnad</i> | | 1 165 000 |
| <i>Ändring av trafikplatser m. m.</i> | | |
| Trafikplatser och vägskäl | 3 785 000 | |
| Busshållplatser (utom trafikföretagens kostnader) | 1 275 000 | |
| Parkeringsplatser | 75 000 | |
| Övrigt | 515 000 | |
| Ändring av trafikplatser m. m., totalkostnad | | 5 650 000 |
| <i>Ändring och nyanskaffning av maskiner</i> | | |
| 280 sidoplogar till lastbil (nyanskaffning) | 560 000 | |
| 310 fästanordningar till dito (ändring) | 125 000 | |
| 185 väghyvlar (ändring) | 185 000 | |
| 245 lastbilar (ändring) | 100 000 | |
| 125 sopmaskiner (ändring) | 170 000 | |
| 25 vallavskärare (nyanskaffning) | 70 000 | |
| Övriga maskiner (ändring och nyanskaffning) | 170 000 | |
| Ändring och nyanskaffning av maskiner, totalkostnad | | 1 380 000 |
| Summa kostnader för befintliga anordningar m. m. | | 9 540 000 |
| Tillägg för oförutsett | | 960 000 |
| Slutsumma för befintliga anordningar m. m. | | 10 500 000 |
| 2. Tillkommande anordningar m. m. efter april 1954 fram till år 1959, under förutsättning att principbeslut om övergång till högertrafik fattas år 1955 | | 4 100 000 |
| Summa summerum | | 14 600 000 |

kostnader betydande eller 7,8 miljoner kronor. Huvuddelen av kostnaden här är koncentrerad till de största städerna. Sålunda faller på Stockholm 3,8 miljoner kronor, Göteborg 1,3 miljoner kronor och Malmö 0,2 miljoner kronor. I övrigt kan noteras, att städerna kring Stockholm uppvisar relativt stora belopp. För städerna Lidingö, Nacka, Solna och Sundbyberg uppgår kostnaden till sammanlagt 0,4 miljoner kronor.

Sannolikt kommer ombyggnaden av trafikplatser m. m. för anpassning till högertrafik i många fall att kombineras med åtgärder i standardförbättrande syfte. I vad mån sådana kostnader medräknats har ej undersökts.

Kostnaden för ändring av säkerhetsanordningar vid plankorsningar med järnväg, avseende korsningar, som ej redovisas av vederbörligt järnvägsföretag (industrispår,

Tabell 13. Sammanställning av kostnader vid övergång till högertrafik för dels landsbygdens enskilda vägar (inklusive enskilda vägar inom städer och samhällen, som ej äro väghållare), dels enskilda vägar inom städer och samhällen, som äro väghållare

| | Landsbygden kronor | Städer kronor | Summa kronor |
|---|-----------------------|------------------|-----------------|
| 1. Befintliga anordningar m. m. (april 1954) | | | |
| Flyttning av vägmärken m. m. | 125 000 | 60 000 | 185 000 |
| Ändring av vägskäl m. m. | 35 000 | — | 35 000 |
| Ändring och nyanskaffning av maskiner | | | |
| 300 sidoplogar till lastbil (nyanskaffning) | 360 000 | — | 360 000 |
| 350 fästanoordningar till dito (ändring) | 105 000 | — | 105 000 |
| 60 strängspridare till väghyvlar (ändring) | 20 000 | — | 20 000 |
| 300 lastbilar (ändring) | 90 000 | — | 90 000 |
| Summa kostnader för befintliga anordningar | 735 000 | 60 000 | 795 000 |
| Tillägg för oförutsett | 85 000 | 10 000 | 95 000 |
| Slutsumma för befintliga anordningar | 820 000 | 70 000 | 890 000 |
| 2. Tillkommande anordningar m. m. efter april 1954 fram till år 1959, under förutsättning att principbeslut om övergång till högertrafik fattas år 1955 . . | 95 000 | 15 000 | 110 000 |
| Summa summerum | 915 000 | 85 000 | 1 000 000 |

hamnspår m. m.), har inräknats i beloppet för ändring av trafikplatser m. m. Kostnaderna uppgå till 5 000 kronor för landsbygden och 20 000 kronor för städerna.

För ändring av spärmlinjemarkering har upptagits en uppskattad totalkostnad. Då spärmlinjernas placering är beroende av trafikriktningen, måste nämligen en ommålning ske. Det är emellertid omöjligt att nu beräkna, i vilken omfattning sådan ändring blir erforderlig. Genom inskränkning av målningen under tiden närmast före omläggningen torde kostnaderna kunna begränsas. Till följd härav har den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppskattade kostnaden angivits till endast 100 000 kronor.

Arbeten med ändring och erforderlig nyanskaffning av maskiner beräknas för det statliga vägväsendet till huvudsaklig del ske centralt. Vid kostnadsberäkningen har hänsyn tagits härtill. På grund av att hela antalet sidoplogar (ca 2 500) måste nyanskaffas, kommer

emellertid maskinkostnaderna ändock att för landsbygdens vägar uppgå till fem miljoner kronor.

Sammanlagda maskinkostnaden för städer och samhällen, som äro väghållare, beräknas uppgå till 1,4 miljoner kronor. Antalet sidoplogar är här endast 280. A-priserna variera beroende på olika maskintyper. De ligga såväl över som under de för det statliga vägväsendet beräknade. För väg- och vattenbyggnadsverkets del beräknas exempelvis nyanskaffning av sidoplog till lastbil till 1 200 kronor. För städerna ligger medelpriset på 2 000 kronor och varierar mellan 950 kronor och 5 000 kronor (sistnämnda pris gäller hydraulisk plog). Någon ändring av de av städerna uppgivna å-priserna har ej skett. En viss minskning kan möjligen uppnås genom central anskaffning av exempelvis sidoplogar.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har beträffande de av styrelsen till kommit-

tén överlämnade uppgifterna framhållit, att med hänsyn till att den för beräkningen av kostnaderna tillgängliga tiden varit kort — detta gäller särskilt för erforderliga ombyggnadsarbeten av trafikplatser i de större städerna där från något håll en tid av två år angetts som nödvändig för en fullständig beräkning — torde det enligt styrelsens mening vara erforderligt att — för att kompensera osäkerheten i beräkningarna — öka den redovisade siffran med ett tillägg, om man önskar undvika ett överskridande av kostnaden vid arbetenas eventuella utförande.

De av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen redovisade kostnaderna uppgå, som ovan angivits, till 25,7 miljoner kronor, till vilka kommittén finner sig böra göra ett tillägg med 4,3 miljoner kronor så att sammanlagda beloppet uppgår till 30 miljoner kronor, lämpligen fördelat med 11,0 miljoner kronor för landsbygdens allmänna vägar, 17,5 miljoner kronor för städernas vägar och 1,5 miljoner kronor för enskilda vägar (landsbygd och städer).

De kostnader, som vid övergång till högertrafik för väg- och gatuväsendet skulle uppstå för ändring och flyttning av *signalanordningar, kryssmärken och förvarningsmärken vid plankorsning*

mellan väg och järnväg vid statens järnvägar och Stockholm-Roslagens järnvägar (SRJ), uppgå enligt uppgift från järnvägsstyrelsen till 2 750 000 kronor och fördela sig efter skyddsanordningarnas beskaffenhet på sätt som framgår av tabell 14.

De angivna kostnaderna basera sig på en omläggningstid av ca fyra år. Antalet korsningar hänför sig till den 1 januari 1954. I begreppet "opåräknade kostnader" förutsättes ingå utgifter för anläggningar, som tillkomma efter nämnda datum fram till den tidpunkt, då en ev. omläggning igångsättes.

Kostnader för omläggning av stationsplaner och erforderliga infarter till järnvägsområden i de fall detta åligger SJ och SRJ enligt stadsplan eller särskild överenskommelse ha av järnvägsstyrelsen uppskattats till 400 000 kronor.

Motsvarande kostnader för *enskilda järnvägar* ha av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen på grundval av hos styrelsen tillgängliga uppgifter om antalet järnvägs korsningar och utformningen av säkerhetsanordningarna vid dessa och efter samma å-priser, som tillämpats av järnvägsstyrelsen, beräknats uppgå till 235 000 kronor år 1959. I likhet med vad som gjorts vid statens järnvägar har bedömts, att vissa stationsplaner, infarter m. m. vid enskilda

Tabell 14. Beräknade kostnader för ändring och flyttning av signalanordningar m. m. vid statens järnvägar och Stockholm—Roslagens järnvägar

| Skyddsanordningens beskaffenhet | Antal korsningar | Kostnad per korsning, kr | Summa kostnad, kr |
|---|------------------|--------------------------|-------------------|
| Endast kryssmärken | SJ 2231 | 80 | 182 000 |
| | SRJ 46 2277 | | |
| Fällbommar | SJ 2416 | 500 | 1 226 000 |
| | SRJ 35 2451 | | |
| Automatiska signalanordningar | SJ 1188 | 800 | 986 000 |
| | SRJ 45 1233 | | |
| Allmänna och opåräknade kostnader | | | 356 000 |
| Summa kronor | | | 2 750 000 |

järnvägar måste ändras. Härtill komma motsvarande kostnader med ett till 100 000 kronor uppskattat belopp för den med Göteborgs spårvägar samtrafikerade Säröbanan och med ett till 300 000 kronor uppskattat belopp för Lidingöbanorna.

Kostnaderna för ändringar och flyttningar av signalanordningar m. m. vid järnvägarna skulle sålunda uppgå till sammanlagt 3 785 000 kronor eller avrundat 4 miljoner kronor.

De totala kostnaderna för åtgärder beträffande anordningar och anläggningar för väg- och gatuväsendet samt vissa signal- och säkerhetsanordningar m. m. vid järnvägarna skulle enligt förenämnda beräkningar uppgå till 34 miljoner kronor.

Den inom ingenjörsvetenskapsakademien utförda kostnadsberäkningen upptog en sammanlagd kostnad av 16 miljoner kronor för väg- och gatuväsendet, vari kostnaderna för anordningar vid plankorsningar med järnväg voro inräknade.

Flyttning av vägmärken och ombyggnad av snöplogar m. m. för skogsbruket

På framställning av kommittén har domänstyrelsen beräknat de kostnader, som vid en övergång till högertrafik skulle uppkomma för flyttning av vägmärken och ombyggnad av snöplogar m. m. inom *domänverket*, och till kommittén överlämnat följande uppgifter:

| | Kostnad kronor |
|---|-------------------|
| Ombyggnad av plogar (sido-) | 135 000 |
| Ombyggnad av vägsladdar | 30 000 |
| Ombyggnad av väghyvlar | 10 000 |
| Flyttning av vägmärken | 20 000 |
| Flyttning av kilometerstolpar | 15 000 |
| Flyttning av rågångspålar | 75 000 |
| Oförutsett | 15 000 |
| | <hr/> |
| | Summa 300 000 |

Förestående uppgifter angående kostnaderna för flyttning av vägmärken avser de märken m. m., som nu äro uppsatta. Nya märken uppsättas emellertid efter hand, varför den nu uppskattade flyttningskostnaden kan beräknas öka med ca 5 000 kronor per år från och med år 1955.

För *det enskilda skogsbruket* torde också komma att uppstå kostnader för skogsvägar m. m.

De sammanlagda kostnaderna för *skogsbruket* vid en trafikomläggning synas kunna uppskattas till en miljon kronor.

Åtgärder inom krigsmakten

På framställning av kommittén har överbefälhavaren låtit verkställa en beräkning av de kostnader, som för *krigsmaktens* del skulle bli följden av en övergång till högertrafik. Dessa kostnader ha av överbefälhavaren angivits till ungefär 1 500 000 kronor varav 600 000 kronor äro beräknade för omändring av sådana bussar, vilka icke medräknats i det föregående. Övriga kostnader äro beräknade för omlägningsarbeten m. m. inom militära anläggningar.

Ombyggnad av bensinstationer m. m.

Svenska petroleuminstitutet har på framställning av kommittén beräknat de kostnader, som vid en övergång till högertrafik skulle uppstå för vissa *ombyggnader av bensinstationer m. m.* Institutet har därvid framhållit följande till kommittén:

En omläggning från vänster- till högertrafik kommer icke att återverka lika på alla bensinstationer. Många gamla anläggningar med dubbelriktad in- och utkörning är tämligen oberoende av om den förbiflytande trafiken är vänster- eller högerriktad.

Förhållandet blir ett helt annat i de fall, då anläggningarna är antingen placerade

med speciell hänsyn till en vänsterriktad trafik eller anslutna till trafikplatser, som är byggda helt efter vänstertrafik.

Den nu vanliga uppdelningen av huvudlederna i skilda körfiler kommer, vid en omläggning till högertrafik, att i många fall förändra de befintliga stationernas försäljningsmöjligheter. En station, som t. ex. är belägen omedelbart utanför ett större samhälle och orienterad mot den utåtgående trafiken — eftersom denna trafik rymmer de flesta bensinkunderna — möter vid en omläggning till högertrafik i stället den ingående trafikströmmen. Därmed minskas kundunderlaget.

Stationer anslutna till befintliga rundkörningsplatser är för närvarande placerade i de båda "sektorer" av trafikplatsen, som ger möjligheter till en motcirkulation utan risk för felkörningar. Vid en omläggning till högertrafik försämrats förhållandena och i varje fall torde det bli nödvändigt att bygga om in- och utfarter till anläggningarna.

Stationer belägna vid trafikplatser, som på annat sätt än genom rundkörning "kanaliserar" trafiken, kan i och med en omläggning till högertrafik komma i sådant läge, att de helt måste ombyggas eller flyttas.

Servicestationerna arbetar numera i allt större utsträckning med enkelriktad trafik vid distributionsplatsen. Anläggningarna är uppbyggda på sådant sätt, att bilisterna kan nå servicen utan att behöva irritera distributionen och så att bilar, som väntar på sin tur vid pumparna, kan "köa" inom stationsområdet (alltså ur vägen för gatutrafiken).

Vid en omläggning till högertrafik blir hela detta system bakvänt; anläggningarna bringas ur funktion och måste byggas om.

Det är betecknande för utvecklingen, att stationerna blivit allt mer beroende av det sätt på vilket statliga och lokala myndigheter löser sina trafikfrågor. Man kräver därvid, att in- och utfarter till anläggningarna skall vara smidiga och såvitt möjligt riskfria. Detta beroendeförhållande synes bli allt starkare. Med hänsyn härtill kan man utan överdrift påstå, att nackdelarna med en omläggning till högertrafik för bensinstationernas del väsentligt kommer att växa, ju längre denna omläggning låter vänta på sig.

De äldre bensinstationerna bli alltså relativt opåverkade av en övergång till

högertrafik, under det att de moderna, i allmänhet enkelriktade bensinstationerna invid enkelriktade körbanor måste anpassas efter de ändrade förhållandena. En inom institutet verkställd summarisk överslagsberäkning har givit till resultat, att omändringskostnaderna för nuvarande bensinstationer torde komma att uppgå till cirka fem miljoner kronor.

Institutet framhåller vidare, att den framtida utvecklingen av bensinstationerna har under det senaste året ingående diskuterats inom en av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tillsatt delegation för motorismens serviceanläggningar.

Det har därvid från både myndigheternas och näringsorganisationernas sida uttalats, att man torde få räkna med en mycket snabb utveckling av motorismen och därmed också av bensinstationerna. Dessa torde komma att få en annan uppläggning än vad hittills varit vanligt och torde komma att kräva mycket större investeringar än vad som tidigare ansetts vara normalt.

Man beräknar dessa investeringar till 20—30 miljoner kronor per år.

I varje fall synas alltså kostnaderna för ändringar av bensinstationer m. m. kunna uppskattas till minst fem miljoner kronor.

Åtgärder mot ökade olycksrisker m. m.

I kap. 1 har återgivits vissa avsnitt ur ett till 1939 års högertrafikkommitté den 1 mars 1940 avgivet yttrande av en särskild utredningsman angående *åtgärder mot olycksriskerna* vid en övergång till högertrafik. 1939 års högertrafikkommitté, som även erhållit yttrande i denna fråga från nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, anslöt sig i huvudsak till de riktlinjer, som utredningsmannen och nationalföreningen var för sig uppdragit för en verksamhet, avsedd att minska olycksriskerna vid en övergång till högertrafik.

För närmare kännedom om utredningsmannens och nationalföreningens förslag torde få hänvisas till den i 1939 års högertrafikkommittés betänkande intagna utförliga redogörelsen för nämnda förslag. De enligt nyssnämnda kommitté erforderliga åtgärderna i förevarande avseende skulle i stora drag omfatta:

1. Upplynings- och propagandaverksamhet, avsedd dels att giva den trafikerande allmänheten kännedom om en beslutad övergång till högertrafik och tidpunkten för övergången, dels att vidmakthålla allmänhetens uppmärksamhet på det nya trafiksystemet, och dels att meddela kunskap om det nya trafikslagets innebörd och olikhet i förhållande till det nuvarande, olycksriskerna i anledning av trafikomläggningen samt sätten för minskande av dessa risker.

Denna upplynings- och propagandaverksamhet bör anpassas efter olika trafikantgrupperns speciella förhållanden samt bedrivs såväl före som i samband med och under lämplig tidsperiod efter omläggningen.

2. Anordningar, avsedda att giva den trafikerande allmänheten en direkt påminnelse i trafiken om det nya trafiksystemet, exempelvis genom påminnelsetavlor, anslag vid gator och vägar samt å fordon, delningsstreck och riktningsskyltar å körbanor m. m. dyligt.

Dessa anordningar borde, i förväg beredda, vidtagas omedelbart i samband med omläggningen och bibehållas tills vidare så länge förhållandena det påkallade.

3. Åtgärder för ledning och övervakning av trafiken vid omläggningen och under lämplig tid därefter.

De åtgärder till begränsande av trafikolyckor vid övergång till högertrafik, som i det föregående förordats, äro av skilda slag och påkalla medverkan av representanter från ett stort antal verksamhetsgrenar.

Den under 1. angivna upplynings- och propagandaverksamheten omfattar sålunda bl. a. utfärdandet av erforderliga författningsföreskrifter i anledning av omläggningen samt i övrigt en starkt skiftande om än på samma mål inriktad upplynings- och propagandaverksamhet genom skolor, radio, press, film, föredrag för allmän-

heten, föreläsningar, broschyrer och annat propagandamaterial.

För att resultatet skall bli det bästa möjliga kräves en enhetlig god ledning och en organisation, som sträcker sig ut över landets alla delar. Icke minst är en förstående medverkan från kommunernas sida erforderlig.

De åtgärder, som avses under 2., äro i huvudsak av teknisk art och torde, då det gäller utförandet, till väsentlig del komma att påvåla vägdistrikt, kommunala myndigheter eller särskilda organisationsformer.

De under 3., berörda åtgärderna torde i huvudsak komma att åvåla de lokala polismyndigheterna, lämpligen, där så kräves, med biträde av militär eller frivilliga civila arbetskrafter.

I likhet med nationalföreningen finner kommittén, att planläggningen och genomförandet av samtliga dessa åtgärder bör stå under en central ledning. Nationalföreningen har i sådant syfte föreslagit, att i Stockholm skulle bildas en central organisation, bestående av representanter för vägmyndigheter, polismyndigheter, trafikteknici, skolmyndigheter, lämpliga sammanslutningar och organisationer på trafikens område m. fl. Under denna centrala ledning skulle bildas lokala kommittéer i städer och landskommuner.

1939 års högertrafikkommitté ifrågasatte, huruvida en så kraftig utbyggnad av den centrala ledningen vore nödvändig. Man fann det naturligtast, att den enhetliga planläggningen av samtliga ifrågavarande åtgärder till en början anförtroddes åt den centrala myndigheten på vägväsendets och vägtrafikens område, dvs. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som vid denna planläggning borde samarbeta i första hand med länsstyrelserna och nationalföreningen samt i övrigt med de myndigheter och organisationer, vilkas intressen berördes av omläggningen och därav påkallade åtgärder.

En förstahandsuppgift i planlägningsarbetet skulle enligt kommitténs mening bli utarbetandet, i den mån så erfordras, av enhetliga riktlinjer för de tekniska anordningar beträffande motorfordon och

inom vägväsendet, som stå i samband med omläggningen.

En förstahandsuppgift skulle jämväl bliva utarbetandet av en mera detaljerad plan, än som i frågans nuvarande läge är möjligt, för den erforderliga upplysnings- och propagandaverksamheten. Vid utarbetandet av denna plan bör nationalföreningen, på sätt föreningen ställt i utsikt, medverka och dess erfarenhet på området tagas i anspråk. Samråd bör givetvis jämväl ske med skolöverstyrelsen och representanter för de övriga verksamhetsområden, som beröras. I detta sammanhang bör närmare övervägas huruvida det kan bliva erforderligt att skapa ett särskilt organ för ledningen av det planmässiga genomförandet av upplysnings- och propagandaverksamheten eller huruvida densamma skall kunna, såsom kommittén tänkt sig, under väg- och vattenbyggnadsstyrelsens överinseende uppdragas åt nationalföreningen. Planen bör med kostnadsberäkning underställas Kungl. Maj:t i så god tid att för dess genomförande erforderliga medel kunna anvisas av riksdagen.

På länsstyrelserna bör det ankomma att i enlighet med den plan, som kan komma att fastställas, inom de olika länen biträda det centrala organet för ifrågavarande verksamhet, särskilt då det gäller att vinna medverkan från kommunala myndigheters och lokala organisationers sida.

På motsvarande sätt bör jämväl utarbetas en allmän plan för de åtgärder, som i anknytning till trafikomläggningen krävas för trafikens övervakande och ledning. För genomförandet av denna plan torde länsstyrelserna i första hand böra svara.

Kommittén vill redan i detta sammanhang förutskicka, att ett förslag i det följande framläggas rörande statsbidrag till kostnaderna för genomförandet av vissa åtgärder samt att detta förslag bl. a. innebär vissa kontrollerande m. fl. uppgifter såväl för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som för länsstyrelserna.

I likhet med 1939 års högertrafikkommitté finner kommittén det naturligt, att den enhetliga planläggningen av samtliga vid en trafikomläggning ifrågakommande åtgärder i varje fall till en början anförtros åt *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*, varvid självfallet samarbete måste äga rum med de myn-

digheter och organisationer, vilkas intressen beröras av omläggningen och därav påkallade åtgärder. Jämväl den närmare ledningen av själva genomförandet av en trafikomläggning torde under kommunikationsdepartementet böra åvila väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Med hänsyn till den grundlighet, som utmärkte 1939 års högertrafikkommittés utredning beträffande karaktär och omfattningen av erforderliga åtgärder mot olycksfallsrisker vid övergång till högertrafik, samt då de rekommendationer, vari nämnda utredning utmynnade, i stort sett alltjämt syntes giltiga, fann man vid den inom ingenjörsvetenskapsakademien verkställda undersökningen det icke påkallat att nu företaga en grundligare omprövning av hithörande frågor.

Kommittén vill också i huvudsak avsluta sig till de rekommendationer, som avgävos av 1939 års högertrafikkommitté angående erforderliga åtgärder mot olycksfallsrisker vid en övergång till högertrafik. Vad angår det erforderliga beloppet må i detta sammanhang erinras att vid innevarande års riksdags vårsession framlades av Kungl. Maj:t förslag angående anslag till en upplysningskampanj i samband med övergången till en friare försäljning av rusdrycker, varvid de sammanlagda kostnaderna för det allmänna beräknades till 2,3 miljoner kronor. Detta förslag var grundat på en under föregående år verkställd offentlig utredning, vars beräkningar kunna giva viss vägledning för att uppskatta kostnaderna för en upplysningskampanj vid en trafikomläggning. Med hänsyn till de mycket betydande olycksrisker, som äro förknippade med en trafikomläggning, synas de sammanlagda kostnaderna för en upplysningskampanj vid en ev. övergång till högertrafik knappast kunna

komma att understiga, vad som befunnits erforderligt för förenämnda kampanj. Då vid riksdagsbehandlingen av nyssnämnda förslag anförts, att riksdagen förutsatte vissa besparingar i fråga om kostnaderna, finner sig dock kommittén böra på denna punkt icke beräkna ett högre belopp än två miljoner kronor.

I 1939 års högertrafikkommittés betänkande behandlades vidare frågan om uppställande av krav på förnyade prov för körkortsinnehavare. Man fann emellertid, att en revision av äldre körkort skulle medföra så stora praktiska olägenheter och svårigheter, att man icke borde i förevarande sammanhang uppställa krav på en dylik revision. Kommittén delar 1939 års högertrafikkommittés uppfattning i denna fråga.

Även frågan om en generell nedsättning av körhastigheten för motorfordon under en viss övergångsperiod behandlades av nyssnämnda kommitté. Den särskilde utredningsmannen hade funnit,

att en dylik åtgärd, om den kunde genomföras, skulle få ett gynnsamt inflytande på olycksfallsfrekvensen, men vill dock ej förorda densamma med hänsyn till svårigheten att upprätthålla en bestämmelse om fartbegränsning och till de olägenheter, som åtminstone en långtgående sådan begränsning kunde förorsaka allmänheten. Sistnämnda olägenheter skulle huvudsakligen bestå däri, att fartbegränsningen kunde bringa oreda inom det yrkesmässiga transportväsendet, då den framtvungade ökade körtider, ökning av vagnparken m. m.

1939 års högertrafikkommitté framhöll följande i denna fråga:

Vad de sålunda befarade olägenheterna beträffa torde desamma, åtminstone vid en måttlig fartbegränsning, ej behöva tillmätas alltför stor betydelse, då flertalet av de motorfordon, vilka gå i trafik enligt turlista, nämligen bussar och lastbilar, redan äro underkastade fartbegränsning. En sådan begränsning i samband med över-

gången skulle väl därför närmast drabba den icke yrkesmässiga trafiken.

Betydelsen av fartbegränsning genom författningsbestämmelser för främjande av trafiksäkerheten är emellertid allttjämt föremål för delade meningar, och kommittén anser sig ej heller böra taga bestämd ståndpunkt till frågan i föreliggande fall. Kommittén vill emellertid förorda, att densamma göres till föremål för ytterligare övervägande av de sakkunniga trafikmyndigheterna.

Vid den i Argentina år 1945 vidtagna övergången till högertrafik tillämpades fartbegränsning, nämligen till 70 km/tim på landsväg, 35 km/tim i förstadsområden och 20 km/tim i stad.

Kommittén finner i likhet med 1939 års högertrafikkommitté att med hänsyn till redan gällande fartbegränsning för tyngre motorfordon (56 § vägtrafikförordningen) en måttlig generell fartbegränsning icke bör vålla några större olägenheter för den yrkesmässiga trafiken. För att om möjligt minska olycksriskerna vid en trafikomläggning förordar kommittén, att åtminstone under den månad, varunder trafikomläggningen äger rum, *en generell fartbegränsning till 70 km/tim* vidtages. Enligt kommitténs uppfattning bör sålunda personbil och motorcykel icke få föras med högre hastighet än 70 km/tim. under förenämnda tid. I fråga om buss och lastbil samt övriga i 56 § vägtrafikförordningen omnämnda fordon har kommittén icke ansett sig böra förorda någon särskild hastighetsbegränsning utöver den som föreskrives i vägtrafikförordningen. Vidare avser kommittén givetvis icke att den generella fartbegränsningen skall medföra någon rubbning av de hastighetsbegränsningar, som må ha meddelats genom lokal trafikföreskrift.

Administration

Den inom ingenjörsvetenskapsakademien verkställda utredningen räknade

med ett belopp å 1,5 miljoner kronor för administrationskostnader, och kommittén finner sig böra uppskatta kostnaderna till samma belopp. Kommittén förutsätter därvid, som ovan framhållits, att administrationen av åtgärder för en övergång till högertrafik uppdrages åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som för detta ändamål bör få disponera ett anslag å 1,5 miljoner kronor för anställande av extra personal och bestridande av omkostnader.

Oförutsedda kostnader

Järnvägsstyrelsen har till kommittén uppgivit att för vissa ändringsarbeten på flyttbussar, skåpbilar och övriga bilar, som tillhöra det till statens järnvägar hörande Svenska Lastbil AB, skulle uppkomma kostnader med ca 100 000 kronor. Motsvarande kostnader torde komma att uppstå för andra företag.

För postverket uppkomma kostnader för vissa ändringar av in- och utfarter samt lastbryggor; dessa kostnader har dock generalpoststyrelsen ansett alltför obetydliga att medtaga i ämbetsverkets kostnadsuppgifter till kommittén.

Vissa kostnader torde också komma att uppstå för omändringar av vissa bussar för personaltransporter och butiksbussar. Här ha ej heller beräknats några kostnader för omändringar av entreprenörers snöplogar och vägmaskiner. Vid en övergång till högertrafik torde vidare med all sannolikhet uppkomma oförutsedda kostnader av icke obetydlig omfattning. Med hänsyn härtill finner kommittén önskvärt, att en post uppföres för "oförutsedda kostnader". De av kommittén ovan beräk-

nade och uppskattade kostnaderna för övergång till högertrafik uppgå till sammanlagt 210 miljoner kronor. Med hänsyn till de omfattande arbetena för en trafikomläggning och svårigheterna att över huvud taget verkställa kostnadsberäkningar för dessa arbeten bör en post för oförutsedda kostnader i varje fall icke uppföras med lägre belopp än fem miljoner kronor, varigenom de sammanlagda kostnaderna skulle uppgå till 215 miljoner kronor. I detta belopp ingå då icke några *indirekta* kostnader för en trafikomläggning, vilka säkert komma att uppstå men icke låtit sig i förväg beräknas.

Sammanställning av kostnaderna

De av kommittén beräknade och uppskattade kostnaderna för en övergång till högertrafik år 1959 — under förutsättning att beslut härom fattas under år 1955 — framgå av följande sammanställning.

| | Milj.kr. |
|---|-------------|
| Spårvagnar | 55,0 |
| Bussar | 110,0 |
| Allmänna vägar: | |
| Landsbygd | 11,0 |
| Städer | 17,5 |
| Enskilda vägar (landsbygd och städer) | 1,5 |
| Järnvägar | 4,0 |
| Skogsbruk | 1,0 |
| Krigsmakt | 1,5 |
| Bensinstationer | 5,0 |
| Åtgärder mot ökade olycksrisker | 2,0 |
| Administration | 1,5 |
| Oförutsett | 5,0 |
| | <hr/> |
| | Summa 215,0 |

Undersökning av vissa trafiksäkerhetsfrågor och andra särskilda förhållanden, som tillmätts betydelse i debatten om övergång till högertrafik

Internationella jämförelser angående olycksfallsfrekvensen

För att söka bedöma storleken av de olycksrisker, som kunna vara förknippade med att Sverige har en annan körregel än angränsande länder, har kommittén haft anledning att undersöka möjligheterna till internationella jämförelser på grundval av officiellt statistiskt material angående olycksfallsfrekvensen inom väg- och gatutrafiken. En dylik undersökning har också varit av intresse för att belysa möjligheterna till internationella jämförelser angående förekomsten av sådana vägtrafikolyckor, som kunna anses ha samband med rattens placering.

I Sverige föres officiell statistik över vägtrafikolyckor av statistiska centralbyrån, som för tiden fr. o. m. år 1935 insamlar uppgifter över polisundersökta vägtrafikolyckor. Det åligger härvid vederbörande polismyndighet att för varje inträffad vägtrafikolycka fylla i ett för ändamålet speciellt avsett formulär och insända detsamma till centralbyrån. (En inom statens trafiksäkerhetsråd utarbetad redogörelse angående den svenska statistiken över vägtrafikolyckor återfinnes i bilaga 2.)

Statistiken omfattar en redovisning över vägtrafikolyckor och däri delaktiga trafikelement samt vid olyckorna skadade personer och fordon. För tiden

fr. o. m. år 1939 omfattar statistiken icke orsakerna till olyckorna.

Beträffande statistikens begränsning till att avse allenast olyckor, som föranlett polisundersökning, framhåller statistiska centralbyrån¹, att detta medför den särskilda olägenheten, att man vid jämförelse mellan skilda grupper av olyckor, delaktiga trafikelement etc. måste räkna med, att förhållandet mellan antalet i statistiken medräknade och det verkliga antalet olyckor, trafikelement etc. icke är detsamma för de olika grupperna.

Sålunda torde det exempelvis kunna antagas, att relativa antalet polisundersökta olyckor i allmänhet är större i städerna än på landsbygden; att olyckor med dödlig utgång oftare föranlett polisundersökning än de övriga, osv. Uteslutet är ej heller, att olikheter uti ifrågavarande hänseenden kunna förefinnas mellan olika tidsperioder, något som uppenbarligen blir av betydelse vid jämförelse mellan frekvenstalen för de olika perioderna. Man har emellertid skäl att antaga, att den bild föreliggande statistik ger av dessa förhållanden är åtminstone tillnärmelsevis riktigt.

Statistiska centralbyrån har gjort vissa jämförelser mellan antalet polisundersökta olyckor vid vägtrafik med motorfordon å ena sidan samt antalet hos försäkringsföretagen anmälda, vid dylik trafik uppkomna försäkringsska-

¹ Sveriges officiella statistik: Vägtrafikolyckor 1951 och 1952.

dor å andra sidan. Om sistnämnda antal erhålles upplysning ur statistik förd av trafikförsäkringsföreningen, vilken — som ovan framhållits — är en sammanslutning mellan samtliga företag, som erhållit tillstånd att meddela trafikförsäkring. Resultatet av statistiska centralbyråns jämförelse visar, att kurvan för de polisundersökta olyckorna mycket väl överensstämmer med kurvan för de anmälda försäkringsskadorna.

En del av de förefintliga skillnaderna torde bero på att de polisundersökta olyckorna redovisas för det år, varunder de inträffat, medan däremot försäkringsskadorna redovisas för det år, varunder anmälan inkommit till försäkringsföretaget. Den härav förorsakade eftersläpningen har medfört, att såväl minskningen vid krigets början som ökningen vid dess slut framträder snabbare för de polisundersökta olyckorna än för försäkringsskadorna. Den starkare ökningen under åren 1950 och 1951 av antalet anmälda skador jämfört med antalet olyckor kan tänkas ha sin orsak däri, att trafikskador under dessa år relativt taget oftare än förut anmälts hos försäkringsbolagen. Detta skulle då i sin ordning ha berott på den allmänna prisförhöjningen med därav följande ökning av kostnaderna för ersättning eller reparation av skadade föremål. Även år 1952 visar ökning av antalet anmälda trafikförsäkringsskador, men denna ökning är relativt taget mycket obetydlig i förhållande till ökningen av antalet polisundersökta vägtrafikolyckor. Detta beror med all sannolikhet på en år 1952 genomförd ändring i bonusbestämmelserna för motorfordonsförsäkring, vilken ändring medfört att mindre försäkringsskador icke anmälas hos försäkringsbolagen i samma utsträckning som förut.

I 1945 års trafiksäkerhetskommittés betänkande med förslag till åtgärder för höjande av trafiksäkerheten (SOU 1948:20) framlades bl. a. vissa förslag om reformering av den officiella statistiken rörande vägtrafikolyckor. I 1949 års statsverksproposition, sjätte huvudtiteln, med förslag angående inrättandet av statens trafiksäkerhetsråd för-

utsattes att rådet skulle fullfölja det av kommittén framlagda förslaget, och trafiksäkerhetsrådet har i skrivelse den 29 juni 1953 till chefen för kommunikationsdepartementet överlämnat förslag till ändrad uppläggning av den officiella statistiken rörande vägtrafikolyckor.

Trafiksäkerhetsrådets förslag innebär icke några större förändringar i fråga om de uppgifter rörande omständigheterna kring en trafikolycka, som skola redovisas till den fortlöpande statistiken. Den väsentligaste nyheten är, att omständigheter, som framstå som bidragande till olyckan, skola särskild redovisas av polisen, och den är betingad av vad man kommit fram till i det internationella arbetet. Rådet anför härom följande.

Den svenska trafikolycksfallsstatistiken under åren 1935—1938, som då endast omfattade olyckor vid trafik med motorfordon (fr. o. m. 1939 alla vägtrafikolyckor), grundades på bl. a. direkta uttalanden av polisen om orsakerna till olyckan. Fr. o. m. år 1939 ha sådana uppgifter icke medtagits. I stället innehåller formuläret flera faktiska uppgifter beträffande omständigheterna kring olyckan. Man tänkte sig att med ledning av dessa detaljupplysningar kunna centralt fastställa olycksorsaken. Någon sakkunnig myndighet för denna prövning skapades emellertid icke. Trafiksäkerhetskommittén framhöll i sitt förenämnda betänkande att polisens orsaksangivande icke torde kunna användas för en mera djupgående statistisk analys. Kommittén ansåg emellertid, att uppgifterna kunde vara av ett icke ringa värde för den kontinuerliga och översiktliga bedömningen av tendenserna inom trafikolyckornas område, och föreslog, att vid en kommande reformering av trafikolycksfallsstatistiken polisens uppfattning om huvudorsaken till olyckan skulle anges efter ett visst schema med förslagsvis 10—15 alternativ.

Trafiksäkerhetsrådet har ingående diskuterat frågan om redovisning i den fortlöpande statistiken av polisens uppfattning om orsakerna till inträffade vägtrafikolyckor och därvid kommit fram till att en så-

dan redovisning icke bör ske. Trafiksäkerhetsforskningen kan icke anses ha hittills sett sådana resultat, att man kan säga sig känna olika orsaksfaktorerers frekvens och vara beredd att välja ut de orsaker, som skulle vara lämpliga att tagas upp på en statistikblankett.

Rådet har emellertid igångsatt sådana undersökningar, som förväntas kunna ge besked om värdet av här ifrågavarande orsaksangivelser. Då dessa undersökningar icke kunna föreligga inom den närmaste tiden, har rådet, med hänsyn till värdet att så fort som möjligt få till stånd en snabbar redovisning av trafikolyckorna, icke ansett sig böra avvakta resultaten av undersökningarna.

Frågan om orsakers redovisning i trafikolycksfallsstatistiken har varit föremål för internationella överläggningar i Genève inom ett av Europakommissionen tillsatt arbetsutskott, där man diskuterat möjligheterna att åstadkomma en gemensam redovisning av trafikolycksfallsstatistiken. Man har bl. a. stannat inför att polisen skall redovisa faktorer, som bidragit till olyckan, såsom fel, begångna av förare eller andra trafikanter; felaktigheter på fordon; väg- och väderleksförhållanden etc., och angivit ett schema med olika alternativ. I sak torde detta innebära, att polisens uppfattning om orsakerna skall redovisas.

Med hänsyn till vad som sålunda förekommit på det internationella planet har rådet i föreliggande förslag något frångått sin nyss nämnda uppfattning i frågan om redovisning av orsakerna. Rådet har föreslagit, att uppgifter skola lämnas, som möjliggöra redovisning enligt det i Genève utarbetade schemat. Detta schema har dock icke följts i uppgiftsformuläret, utan rådet har företagit en omarbetning. Enligt rådets uppfattning medför det omarbetade förslaget, att ifyllandet kan ske både lättare och med större objektivitet. Enligt förslaget skola uppgifterna redovisas i första hand medelst kryssmarkering i härför avsedda rutor, *oavsett* om de framstått såsom bidragande till olyckan eller icke. Denna redovisning motsvarar närmast det nuvarande formulärets punkt 11 Omständigheter vid olyckan (ljus-, väderleks- och vägförhållanden, särskilda omständigheter beträffande delaktiga fordon och delaktiga trafikanter). De omständigheter, som för uppgiftslämnaren framstå som bidragande till olyckan, skola därefter särskilt utmär-

kas med en ring kring krysset. Det må särskilt framhållas, att tanken icke är att polisen i samtliga fall skall kunna lämna dessa uppgifter, t. ex. om tekniska brister på fordonet, förarens kondition; utan endast i de fall, polisen vid utredningen funnit särskild anledning närmare undersöka någon av dessa omständigheter, skall uppgift lämnas.

Rådet anser, att denna statistik näppeligen kan ligga till grund för orsaksforskning. Den torde dock kunna ge forskningsuppslag.

Trafiksäkerhetsrådet har vidare beträffande uppgifter om olyckans art föreslagit en specifikation, som är något mera omfattande än den hittillsvarande och den som föreslagits av Europakommissionens arbetsutskott.

Rådet anser det nämligen vara av värde att något utförligare få de situationer belysta, under vilka kollisioner inträffa. I fråga om kollision mellan fordon i rörelse skall således anges, om kollisionen inträffat mellan fordon som kört i motsatt riktning, i korsande riktning eller i samma riktning. Kollision mellan fordon i rörelse synes, i enlighet med vad nyssnämnda utskott föreslagit, böra omfatta även påkörning av fordon, som tillfälligt stannat i körbanan, exempelvis framför rött ljus eller för att lämna företräde åt annan trafikant. Om ett annat stillastående fordon påkörts, skall under därefter följande rubrik anges, huruvida påkörningen skett framifrån eller bakifrån. Det stillastående fordonet kan specificeras under punkten Anmärkningar och kompletteringar. Vidare skall anges, om olyckan bestått i kullkörning, i körning av vägen, i kollision med fotgängare, med annan vägtrafikant eller med djur eller annat hinder på körbanan och huruvida olyckan skett i samband med omkörning eller icke. Slutligen finnes plats för specifikation av olycka av annan art än nyss angivna.

Trafiksäkerhetsrådet föreslår vidare att uppgifter skola lämnas, huruvida de berörda motorfordonen äro högerstyrda eller vänsterstyrda samt angående utländskt fordons nationalitet; uppgifter av denna art finnas icke i den nuvarande statistiken.

Kommittén finner det icke helt utslutet att, därest trafiksäkerhetsrådets förslag vinner Kungl. Maj:ts bifall och specificerade uppgifter om olyckornas orsaker och art lämnats under ett antal år, vissa slutledningar skola kunna dragas angående storleken av olycksfallsriskerna på grund av att Sverige har en annan körregel för väg- och gatutrafiken än angränsande länder och omfattningen av sådana vägtrafikolyckor, vilka kunna anses ha samband med rattens placering. Ännu föreliggande dock icke några sådana uppgifter i den officiella statistiken. Ur den av statistiska centralbyrån förda statistiken kan alltså för närvarande hämtas vissa uppgifter om totala antalet vägtrafikolyckor men ej om olyckornas orsaker. Det finns därför icke några möjligheter att med utgångspunkt från den officiella svenska statistiken angående vägtrafikolyckor göra internationella jämförelser angående orsaker till trafikolyckor med motorfordon och ej heller angående den närmare fördelningen av sådana olyckor. Möjligheterna att med utgångspunkt från svensk officiell statistik anställa jämförelser med andra länder i fråga om trafikolyckor äro begränsade till vissa jämförelser angående totala antalet vägtrafikolyckor. Det blir därvid närmast fråga om att jämföra förekomsten av personskador i vägtrafiken, enär exempelvis Englands och Frankrikes officiella statistik över vägtrafikolyckor omfattar enbart olyckor, som medföra personskador. Inom FN:s ekonomiska europakommission har utarbetats redogörelser för statistik över vägtrafikolyckor i — förutom Sverige — följande länder: Amerikas Förenta Stater, Belgien, Danmark, England, Finland, Frankrike, Grekland, Irland, Jugoslavien, Luxemburg, Nederländerna, Norge, Schweiz, Tjeckoslovakien,

Turkiet och Tyskland (Västzonen); en inom statens trafiksäkerhetsråd utarbetad kort sammanfattning av dessa redogörelser återfinnes i bilaga 3.

Internationella jämförelser av det slag, varom här är fråga, ha för tiden fr. o. m. år 1930 verkställts inom vägforskningslaboratoriet vid den statliga engelska styrelsen för vetenskaplig och industriell forskning. Det torde vara motiverat att här kortfattat referera vissa av dessa i engelska tidskrifter publicerade undersökningar av olycksfallsfrekvensen vid vägtrafik¹. För att i möjlig mån utgå från mellan länderna jämförbara — och tillgängliga — uppgifter har man begränsat jämförelserna att avse enbart vägtrafikolyckor med dödlig påföljd.

Det framhålles dock, att det finnes vissa olikheter skilda länder emellan beträffande vad som anses med "dödsfall på grund av olyckor i vägtrafik". Som exempel kan nämnas att i Holland hit icke räknas spårvägsolyckor, och att i Förenta staterna kollisioner mellan tåg och motorfordon icke upptagas som vägtrafikolyckor. Den olikhet, som troligen får tillskrivas de mest betydande verkningarna, består i att den tid, inom vilken döden skall ha inträtt för att dödsolyckan skall anses orsakad av vägtrafik, varierar i olika länder. Medan någon sådan tidsfrist ej alls förekommer i Storbritannien, Norra Irland, Eire, Canada, Danmark, Italien och Sydafrika, är den sex månader i Förenta staterna, 30 dagar i Holland, Australien och Portugal, en månad i Norge

¹ Artiklar av R. J. Smeed, Ph. D., Road Research Laboratory, Department of Scientific and Industrial Research, Great Britain, vilka varit publicerade i Journal of the Royal Statistical Society, Series A Part I, 1949 och International Road Safety and Traffic Review, Vol. 1 — No. 1, 1953 (jfr även International Road Safety Review, Vol 1 — No. 1 och 2, 1951).

och Sverige, 28 dagar i Nya Zeeland samt 24 timmar i Frankrike och Luxemburg. I Österrike betraktas officiellt en dödsolycka icke såsom orsakad av trafik med mindre vederbörande är död då han når sjukhuset, medan i Belgien och Tjeckoslovakien ett dödsfall ej anses som orsakad av vägtrafikolycka, om icke döden är ögonblicklig.

I ett försök att utröna hur denna variation kan väntas påverka internationella jämförelser av olycksfallsfrekvensen ha undersökts, med hänsyn till tidsintervallen mellan olyckan och den påföljande döden, två provgrupper trafikolyckor med dödlig utgång i Storbritannien, den ena gruppen från stads trafik och den andra från landsbygdsförhållanden.

Det visade sig, att ungefär halva antalet dödsoffer avled inom en timme efter olyckan, ungefär tre fjärdedelar inom 24 timmar, och att samtliga utom ungefär 3 procent avled inom trettio dagar. En något bättre jämförelse mellan dödsolycksfallsfrekvensen i olika länder kan följaktligen erhållas genom att multiplicera det officiella antalet dödsfall på grund av vägtrafikolyckor med en faktor, som tager hänsyn till ifrågavarande tidsintervall. Det är emellertid, såvitt angår i det följande medtagna länder, endast för Belgien och Frankrike, som det skulle kunna vara motiverat att ändra antalet dödsolyckor på detta sätt.

I följande sammanställningar (tabell 15 och 16) återfinnas för tre av de år, som man undersökt, nämligen åren 1930, 1938 och 1950, jämförelser mellan vissa länder av antalet dödsolyckor i vägtrafik i förhållande till dels folkmängden, dels antalet motorfordon. Det framgår av dessa sammanställningar, att antalet dödsolyckor i vägtrafik i Sverige icke är särskilt högt —

Tabell 15. Antalet dödsolyckor i vägtrafik per 100 000 invånare

| Land | 1930 | 1938 | 1950 |
|------------------------------------|------|------|-------|
| Storbritannien | 16,4 | 14,4 | 10,2 |
| Nordirland | 9,2 | 9,1 | 10,5 |
| Eire | 6,0 | 7,7 | 7,2 |
| Förenta Staterna | 26,7 | 25,1 | 23,2 |
| Australien | — | 21,6 | 22,2 |
| Canada | 12,6 | 13,9 | *16,8 |
| Sydafrikanska Unionen | — | 10,8 | 8,0 |
| Nya Zeeland | 15,4 | 15,0 | 12,6 |
| Danmark | 6,6 | 8,8 | 8,5 |
| Finland | — | 7,0 | 8,9 |
| Norge | 4,3 | 6,1 | *4,9 |
| Sverige | 4,5 | 9,3 | 8,5 |
| Belgien | 5,8 | 7,1 | 8,3 |
| Frankrike | 9,7 | 10,4 | 8,2 |
| Nederländerna | 8,2 | 9,0 | 9,1 |
| Italien | 4,7 | 5,7 | 4,8 |
| Schweiz | 10,2 | 15,1 | 17,0 |
| Portugal | — | 5,4 | 4,6 |

* Avser år 1949.

utan närmast motsatsen — i jämförelse med övriga medtagna länder, och detta gäller vid jämförelser i förhållande till såväl folkmängd som antalet motorfordon.

Sammanställningarna — liksom jämförelser för mellanliggande år — ge för övrigt vid handen att de länder, i vilka antalet dödsfall per 100 000 invånare är högt (t. ex. Förenta staterna), vanligtvis äro sådana, i vilka antalet motorfordon i förhållande till folkmängden likaledes är högt. Länder med lågt antal dödsolyckor per 100 000 invånare äro vanligen de, i vilka också antalet motorfordon i förhållande till folkmängden är lågt. Men vidare sammanfalla för vart och ett av de tre åren — liksom för mellanliggande år — länderna med högt antal dödsolyckor per 10 000 motorfordon med länder, i vilka antalet motorfordon i förhållande till folkmängden är lågt. Å andra sidan utgöras alla länder med lågt antal dödsfall per 10 000 motorfordon av länder, i vilka antalet motorfordon i förhållande till folkmäng-

Tabell 16. Antalet dödsolyckor i vägtrafik per 10 000 motorfordon

| Land | 1930 | 1938 | 1950 |
|--------------------------------|------|------|-------|
| Storbritannien | 32,1 | 21,6 | 12,2 |
| Nordirland | 32,1 | 21,4 | 14,3 |
| Eire | 31,8 | 32,5 | 15,4 |
| Förenta Staterna | 12,4 | 11,1 | 7,1 |
| Australien | — | 17,3 | 12,3 |
| Canada | 10,5 | 11,1 | *9,9 |
| Sydafrikanska Unionen | — | 28,5 | 14,8 |
| Nya Zeeland | 11,3 | 8,4 | 6,1 |
| Danmark | 17,6 | 18,5 | 15,1 |
| Finland | — | 47,9 | 52,1 |
| Norge | 22,5 | 15,9 | *11,4 |
| Sverige | 13,5 | 22,2 | 11,8 |
| Belgien | 22,1 | — | 12,9 |
| Frankrike | 20,7 | 14,9 | 16,6 |
| Nederländerna | 37,1 | 29,4 | 34,1 |
| Italien | — | 37,4 | 17,3 |
| Schweiz | 33,4 | 51,4 | 30,2 |
| Portugal | — | 74,8 | 40,4 |

* Avser år 1949.

den är högt. Samma tendens visar sig också i en undersökning, som endast avser olycksfallsfrekvensen i vissa större städer år 1949 och som grundar sig på material insamlat av Köpenhamnspolisen¹. Ett närmare studium av i tabell 15 och 16 återgivna uppgifter — liksom av sammanställningar för mellanliggande år — utvisar, att en ökning av antalet motorfordon i förhållande till folkmängden i regel är förbunden med en nedgång i antalet trafikolyckor i förhållande till antalet motorfordon liksom också vanligen med en ökning av antalet trafikolyckor i förhållande till folkmängden. Då antalet motorfordon stiger i relation till folkmängden faller antalet dödsolyckor per 10 000 motorfordon, till en början mycket brant och sedan mera långsamt. Alla jämförelser, som antaga konstanta värden av antalet personskador i förhållande till antalet motorfordon eller antalet invånare, äro vanskliga redan på grund av nyssnämnda tendens. Vid de engelska jämförelserna har man också försökt att

konstruera — uteslutande på erfarenhetsmässig väg — en formel², som tager hänsyn till dessa förhållanden och som visat sig mera användbar för att i grova drag förutse olycksfallsfrekvensen än som är möjligt genom att antaga konstanta värden av antalet dödsolyckor i förhållande till exempelvis 10 000 motorfordon eller 100 000 invånare. Enligt denna formel framstår Sveriges olycksfallsfrekvens såsom avgjort lägre än enligt det av formeln angivna medeltalet för antalet i jämförda länder inträffade vägtrafikolyckor med dödlig utgång.

Det må i detta sammanhang vidare anföras, att 1953 års trafiksäkerhetsutredning framhållit³, att utredningen visserligen är väl medveten om att en jämförelse med förhållanden i andra länder — även om en sådan jämförelse är svår att företaga med hänsyn till de växlande förhållandena — icke ger något objektivt stöd för antagandet, att olyckornas antal i Sverige är större än i andra länder. Men då siffrorna å antalet dödade och skadade nu nått sådan höjd, som vad fallet är i vårt land, och alltjämt visa en kraftigt växande tendens, måste, framhåller utredningen, utan att några jämförelser göras med förhållandena i andra länder, erforderliga åtgärder vidtagas för att nedbringa olyckornas antal.

¹ Tendensen gör sig gällande även för åren 1946, 1947 och 1948 i vissa större städer enligt de uppgifter, som införts i publikationen *World's City-traffic*, utgiven av Justitsministeriets udvalg for større færdselssikkerhed, Danmark. Jämför även motsvarande uppgifter för år 1951, återgivna efter Informations Routières du Monde i *Svensk Motor Tidning* nr 4 år 1954.

² $D = 0,0003(NP^2)^{1/2}$, varvid D motsvarar det årliga antalet dödsolyckor, N antalet registrerade motorfordon och P invånarantalet.

³ Förslag till förstärkt trafikövervakning m. m. Avgivet den 5 januari 1954. (Stencilerat.)

Av den omständigheten, att en internationell jämförelse av officiellt statistiskt material icke utvisar att antalet dödsolyckor i vägtrafik i Sverige skulle vara särskilt stort i förhållande till antalet dödsolyckor i vägtrafik i vissa andra länder, torde man icke böra dra den nära till hands liggande slutsatsen, att trafiksäkerheten i Sverige skulle ha varit opåverkad av att vi ha andra körregler än angränsande länder — liksom ej heller någon motsatt slutsats. Det finns, som ovan framhållits, icke någon möjlighet att med utgångspunkt från den officiella svenska statistiken angående vägtrafikolyckor göra internationella jämförelser av vägtrafikolyckornas olika orsaker och närmare fördelning. Möjligen skulle den meningen kunna hävdas, att där-est vägtrafikolyckornas övriga orsaker vore någorlunda konstanta länderna emellan — varom man intet vet — kunde, med hänsyn till ovan åter-givna internationella jämförelser av olycksfrekvensen, förekomsten av en från angränsande länder skiljaktig trafikriktning icke vara någon ur trafik-säkerhetssynpunkt väsentlig fråga. Motsvarande skulle då kunna gälla beträffande rattens placering. I varje fall kan det ha sitt intresse att konstatera, att redan själva utgångspunkten är oriktig, när det i diskussionen om trafikrikt-ningsfrågan ibland hävdas, att väg-trafikolyckornas antal skulle vara större i Sverige än i andra länder på grund av den från angränsande länder skilj-aktiga trafikriktningen och/eller rat-tens placering. Vad som skulle behövas för att närmare belysa förevarande spörsmål vore tillförlitliga jämförande undersökningar av olycksfallsfrekven-sen och dess fördelning på olika slag av olyckor i olika länder i förhållande till körda vägsträckor och olika typer av vägar m. m. Sådana undersökningar,

som i och för sig vore önskvärda för att närmare belysa olika trafiksäker-hetsproblem i olika länder, skulle emel-tertill bli ytterst arbetskrävande och dyrbara. Kommittén har icke ansett sig kunna påkalla sådana tidskrävande och kostsamma undersökningar.

Vid internationella jämförelser med utgångspunkt från den officiella stati-stiken över vägtrafikolyckor har kom-mittén sålunda icke kunnat erhålla nå-got material, som tyder på att trafik-säkerheten i Sverige skulle väsentligt ha rönt påverkan av att vi ha andra körregler än angränsande länder eller av att våra motorfordon till övervägan-de del ha förarsätet placerat åt den sida, som är längst från vägens mitt.

Kommittén övergår härefter till att behandla vissa statistiska uppgifter av icke officiell karaktär, vilka kunna vara av intresse i förevarande sam-manhang.

Vägtrafikolyckornas huvudorsaker och rattens placering

En undersökning av under år 1947 inträffade vägtrafikolyckors huvudorsaker har vidtagits av en av trafikförsäkringsföreningen tillsatt kommitté. Den-na bestod av direktören i Zürich, Allmänt Olycksfalls- och Ansvars-För-säkrings AB, Eskil Ottosson, direk-tören i Försäkrings AB Hansa, Knut Roos, direktören i trafikförsäkrings-föreningen, Hugo Hellqvist och kans-lichefen i statens trafiksäkerhetsråd, Hans Hansson. Till förfogande för kommittén såsom utredningsman och sekreterare ställdes kamreren Georg Hedström, Försäkrings AB Motor Union. Såsom kommitténs statistiske expert tjänstgjorde aktuarien Gunnar Lanteli, Försäkrings AB Hansa. Under-sökningen omfattade dels samtliga till trafikförsäkringsanstalterna under år 1947 anmälda trafikolyckor med dödlig

utgång, vilka uppgingo till 295, dels 892 under nämnda år anmälda andra trafikolyckor med personskador. Den senare gruppen utvaldes efter den normen att bland anstalternas material av detta slag uttogos de skadeakter, vilkas nummer slutade med 0 eller 5. Vid undersökningarna har man beträffande alla dödsfallsskador och i övertvägande antalet andra personskador haft polisrapporter till grund för sina bedömningar. Utredningsmännen ha sökt att gruppera olyckornas uppkomst efter tre faktorer, nämligen fel på fordonet, fel på vägen eller att orsaken varit att söka hos människan. Fel på fordon och väg ha ansetts föreliggande endast om dessa varit sämre än dagens vägar och fordon normalt äro. Resultatet av bedömningarna är, att olyckorna till 90,7 procent ha sin grund hos människan samt att vägen och fordonet bidraga med endast 5,3 respektive 4,0 procent. Vidare har man funnit, att fordonens hastighet varit högre vid dödsolyckorna än vid andra olyckshändelser och att tätorterna uppvisa dubbla antalet inträffade olyckor i förhållande till landsbygden, men att dödsolyckorna äro flera på landsbygden.

En motsvarande undersökning har vidtagits beträffande under år 1952 inträffade skador. Denna verkställdes av samma personer — med undantag av direktören Hellqvist — som företagit undersökningen av under år 1947 inträffade vägtrafikolyckors huvudorsaker. Man har därvid kommit till liknande resultat som vid den föregående undersökningen.

Det förtjänar här nämnas, att statistiska centralbyrån vid den gruppering av motortrafikolyckornas orsaker, som med ledning av polisens uppgifter ägde rum för den officiella statistiken för åren 1935—1938, angivit huvudorsakerna till olyckorna vara att

finna i motorförarnas körsätt och personliga förhållanden i 65,6 procent av fallen år 1935, 68,3 procent år 1936, 69,5 procent år 1937 och 73,0 procent år 1938.

Naturligtvis äro alla klassificeringar av olyckornas orsaker mycket vanskliga även om de utföras med ledning av polisrapporter och av med skaderegleringar väl förtroagna personer, och som ovan framhållits angivas icke sedan år 1939 olyckornas orsaker i uppgiftsformulären till statistiska centralbyrån, enär det ansetts alltför vanskligt att grunda en statistisk bearbetning på orsaksangivelser från enskilda polismän. De samstämmiga uppgifter, som lämnas i trafikförsäkringsföreningens undersökningar för åren 1947 och 1952 samt i den svenska officiella statistiken för åren 1935—1938, angående den mänskliga faktorns betydelse för uppkomsten av trafikolyckorna, varom för övrigt finnas uppgifter även i utländsk statistik, torde dock böra mana till försiktighet i fråga om att härleda trafikolyckors uppkomst från sådana tekniska detaljer som exempelvis rattens placering. Av den återgivna statistiken kan således, som 1953 års trafiksäkerhetsutredning framhållit i sitt förenämnda betänkande, utläsas att den mänskliga faktorn varit i så hög grad bidragande till vägtrafikolyckorna, att andra faktorer vid sidan härav framträda som mindre betydelsefulla. Då frågan om rattens placering varit rätt uppmärksammas, torde kommittén emellertid böra uppehålla sig vid de av trafikförsäkringsföreningen föreställda undersökningarna för att se om man med utgångspunkt härifrån kan göra några internationella jämförelser i fråga om olyckor vid omkörning, där rattens placering kan tänkas ha viss betydelse.

Vid de av trafikförsäkringsförening-

en föranstaltade undersökningarna ha motorförarnas mest frekventa fel sammanförts i vissa grupper. Man har därvid kommit till att i fråga om 1947 års trafikolyckor 20,8 procent och i fråga om 1952 års trafikolyckor 17,5 procent av motorförarnas samtliga felhandlingar hänför sig till otillåten omkörning eller fel vid omkörning av annan trafikant utan att i tid påkalla dennes uppmärksamhet eller vid omkörning i övrigt. Det bör framhållas, att statistiska centralbyrån för åren 1935—1938 vid fördelning av motortrafikolyckor efter medverkande orsaker — vilka sammanlagt uppgingo till ca 2 ½ per olycka — angivit oförsiktig omkörning såsom medverkande till 15,0 procent av olyckorna år 1935, 14,5 procent år 1936, 14,2 procent år 1937 och 13,5 procent år 1938.

En jämförelse med officiell dansk och finsk statistik vill ge vid handen att det relativa antalet inträffade olyckor vid omkörning i dessa länder i varje fall icke synes vara lägre än i Sverige, vilket med hänsyn till förenämnda jämförelser angående antalet dödsolyckor i vägtrafik torde innebära att antalet i Danmark och Finland inträffade omkörningsolyckor per 100 000 invånare och 10 000 motorfordon är större än i Sverige. Det kan här nämnas, att i det år 1938 avgivna interpellationssvaret i riksdagens andra kammare — omnämnt i kap. 1 — dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet framhöll, att den danska statistiken utvisade ett högre procenttal kollisioner i samband med omkörning än vad den dåvarande svenska statistiken utvisade. Man torde dock icke av detta material böra draga den nära till hands liggande slutsatsen, att fördelarna med rattens placering på den sida av motorfordonet, som är längst bort från vägens mitt, skulle ur

trafiksäkerhetssynpunkt överväga nackdelarna av en sådan placering. Det kan nämligen vara andra till uppkomsten av omkörningsolyckor medverkande faktorer, som skifta från land till land. Å andra sidan ge de statistiska uppgifterna icke något stöd för åsikten, att förarsätet med hänsyn till trafiksäkerheten bör placeras på den sida av motorfordonet, som är närmast vägens mitt.

Som 1939 års högertrafikkommitté framhållit, äro meningarna delade även bland sakkunskapen, huruvida en vänsterstyrd bil är bättre lämpad för högertrafik än för vänstertrafik.

Den i ett remissyttrande till 1953 års riksdag återopade "bestämmelsen i vänstertrafiklandet England, att bilarna där för inhemskt bruk skola vara högerstyrda", som i kommitténs direktiv beskrives såsom "att högerstyrning gjorts obligatorisk" i England, är enligt vad trafiksäkerhetsrådet på föranledande av kommittén inhämtat en standardiseringsöverenskommelse. (Standard No. 30, The Society of Motor Manufacturers and Traders.)

Frågan om rattens placering har varit föremål för behandling inom förenämnda av Europakommissionen tillsatta arbetsutskott. Den upptogs där till behandling på italienskt initiativ, varvid man från detta land först hade den uppfattningen, att förarsätet i personbilar, lastbilar och bussar alltid borde vara placerat på den sida av fordonet, som är närmast vägens mitt. Sedermera har man från italienskt håll i viss mån ändrat uppfattning. Beträffande personbilar och lätta lastbilar fasthåller man vid uppfattningen, att förarsätet bör vara placerat på sidan närmast vägens mitt. I fråga om bussar anser man emellertid numera, att någon viss placering av förarsätet icke bör rekommenderas, och i fråga om

tyngre lastbilar anser man, att förarsätet bör placeras på den sida av motorfordonet, som är längst bort från vägens mitt. Vid ett i juni månad 1953 hållet sammanträde med nyssnämnda arbetsutskott har från de tyska västzonerna framhållits, att där företagna undersökningar syntes visa, att förarsätets placering till höger i motorfordonen vid högertrafik, dvs. vid den sida av fordonet, som är längst bort från vägens mitt, hade avsevärda fördelar. Arbetsutskottet beslöt vid sammanträdet, dels att rikta regeringarnas uppmärksamhet på fördelarna av att rekommendera att förarsätet i personbilar och lätta lastbilar borde vara placerat på den sida av fordonet, som är närmast vägens mitt, dock med reservation beträffande Sverige, dels att vid ett följande sammanträde på nytt undersöka frågan i belysning av de inom de tyska västzonerna företagna undersökningarna och uppgifter från berörda internationella organisationer. Arbetsutskottet har också haft frågan uppe till behandling vid ett under april månad innevarande år hållet sammanträde och därvid ansett, att dess föregående beslut borde vidhållas. Därvid har från västtyskt håll ifrågasatts huruvida icke överläggningarna om det italienska förslaget lämpligen borde uppskjutas med hänsyn till vad som framkommit vid i Västtyskland vidtagna fortsatta undersökningar och vad som anförts i frågan till Europakommissionen från World Touring and Automobile Organization (OTA). Denna organisation — som uppmärksammat, att frågan om förarsätets placering i motorfordon väckts inom nyssnämnda arbetsutskott och att argument, som synas vara likvärdiga, kunna framföras till förmån för var och en av de två möjliga lösningarna, och att det följaktligen icke för närvarande är

möjligt att taga slutlig ställning till förmån för den ena eller andra lösningen — anser det olämpligt, att vare sig på nationell eller internationell nivå införa bestämmelser till reglering av nu ifrågavarande spörsmål och rekommenderar att valfrihet på området lämnas åt den enskilde användaren.

Kommittén finner efter att ha tagit del av de argument, som framförts för de olika uppfattningarna, att det icke torde vara möjligt att ur trafiksäkerhetssynpunkt bedöma frågan om rattens placering tillförlitligt, utan att undersökningar vidtagas av en omfattning, som kommittén icke ansett sig kunna påkalla. Som ovan framhållits angående den mänskliga faktorns betydelse för uppkomsten av trafikolyckorna, torde man för övrigt böra vara ytterst försiktig med att härleda trafikolyckors uppkomst från sådana tekniska detaljer som rattens placering.

Förekomsten av vägtrafikolyckor, som kunna stå i samband med vänstertrafiken i Sverige

Som framgått av den i kap. 1 lämnade redogörelsen för frågans tidigare behandling ha vissa uppgifter lämnats av trafikförsäkringsföretagens gemensamma organ, trafikförsäkringsföreningen, till belysning av i vilken utsträckning utländska motorfordonsförare ovana vid vänstertrafik medverkat till uppkomsten av trafikolyckor i Sverige. Trafikförsäkringsföreningen har vid lämnandet av sådana uppgifter till andra lagutskottet vid 1953 års riksdag grupperat till föreningen anmälda skador av förevarande art i dels skador i trafik med motorfordon från länder med högertrafik, dels skador i trafik med motorfordon från länder med vänstertrafik. Beträffande den förstnämnda gruppen har föreningen med ledning av polisrapporter och andra förekommande uppgifter sökt

Tabell 17. Under tiden 1/1 1930—31/12 1952 till trafikförsäkringsföreningen anmälda skador i följd av trafik med utländska motorfordon

| Nationalitet | Ovana vid vänstertrafik har varit | | | | Summa antal skador |
|--|-----------------------------------|----------------------|-----------|------------------|--------------------|
| | a) enda orsak | b) medverkande orsak | summa a+b | c) utan medverk. | |
| <i>A. Motorfordon från länder med högertrafik</i> | | | | | |
| Alger | | 1 | 1 | 2 | 3 |
| Argentina (efter 1946) | | | | 1 | 1 |
| Belgien | 3 | 5 | 8 | 40 | 48 |
| Brasilien | | 2 | 2 | 2 | 4 |
| Cameroun | | | | 1 | 1 |
| Chile | 1 | | 1 | | 1 |
| Columbia | | | | 2 | 2 |
| Cuba | | 1 | 1 | | 1 |
| Danmark | 63 | 61 | 124 | 263 | 387 |
| Egypten | | | | 3 | 3 |
| Finland | 12 | 13 | 25 | 49 | 74 |
| Frankrike | 17 | 27 | 44 | 78 | 122 |
| Grekland | | | | 2 | 2 |
| Indonesien | | | | 1 | 1 |
| Island | | 1 | 1 | 3 | 4 |
| Italien | 5 | 4 | 9 | 21 | 30 |
| Kanada | 3 | 1 | 4 | 5 | 9 |
| Lettland | | | | 1 | 1 |
| Luxemburg | | 1 | 1 | | 1 |
| Marocko | | | | 2 | 2 |
| Monaco | 1 | | 1 | | 1 |
| Nederländerna | 18 | 24 | 42 | 89 | 131 |
| Norge | 66 | 66 | 132 | 237 | 369 |
| Palestina | | | | 1 | 1 |
| Peru | 1 | | 1 | | 1 |
| Polen | | | | 1 | 1 |
| Portugal | | | | 2 | 2 |
| Rumänien | | | | 2 | 2 |
| Schweiz | 4 | 8 | 12 | 25 | 37 |
| Spanien | | | | 1 | 1 |
| Sydafrikanska Unionen | | 2 | 2 | | 2 |
| Tjeckoslovakien (efter kriget) | | | | 2 | 2 |
| Turkiet | | | | 2 | 2 |
| Tyskland | 30 | 27 | 57 | 126 | 183 |
| USA | 35 | 53 | 88 | 208 | 296 |
| Österrike (efter kriget) | | | | 2 | 2 |
| Summa | 259 | 297 | 556 | 1 174 | 1 730 |
| <i>B. Motorfordon från länder med vänstertrafik</i> | | | | | |
| Argentina (före 1946) | | | | | 6 |
| Australien | | | | | 2 |
| England | | | | | 125 |
| Kina | | | | | 1 |
| Skottland | | | | | 2 |
| Tjeckoslovakien (före kriget) | | | | | 4 |
| Ungern (före kriget) | | | | | 1 |
| Österrike (före kriget) | | | | | 7 |
| Summa | | | | | 148 |
| <i>C. Skador i vilka den 19/2 1953 oklarhet ännu råder hurvida ovanan vid vänstertrafik har medverkat eller icke</i> | | | | | |
| | | | | | 29 |

gruppera skadorna i dels sådana, där ovana vid vänstertrafik varit enda orsak, dels sådana där ovana vid vänstertrafik varit medverkande orsak, dels ock skador där ovana vid vänstertrafik icke medverkat till olyckans uppkomst. Föreningen har därvid, som framgår av tabell 17, uppgivit att under tiden 1 jan. 1930—31 dec. 1952 anmäls 1730 skador i följd av trafik med motorfordon från länder med högertrafik och 148 skador i följd av trafik med motorfordon från länder med vänstertrafik, varjämte det i 29 fall rådde oklarhet, huruvida ovana vid vänstertrafik medverkat eller icke. Enligt bedömning, företagen av trafikförsäkringsföreningens tjänstemän, skulle 556 eller ca 32 procent av de i följd av trafik med motorfordon från länder med högertrafik inträffade skadorna ha helt eller delvis berott på förarens ovana vid vänstertrafik. Därav skulle 259 eller ca 15 procent helt ha orsakats av förarens ovana vid vänstertrafik och 297 eller ca 17 procent delvis ha berott på förarens ovana vid vänstertrafik.

Trafikförsäkringsföreningen överlämnade även till andra lagutskottet vid 1953 års riksdag en sammanställning (tabell 18), avseende enbart under tiden 1 aug. 1951—31 dec. 1952 till föreningen anmälda skador i följd av trafik med utländska motorfordon. Under nämnda tid hade anmäls 413 skador i följd av

trafik med motorfordon från länder med högertrafik och 28 skador i följd av trafik med motorfordon från länder med vänstertrafik, varjämte det i 26 fall rådde oklarhet, huruvida ovana vid vänstertrafik medverkat eller icke. Av skadorna skulle 130 eller ca 31 procent av de i följd av trafik med motorfordon från länder med högertrafik inträffade skadorna ha helt eller delvis berott på förarens ovana vid vänstertrafik, varav 55 eller ca 13 procent skulle helt ha orsakats av förarens ovana vid vänstertrafik och 75 eller ca 18 procent delvis ha berott på förarens ovana vid vänstertrafik.

Efter framställning från kommittén har av trafikförsäkringsföreningen även verkställts en genomgång av under år 1953 inträffade skador i följd av trafik med utländska motorfordon (tabell 19).

På framställning av kommittén har trafikförsäkringsföreningen vidare sökt införskaffa uppgifter om förekomsten av trafikolyckor i länder med högertrafik, där svenska motorfordonsförarens ovana vid högertrafik kunnat medverka till olyckans uppkomst. Föreningen har därvid från sin motsvarighet i Norge respektive Finland erhållit följande uppgifter.

Norge: Ialt ble det i 1953 anmeldt til oss 180 skader som var voldt ved bruken av svenske motorvogner i Norge. Av disse er 154 regulert, idet hel eller delvis skyld

Anm. 1. Endast skador som föranleda skadeståndsbetalning ha medtagits.

Anm. 2. Föreningen är beträffande alla utländska motorfordon ansvarig för fullgörandet av skadeståndsskyldighet, som under fordonens brukande i Sverige kan uppkomma för deras förare eller ägare. Alla skador, som inträffa i Sverige i följd av trafik med utländskt motorfordon, anmäls dock ej till föreningen. Flera fall torde förekomma, i första hand rörande skador av mindre omfattning, där försäkringstagaren ej anlitar sin försäkring och således ej heller föreningens garanti utan själv ersätter den skadade. Vidare torde fall förekomma, där den skadade vänder sig direkt till den utländska försäkringsanstalten och därifrån får skadan reglerad utan att föreningen erhåller kännedom därom.

Anm. 3. Skador av utländska motorfordon, vid skadetillfället förda av i Sverige bosatta personer, ha ej medtagits. Vidare ha icke redovisats vissa skadefall, i vilka händelseförloppet är obekant exempelvis emedan samtliga handlingar expedierats till utlandet.

Tabell 18. Under tiden 1/8 1951—31/12 1952 till trafikförsäkringsföreningen anmälda skador i följd av trafik med utländska motorfordon

| Nationalitet | Ovana vid vänstertrafik har varit | | | | Summa antal skador |
|---|-----------------------------------|----------------------|-------------|------------------|--------------------|
| | a) enda orsak | b) medverkande orsak | summa a + b | c) utan medverk. | |
| <i>A. Motorfordon från länder med högertrafik</i> | | | | | |
| Alger | | 1 | 1 | 1 | 2 |
| Belgien | 1 | 2 | 3 | 9 | 12 |
| Brasilien | | 2 | 2 | 1 | 3 |
| Columbia | | | | 1 | 1 |
| Danmark | 11 | 15 | 26 | 44 | 70 |
| Finland | 4 | 5 | 9 | 18 | 27 |
| Frankrike | 7 | 3 | 10 | 30 | 40 |
| Indonesien | | | | 1 | 1 |
| Island | | | | 1 | 1 |
| Italien | 2 | 3 | 5 | 7 | 12 |
| Kanada | 1 | | 1 | 2 | 3 |
| Marocko | | | | 2 | 2 |
| Monaco | 1 | | 1 | | 1 |
| Nederländerna | 2 | 5 | 7 | 17 | 24 |
| Norge | 9 | 13 | 22 | 56 | 78 |
| Peru | 1 | | 1 | | 1 |
| Polen | | | | 1 | 1 |
| Portugal | | | | 1 | 1 |
| Schweiz | 1 | 3 | 4 | 9 | 13 |
| Sydafrikanska Unionen | | 2 | 2 | | 2 |
| Turkiet | | | | 1 | 1 |
| Tyskland | 6 | 5 | 11 | 39 | 50 |
| USA | 9 | 16 | 25 | 40 | 65 |
| Österrike | | | | 2 | 2 |
| Summa | 55 | 75 | 130 | 283 | 413 |
| <i>B. Motorfordon från länder med vänstertrafik</i> | | | | | |
| Australien | | | | | 1 |
| England | | | | | 26 |
| Skottland | | | | | 1 |
| Summa | | | | | 28 |
| <i>C. Skador i vilka den 19/2 1953 oklarhet ännu råder huruvida ovanan vid vänstertrafik har medverkat eller icke</i> | | | | | |
| | | | | | 26 |

Anm. 1—3. Samma som tidigare.

på den svenske bils förer er erkjent. Av disse 154 skader var årsaken for 93 skaders vedkommende den at den svenske bilfører ikke overholdt de norske regler for høyrekjøring. 19 skader skyldes delvis manglende kjennskap till høyrekjøringen i Norge og delvis andre årsaker — for stor fart og lignende. 42 skader skyldes andre årsaker som ikke har noe direkte med manglende kjennskap till høyrekjøringen å gjøre.

Finland: År 1952 hade man 16 och år 1953 11 skador i Finland med svenska bilar. I 9 resp. 5 av dessa var ovana vid högertrafik orsaken till olyckan. I 2 resp. 3 fall var ovana vid högertrafik bidragande orsak till olyckan. I de resterande 5 resp. 3 skadorna kunde man inte säga något bestämt, då skadestandsfrågan i dessa legat så till, att man inte haft anledning att särskilt ingående utreda frågan om skadeorsaken. Det föreliggande utrednings-

Tabell 19. Under tiden 1/1—31/12 1953 till trafikförsäkringsföreningen anmälda skador i följd av trafik med utländska motorfordon

| Nationalitet | Ovana vid vänstertrafik har varit | | | | Summa antal skador |
|---|-----------------------------------|----------------------|-------------|------------------|--------------------|
| | a) enda orsak | b) medverkande orsak | summa a + b | c) utan medverk. | |
| <i>A. Motorfordon från länder med högertrafik</i> | | | | | |
| Belgien | 1 | 3 | 4 | 8 | 12 |
| Columbia | | 1 | 1 | | 1 |
| Danmark | 5 | 3 | 8 | 40 | 48 |
| Finland | 8 | 2 | 10 | 16 | 26 |
| Frankrike | 2 | 8 | 10 | 14 | 24 |
| Indonesien | | 1 | 1 | | 1 |
| Italien | 1 | 3 | 4 | 11 | 15 |
| Kanada | 1 | | 1 | | 1 |
| Liberia | | | | 1 | 1 |
| Marocko | 1 | | 1 | | 1 |
| Nederländerna | 4 | 6 | 10 | 18 | 28 |
| Norge | 12 | 11 | 23 | 43 | 66 |
| Schweiz | 1 | 1 | 2 | 5 | 7 |
| Spanien | 3 | | 3 | 1 | 4 |
| Turkiet | | 1 | 1 | | 1 |
| Tyskland | 3 | 15 | 18 | 42 | 60 |
| USA | | 14 | 14 | 31 | 45 |
| Österrike | | 1 | 1 | 1 | 2 |
| Summa | 42 | 70 | 112 | 231 | 343 |
| <i>B. Motorfordon från länder med vänstertrafik</i> | | | | | |
| England | | | | | 11 |
| Island | | | | | 2 |
| Summa | | | | | 13 |

Anm. 1—3. Samma som tidigare.

Anm. 4. Fr. o. m. år 1953 kan enligt föreliggande internationella avtal utomnordiskt försäkringsbolag uppdraga åt enskilt svenskt trafikförsäkringsbolag att i trafikförsäkringsföreningens ställe ombesörja regleringen av i Sverige inträffade trafikförsäkrings-skador. Denna möjlighet — som i viss utsträckning utnyttjats — medför att en del trafikförsäkringsskador genom utomnordiska motorfordon ej kunnat inflyta i statistiken för tiden fr. o. m. år 1953.

materialet vore alltså ej tillräckligt för bedömning av den nu aktuella frågan. Även i ifrågavarande skador kunde alltså fall förekomma, då ovana vid högertrafik varit skadeorsak.

Från andra länder ha icke kunnat erhållas motsvarande uppgifter. Ej heller ha kunnat erhållas några uppgifter om olyckor, som kunna ha vållats utomlands av svenska cyklister och fotgängare och vid vilka ovana vid högertrafik kan ha varit bidragande orsak.

Av det anförda framgår, att trafikförsäkringsföreningen lämnat en intresserad medverkan vid arbetet med att söka utreda och lämna uppgifter om sådana i vårt land inträffade trafikolyckor, som stå i samband med utländska förars ovana vid vänstertrafik, samt vidare införskaffat motsvarande uppgifter om svenska bilister i Norge och Finland. Såsom ovan framhållits ha fr. o. m. år 1939 i uppgifterna till den svenska officiella statistiken

över vägtrafikolyckor icke medtagits direkta uttalanden av polisen om orsakerna till olyckorna, och 1945 års trafiksäkerhetskommitté framhöll, att polisens orsaksangivande icke torde kunna användas för en mera djupgående statistisk analys. I trafiksäkerhetsrådets förenämnda förslag till viss ändrad uppläggning av den officiella statistiken har också framhållits, att en redovisning av polisens uppfattning om orsakerna till inträffade vägtrafikolyckor icke bör ske, enär trafiksäkerhetsforskningen icke anses ha hittills givit sådana resultat, att man kan säga sig känna olika orsaksfaktors frekvens och vara beredd att välja ut de orsaker, som skulle vara lämpliga att tagas upp på en statistikblankett. De resultat angående ifrågavarande trafikolyckors orsaker, som trafikförsäkringsföreningen — liksom dess motsvarighet i Norge och Finland — kommit till, torde därför — ehuru de icke grunda sig enbart på polisrapporter utan även på andra förekommande uppgifter om anmälda skador — icke kunna reservationslöst accepteras. Det bör i sammanhanget vidare framhållas, att trafikförsäkringsföreningen i de till föreningens yttrande till andra lagutskottet vid 1953 års riksdag fogade sammanställningarna (tabell 17 och 18) grupperat skador, som orsakats av motorfordon från Sydafrikanska Unionen och Island, bland skador, orsakade av motorfordon från länder med högertrafik. Dessa båda länder ha emellertid vänstertrafik. Ifrågavarande antal skador var emellertid endast sex, varav tre hänförde sig till tidsperioden 1 aug. 1951—31 dec. 1952, och sammanställningen förändras följaktligen endast så att antalet skador, orsakade av motorfordon från länder med högertrafik, skall reduceras från 1 730 till 1 724 för tiden 1 jan. 1930—31 dec. 1952 och från 413 till

410 för tiden 1 aug. 1951—31 dec. 1952 respektive antalet skador, orsakade av motorfordon från länder med vänstertrafik ökas från 148 till 154 och 28 till 31. Belysande för svårigheterna att på ett riktigt sätt ange orsakerna till en trafikolycka är emellertid, att en skada, orsakad av motorfordon från Island, och två skador, orsakade av motorfordon från Sydafrikanska Unionen, medtagits av trafikförsäkringsföreningen bland skador, som delvis berott på förarens ovana vid vänstertrafik. Av intresse är vidare det antal skador, som orsakats av motorfordon från vänstertrafiklandet England.

För att undersöka möjligheterna till jämförelser mellan de av polismyndigheterna till statistiska centralbyråer ingivna uppgifterna angående polisundersökta vägtrafikolyckor och trafikförsäkringsföreningens uppgifter har kommittén granskat till centralbyråer ingivna formulär beträffande sådana under år 1953 inträffade vägtrafikolyckor, där under den i formuläret intagna punkten om särskilda omständigheter beträffande delaktiga trafikanter angivits att vederbörande varit "ovan". Antalet formulär, där vederbörande trafikant uppgivits "ovan", var 331. Av dessa kunde i 36 trafikolyckor, som inträffat vid trafik med utländska motorfordon, ovana vid vänstertrafik ha varit huvudorsak till olyckan och i fyra fall bidragande orsak. Fyra personer dödades, 11 personer skadades svårt och 34 lindrigt vid dessa olyckor. De vållande förarnas nationalitet framgår av följande tablå.

I Norrbotten hade även inträffat en trafikolycka mellan två svenska bilar, varvid den vållande bilens förare kört till höger och förklarat detta med att han kom från Finland och glömde att det var vänstertrafik i Sverige. Någon

| Nationalitet | Huvud- orsak | Med- verkande orsak |
|---------------------|-----------------|---------------------------|
| Danmark | 4 | — |
| Finland | 4 | 1 |
| Frankrike | 2 | — |
| Italien | 1 | — |
| Nederländerna | 2 | 1 |
| Norge | 15 | 1 |
| Spanien | 1 | — |
| Turkiet | 1 | — |
| Tyskland | 5 | — |
| USA | 1 | 1 |
| Summa | 36 | 4 |

person skadades icke vid denna olycka.

Vidare hade inträffat några trafikolyckor med svenska motorfordon, där de vållande förarna varit utlänningar. Av ifrågavarande trafikolyckor kunde ovana vid vänstertrafik ha varit huvudorsak till olyckan i fyra fall och medverkat till olyckans uppkomst i fem fall. En person blev svårt skadad och tre lindrigt vid dessa olyckor. De vållande förarnas nationalitet framgår av nedanstående tablå.

Vidare befanns att en fotgängare (finsk medborgare) skadats (benbrott) genom att vid övergång av gata icke observera vänstertrafiken samt att två cyklister (schweiziska och italienska medborgare) orsakat respektive medverkat till trafikolyckor (en svår och en lindrig personskada) på grund av att vederbörande icke iakttagit vänstertrafik.

| Nationalitet | Huvud- orsak | Med- verkande orsak |
|---------------|-----------------|---------------------------|
| Danmark | — | 1 |
| Finland | 1 | 1 |
| Italien | 1 | — |
| Norge | — | 1 |
| Schweiz | — | 1 |
| USA | 1 | 1 |
| Okänd | 1 | — |
| Summa | 4 | 5 |

Det antal under år 1953 inträffade vägtrafikolyckor, där kommittén ur statistiska centralbyråns material kunnat finna något samband med Sveriges från angränsande länder skiljaktiga trafikriktning, skulle sålunda uppgå till sammanlagt 49, vid vilka olyckor fyra personer dödats och 14 personer skadats svårt och 38 lindrigt.

Som synes avvika de uppgifter kommittén kunnat erhålla ur statistiska centralbyråns material från trafikförsäkringsföreningens uppgifter, framför allt i fråga om antalet olyckor där ovana vid vänstertrafik skulle ha medverkat till olyckans uppkomst. Såsom ovan framhållits omfatta statistiska centralbyråns uppgifter endast polisundersökta vägtrafikolyckor, medan trafikförsäkringsföreningens omfatta försäkringsskador. Det är vidare en mycket komplicerad fråga att bedöma vilka faktorer, som kunna anses ha orsakat eller medverkat till uppkomsten av en trafikolycka. I de av kommittén anförda fall, där ovana vid vänstertrafik uppgetts kunnat vara huvudorsak, ha motorfordonen som regel uppenbarligen framförts med hög fart, vilket man också kunnat beteckna såsom huvudorsak till olyckan.

1939 års högertrafikkommitté framhöll, att antalet av de olyckor i vårt land, som kunde tillskrivas utländska förarens ovana vid vänstertrafik, vore — sett i förhållande till sammanlagda antalet trafikolyckor — relativt ringa. Som de anförda uppgifterna utvisa, gäller detta fortfarande. Anmärkningsvärt är att av statistiska centralbyråns material, som för år 1953 omfattade 32 706 vägtrafikolyckor med 921 dödade, 3 414 svårt och 11 619 lindrigt skadade personer, endast ett mycket begränsat antal vägtrafikolyckor kunnat konstateras stå i samband med Sveriges från angränsande länder skiljaktiga trafikrikt-

ning. Även efter den komplettering, som ovan lämnats angående förekomsten av trafikolyckor med svenska motorfordon i utlandet, synes det vara fråga om ett relativt ringa antal olyckor. Men det synes också fortfarande gälla vad 1939 års högertrafikkommitté anförde, 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 efter förenämnda uppgifter från Norge och Finland synes motsvarande också gälla beträffande olyckor, som uppstått i trafik med svenska motorfordon i grannländer med högertrafik. Enligt vissa av 1939 års högertrafikkommitté anförda beräkningar utgjorde av samtliga vid motortrafikolyckor i Sverige under åren 1935—1938 dödade eller skadade personer knappt $\frac{1}{4}$ procent offer för olyckor, helt eller delvis föranledda av utländska förarens ovana vid vänstertrafik. Personskadorna vid dylika olyckor torde fortfarande utgöra en mycket liten del av det sammanlagda antalet personskador vid trafikolyckor och motsvarande torde gälla beträffande förhållandet mellan totala antalet försäkringsskador och försäkringsskador, där ovana vid vänstertrafik kunnat medverka vid uppkomsten av skadan. Det är uppenbarligen en fråga om promille. Man bör därför icke överskatta fördelarna ur trafiksäkerhetssynpunkt av en övergång till högertrafik. Andra lagutskottet har i sitt ovan återgivna utlåtande vid 1953 års riksdag anförde, att även om det totala antalet trafikolyckor i vårt land, föranledda av att vi ha en från angränsande länder skiljaktig trafikriktning, ännu är förhållandevis litet, synes det tydligt, att man vid en utvidgad internationell samfärdsel här har en bety-

dande olycksfaktor att räkna med och att motsvarande gäller givetvis även utomlands svenska förarens ovana vid högertrafik. Kommittén vill till detta endast foga den kompletteringen, att uppgifterna om antalet ifrågakvarande olyckor, som ovan framhållits, nödvändigtvis måste vara av osäker karaktär, och att man också därför måste vara mycket försiktig med att av förefintligt material draga alltför bestämda slutsatser om betydelsen av denna olycksfaktor i den framtida utvecklingen. Icke minst uppgifterna från trafikförsäkringsföreningen om antalet skador, som skulle ha orsakats av engelska förare i Sverige, mana till en sådan försiktighet. Det är t. ex. icke uteslutet, att man kör försiktigare vid övergång till annan trafikriktning. Visserligen kvarstår därvid det för den internationella trafiken irrationella förhållandet med olika trafikriktningar i olika länder, men detta måste nödvändigtvis icke vara en trafiksäkerhetsfråga av mera väsentlig betydelse.

Vidare reduceras de eventuella vinsterna ur trafiksäkerhetssynpunkt av den ökade olycksrisken under en övergångsperiod vid införande av högertrafik. I förenämnda till 1939 års högertrafikkommittés betänkande fogade skrivelse från dåmera förste aktuarien Groth hade vissa försök gjorts 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 ej alltför gynnsamma resultat beträffande den tidpunkt, då vid en omläggning till högertrafik, det skulle ha uppstått status quo ur trafiksäkerhetssynpunkt, dvs. antalet "vänstertrafikolyckor" vid bibehållen vänstertrafik vore lika med

antalet "högertrafikolyckor" efter en trafikomläggning. Kommittén finner för sin del det knappast möjligt att göra några sannolika uppskattningar av ifrågavarande tidpunkt, enär det icke finnas några säkra utgångspunkter för olycksfrekvensen i de båda alternativen. Vad särskilt angår den ökade olycksrisken under en övergångsperiod har Groth i sina beräkningar utgått från vissa uppgifter om olycksfrekvensen i samband med trafikomläggningen i Österrike år 1938; dessa antaganden kunna utvisa dels för hög olycksfrekvens beroende på de särskilda förhållandena vid omläggningen (mörklägningsövningar och trupptransporter m. m.), dels för låg olycksfrekvens beroende på att Groth antagit såsom rimligt, att högertrafiken hunnit fullständigt invänjas efter ett år, vilket alls icke behöver vara fallet i fråga om t. ex. äldre personer. Vidare har Groth beträffande "vänstertrafikolyckor" icke medtagit i utlandet inträffade olyckor till följd av svenska motorfordonsförarens ovana vid högertrafik. I detta sammanhang må också framhållas, att det enligt uppgifter angående den år 1945 i Argentina vidtagna övergången till högertrafik icke skulle ha noterats någon ökning av olyckornas antal. Förhållandena i Argentina 1945 och i Sverige under 1950-talet äro emellertid ganska skiljaktiga i avseende på trafikintensitet etc. Detsamma gäller beträffande den år 1941 vidtagna trafikomläggningen i Ungern.

1939 års högertrafikkommitté framhöll, att till förmån för införande av högertrafik talade den av Groth dragna slutsatsen, att hela antalet högertrafikolyckor efter det högertrafik vid viss tidpunkt infördes komme att understiga hela antalet vänstertrafikolyckor, som skulle inträffa, därest högertrafik ej infördes vid nämnda tidpunkt eller

senare. Denna slutsats torde vara riktig och det gäller sedan på hur lång sikt frågan skall bedömas. Ur trafik-säkerhetssynpunkt skulle en övergång till högertrafik sannolikt innebära en ökning av antalet olyckor med personskador och andra trafikolyckor i den nuvarande generationen till förmån för en minskning i kommande generationer. Alla matematiska beräkningar av storleken av dessa olyckor torde emellertid ge ytterst bristfälliga resultat, eftersom själva förutsättningarna måste bygga på lösa antaganden.

Turisttrafiken

1948 års utredning angående turisttrafiken från utlandet framhöll i sitt den 26 okt. 1951 avgivna betänkande (SOU 1951:49), att vid bedömningen av värdet för ett land av den utländska turismen och de slutsatser, som kunna dragas av en beräkning av detta värde, bör man hålla i minnet, att turist- och reselivet, kanske mer än någon annan näring, är ytterst konjunkturkänsligt såväl för ekonomiska som politiska störningar. Utredningen framhöll vidare, att turismens känslighet för konjunkturväxlingar gör ett bedömande av det ekonomiska värdet hos densamma på längre sikt mycket vanskligt. Bedömningen måste i stället grundas på de faktiska uppgifter i statistiskt hänseende, som stå till buds. Dessa lämna dock icke tillräckligt underlag för ett alltför kategoriskt bedömande av möjligheterna till fortsatt utbyggnad av turistnäringen, om lönsamheten hos näringen och andra härmed sammanhängande problem.

Beträffande förutsättningarna för den utländska turismen i Sverige anförde utredningen sammanfattningsvis följande:

Utan att kunna räknas till de stora turistländerna kan Sverige dock anses vara

av ett icke obetydligt intresse för utlänningar. Om man utgår från att levnadsstandarden i gemen alltså kommer att stegas i samma takt som hittills, kan man också förutsätta, att allt större belopp per individ skall kunna användas för resor och rekreation. På denna grund kan man också påräkna en successiv ökning av utländska resande till Sverige. Med hänsyn till det ekonomiska värdet av den utländska turismen till Sverige uppstår frågan, om icke ansträngningar borde göras för att föröka en proportionellt större del av den internationella turistströmmen att söka sig hit. Sverige saknar emellertid tillräckliga resurser i fråga om hotell och pensionat, särskilt i storstäderna, för att kunna mottaga en turistström av den omfattning här antytts. Man kan inte förutsätta att det från privat håll kommer att satsas pengar på företag, som behövas för detta ändamål, om de icke ha förutsättningar att bli ekonomiskt bärkraftiga. Därför lär med visshet det allmänna få på ett eller annat sätt gripa in, om nu angivna mål skall kunna uppnås. Vare sig man nöjer sig med den automatiska ökningen av turistströmmen eller syftar till att erhålla en större andel av den internationella turismen, blir frågan om inkvarteringsmöjligheter den springande punkten. Utvecklingen i Schweiz har icke givit några goda erfarenheter av en stor utbyggnad av mottagningsresurserna för utländska turister, framför allt därför att turistindustrin är särskilt känslig för konjunkturomslag. Efter övervägande av dessa olika synpunkter anser sig utredningen böra uttala, att målet för strävandena bör vara att genomföra en standardhöjning och åstadkomma en förnyelse i samma takt som reselivet genom den stigande levnadsstandarden utvidgas, och att man således icke bör sträva efter att bygga ut vårt land till något speciellt upprekklamerat turistland, vartill vi icke ha de naturliga förutsättningarna. I stället bör inriktningen vara att inom ramen för en måttfull och försiktig investeringspolitik på bästa möjliga och värdigaste sätt taga emot de utländska gäster som söka sig till vårt land.

Utredningen ansåg sig ha märkt, att de utländska bilturisterna fått ökat intresse för Sverige och att mera säkert skulle vara att vinna, om de svenska vägarna yore bättre. Vägväsendets be-

tydelse i detta avseende har också framhållits av turisttrafikförbundet i remissyttrande till 1953 års riksdag, varvid förbundet även framhållit att det faktum, att Sverige till skillnad från samtliga europeiska länder utom Storbritannien fortfarande tillämpar vänstertrafik, bidragit till att begränsa bil- och annan motorfordonsturism till och inom Sverige från utlandet. Utredningen nämner i sitt betänkande icke något om att införande av högertrafik skulle vara en turistfrämjande åtgärd, och enligt till kommittén under hand lämnad uppgift var över huvud taget lämpligheten av införande av högertrafik ur turistsynpunkt icke föremål för övervägande inom utredningen. Vad angår antalet utländska motorfordon, som inkommit till Sverige, framhöll utredningen, att officiell statistik saknades. Vid tullstationerna vid gränserna funnos uppgifter om hur många fordon, som inkommit till landet, men dessa uppgifter sammanställdes icke och någon totalsiffra kunde utredningen därför icke uppgiva. Kungl. Automobilklubben hade hos generaltullstyrelsen hemställt, att man ville gå i författning om att tillhandahålla utförlig statistik över utländska motorfordon och hade även fäst utredningens uppmärksamhet på denna fråga.

Generaltullstyrelsen sammanställer numera uppgifter om antalet kontrollerade (dvs. in- och utpasserade) motorfordon vid tullkammare och gränstullstationer. Enligt dessa uppgifter passerades under år 1952 gränsen av 452 598 svenska och av 412 643 utländska motorfordon eller tillhoppa 865 241 (motorfordon, som passerat över vissa tullplatser, där trafiken varit av mindre omfattning, ej medräknade). Motsvarande siffror för år 1953 voro 663 752 svenska och 428 797 utländska motorfordon eller tillhoppa 1 092 549.

Dessa siffror angiva antalet såväl in- som utpasserade motorfordon och antalet inkomna fordon kan därför approximeras till 50 procent härav.

Turisttrafikförbundet uppgav i sitt förenämnda yttrande till 1953 års riksdag, att det under 1952 företagits omkring tre miljoner inresor av utlänningar till Sverige, vilket vid en jämförelse med 1938 innebar inemot en tiodubbling, men att motorfordonstrafiken över landets gränser endast fyrdubblats sedan 1938. En övergång till högertrafik skulle enligt förbundet "utan tvivel icke oväsentligt bidra till att stimulera utländsk turisttrafik till och inom Sverige och därigenom tillföra vårt land ytterligare värdefulla turistinkomster".

Det är härvidlag att märka, att uppgiften om tre miljoner inresor av utlänningar under år 1952 torde avse alla gränspasseringar under året, vilken uppgift av turisttrafikförbundet synes ha jämförts med socialstyrelsens statistik för år 1938 över antalet resande, vari emellertid icke inberäknats gränspasseringar av karaktären endagsbesök. Enligt socialstyrelsens statistik för år 1938 uppgick nämligen antalet resande från de nordiska länderna till 133 794 och från övriga länder till 117 202, dvs. sammanlagt 250 996. Uppgifterna om resande från de nordiska länderna avsågo personer som logerat, dvs. tillbragt minst en natt i Sverige, men sålunda icke "dagresenärer". Socialstyrelsen uppskattade endagsbesöken av

danskar år 1938 till 458 000. Medräknas endagsbesöken av resande från de nordiska länderna blir det sålunda i varje fall icke fråga om mer än högst en fyrdubbling av antalet gränspasseringar från år 1938 till år 1952, dvs. en ökning av samma storlek som motorfordonstrafiken av turisttrafikförbundet antages ha undergått mellan ifrågavarande år.

Det må framhållas, att ett stort antal av endagsbesöken under år 1952 torde kunna rubriceras som "socker- och kafferesor". Här må erinras om att passfrihet de nordiska länderna emellan infördes från och med den 12 juli 1952 och att man först under hösten detta år upphörde med ransoneringar av vissa begärliga varor i Danmark och Norge. Transitotrafiken ökades även under år 1952 till följd av olympiaden i Helsingfors. Dessa omständigheter ha med all sannolikhet väsentligt bidragit till de ökade gränspasseringarna. Beträffande antalet till Sverige under år 1952 inresta utlänningar från andra länder än Danmark, Norge och Finland uppgick detta antal enligt av utlänningskommissionen förd statistik till omkring 270 500, vilket innebär en dryg fyrdubbling från år 1938. Det torde vara mycket vanskligt att över huvud taget göra något uttalande om motorfordonstrafikens ökning i förhållande till antalet gränspasseringar och hur motorfordonstrafiken skulle påverkas av en övergång till högertrafik i Sverige.

Skäl för och emot övergång till högertrafik och kommitténs förslag i frågan

Allmänna synpunkter

Av vad i kap. 1 och 2 anförts angående den tidigare behandlingen av frågan om övergång till högertrafik och kommitténs direktiv framgår, att *utvecklingen av den internationella landsvägstrafiken och det därav betingade intresset av enhetliga trafikregler länderna emellan anförts såsom huvudskäl för övergång till högertrafik*. Såsom ytterligare skäl för en övergång till högertrafik har åberopats den omständigheten, att det övervägande antalet bilar i vårt land äro vänsterstyrda och att en sådan *placering av ratten* ur trafiksäkerhetssynpunkt vore mera lämpad för högertrafik än för vänstertrafik, ävensom att det för den del av Sveriges bilindustri, som med hänsyn till exporten nu tillverkar typer för såväl vänster- som högertrafik, skulle vara av värde om endast en enhetlig typ behövde framställas, varigenom tillverkningskostnaderna skulle kunna sänkas och konkurrenskraften ökas. Vidare har anförts, att *turisttrafiken* till vårt land skulle öka efter en trafikomläggning och medföra ökade turistinkomster.

Jämlikt sina direktiv har kommittén haft att särskilt undersöka, huruvida de fördelar på lång sikt, vilka stå att vinna genom en övergång till högertrafik, kunna förväntas bli så betydande, att de överväga den ökade olycksrisken under övergångstiden ävensom kostnaderna för omläggningen.

Kommittén, som delar 1939 års högertrafikkommittés uppfattning att ur teoretisk eller teknisk synpunkt företräde icke kan givas åt vänstertrafik eller högertrafik, har i föregående kapitel sökt att med utgångspunkt från tillgängligt statistiskt material undersöka vissa trafiksäkerhetsfrågor och andra särskilda förhållanden, som tillmätts betydelse i debatten om övergång till högertrafik. Som framgår av den i kap. 4 återgivna undersökningen talar till förmån för en övergång till högertrafik den redan i 1939 års högertrafikkommittés betänkande återgivna slutsatsen, att, i händelse högertrafik ej införes, olyckor, som bero på ovana vid vänstertrafik, måste i det långa loppet medföra skadeverkningar av större omfattning än de som kunna förväntas uppkomma av olyckor, vilka bero på ovana vid högertrafik, i händelse sådan trafik införes. En övergång till högertrafik för väg- och gatutrafiken torde sålunda på längre sikt vara förenad med fördelar ur trafiksäkerhetssynpunkt. Det gäller sedan, huruvida man vill taga konsekvenserna av denna slutsats och bedöma frågan 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.

Vad sedan gäller det i samband med frågan om övergång till högertrafik ofta debatterade spørsmålet om rattens placering har kommittén funnit, vilket framgår av vad som anförts i kap. 4, att det icke torde vara möjligt att ur trafiksäkerhetssynpunkt bedöma frågan om rattens placering tillförlitligt, utan att undersökningar vidtagas av en omfattning, som kommittén icke ansett sig kunna påkalla. Det må här ånyo erinras om 1939 års högertrafikkommittés uppfattning i denna fråga, nämligen att den omständigheten, att flertalet bilar i vårt land äro vänsterstyrda, icke kan godtagas såsom skäl för övergång från vänster- till högertrafik. Även om det ur trafiksäkerhetssynpunkt skulle kunna påvisas, att tillämpning av vänsterstyrning i högertrafik är förenad med fördelar, vilka äro större än de olägenheter, som äro förbundna med vänsterstyrning i nuvarande trafiksystem, torde dessa fördelar icke vara av den art eller storleksordning, att de i och för sig skulle kunna mera väsentligt bidra till att motivera en så omfattande samt med så väsentliga kostnader och olägenheter förenad åtgärd, som hela trafiksystemets omläggning i förevarande avseende. Överhuvud synes det ej förenat med klok förtänksamhet, som nämnda kommitté framhållit, att grunda en dylik omläggning, vilken måste förutsättas komma att bliva bestående för framtiden, på en detalj i det nuvarande bilbeståndets konstruktion.

Beträffande de synpunkter, som framförts om fördelen för svensk bilindustri av en övergång till högertrafik, vore det givetvis i och för sig önskvärt med en internationell standardisering av rattens placering och detta oberoende av huruvida man därvid skulle komma att rekommendera placering av ratten på den sida av motorfordonet, som är

närmast vägens mitt, eller på den sida, som är längst bort från vägens mitt. Det är dock fråga om en fördel med ganska begränsad räckvidd i ekonomiskt avseende.

I fråga om turisttrafiken torde, som 1939 års högertrafikkommitté framhållit, det icke vara tillrådligt att till grund för ett beslut om högertrafik lägga några kalkyler rörande ekonomisk vinst i form av ökad utländsk turisttrafik efter en trafikomläggning, enär några tillförlitliga beräkningar i detta hänseende icke torde kunna framläggas. Av de i kap. 4 framlagda uppgifterna angående utvecklingen av antalet gränspasseringar av motorfordon framgår, att det torde vara mycket vanskligt att bedöma den inverkan, som förekomsten av olika trafikregler i skilda länder må utöva på den internationella turisttrafiken och då främst beträffande den internationella motorfordonstrafikens utveckling. Denna fråga sammanhänger emellertid med huvudskälet för övergång till högertrafik, dvs. utvecklingen av den internationella landsvägstrafiken och det därav betingade intresset av enhetliga trafikregler länderna emellan.

Huvudskälet för övergång till högertrafik

Redan i ett år 1929 avgivet betänkande (SOU 1929:16) av 1927 års motorfordonssakkunniga, vilka verkställde utredning rörande en revision av bland annat 1923 års vägtrafikstadga, underströks att den alltmer starkt ökade motortrafiken länderna emellan torde förr eller senare komma att nödvändiggöra att likartade trafikbestämmelser tillämpas över hela världen och då numera länderna med vänstertrafik befinna sig i avgjord minoritet, lär det bliva dessa länder, som få vidtaga ändring i förevarande hänseende.

Den internationella landsvägstrafiken

Tabell 20. Antalet gränspasseringar av motorfordon.

| | 1952 | | | 1953 | | | 1954 |
|--|-----------------|----------------|---------|-----------------|----------------|-----------|-----------------|
| | första halvåret | andra halvåret | summa | första halvåret | andra halvåret | summa | första halvåret |
| <i>Landgräns mot Norge</i> | | | | | | | |
| Svenska | 75 734 | 166 088 | 241 822 | 121 649 | 274 581 | 396 230 | 192 440 |
| Utländska | 56 409 | 138 712 | 195 121 | 54 299 | 121 353 | 175 652 | 88 188 |
| Summa | 132 143 | 304 800 | 436 943 | 175 948 | 395 934 | 571 882 | 280 628 |
| <i>Landgräns mot Finland</i> | | | | | | | |
| Svenska | 44 130 | 58 149 | 102 279 | 50 037 | 76 864 | 126 901 | 82 592 |
| Utländska | 56 267 | 69 243 | 125 510 | 61 969 | 84 912 | 146 881 | 87 722 |
| Summa | 100 397 | 127 392 | 227 789 | 112 006 | 161 776 | 273 782 | 170 314 |
| <i>Sjögräns (huvudsakligen Danmarkstrafik)</i> | | | | | | | |
| Svenska | 39 443 | 69 054 | 108 497 | 52 531 | 88 090 | 140 621 | 56 502 |
| Utländska | 28 240 | 63 772 | 92 012 | 36 172 | 70 092 | 106 264 | 47 389 |
| Summa | 67 683 | 132 826 | 200 509 | 88 703 | 158 182 | 246 885 | 103 891 |
| Totalt antal svenska | 159 307 | 293 291 | 452 598 | 224 217 | 439 535 | 663 752 | 331 534 |
| Totalt antal utländska | 140 916 | 271 727 | 412 643 | 152 440 | 276 357 | 428 797 | 223 299 |
| Summasummarum | 300 223 | 565 018 | 865 241 | 376 657 | 715 892 | 1 092 549 | 554 833 |

har sedermera och framför allt under de senaste åren tagit allt större omfattning. Som framgår av i föregående kapitel anförda uppgifter från generaltullstyrelsen passerades under år 1952 gränsen av 452 598 svenska och av 412 643 utländska motorfordon eller tillhoppa 865 241 fordon (motorfordon, som passerat över vissa tullplatser, där trafiken varit av mindre omfattning, ej medräknade). Motsvarande siffror för år 1953 voro 663 752 svenska och 428 797 utländska motorfordon eller tillhoppa 1 092 549. Ungefär hälften av gränspasseringarna av de svenska — liksom av de utländska — motorfordonen torde avse utresor och hälften inresor. För att få fram antalet svenska resp. utländska motorfordon, som passerat svenska gränsen, har man alltså att halvera an-

talet gränspasseringar av svenska resp. utländska fordon.

Gränspasseringarnas fördelning till och från olika länder framgår av tabell 20. I tabellen har även intagits uppgifter från generaltullstyrelsen om antalet gränspasseringar av motorfordon under första halvåret 1954 och som jämförelse redovisas jämväl 1952 och 1953 års siffror halvårsvis. Utgår man från att antalet gränspasseringar under första halvåret 1954 — liksom under första halvåren 1952 och 1953 — utgör ungefär en tredjedel av hela årsantalet, skulle detta innebära att antalet gränspasseringar under år 1954 skulle komma att uppgå till 1 600 000—1 700 000. Motorfordonstrafiken över landets gränser skulle sålunda ha nästan fördubblats från år 1952 till år 1954. Såsom när-

mare framgår av uppgifterna i tabellen har det ökade bilantalet i Sverige även återspeglat sig i ökningen av de svenska motorfordonens utlandsresor.

Som andra lagutskottet framhöll i sitt tidigare återgivna utlåtande nr 62 vid 1945 års riksdag måste vid bedömandet av huvudskälet för införande av högertrafik stor vikt fästas vid frågan, huru samfärdseln mellan Sverige och utlandet kommer att utvecklas. Utskottet framhöll, att härvid bör beaktas, att vårt lands förbindelsemöjligheter med grannländerna äro mycket begränsade, vilket i sin ordning måste verka återhållande på trafikutbytet även med andra länder. Utskottet höll för troligt, att Sverige icke på lång tid kunde förväntas bli i mera avsevärd mån berört av en eventuell intensifiering av den internationella landsvägstrafiken. Som utskottet vidare framhöll och som till fullo bestyrkts av trafikutvecklingen under de senaste åren, är det emellertid mycket vanskligt att göra några förutsägelser beträffande den allmänna trafikutvecklingen länderna emellan. Vid ökning av antalet motorfordon torde man få räkna med motsvarande ökning av gränstrafiken. Skulle framdeles tillkomma broförbindelser med Danmark och kontinenten, kommer detta

självfallet att inverka på motorfordonstrafiken från och till Sverige.

Förslag

De skäl, som kunna anföras mot en övergång till högertrafik, nämligen den sannolika ökningen på kortare sikt av olycksriskerna efter trafikomläggningen och de stora kostnaderna för omläggningen, äro 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 synes detta vara fördelaktigt även ur trafiksäkerhetssynpunkt.

I enlighet med vad kommittén anför i kap. 3 synes den lämpliga tidpunkten för en övergång till högertrafik — därest beslut därom fattas vid 1955 års riksdag — vara år 1959 och då förslagsvis i juni månad, exempelvis söndagen den 7. Bestämmandet av tidpunkten torde emellertid lämpligen icke böra ske år 1955, utan det bör överlätas åt Kungl. Maj:t att med beaktande av bland annat ekonomiska och arbetsmarknadspolitiska synpunkter bestämma, när trafikomläggningen skall äga rum.

Finansiering av kostnaderna för övergång till högertrafik

Direktiv och allmänna synpunkter

I de för kommittén meddelade direktiven (kap. 2) har framhållits, att med hänsyn till att en omläggning till högertrafik i första hand får anses vara *ett bilismens intresse* utgår chefen för kommunikationsdepartementet ifrån att därav föranledda kostnader i varje fall till huvudsaklig del få täckas av *automobilskattemedel*. I direktiven har vidare framhållits, att utredningen bör framlägga definitiva förslag i denna fråga.

De statliga utgifterna för vägväsendet, inklusive statsbidrag till kommunala och enskilda vägutgifter, avräknas helt eller till en viss, för varje slag av utgifter fastställd del mot automobilskattemedel. Några fastställda normer för hur stor andel av de sammanlagda statliga, kommunala och enskilda utgifterna för vägväsendet i landet, som skall betalas av automobilskattemedel, finnas icke. Då vägväsendet 1942—43 förstatligades och därmed vägdistriktet upphörde att vara väghållare, avskaffades de särskilda vägskatterna.

Den år 1922 införda bilbeskattningen bestod av dels en fordonsskatt, dels en skatt på automobilgummiringar. År 1924 infördes skatt på drivmedel. I ett den 28 december 1937 avgivet betänkande av 1937 års automobilskattutredning (SOU 1937:53) föreslogs bl.a. borttagande av gummiringsskatten och att ett belopp motsvarande totalsumman av nyssnämnda skatt skulle utta-

gas genom höjningar av skatterna å drivmedel och fordon. I anslutning till detta förslag framlade Kungl. Maj:t för 1938 års riksdag proposition nr 234 med förslag till förordning angående ändrad lydelse av 2 och 5 §§ i förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt, m. m. Riksdagen biföll denna proposition. Beskattningen av biltrafiken erhöll därmed sin nuvarande utformning såsom dels en fordonsskatt och dels en skatt på bensen, motorsprit och brännolja. Vid avvägningen mellan fordonsskatt och drivmedelsskatt tillämpades vid 1938 års översyn av bilbeskattningen liksom tidigare den principen, att skatten borde drabba de olika fordonskategorierna såvitt möjligt i förhållande till den vägslitning de förorsakade; detta dock med vissa av näringspolitiska skäl gjorda modifikationer till förmån för den tyngre biltrafiken.

I riksdagens skrivelse nr 6 1938, p. 7 (prop. 1, VI, s. 123—125) godkända riktlinjer för automobilskattemedlens redovisning ha i prop. 1/1940, s. 37, sammanfattats sålunda:

De i riksstaten beräknade inkomsterna av automobilskattemedlen skola motsvaras av summan av de anslag, som avse ändamål, för vilkas tillgodoseende automobilskatt uttages. Bland dessa anslag upptages ett särskilt förslagsanslag till avsättning till statens automobilskattemedelsfond, vilket anslag ensamt regleras mot inkomsttiteln och sålunda avgränsar specialbudgeten. De anslag i övrigt, som äro av förslagsanslags natur, redovisas däremot di-

rekt mot budgettjämningsfonden och avräknas mot automobilskattemedlen endast med det belopp, varmed de anvisats å riksstaten. Å reservationsanslagen uppkommande reservationer kvarstå å anslagen. Besparingar å förslagsanslag och obetecknade anslag tillgodoräknas automobilskattemedelsfonden på så sätt, att avsättningen till denna fond ökas utöver vad den skulle blivit vid avräkning av samtliga å övriga anslag anvisade belopp mot automobilskattemedlen med summan av dessa besparingar. Överskridanden å förslagsanslagen skola däremot icke på motsvarande sätt föranleda minskning av fondavsättningen.

Under det andra världskriget infördes särskilda tilläggsskatter å bensin och brännolja. Genom beslut av höstsessionen av 1945 års riksdag upphävdes dessa särskilda tilläggsskatter och genomfördes i samband härmed vissa höjningar av fordons- och drivmedelsskatterna. Någon ändring av tidigare uppställda principer för bilbeskattningen vidtogs icke. I anslutning till väckta motioner anförde dock bevillningsutskottet (betänkande nr 62), att den ifrågavarande avvägningen av skattesatserna allenast hade provisorisk karaktär.

Utskottet finner fördensskull angeläget, att, så snart säkrare grunder för dessa frågors bedömande föreligga, en utredning äger rum i syfte att klarlägga, på vad sätt vägkostnaderna böra fördelas mellan motorfordonstrafiken och andra trafikantgrupper liksom även mellan olika slag av motorfordon inbördes. Därvid bör jämväl undersökas, i vilken omfattning vägkostnaderna skäligen skola bestridas genom andra statsmedel än automobilskattemedel.

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 23 februari 1951 uppdrog chefen för finansdepartementet den 6 mars 1951 åt härads hövdingen H. V. Nitelius att såsom särskild utredningsman verkställa en allmän utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken. Vidare tillkallades den 30 juni 1953 efter Kungl. Maj:ts bemyndigande ledamöterna av riksdagens första kam-

mare, lantbrukarna I. Nilzon i Ringarum och G. Spetz i Håbygård samt ledamöterna av riksdagens andra kammare, direktören E. R. Hagberg i Malmö och ombudsmannen H. Kärrlander i Kyrkdal att såsom särskilda sakkunniga stå till utredningens förfogande för samråd. Denna utredning, som benämnts 1951 års utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken, avgav den 4 november 1953 det ovan i kap. 3 omnämnda betänkandet med förslag till beskattning av motorfordonstrafiken. Yttranden över betänkandet inhämtades genom remiss från ett flertal myndigheter och sammanslutningar, varvid delade meningar framkommo om hur motorfordonsbeståndets framtida utveckling, vägväsendets utbyggnads- och underhållsbehov på längre sikt samt motorfordonstrafikens andel i de framtida kostnaderna för vägväsendet bör bedömas och beräknas. I proposition nr 112 till 1954 års riksdag framlade Kungl. Maj:t förslag om en höjning av fordons- och drivmedelsskatterna. Chefen för finansdepartementet framhöll i propositionen, att i vissa hänseenden torde kompletterande undersöknings- och planläggningsarbete erfordras för att en slutlig bedömning av utredningens beskattningsförslag skulle kunna ske och att han med hänsyn härtill icke var beredd att taga ställning till utredningens förslag i dess helhet.

Det fortsatta utredningsarbetet kan — med hänsyn bland annat till att det bör grundas på ännu icke påbörjad översiktlig vägplanering på längre sikt — knappast beräknas ge slutligt resultat under de närmaste åren. En tid av tre till fem år kan med sannolikhet komma att förflyta, innan en på detta resultat grundad beskattning av motorfordonstrafiken kan träda i kraft.

Den i propositionen föreslagna skattehöjningen avsåg i första hand att täcka utgifterna för vägväsendet under bud-

getåret 1954/55, men jämväl att i fortsättningen möjliggöra en fortlöpande upprustning av vägarna. Departementschefen anförde:

Såsom allmän riktlinje bör fortfarande gälla, att motorfordonstrafiken genom särskild beskattning skall gälda den kostnad, som den orsakar vägväsendet. Några på trafik- eller näringspolitiska skäl grundade avvikelser från denna riktlinje, vilka sträcker sig utöver vad som härvidlag innefattas i gällande beskattningsbestämmelser, är jag för närvarande ej beredd att förorda; motorfordonstrafikens totala andel i vägstkostnaderna torde tills vidare i huvudsak böra bestämmas på samma sätt som hittills och bestridas med automobilskattemedel. Jag vill emellertid understryka att motorfordonstrafikens växande dominans på våra vägar otvivelaktigt kommer att medföra att denna fråga upptages till ny prövning.

I propositionen framhöll departementschefen vidare följande:

Vid angivandet av utgiftsbehovet för budgetåret 1954/55 har jag icke tagit hänsyn till det underskott å automobilskattemedelsfonden, som kan beräknas föreligga vid budgetårets ingång. Detta underskott påverkar således icke skattehöjningens storlek. Ej heller har jag i skattehöjningen inkluderat täckning för de utgifter, vilka kan föranledas av ett eventuellt införande av högertrafik. Om det sätt, på vilket sistnämnda utgifter skall bestridas, torde beslut få fattas vid behandlingen av det förslag, som kan komma att avgivas av 1954 års kommitté för utredning om högertrafik.

Den skattehöjning, som nu av mig föreslås, tager såsom jag redan nämnt närmast sikte på att bereda täckning för vägväsendets utgiftsbehov under budgetåret 1954/55. Det avser emellertid också att genom den antagna fortlöpande ökningen av motorfordonsbeståndet möjliggöra fortsatt upprustning av vägväsendet under tiden fram till den tidpunkt då en ny beskattning kan taga vid. Jag vill i anslutning härtill framhålla, att utgifterna för vägväsendet under denna tid får anpassas efter de inflytande automobilskattemedlen. Utgifterna bör sålunda icke få föranleda ökat underskott å automobilskattemedelsfonden. De osäkra förutsättningarna för den av mig här an-

tagna utvecklingen av motorfordonsbeståndet gör att man icke med visshet kan räkna med att intäkten av automobilskattemedel verkligen kommer att uppgå till nu antagna belopp. Vägväsendets utbyggnadstakt måste då också anpassas härefter, såvida ej en påtaglig konjunkturförsämring nödvändiggör en av arbetsmarknadsskäl be- tingad forcerad byggnadsverksamhet.

Riksdagen biföll Kungl. Maj:ts förslag.

Kommittén föreslår, att kostnaderna för en övergång till högertrafik finansieras genom att — på samma sätt som skedde under det andra världskriget — *särskilda tilläggsskatter å drivmedel* införas.

Innan dessa tilläggsskatters utformning närmare behandlas, torde kommittén böra uppehålla sig vid omfattningen av samhällets medverkan vid finansieringen av de med en övergång till högertrafik förenade kostnaderna.

Statsbidragsgrunder

I den mån en omläggning av väg- och gatutrafiken till högertrafik orsakar arbeten av sådan art, som eljest förekomma inom väg- och gatuväsendet och därvid bestridas helt eller till viss del av statsmedel i avräkning mot bilskattemedel, finner kommittén det naturligt — icke minst ur administrativ synpunkt — att samma regler komma till användning också för nyssnämnda omläggningsarbeten.

Kostnaderna för åtgärder beträffande anordningar och anläggningar å *landsbygdens allmänna vägar* — vartill även hänföras allmänna gator och vägar i städer och samhällen, där kronan är väghållare — böra sålunda i enlighet med vad som gäller för ordinarie arbeten å dessa vägar helt bestridas av statsmedel att avräknas mot automobilskattemedel.

Kostnaderna för åtgärder beträffande *gator och vägar i städer och samhällen*, som äro väghållare, böra i enlighet med

vad som gäller för byggande och underhåll av sådana allmänna vägar och för biltrafiken viktiga gator, som städerna själva ha att svara för (SFS 1943:438), till 95 procent bestridas av statsmedel att avräknas mot automobilskattemedel.

Kostnaderna för åtgärder beträffande *enskilda vägar* böra utgå av statsmedel efter liknande grunder, som gälla för ordinarie arbeten å dessa vägar, och avräkning ske mot automobilskattemedel. Jämlikt vederbörande författning (SFS 1952:793) kunna såväl byggnadsbidrag som underhållsbidrag utgå med högst 75 procent av kostnaden, då synnerliga skäl därtill äro. I förevarande fall finner kommittén böra tillämpas samma procentsats som för gator och vägar i städer eller 95 procent.

Beträffande de kostnader, som uppförts för *skogsbruket* och vilka hänföra sig till arbeten av samma slag som för vägväsendet, synes också bidrag böra utgå av statsmedel med 95 procent att avräknas mot automobilskattemedel.

Därest det i fråga om *enskilda vägar* och *enskilt skogsbruk* skulle uppstå svårigheter att få arbetena med flyttning av vägmärken m. m. utförda i rätt tid för trafikomläggningen, böra vägförvaltningarna kunna få bemyndigande att efter framställning av vederbörande väghållare utföra arbetena och kostnaderna härför böra helt bestridas av statsmedel att avräknas mot automobilskattemedel.

Kostnaderna för åtgärder beträffande *säkerhetsanordningar vid järnvägar* torde i enlighet med vad som gäller för ordinarie arbeten av denna art (SFS 1941:919) till 90 procent böra bestridas av statsmedel att avräknas mot automobilskattemedel; resterande 10 procent torde i likhet med vad som gäller för ordinarie arbeten av samma art

böra bestridas av statens järnvägars medel respektive av de enskilda järnvägsföretagen.

Till kostnader för *åtgärder mot ökade olycksrisker* bör anvisas ett anslag av statsmedel att avräknas mot automobilskattemedel på samma sätt, som nu sker beträffande anslag till statens trafik-säkerhetsråd och nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande.

Kostnaderna för trafikomläggningens *administration*, vilken enligt vad ovan föreslagits skulle uppdragas åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, bör i enlighet med vad som eljest gäller för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till nio tiondelar avräknas mot automobilskattemedel och till en tiondel bestridas av allmänna budgetmedel.

Beträffande kostnader för ombyggnad av *spårvagnar och bussar* samt sådana fasta anläggningar för dessa trafikmedel, som bekostas av vederbörande trafikföretag, föreslog 1939 års högertrafikkommitté statsbidrag med 85 procent för spårvagnar respektive 90 procent för bussar. Kommittén, som för sin del icke finner något bärande skäl för närvarande föreligga för att statsbidraget skall utgå efter olika grunder för dessa trafikmedel, anser att statsbidrag skall utgå med lägst 90 procent för ombyggnad av spårvagnar och bussar m. m. Enär det för trafikföretagen torde uppkomma vissa indirekta kostnader utöver vad ovan beräknats, synes dock skäl tala för att statsbidrag utgår till av kommittén beräknade kostnader efter samma procentsats, som föreslagits för gator och vägar i städer samt enskilda vägar och skogsbruk, dvs. 95 procent. Kommittén finner sålunda skäligt, att statsbidrag till kostnader för ombyggnad av spårvagnar och bussar m. m. utgår med 95 procent att avräknas mot automobilskattemedel. Från berörda trafikorganisatio-

Tabell 21. Sammanställning angående beräknade kostnader och anslagsbelopp att avräknas mot automobilskattemedel

| Ändamål | Beräknad kostnad kronor | Anslag av statsmedel att avräknas mot automobil- skattemedel kronor |
|---------------------------------------|----------------------------|---|
| Spårvagnar | 55 000 000 | 52 250 000 |
| Bussar | 110 000 000 | 104 500 000 |
| Allmänna vägar: | | |
| Landsbygd | 11 000 000 | 11 000 000 |
| Städer | 17 500 000 | 16 625 000 |
| Enskilda vägar | 1 500 000 | 1 425 000 |
| Järnvägar | 4 000 000 | 3 600 000 |
| Skogsbruk | 1 000 000 | 950 000 |
| Krigsmakt | 1 500 000 | ¹ 1 425 000 |
| Åtgärder mot ökade olycksrisker | 2 000 000 | 2 000 000 |
| Administration | 1 500 000 | ² 1 350 000 |
| Summa | 205 000 000 | 195 125 000 |

¹ 75 000 kronor föreslås skola täckas av allmänna budgetmedel.

² 150 000 kronor föreslås skola täckas av allmänna budgetmedel.

ner har, som framgår av den i kap. 1 intagna redogörelsen för frågans tidigare behandling, förutsatts, att trafikföretagen skulle få sina kostnader för en trafikomläggning helt täckta av statsmedel. Det synes emellertid kommittén lämpligt, att trafikföretagen själva få bära viss del av de statsbidragsberättigade kostnaderna för en övergång till högertrafik.

Vad angår *krigsmaktens* kostnader för en trafikomläggning synas även dessa bära till 95 procent bestridas av automobilskattemedel.

De beräknade kostnader och anslagsbelopp, som helt eller till viss del föreslås skola avräknas mot automobilskattemedel, framgår av tabell 21.

I det belopp å 195 125 000 kronor, som enligt förenämnda beräkningar och förslag skulle avräknas mot automobilskattemedel, ingår icke något belopp för *oförutsedda kostnader*. Ej heller har förutsatts att något bidrag skulle utgå till ombyggnad av *bensinstationer*, för vilka det endast i undantagsfall kan bli fråga om åläggande från samhällets sida

att ur exempelvis trafiksäkerhetssynpunkt vidtaga en ombyggnad vid övergång till högertrafik. Med hänsyn till vad kommittén ovan anfört om oförutsedda kostnader vid en trafikomläggning torde emellertid det av automobilskattemedel erforderliga anslagsbeloppet för en övergång till högertrafik bära uppföras med ett till 200 miljoner kronor avrundat belopp.

Särskilda tilläggsskatter å drivmedel

Kommittén har ovan förutsatt, att, därest ett beslut om övergång till högertrafik fattas år 1955, en trafikomläggning skall kunna äga rum år 1959. Lämpligt synes vara att till 1955 års riksdag framlägga förslag om införande av särskilda tilläggsskatter å drivmedel för budgetåren 1955/56—1958/59 så utformade, att de beräknas inbringa ett par hundra miljoner kronor för ifrågasvarande fyra år. Enligt vad som för närvarande är känt angående storleken av drivmedelsförbrukningen och dess sannolika utveckling, synas sådana skatter i anslutning till nu gällande grun-

Tabell 22. *Approximativ plan till fördelning på budgetåren 1955/56—1959/60 av anslag av statsmedel att avräknas mot automobilskattemedel*

| Ändamål | 1955/56 | 1956/57 | 1957/58 | 1958/59 | 1959/60 | Summa |
|---|------------|------------|------------|------------|------------|-------------|
| | kronor | | | | | |
| Spårvagnar | 12 397 500 | 12 397 500 | 12 397 500 | 12 397 500 | 2 660 000 | 52 250 000 |
| Bussar | 10 000 000 | 20 000 000 | 30 000 000 | 40 000 000 | 4 500 000 | 104 500 000 |
| Allmänna vägar: | | | | | | |
| Landsbygd | 1 000 000 | 2 000 000 | 3 000 000 | 4 000 000 | 1 000 000 | 11 000 000 |
| Städer | 1 000 000 | 3 000 000 | 5 000 000 | 5 000 000 | 2 625 000 | 16 625 000 |
| Enskilda vägar | 100 000 | 200 000 | 300 000 | 400 000 | 425 000 | 1 425 000 |
| Järnvägar | — | 700 000 | 1 000 000 | 1 000 000 | 900 000 | 3 600 000 |
| Skogsbruk | — | 100 000 | 200 000 | 200 000 | 450 000 | 950 000 |
| Krigsmakt | — | — | 1 500 000 | 1 500 000 | 1 500 000 | 1 500 000 |
| Åtgärder mot ökade olycksrisker | 100 000 | 200 000 | 300 000 | 500 000 | 900 000 | 2 000 000 |
| Administration | 2300 000 | 2300 000 | 2300 000 | 2300 000 | 2300 000 | 1 500 000 |
| Oförutsedda kostnader | 102 500 | 1 102 500 | 2 002 500 | 702 500 | 965 000 | 4 875 000 |
| Summa | 25 000 000 | 40 000 000 | 55 000 000 | 65 000 000 | 15 225 000 | 200 225 000 |

¹ Härav bestridas 25 000 kronor av allmänna budgetmedel under vartdera av budgetåren.

² Härav bestridas 30 000 kronor av allmänna budgetmedel under vartdera av budgetåren.

³ Härav bestridas 225 000 kronor av allmänna budgetmedel.

der för drivmedelsskatterna böra bestämmas till tre öre för liter bensin, motorsprit och brännolja. Förslag till författningar angående dessa tilläggs-skatter återfinnas i bilaga 4. Därest de enligt ovan å automobilskattemedlen fallande kostnaderna icke skulle komma att uppgå till det belopp, som inflyter genom de särskilda tilläggs-skatterna, torde överskottsmedlen från dessa skatter böra tagas i anspråk för utbyggnad av vägväsendet. Om däremot ifrågavarande kostnader skulle bli större än vad de särskilda tilläggs-skatterna inbringa, bör skillnaden täckas antingen av ordinarie automobilskattemedel eller genom att riksdagen på framställning av Kungl. Maj:t vid exempelvis 1959 års riksdag, då medelsåtgången bör kunna bedömas, förlänger tilläggs-skatternas giltighetstid.

Plan för medelsanvisning

För att de olika åtgärderna för en trafikomläggning skola kunna planenligt genomföras är det av vikt, att medel anvisas för vidtagande av erforder-

liga åtgärder för en övergång till högertrafik redan från och med budgetåret 1955/56, därest ett beslut om en trafikomläggning fattas vid 1955 års riksdag.

Beträffande anvisande av medel för de olika åtgärderna föreslås ovanstående approximativa plan (tabell 22), som utformats med hänsyn till vad som på frågans nuvarande stadium kunnat uppskattas angående tidsordningen för vidtagande av erforderliga åtgärder för en trafikomläggning.

Därest statsbidragsgrunderna utformas på sätt ovan föreslagits, torde statsbidragsförfattningarna för dels ordinarie arbeten å gator och vägar, som städerna själva ha att svara för, dels säkerhetsanordningar vid järnvägar kunna med riksdagens bemyndigande tillämpas jämväl för att bestrida vissa med en övergång till högertrafik för- enade kostnader. Kommittén förutsätter, att — i enlighet med vederbörande författningar — beslut om statsbidrag för gator och vägar, som städerna själva svara för, fattas av väg- och vatten-

byggnadsstyrelsen och beslut om statsbidrag för säkerhetsanordningar vid järnvägar fattas av Kungl. Maj:t. Motsvarande torde kunna gälla statsbidragsförfattningen för enskilda vägar, dock att här riksdagens beslut bör innefatta bemyndigande för länsstyrelserna att bevilja statsbidrag med högst 95 procent av ifrågavarande kostnader.

För statsbidrag till ombyggnad av spårvagnar och bussar och vissa till dessa trafikmedel hörande fasta anläggningar ävensom för statsbidrag till skogsbruket erfordras särskilda föreskrifter.

Vad först angår spårvagnarna har man, som ovan framhållits, vid de inom ingenjörsvetenskapsakademien verkställda undersökningarna och vid de av kommittén gjorda beräkningarna kommit till ungefär samma kostnadsbelopp. Med hänsyn härtill och till vikten av att de ganska komplicerade åtgärder, som det här är fråga om och som till mycket stor del torde komma att vidtagas på berörda trafikföretags egna verkstäder, skola kunna komma till utförande i sådan tid att en trafikomläggning icke försenas och därmed kostnaderna för omläggningen fördyras, vill kommittén föreslå att 1955 års riksdag beviljar vederbörande städer ersättning med 95 procent av de av kommittén beräknade kostnaderna eller med följande belopp.

| Stad | Kronor |
|-----------------------|------------|
| Stockholm | 24 795 000 |
| Göteborg | 15 580 000 |
| Malmö | 4 180 000 |
| Norrköping | 2 660 000 |
| Hälsingborg | 1 900 000 |
| Gävle | 95 000 |
| Jönköping | 380 000 |
| Summa | 49 590 000 |

Dessa belopp synas lämpligen böra i mån av tillgång på inflytande automo-

bilskattemedel för ifrågavarande ändamål utbetalas med en fjärdedel under vartdera av budgetåren 1955/56—58/59 eller med följande belopp för budgetår.

| Stad | Kronor |
|-----------------------|------------|
| Stockholm | 6 198 750 |
| Göteborg | 3 895 000 |
| Malmö | 1 045 000 |
| Norrköping | 665 000 |
| Hälsingborg | 475 000 |
| Gävle | 23 750 |
| Jönköping | 95 000 |
| Summa | 12 397 500 |

Innan någon del av beviljat bidrag utbetalas, bör vederbörande stad ha avgivit förbindelse att mot bidragets åtnjutande avstå från anspråk på ytterligare bidrag av staten till kostnaderna för de anordningar, vartill bidrag beviljats. Därest sådan förbindelse icke utfärdas, torde bidrag till vederbörande stad böra fastställas av riksdagen genom särskilt beslut efter framställning av Kungl. Maj:t. Det förutsättes vidare att för eventuellt ianspråktagande av återstående belopp, som beräknats för ombyggnad av spårvagnar m. m. (52 250 000—49 590 000 = 2 660 000 kronor), erfordras särskilt beslut av riksdagen.

Någon särskild trafiksäkerhetskontroll utöver den som i vanlig ordning gäller för spårvägstrafiken torde icke böra föreskrivas. Därest statsbidragen icke skulle komma till avsedd användning innebär detta, att vederbörande företag icke kan beräknas få upprätthålla sin spårvägstrafik efter en övergång till högertrafik, vilket torde vara en tillräckligt effektiv påföljd. Därest en övergång skulle äga rum från spårvägstrafik till busstrafik, bör detta icke möta någon erinran. Det förutsättes dock att vid beviljande av statsbidrag till ombyggnad av bussar m. m. hänsyn

tages till om statsbidrag till spårvägs- trafik icke kommit till avsedd användning.

För statsbidrag till bestridande av kostnader för ombyggnad av bussar m. m. torde icke kunna tillämpas samma enkla förfaringssätt, som föreslagits beträffande spårvagnar. Förslag till statsbidragsförfattning för ombyggnad av bussar m. m. återfinnes i bilaga 4.

Beträffande skogsbruket föreslås att riksdagen beviljar domänverket ett anslag å 285 000 kronor, utgörande 95 procent av de för detta verk beräknade kostnaderna för en övergång till höger-

trafik, lämpligen fördelat med en fjärdedel under vartdera av budgetåren 1956/57—1959/60 eller med 71 250 kronor för budgetår. Det enskilda skogsbruket torde framdeles få inkomma till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med till Kungl. Maj:t ställda framställningar om statsbidrag, för vilka sedermera torde böra utverkas riksdagens bemyndigande att utgiva ersättning beräknad efter 95 procent av ifrågavarande kostnader.

För oförutsedda kostnader uppförda anslagsbelopp torde böra ställas till Kungl. Maj:ts förfogande.

Sammanfattning och hemställan

Sammanfattning

Frågan om övergång från vänster- till högertrafik i Sverige har sedan åtskilliga år varit föremål för uppmärksamhet. Särskilt erinras om den utredning, som verkställdes av 1939 års högertrafikkommitté (SOU 1940:30), samt om uttalanden i ämnet vid 1939 och 1945 års riksdagar.

Sedan riksdagen i skrivelse den 2 december 1953 anhållit därom, tillkallade efter Kungl. Maj:ts bemyndigande chefen för kommunikationsdepartementet i januari månad 1954 sakkunniga för att utreda förutsättningarna för vårt land att inom den närmaste framtiden genomföra en övergång till högertrafik.

I direktiven betonades särskilt att utredningen borde *dels* undersöka, huruvida de fördelar på lång sikt, vilka stå att vinna genom en övergång till högertrafik, kunna förväntas bli så betydande, att de överväga den ökade olycksrisken under övergångstiden ävensom kostnaderna för omläggningen, *dels* förebringa en om möjligt fullständig utredning i fråga om kostnaderna för en övergång till högertrafik, *dels ock* med hänsyn till att kostnaderna för en omläggning — som i första hand finge anses vara ett bilismens intresse — i varje fall till huvudsaklig del finge täckas med automobilskattemedel framlägga definitiva förslag i denna fråga.

Såsom en allmän förutsättning har kommittén utgått från att en eventuell

övergång till högertrafik bör genomföras samtidigt över hela landet.

Kommittén har funnit, att den närmast möjliga tidpunkten för en övergång till högertrafik torde vara år 1959. Ett tidigare omlägningsår synes icke vara praktiskt möjligt eller ekonomiskt försvarbart. Förutsättningen för att en omläggning skall kunna äga rum nämnda år är emellertid, att beslut angående omläggningen till högertrafik fattas under år 1955.

Beträffande tidpunkten på året, då övergång till högertrafik lämpligen bör äga rum, göra sig ett flertal, delvis divergerande synpunkter gällande. Svårigheterna och kostnaderna vid trafikomläggningen bli avgjort störst i tätorterna, där man har den ur ombyggnadssynpunkt mest komplicerade spårvagns- och bussparken ävensom de mest utvecklade trafikordningarna. Vid övervägandet av de olika synpunkterna har kommittén funnit, att en omläggning bör förläggas i anslutning till tiden för nedgången i spårvagns- och busstrafiken i landets tätorter samt å sådan tid, att skolorna kunna medverka i trafiksäkerhetspropagandan. Lämplig tidpunkt på året för övergång till högertrafik är sålunda enligt kommitténs uppfattning början av juni månad. Med hänsyn till omställningsarbetena och för att inskränka förlusten av arbetstid för trafikanterna vid omläggningen har kommittén vid valet av veckodag stannat för en sön-

dag — t. ex. söndagen den 7 juni 1959. I fråga om tidpunkten på dygnet har kommittén funnit, att en omläggning till högertrafik bör ske under någon av morgontimmarna, förslagsvis klockan 4, då dygnets trafik i allmänhet når sitt minimum.

Enligt kommitténs uppfattning bör det dock överlätas åt Kungl. Maj:t att med beaktande av bland annat ekonomiska och arbetsmarknadspolitiska synpunkter bestämma, när trafikomläggningen skall äga rum.

För att om möjligt minska olycksriskerna vid en trafikomläggning förordar kommittén, att en generell fartbegränsning till 70 km/tim vidtages. Fartbegränsningen bör gälla åtminstone under den månad, varunder trafikomläggningen äger rum. Med hänsyn till redan gällande fartbegränsning för bussar och lastbilar samt övriga i 56 § vägtrafikförordningen omnämnda fordon torde en sådan måttlig generell fartbegränsning icke vålla några större olägenheter.

Kommittén anser i likhet med 1939 års högertrafikkommitté, att en övergång till högertrafik på vägar och gator icke bör leda till motsvarande omläggning vid järnvägarna. Järnvägstrafiken äger nämligen icke sådant samband med väg- och gatutrafiken, att en omläggning till högertrafik vid järnvägarna är nödvändig. En omläggning vid järnvägarna skulle komma att draga mycket stora kostnader, vilka icke skulle stå i rimlig proportion till därmed vunna fördelar. I flera länder förekommer vänstertrafik vid dubbelspårsdrift på järnvägar och högertrafik på vägar och gator.

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

ombyggnad av viss del av spårvägar-

nas rullande materiel och fasta anläggningar,

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

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

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

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

ombyggnad av bensinstationer m. m. samt

åtgärder mot ökade olycksrisker m. m.

De av kommittén beräknade och uppskattade direkta kostnaderna för ifrågasvarande åtgärder vid en övergång till högertrafik år 1959 uppgå — under förutsättning att beslut om övergången fattas under år 1955 — till sammanlagt 215 miljoner kronor, vilket framgår av följande sammanställning av kostnaderna. I nämnda belopp ingå icke några indirekta kostnader för en trafikomläggning, vilka säkert komma att uppstå men som icke låtit sig i förväg beräknas.

| | Milj. kr. |
|---|-------------|
| Spårvagnar | 55,0 |
| Bussar | 110,0 |
| Allmänna vägar: | |
| Landsbygd | 11,0 |
| Städer | 17,5 |
| Enskilda vägar (landsbygd och städer) | 1,5 |
| Järnvägar | 4,0 |
| Skogsbruk | 1,0 |
| Krigsmakt | 1,5 |
| Bensinstationer | 5,0 |
| Åtgärder mot ökade olycksrisker | 2,0 |
| Administration | 1,5 |
| Oförutsett | 5,0 |
| | Summa 215,0 |

Kommittén, som delar 1939 års högertrafikkommittés uppfattning att ur teoretisk eller teknisk synpunkt företräde icke kan givas åt vänstertrafik eller högertrafik, har sökt att med utgångspunkt från tillgängligt statistiskt material undersöka vissa trafiksäkerhetsfrågor och andra särskilda förhållanden, som tillmätts betydelse i debatten om övergång till högertrafik.

För att söka bedöma storleken av de olycksrisker, som kunna vara förknippade med att Sverige har en annan körregel än angränsande länder, har sålunda kommittén undersökt möjligheterna till internationella jämförelser angående olycksfallsfrekvensen inom väg- och gatutrafiken. Kommittén har därvid funnit, att det icke synes finnas något som tyder på att trafiksäkerheten i Sverige skulle väsentligt ha rönt påverkan av att vi ha andra trafikregler än angränsande länder. Beträffande frågan om vägtrafikolyckornas huvudorsaker och rattens placering har kommittén funnit, efter att ha tagit del av de argument, som framförts för de olika uppfattningarna om placeringen av rattens, att det icke torde vara möjligt att ur trafiksäkerhetssynpunkt bedöma frågan om dennas placering tillförlitligt, utan att undersökningar vidtagas av en omfattning, som kommittén icke ansett sig kunna påkalla. Med hänsyn till den mänskliga faktorns avgörande betydelse för uppkomsten av trafikolyckor — av verkställda undersökningar att döma har den alldeles övervägande delen av olyckorna sin grund hos människan — torde man böra vara ytterst försiktig med att härleda olyckornas uppkomst från sådana tekniska detaljer som rattens placering.

I fråga om turismen anser kommittén, att det är mycket vanskligt att göra något uttalande rörande i vilken omfattning den utländska turist- och

motorfordonstrafiken skulle öka genom en övergång till högertrafik i Sverige. Det torde icke vara tillrädligt att till grund för ett beslut om högertrafik lägga några kalkyler rörande ekonomisk vinst i form av ökad utländsk turisttrafik efter en trafikomläggning. Några tillförlitliga beräkningar i detta hänseende torde icke kunna framläggas.

De skäl, som kunna anföras mot en övergång till högertrafik, nämligen den sannolika ökningen på kortare sikt av olycksriskerna efter trafikomläggningen och de stora kostnaderna för omläggningen, äro i och för sig tungt vägande. Till förmån för en övergång till högertrafik talar emellertid den redan i 1939 års högertrafikkommittés betänkande återgivna slutsatsen, att, i händelse högertrafik ej införes, olyckor, som bero på ovana vid vänstertrafik, måste i det långa loppet medföra skadeverkningar av större omfattning än de som kunna förväntas uppkomma av olyckor, vilka bero på ovana vid högertrafik, i händelse sådan trafik införes. En övergång till högertrafik för väg- och gatutrafiken torde sålunda på längre sikt vara förenad med fördelar ur trafiksäkerhetssynpunkt. Det gäller sedan, huruvida man vill taga konsekvenserna av denna slutsats och bedöma frågan 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.

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

mittén föreslår sålunda, att övergång till högertrafik genomföres i vårt land för väg- och gatutrafiken.

För finansieringen av de med en omläggning till högertrafik förenade kostnaderna föreslår kommittén införande av särskilda tilläggsskatter å drivmedel för budgetåren 1955/56—1958/59 så utformade, att skatterna beräknas inbringa ett par hundra miljoner kronor för ifrågavarande fyra år. Enligt vad som för närvarande är känt angående storleken av drivmedelsförbrukningen och dess sannolika utveckling, synas sådana skatter i anslutning till nu gällande grunder för drivmedelsskatterna böra bestämmas till tre öre för liter bensin, motorsprit och brännolja. Av de automobilskattemedel, som sålunda beräknas inflyta, avses kostnader för åtgärder för övergång till högertrafik beträffande landsbygdens allmänna vägar helt skola bestridas. Kostnader för åtgärder i fråga om städernas allmänna vägar, enskilda vägar, skogsbruk, krigsmakt samt spårvagnar och bussar föreslås av kommittén må med 95 procent täckas av ifrågavarande automobilskattemedel. Kostnader för åtgärder beträffande säkerhetsanordningar vid järnvägar torde i enlighet med vad som gäller för ordinarie arbeten av denna art till 90 procent böra bestridas av automobilskattemedel. Till kostnader för åtgärder mot ökade olycksrisker bör anvisas ett anslag av statsmedel att avräknas mot automobilskattemedel på samma sätt, som nu sker beträffande anslag till statens trafiksäkerhetsråd och nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande. Kostnaderna för trafikomläggningens administration, vil-

ken föreslås skola uppdragas åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, bör i enlighet med vad som eljest gäller för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till nio tiondelar avräknas mot automobilskattemedel och till en tiondel bestridas av allmänna budgetmedel. Till ombyggnad av bensinstationer, för vilka det endast i undantagsfall kan bli fråga om åläggande från samhällets sida att ur exempelvis trafiksäkerhetssynpunkt vidtaga en ombyggnad vid övergång till högertrafik, har ej förutsatts att statsbidrag skall utgå.

Hemställan

Under åberopande av vad i betänkandet anförts hemställer kommittén, att Kungl. Maj:t måtte föreslå 1955 års riksdag att

dels bemyndiga Kungl. Maj:t att med beaktande av bland annat ekonomiska och arbetsmarknadspolitiska synpunkter vid lämplig tidpunkt — av kommittén föreslagen till början av juni månad år 1959 — genomföra en övergång till högertrafik för väg- och gatutrafiken samt att, i huvudsaklig överensstämmelse med kommitténs förslag, till vissa med övergången förenade kostnader bevilja statsbidrag m. m. att avräknas mot automobilskattemedel ävensom att vidtaga de åtgärder i övrigt, som äro erforderliga för genomförandet av övergången till högertrafik,

dels ock för finansiering av förenämnda statsbidrag m. m. besluta införa tilläggsskatt å bensin, motorsprit och brännolja i huvudsaklig överensstämmelse med de författningsförslag, som återgivas i bilaga 4.

Reservationer och särskilda yttranden

Reservation av ordföranden Löwbeer

Enligt min uppfattning ha icke några bärande skäl anförts för en övergång till högertrafik. Kommitténs undersökningar ha visat, att en övergång till högertrafik kommer att draga inemot en kvarts miljard kronor för bestridande av sådana direkta kostnader, som kommittén kunnat beräkna eller uppskatta. Det föreligger åtskilliga viktigare och nyttigare samhällsuppgifter i vårt land, till vilkas lösande ett belopp av denna storleksordning skulle kunna användas. För att man under sådana förhållanden skall kunna biträda förslaget om övergång till högertrafik måste ytterst starka skäl kunna uppvisas. Detta har icke skett. I kapitel 4 ha åtskilliga till stöd för en trafikomläggning anförda påståenden reducerats till sina rätta proportioner och kunna icke åberopas såsom skäl för en övergång. Påståendena om fördelar ur trafiksäkerhetssynpunkt i det långa loppet av en övergång till högertrafik ha på mig ej verkat övertygande, liksom ej heller att den internationella landsvägstrafiken till och från Sverige hämmats av vår vänstertrafik och att enhetliga körregler skulle vara nödvändiga länderna emellan. Väger jag kostnaderna för en övergång till högertrafik och med en sådan övergång uppkommande olycksrisker mot vad som anförts såsom huvudskäl för en övergång, nämligen utvecklingen av den internationella landsvägstrafiken och det därav betingade intresset av enhetliga trafikregler länderna emellan, finner jag mig icke

kunna stå till svars med att biträda kommittémajoritetens förslag att förordna en övergång från vänstertrafik till högertrafik. Jag reserverar mig därför mot detta förslag. Därest likväl en sådan övergång skulle komma att beslutas, biträder jag de i föreliggande kommittébetänkande framställda förslagen om tidpunkt för övergången, erforderliga åtgärder för densamma och finansieringen av kostnaderna.

Reservation av herr Björnberg och herr Christenson i Malmö

Utredningens beräkning av de totala kostnaderna för en övergång till högertrafik är på vissa väsentliga punkter diskutabel. Under utredningsarbetets bedrivande har därför från vår sida hemställts om ytterligare överläggningar i denna fråga under medverkan av vissa experter. Detta har utredningens majoritet motsatt sig. Vi har i detta sammanhang främst hänvisat till den utförliga och omsorgsfulla utredning som verkstälts av IVA. Den kostnadsram som är ett resultat av denna är avsevärt mindre än och skiljer sig med ett mycket betydande belopp — ca 55 miljoner kronor — från den av kommitténs majoritet angivna kostnadsramen. Särskilt anmärkningsvärd är därvid den betydande divergens, som föreligger i beräkningarna av ombyggnadskostnaderna för bussarna. Trots att IVA där räknat med ett bussbestånd av 9 600 stycken vid tidpunkten för övergången mot kommitténs 9 000 stycken har IVA:s experter uppskattat dessa

kostnader till 75 miljoner kronor mot kommittémajoritetens 110 miljoner kronor. Några vägande anmärkningar synes oss icke kunna riktas mot IVA:s kostnadsberäkning i detta avseende. Kommitténs beräkningsmetoder har däremot enligt vår uppfattning haft till följd att den beräknade kostnaden för ombyggnad av bussar blivit för hög.

Vid varje normal kalkylering är det önskvärt och nödvändigt, att varje särpost noga överväges. Hur ingående sådana beräkningar än göres är det ofrånkomligt att vissa poster upptages för lågt, andra för högt i jämförelse med blivande verkliga kostnader. Normalt kan beräknas att sådana differenser i stort sett uppväger varandra, men för säkerhets skull brukar det sammanlagda kalkylbeloppet förses med en reservation av innebörd att slutsumman kan komma att över- eller underskrivas med exempelvis 10 procent.

Kommittén har icke förfarit på sätt som är brukligt vid vanlig kalkylering utan har till de olika delposterna lagt avsevärda pålägg för att sedan vid sammanställandet av delposter till huvudposter ytterligare höja dessa. Vid sammanställningen av huvudposterna till en slutpost har sedan beloppet ytterligare höjts av kommittén. Det finns ingen anledning tro, att de 1 000-tals särposter, som ingår i totalkalkylen, genomgående skulle ha upptagits till för låga värden. Sannolikheten talar tvärtom för att beräkningarna härvid gjorts med säkerhetsmarginaler för de olika posterna, som adderade med varandra och med de avsevärda förhöjningar, som gjorts av kommittén, innebär betydande belopp i den slutsumma, som kommittén ytterligare höjt.

Kostnaderna för ombyggnad av bussar synes oss därför böra uppskattas till ett med 35 miljoner kronor reducerat belopp i jämförelse med kommit-

téns förslag. Kostnaden för övergång till högertrafik kan därför beräknas uppgå till högst 170 miljoner kronor mot den av kommittén i tabell 21 å sid. 100 angivna kostnaden på 205 miljoner kronor.

Finansieringen av denna kostnad har av kommittén ansetts böra ske i huvudsak genom beloppets avräknande mot bilskattemedel. Som motiv för detta har kommittén anfört att en övergång till högertrafik i allt väsentligt är ett bilismens intresse. I stort sett kan vi instämma i denna kommitténs synpunkt. Det förtjänar emellertid understrykas att denna reform i flera avseenden är till gagn för landet i dess helhet. Det är sålunda ett allmänt intresse att de i varje särskilt fall billigaste och effektivaste transportmedlen kommer till användning. Genom en anpassning till de på kontinenten gällande trafikreglerna bör förutsättningarna för en vidare utveckling av landsvägstrafiken ökas. En omläggning till högertrafik kommer sannolikt också att medföra en livligare turistström till vårt land. En ökad trafiksäkerhet är likaledes ett hela befolkningens intresse. Det är därför motiverat att en något större andel av kostnaden än vad kommitténs majoritet förutsatt bestrides på annat sätt än genom bilskattemedel. I vad mån och i vilken utsträckning detta bör ske redovisas nedan vid granskningen av de olika kostnadsposterna.

Spårvagnar: Spårvägstrafik bedrivs i de större städerna jämsides med busstrafik. Den sistnämnda bidrager i icke oväsentlig utsträckning till kostnadernas täckande via automobilskattemedlens specialbudget, vilket icke är fallet med den förstnämnda. Dessutom måste det anses berättigat att framför allt bilisterna på landsbygden men även i städerna befrias från en större del av kostnaden än kommittén före-

slagit. Det kan enligt vår mening icke anses rimligt, att bilismen skall betala den standardhöjning av den rullande materielen som t. ex. blir fallet genom den fullständiga ommålning in- och utvändigt, vilken förutsättes skola ske i samband med ombyggnaden. Enbart denna kostnad uppgår till ca 6 000 kronor per spårvagn. Även i övrigt kan ifrågasättas skäligheten i den stora belastning av bilismen som majoriteten förordat för denna kostnadspost. Vi föreslår därför att högst 85 procent av ombyggnadskostnaden avräknas mot bilskattemedel. En sådan höjd procentuell andel av ombyggnadskostnaden för vederbörande företag är också ägnad att frammana ett ökat intresse från deras egen sida att pressa de totala kostnaderna för ombyggnadsarbetena. Detta kan i sin tur leda till att det belopp, som skall avräknas mot automobilskattemedlens specialbudget, kommer att nedbringas.

Bussar: Vi godtager i princip den av kommittén föreslagna fördelningsregeln, vilken innebär att 95 procent av kostnaderna täckes av automobilskattemedel och 5 procent av bussföretagen själva. Med hänsyn till den i det föregående av oss föreslagna kostnadsberäkningen uppgår beloppen till 71,25 miljoner kronor resp. 3,75 miljoner kronor. I detta sammanhang vill vi understryka behovet av en så effektiv kontroll som möjligt av de belopp, som utbetalas från automobilskattemedlens specialbudget. Det är önskvärt att bidragssystemet, när det gäller ombyggnaden av såväl spårvagnar som bussar, utformas på ett sådant sätt att det skapar största möjliga förutsättningar för ett ägarens eget intresse att begränsa kostnaderna.

Övriga kostnadsposter: Då kostnaderna för åtgärder beträffande *gator och vägar i städer och samhällen, som*

*är väghållare, även torde innefatta om-lägningsarbeten, som normalt skulle i sin helhet ha bestritts av städerna och samhällena, föreslår vi att 85 procent av kostnaderna i stället för av kommitténs majoritet föreslagna 95 procent avräknas mot automobilskattemedlens specialbudget. Kostnaderna som avser *säkerhetsanordningar vid järnvägar* samt *krigsmaktens* kostnader anser vi icke till någon del bör bestridas av automobilskattemedel. Järnvägarna och krigsmakten bör bekosta dessa ombyggnadsarbeten. Fördelningen av kostnaderna enligt vårt förslag framgår av tabell å sid. 111.*

Övergång till högertrafik är en fråga, vars lösning avses bestå i all framtid. Tanken att fördela kostnaderna på en längre tidrymd, vilken kan motiveras med nyssnämnda förhållande, har emellertid icke vunnit gehör hos kommitténs majoritet. Ur rättvisesynpunkt kan det starkt ifrågasättas, om, som majoriteten, föreslagit, kostnaderna för trafikomläggningen skall slutgiltigt regleras under en så kort tidrymd som 4 år.

En lösning av finansieringsfrågan genom en fördelning av kostnaderna på en längre tidrymd är sålunda enligt vår mening den principiellt riktiga. Den andel av totalkostnaderna, som enligt vad vi utvecklat i det föregående bör finansieras med bilskattemedel och vilken beräknats till ca 150 miljoner kronor, kan i stort sett sägas motsvara intäkten av exempelvis 1 öres förhöjning av drivmedelsskatterna under 8 år.

Den höjning av beskattningen, som majoriteten förordat, kan få allvarliga ekonomiska konsekvenser. I det nuvarande läget kan en sådan åtgärd få en inflationspådrivande effekt på grund av ytterligare varufördyring genom högre transport- och distributionskostnader samt höjda taxor.

Sammanställning angående beräknade kostnader och anslagsbelopp att avräknas mot automobilskattemedel

| Ändamål | Beräknad kostnad kronor | Anslag av statsmedel att avräknas mot automobil- skattemedel kronor |
|--------------------------------------|----------------------------|---|
| Spårvagnar..... | 55 000 000 | 46 750 000 |
| Bussar..... | 75 000 000 | 71 250 000 |
| Allmänna vägar: | | |
| Landsbygd..... | 11 000 000 | 11 000 000 |
| Städer..... | 17 500 000 | 14 875 000 |
| Enskilda vägar..... | 1 500 000 | 1 425 000 |
| Järnvägar..... | 4 000 000 | — |
| Skogsbruk..... | 1 000 000 | 950 000 |
| Krigsmakt..... | 1 500 000 | — |
| Åtgärder mot ökade olycksrisker..... | 2 000 000 | 2 000 000 |
| Administration..... | 1 500 000 | 1 350 000 |
| Summa | 170 000 000 | 149 600 000 |

Som belystes i motionerna I: 500 och II: 640 samt I: 504 och II: 637 till 1954 års riksdag är den nuvarande drivmedelsskatten högre än vad som erfordras för finansiering av de för varje budgetår aktuella utgifterna för vägbygget. Till följd av det redovisningssystem, som tillämpas på automobilskattemedelns specialbudget, visar väganlagen vid slutet av varje budgetår betydande reservationsmedelsbehållningar. Systemets natur leder med andra ord till att specialbudgeten för bilskattemedlen ligger och kommer att ligga med jämförelsevis stora outnyttjade anslagsbelopp. Dessa beräknades i nyssnämnda motioner till ca 200 miljoner kronor vid ingången av den femårsperiod, som den då framlagda vägbyggnadsplanen omfattade, och överskottet beräknades under femårsperioden stiga med ytterligare drygt 80 miljoner kronor.

Härtill kommer följande tre omständigheter:

1. Sedan utfallet av budgetåret 1953/54 redovisats, uppgår reservationsmedelsbehållningarna på vägan-

slagen till ett ännu något större belopp än vad som beräknades i våras. De uppskattades då till ca 230 miljoner kronor men uppgår enligt budgetredovisningen till ca 260 miljoner kronor.

2. Behållningarna kan med ledning av de beräkningar rörande vägutgifternas och bilskatteintäkternas utveckling, som Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen gjort i sina petita för budgetåret 1955/56, väntas stiga till ca 355 miljoner kronor eller med ca 95 miljoner kronor fram till slutet av budgetåret 1955/56.

3. Intäkterna av bilbeskattningen kommer sannolikt att överstiga även de senast beräknade beloppen till följd av den ökning som motorfordonsbeståndet undergått under den senaste tiden och som icke var känd vid tidpunkten för Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens beräkningar.

Överskottet är sålunda så stort att det synes obefogat att för finansieringen av kostnaderna i samband med övergång till högertrafik företaga ytterligare höjning av de av 1954 års vårriksdag fastställda skattesatserna

på drivmedlen. Finansieringen av dessa kostnader kan enligt vår mening till den del de bör belasta bilismen ske via bilskattemedlens specialbudget utan ytterligare förhöjning av dessa skattesatser. Om en formell underbalansering av specialbudgeten anses böra undvikas, kan detta uppnås genom en omläggning av det nu tillämpade anslagstekniska förfarandet på specialbudgeten enligt de principer, som föreslogs i de förut berörda motionerna.

Det ställningstagande till finansieringen, som vi här har gjort, kan i sak sägas innebära att, därest kostnaderna för en omläggning till högertrafik icke hade tillkommit, skattesatserna på drivmedlen skulle kunna sänkas från den nu gällande nivån. Finansieringen via överskottet på bilskattemedlens specialbudget betyder, att den av 1954 års vårriksdag beslutade drivmedelsskatten accepteras tills vidare för täckande av de genom övergången till högertrafik tillkomna kostnaderna. Vårt ställningstagande innebär också ett tillgodoseende av de viktiga synpunkterna på en mera långsiktig finansiering därigenom, att överskott som uppsamlats användes för ändamålet.

Ett utnyttjande av överskottet på bilskattemedlens specialbudget för finansiering av högertrafikkostnaderna behöver inte minska vägbyggandet under de närmaste fem åren med hänsyn till att överskottet är en följd av nu tillämpade redovisningssystem och att detta överskott icke utnyttjas till större del än att en betydande reserv utöver de för budgetår omräknade vägsanlag kommer att förefinnas även i fortsättningen.

Kommittén har enligt sina direktiv haft till uppdrag att planlägga utredningsarbetet med tanke på att frågan om övergång till högertrafik skulle kunna

göras till föremål för rådgivande folkomröstning. Kommittén har således icke haft att ta ställning till frågan om folkomröstning eller icke i detta spörsmål. Vi har i enlighet härmed tolkat direktiven så, att frågan om folkomröstning skall prövas i annat sammanhang. Enligt vår personliga mening synes något principiellt hinder för folkomröstning i ärendet inte föreligga.

Under återopande av vad i betänkandet och i vår reservation anförts hemställer vi, att Kungl. Maj:t måtte föreslå 1955 års riksdag att bemyndiga Kungl. Maj:t att med beaktande av bland annat ekonomiska och arbetsmarknadspolitiska synpunkter vid lämplig tidpunkt — av kommittén föreslagen till början av juni månad år 1959 — genomföra en övergång till högertrafik för väg- och gatutrafiken samt att, i huvudsaklig överensstämmelse med av oss ovan framlagda förslag, till vissa med övergången förenade kostnader bevilja statsbidrag m. m. att avräknas mot automobilskattemedel ävensom att vidtaga de åtgärder i övrigt, som är erforderliga för genomförandet av övergången till högertrafik.

Särskilt yttrande av herr Nilsson

Som framgår av redogörelsen i kap. 1 angående frågans tidigare behandling anförde andra lagutskottet i utlåtande vid 1945 års riksdag, att kravet på övergång till högertrafik i och för sig icke torde uppbäras av någon utbredd folkmening och att enligt utskottets åsikt en reform som skulle utöva så stor inverkan på medborgarnas vanor som en genomgripande ändring av hävdvunna trafikregler ej borde komma till stånd med mindre än att den omfattas av folkets breda lager. Därest frågan om införande av högertrafik ånyo skulle komma under stats-

makternas behandling kunde det därför enligt utskottets mening ifrågasättas om icke folkmeningen borde undersökas genom folkomröstning. Enligt de för 1954 års kommitté för utredning om högertrafik meddelade direktiven borde utredningen tidsmässigt och även i övrigt planera sitt arbete med tanke på att högertrafikfrågan kunde finnas böra underställas en allmän folkomröstning. Kommitténs arbete har också slutförts vid sådan tidpunkt, att förslag angående folkomröstning i frågan om högertrafik torde kunna framläggas för riksdagen år 1955 och folkmeningen undersökas genom folkomröstning under nämnda år, då några allmänna val icke äga rum.

Enligt min uppfattning bör under alla förhållanden, innan eventuellt beslut om övergång till högertrafik fattas, folkomröstning äga rum, därest någon väsentligt större del av de med övergången till högertrafik förenade kostnaderna än vad som föreslagits i kommitténs betänkande skulle anses böra bestridas med andra medel än automobilskattemedel.

Särskilt yttrande av herr Näsgård

Den ojämförligt största kostnads-posten vid en övergång till högertrafik gäller ombyggnaden av spårvagnar och bussar, vilken beräknats till sammanlagt icke mindre än 165 miljoner kronor. Av kostnaderna för omläggning av spårvägstrafiken har en summa av 26 100 000 kronor beräknats för Stockholm och 16 400 000 kronor för Göteborg. I övrigt ha kostnaderna beräknats för Malmö till 4 400 000 kronor, för Norrköping till 2 800 000 kronor, för Hälsingborg till 2 000 000 kronor, för Jönköping till 400 000 kronor och för Gävle till 100 000 kronor. Utredningen har — i likhet med 1939 års

högertrafikkommitté — ansett att ombyggnadskostnaderna för spårvagnar och bussar skulle i allt väsentligt ersättas av allmänna medel. Det nu föreliggande förslaget innebär att 95 procent av kostnaderna skola täckas på detta sätt. Emellertid har utredningen funnit det sannolikt, att exempelvis ombyggnaden av trafikplatser m. m. för anpassning till högertrafik i många fall kommer att kombineras med åtgärder i standardförbättrande syfte. I vad mån sådana kostnader medräknats har ej undersökts. Enligt min mening kan samma synpunkt göras gällande beträffande ombyggnad av spårvagnar och bussar. Därtill kommer att de större städerna torde komma att företaga ändringsarbetena på egna verkstäder. Under sådana förhållanden har jag ansett det angeläget, att frågan om ersättningen till de större städerna — i första rummet Stockholm och Göteborg — för omläggning av spårvägs- och busstrafiken underkastas förnyat övervägande vid den fortsatta beredningen av ärendet i syfte att nedbringa det statliga bidraget.

Kostnaderna för åtgärder beträffande enskilda vägar böra enligt utredningen ersättas till 95 procent av allmänna medel. Vad beträffar skogsbruket föreslås likaledes ett bidrag av 95 procent. Vidare förutsattes i utredningen att, därest det i fråga om enskilda vägar och enskilt skogsbruk skulle uppstå svårigheter att få arbetena med flyttning av vägmärken m. m. utförda i rätt tid för trafikomläggningen, vägförvaltningarna böra kunna få bemyndigande att efter framställning av vederbörande väghållare utföra arbetena och kostnaderna härför helt bestridas av statsmedel. Den enskilda väghållningen är i stor utsträckning mycket betungande. Även starkt trafikerade vägar — i vissa fall t. o. m.

genomfartsleder — bekostas av ett fåtal markägare i väntan på att vägarna i en oviss framtid skola intagas till allmänt underhåll. Då det måste anses obilligt att dessa redan nu missgynnade väghållare skulle belastas med kostnader för övergång till högertrafik, har jag ansett att de regelmässigt böra erhålla full ersättning.

Samma förhållande gäller beträffande det enskilda skogsbruket. Såsom framgår av uppgifter lämnade av

domänverket kunna betydande kostnader komma att åsamkas skogsbruket, bl. a. i fråga om vinterväghållningen. Dylika kostnader böra helt ersättas av statsverket.

I fråga om finansieringen av kostnaderna för övergång till högertrafik har jag biträtt utredningens förslag under den förutsättningen, att nu utgående restitutioner anpassas efter de nya förhållandena.

Den ämneskommission som utnämndes till undersökning af väghållningskostnaderna i Sverige under vintern 1905-06, har i sitt slutliga betänkande uttalat sig för att de väghållningskostnader som för närvarande utgöras af markägarna för de vägar som äro utmärkt som trafikleder, böra helt och hållet ersättas af statsverket. Detta förslag har emellertid icke varit tillräckligt grundadt, och det är därför nödvändigt att göra en närmare undersökning af väghållningskostnaderna i Sverige under vintern 1905-06. Detta har jag gjort i ett betänkande som jag har utgivit under den 20 maj 1906. I detta betänkande har jag uttalat mig för att de väghållningskostnader som för närvarande utgöras af markägarna för de vägar som äro utmärkt som trafikleder, böra helt och hållet ersättas af statsverket. Detta förslag har emellertid icke varit tillräckligt grundadt, och det är därför nödvändigt att göra en närmare undersökning af väghållningskostnaderna i Sverige under vintern 1905-06. Detta har jag gjort i ett betänkande som jag har utgivit under den 20 maj 1906. I detta betänkande har jag uttalat mig för att de väghållningskostnader som för närvarande utgöras af markägarna för de vägar som äro utmärkt som trafikleder, böra helt och hållet ersättas af statsverket.

BILAGA 1

Utredning beträffande kostnader för övergång till högertrafik

Avgiven av särskild kommitté inom IVA:s Transportforskningskommission

I. Frågans tidigare behandling

Med en till Riksdagens Andra lagutskott ställd skrivelse, daterad den 14 mars 1953 har Ingeniörsvetenskapsakademins Transportforskningskommission (TFK) avgivit yttrande över tvenne inom riksdagen väckta likalydande motioner, nr 12 i Första kammaren av herr Lindén m. fl., och nr 9 i Andra kammaren av herr Ericsson i Näs m. fl. angående utredning av införande av högertrafik i Sverige.

I TFK:s yttrande (bilaga 1)¹, som utmynnar i ett tillstyrkande av motionärernas hemställan, framhålles bl. a. att TFK givit sin expertkommitté för väg- och fordonsfrågor (VFK) i uppdrag att verkställa en utredning beträffande de sannolika kostnaderna för ev. övergång till högertrafik, att en första överslagsberäkning givit vid handen att kostnaderna för en sådan reform inom den närmaste 5-årsperioden kunde bedömas vara av storleksordningen 150 miljoner kronor *samt att* mera tillförlitliga uppgifter om kostnaderna kunde förväntas genom den fortsatta utredningen, som enligt erhållna direktiv sökte uppgöra en plan för hur en övergång till högertrafik skulle kunna praktiskt och på billigaste sätt genomföras.

Den subkommitté (i fortsättningen kallad kommittén), åt vilken ifrågasvarande utredning anförtrotts, och som sålunda tillsatts av väg- och fordonskommittén inom IVA:s Transportforsk-

ningskommission, har haft följande sammansättning.

Ordförande:

Direktör Sten Hagardt

Ledamöter:

Direktör Nils Ahlgren

Civilingenjör Hugo Björck

Direktör Tage Leijon

Civilingenjör Bertil Liljeqvist

Civilingenjör Stig Samuelson

Som sekreterare har under sammansättningsarbetet tjänstgjort jur. kand. B. Uddenberg.

Den 18 april 1953, inlämnades av TFK till Andra lagutskottet en inom VFK uppgjord promemoria (bilaga 2) vari framhålles "att de allmänna motiven för en övergång till högertrafik tillsammansantagna och i sak äro så starka, att det synes uteslutet, att Sverige ensamt bland kontinentens länder i det långa loppet skulle kunna undgå att taga konsekvenserna därav. För att begränsa kostnaderna och genomföra omläggningen på möjligast rationella sätt ur ekonomisk och praktisk synpunkt är det angeläget med ett snabbt beslut. Endast inom ett fåtal år komma annars kostnaderna att språngvis öka och det praktiska genomförandet att bli utomordentligt svårlöst." I promemorian framhålles vikten av att den fortsatta utredningen sökte tillvarata alla möj-

¹De i IVA:s Transportforskningskommissionens utredning åberopade bilagorna (bilaga 1—11) äro här uteslutna.

ligheter till kostnadsreducering, bl. a. genom val av lämplig tidpunkt för omläggningen. Härvid gäller det även att åstadkomma en ändamålsenlig avvägning mellan å ena sidan trafikföretagens önskemål om kortast möjliga ombyggnadsperiod för rullande materiel samt, å andra sidan, den tillgängliga verkstadskapacitetens begränsade möjligheter att tillmötesgå detta önskemål.

Bilverkstädernas Riksförbund, Kungl. Automobil Klubben, KAK:s Landsförbund, Motorförarnas Helykterhetsförbund, Motormännens Riksförbund, Sveriges Automobilhandlareförbund, Sveriges Automobilimportförbund, Sveriges Automobilindustriförening, Sveriges Trafikbilägares Riksorganisation samt Svenska Vägföreningen ha i gemensam skrivelse till Andra lagutskottet, daterad den 25 mars 1953 (bilaga 3) kraftigt understrukt vikten av att beslut snarast fattas om övergång till högertrafik så att planeringen av ny rullande materiel och fasta anläggningar kan inriktas på en övergång till högertrafik. Även i organisationernas yttrande göres en hänvisning till de säkrare värden beträffande kostnadernas omfattning, som kunde förväntas genom den fortsatta utredningen i VFK:s regi.

II. Den fortsatta utredningens planläggning och målsättning

Vid utredningens planläggning har det av praktiska skäl ansetts lämpligt att i stort sett följa den metodik som tillämpats av 1939 års högertrafikkommitté. Det har vid den aktuella utredningen sålunda — förutom ovannämnda bedömanden beträffande lämplig tidpunkt för omläggningen och övergångsperiodens längd — i första hand gällt att verkställa en ny kostnadsberäkning, varvid hänsyn bl. a. har måst tagas till de förändringar som sedan 1940 inträffat beträffande fordonsbe-

stånd, vägmärken och andra objekt, vars antal och utformning influerar på kostnadskalkylen. Av praktiska skäl och för tids vinnande har VFK:s utredningskommitté bedömt det lämpligt att fördela arbetsuppgifterna enligt följande:

Ändringar av vissa anordningar för trafiken å vägar och gator (såsom omflyttning eller ändring av vägmärken, trafiksignaler, säkerhetsanordningar, refuger m. m.). Utredningen av härmed sammanhängande kostnader har handhåfts av civilingenjör B. Liljeqvist, Svenska Vägföreningen och f. överinspektören inom Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen överstelöjtnant K. Kinch och i nära kontakt med representanter för statliga och kommunala myndigheter.

Ombyggnader för spårvägstrafiken. Hithörande kostnadsutredning har verkställts av civilingenjör Stig Samuelson på grundval av material, som ställts till hans förfogande av Svenska Lokaltrafikföreningen och de olika kommunala spårvägsföretagen.

Ombyggnader för busstrafiken. Utredningen har letts av direktör Tage Leijon, Sveriges Automobilindustriförening, i intim kontakt med landets ledande karosseri- och bilfabriker.

III. Förändringar av vissa anordningar för trafiken å vägar och gator såsom omflyttning eller ändring av vägmärken, trafiksignaler, säkerhetsanordningar, refuger m. m.

Resultatet av verkställda utredningar i ifrågavarande avseende redovisas av f. överinspektören K. Kinch i en den 30 maj 1953 daterad skrivelse, som i det följande citeras:

Allmänna synpunkter. Vid en omläggning av vägtrafiken från vänsterriktad till högerriktad blir det nödvändigt att flytta alla de vägmärken och signaler, som anordnats för vägtrafikanternas upplysning och varning rörande trafikförhållanden och

vilka, enligt nu gällande författningar, skola vara placerade på vägens respektive körbanans vänstra sida, räknat i körriktningen. Dessutom erfordras ändring av vissa trafikordningar vid vägskal, rundkörningar, busshållplatser samt inom vägväsendet utnyttjade maskiner och redskap o. d. som speciellt hava utbildats med hänsyn till vänstertrafik.

De vägmärken och signaler, som kunna ifrågakomma för omflyttning, utgöras av dels sådana som äro att hänföra till vägmärken enligt Kungl. kungörelsen nr 744/1951 angående vägmärken m. m., dvs. varningsmärken, förbuds- och påbudsmärken, upplysningsmärken samt trafiksignaler, dels sådana märken som närmare angivas i Kungl. kungörelsen nr 469/1933 angående varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg m. m. Den 14 januari 1949 har Kungl. Maj:t medgivit att praktiska prov med de nya varningsmärken och säkerhetsanordningar i huvudsak av de typer som föreslagits av 1948 års utredning angående järnvägs korsningar må anordnas. I den mån dylika märken blivit uppsatta måste de flyttas.

För beräkandet av kostnaderna för omflyttning av vägmärken och signaler är det av största betydelse att klarlägga, huruvida vid tidpunkten för övergångens genomförande samtliga omflyttningar måste vara verkställda eller om detta kan ske successivt. Måste omflyttningarna vara gjorda före övergången, innebär detta, att samtliga märken måste dubbleras. Detta skulle medföra en väsentlig förhöjning av kostnaderna, på grund av den omfattande nyan-skaffning av vägmärken och signaler som därvid bleve erforderlig.

I det betänkande som avgavs av 1939 års högertrafiksakkunnige har å s. 55 åberopats ett yttrande av den av chefen för kommunikationsdepartementet tillkallade särskilda utredningsmannen i frågor rörande trafiksäkerheten. I detta anföres bl. a.: "Märkena böra tagas i bruk den dag, då övergången till högertrafik äger rum. Av praktiska skäl torde det vara nödvändigt att uppsätta märkena någon tid i förväg, varvid texten lämpligen kan döljas med papper eller tyg, som avlägsnas under natten till den för övergången bestämda dagen." Kommittén har icke gjort något eget uttalande i denna fråga, men att döma av de kostnader med vilka kommittén räknat

synes någon dubblering av märken icke ha förutsatts.

Man torde kunna utgå ifrån att i samband med övergången från vänster- till högertrafik sådana bestämmelser komma att av Kungl. Maj:t utfärdas att vägtrafikanterna med stor uppmärksamhet bliva skyldiga iakttaga särskild försiktighet och rätta sig efter förefintliga vägmärken och signaler oavsett om dessa stå på körbanans vänstra eller högra sida. Vid vissa särskilt svåra passager, kan dock bliva nödvändigt att verkställa dubblering och torde detta uppskattningsvis behöva ifrågakomma till ett antal av 10 procent av samtliga varningsmärken och förbudstavlor.

För att i någon mån förbilliga anskaffningen av dubblingsmärken synes i förekommande fall allt eftersom omflyttningen sker, de märken, som avse vänsterriktad trafik kunna ersättas med provisoriska märken helt av trä, med de symboliska tecknen utförda av papper, som klistrats på tavlorna. Symbolerna kunna lämpligen tryckas med självlysande färger, varigenom deras effektivitet avsevärt ökas.

Beträffande de olika åtgärderna som behöva vidtagas och kostnaderna härför må anföras:

A. LANDSBYGDENS VÄGAR

1. Vägmärken

I 1939 års högertrafiksakkunniges betänkande har i Bilaga I angivits det antal vägmärken som skulle behöva omflyttas samt kostnaderna härför. Siffrorna äro grundade på av dåvarande vägingenjörerna lämnade uppgifter och hänföra sig till år 1939. Antalet vägmärken av ifrågavarande slag på det allmänna vägnätet angavs till för:

| | |
|--------------------------------------|--------|
| | st. |
| vägvisare | 146 |
| orienteringstavlor | 199 |
| varningsmärken | 33 508 |
| förbudstavlor | 2 960 |
| ortsnamnstavlor | 6 278 |
| tavlor för gång- och cykelbanor | 149 |
| övrige vägmärken | 695 |

och kostnaden beräknades till ca 350 000 kronor, eller i medeltal till ca 8 kronor per flyttatärke. I fråga om de enskilda vägarna angavs att 340 st. vägmärken behövde flyttas för en kostnad av ca 2 800 kronor.

För närvarande torde man emellertid vad det allmänna vägnätet beträffar böra räkna med att det antal vägmärken, som behöver flyttas, något ökats och detta har av mig uppskattats till för:

| | |
|---------------------------------------|--------|
| | st. |
| vägvisare | 300 |
| orienteringstavlor | 500 |
| varningsmärken | 34 000 |
| förebudstavlor | 3 000 |
| ortsnamnstavlor | 7 000 |
| trafikdelarskyltar | 1 000 |
| tavlor för gång- och cykeltrafik | 300 |
| vägnummertavlor | 7 000 |

Från och med år 1940 utgår statsbidrag till underhållet av vissa enskilda vägar. Dessa vägar ha ofta att emottaga en icke oväsentlig trafik av andra än väghållarna själva. Behovet av vägmärken på sådana vägar torde därför ha ökat rätt avsevärt. Det antal som behöver omflyttas vid övergång till högertrafik har på grund härav uppskattats till ca 1 000 st.

Kostnaden för flyttning av olika slag av vägmärken synes för närvarande kunna uppskattas till 20 kr/st., orienteringstavlor dock 30 kr/st.

För ersättningsmärken av trä uppskattas kostnaden för anskaffning och nedsättning till 35 kr/st.

Kostnaderna för flyttning av vägmärken etc. enligt ovan kunna såsom framgår av bilaga 4, uppskattas till ca 1 200 000 kronor.

2. Anordningar vid plankorsningar med järnväg

Vid plankorsningar med järnväg äro skyddsanordningarna utbildade på tre olika sätt nämligen med

- a) enbart kryssmärke eller bevakade bommar eller grindar
- b) med fällbommar eller
- c) med automatiska signaler, bestående av ljud-, ljus- eller såväl ljud- som ljus-signaler.

Vid sådana mindre ägovägar, där trafiken är mycket ringa, saknas skyddsanordningar i regel helt.

Antalet plankorsningar mellan statens järnvägar och enskilda järnvägar samt allmänna och enskilda vägar utgöra enligt senaste statistiska uppgifter fördelade efter vid dem förefintliga skyddsanordningar

| | |
|---|-----------|
| | st. |
| med enbart kryssmärken | 2 341 |
| med bevakade bommar eller grindar | 261 2 602 |
| med fällbommar, mekaniskt manövrerade | 2 445 |
| med automatiska signalanordningar | 1 294 |

Vid tiden för övergång från vänster- till högertrafik torde man böra förutsätta att den anordning med tre avståndsmärken, som vid ett mindre antal plankorsningar nu uppsatts på prov, då blivit helt genomförd.

Kostnaden för omändring av ovan angivna skyddsanordningar synes kunna uppskattas till i fråga om

| | |
|---|---------------|
| | kr per korsn. |
| enbart kryssmärken samt bevakade bommar och grindar, inkl. i Kungl. kungörelsen nr 469/1933 angivna förvarningsmärken, ändring av lyktor m. m. | 80 |
| fällbommar | 500 |
| automatiska signalanordningar, inkl. av 1948 års utredning föreslagna förvarningsmärken | 816 |

Totala kostnaderna för ändring av anordningarna vid plankorsningar med järnväg ha i överensstämmelse med Kungl. Järnvägsstyrelsens härför lämnade uppgift upptagits till 3 000 000 kronor

3. Anordningar vid rörliga broar

Vid rörliga broar utgöras skyddsanordningarna i regel av bommar kombinerade med automatiska ljussignaler.

Antalet rörliga broar, där automatiska signalanordningar finnas, utgör ca 150 st.

Kostnaden för signalernas omflyttning uppskattas till ca 700 kronor per korsning eller totalt 105 000 kronor.

4. Anordningar vid vägskül m. m.

Vid det mindre antal vägskül, rundkörningsplatser och busshållplatser, som givits speciell utformning med hänsyn till vänstertrafik, erfordras vissa ändringsarbeten. Kostnaden härför kan endast approximativt uppskattas och upptages till 350 000 kronor.

5. Spärrlinjemarkeringar

Å vägar, vars körbanan försetts med beläggning, ha i viss utsträckning de olika körfilerna utmärkts genom målade linjer. Å sträckor, där icke tillräckligt fri sikt är

för handen, har körbanan därjämte i såväl horisontal- som vertikalkurvor utmärkts med s. k. spärrlinjer. Dessas inläggning är emellertid helt beroende av huruvida trafiken är vänster- eller högerriktad. Även om för närvarande endast vissa huvudvägar ha försetts med sådana målade skiljelinjer, torde man dock kunna utgå ifrån att så kommer att vara förhållandet i väsentligt högre grad vid tidpunkten för en eventuell övergång till högertrafik, även om, därest beslut om sådan övergång fattas, en viss återhållsamhet i målningsarbetet kan och bör iakttagas under övergångstiden. Då bestämmandet av spärrlinjernas läge och utsträckning är förenat med rätt stora kostnader, synes den förändring av dem, som måste företagas, böra bekostas av medel som bliva tillgängliga för åtgärder i samband med övergången till högertrafik. För detta ändamål upptages ett belopp av 100 000 kronor.

6. Anordningar för snöplogning

Snöplogning sker dels medelst förplogar, dels medelst sidoplogar och s. k. vallavskärare. Beträffande förplogarna tarvas i regel inga ändringar av betydenhet vid övergång från vänster- till högertrafik. Sidoplogar och vallavskärare måste däremot helt kasseras och nya anskaffas. Någon övergångsform, som skulle kunna användas vid såväl höger- som vänstertrafik, torde icke kunna åstadkommas, varför hel nyanskaffning av sådan plogmateriel måste ske. De kasserade plogarna och vallavskärarna, som knappast kunna komma till användning ens på enskilda vägar, representera dock ett visst skrotvärde, varför nyanskaffningskostnaderna minskats med ett belopp, som anses motsvara detta. Plogfästena torde kunna användas, men viss kostnad för ändring och omflyttning har ansetts böra upptagas.

Kostnaden för nyanskaffning av plogmateriel samt omflyttning av plogfästen har uppskattats till ca 2 400 000 kronor.

7. Väghyvlar, sopmaskiner, slättermaskiner m. m.

Ovan angivna slag av arbetsmaskiner torde kunna utnyttjas jämväl efter övergång till högertrafik, dock tarvas vissa ombyggnadsarbeten. I fråga om väghyvlar måste sålunda den s. k. strängspridaren, som nu arbetar på hyvelns högra sida och är snedställd för att sprida grusmaterialet åt höger, göras om, vid sopmaskiner torde

ändringen vara relativt enkel, medan vid slättermaskiner kraftuttaget måste kastas om och nya knivar anskaffas.

Kostnaden för här angivna ändringsarbeten har uppskattats till ca 300 000 kronor.

Den sammanlagda kostnaden för sådana åtgärder som vid övergång till högertrafik i fråga om landsbygdens vägnät erfordras i fråga om ändring av anordningar för trafiken samt av vissa arbetsmaskiner och redskap, som utnyttjas vid vägväsendet, har såsom av bilaga 4 framgår inklusive visst mindre tillägg för administration, uppskattats till ca 7 800 000 kronor.

B. STÄDERNAS GATOR OCH VÄGAR

1. Anordningar för trafiken

Inom städerna utgöres dessa anordningar av olika slags vägmärken och hållplatsskyltar, trafikreglerande ljussignaler, trafikfyrar, markeringar för filer och övergångsställen m. m. vilka samtliga måste i ett eller flera avseenden ändras vid övergång till högertrafik. Därjämte ha refuger, trafikplatser, taxi- och omnibusstationer, parkeringsplatser, cykelställ m. m. i stor utsträckning utförts för vänstertrafik på ett sådant sätt, att de icke utan ändring kunna utnyttjas för högertrafik.

Storleken av sådana omflyttnings- och ändringsarbeten är givetvis mycket olikartad inom landets 133 städer, beroende dels på omfattningen av de åtgärder som för detta ändamål i respektive städer vidtagits, dels trafikförhållandena inom staden.

Beträffande Stockholms stad gälla speciella förhållanden och det är utomordentligt vanskligt att utan ett mycket ingående studium av det i varje fall lämpligaste sättet att lösa de olika trafikreglerande åtgärderna bedöma kostnaderna för övergång till högertrafik. Anledningen härtill är dels stadens säregna struktur med de många förekommande vattendragen, som skola övertväras av den livligaste trafiken, dels den mycket starka trafiken. Reglering av trafiken på de många hårt belastade trafikplatserna kan därför icke ske efter några standardregler utan varje plats måste specialstuderas och dess utformning blir i regel så säregen att dess utnyttjning vid högertrafik omöjliggöres. Detta kommer att medföra högst väsentliga ombyggnadsarbeten, vilka torde ha till följd avsevärda kostnader.

På grund av de mycket omfattande och genomgripande stadsplanerregleringar i stadens centrala delar, som skola genomföras inom snar framtid, är det av allra största betydelse att snarast erhålla klarhet om huruvida övergång till högertrafik inom den närmaste tiden skall ske så att hänsyn kan tagas härtill vid utformningen av trafikplatserna. Den allt mer ökade motorfordonstrafiken har tvingat staden att väsentligt utöka trafikreglerande anordningar, vilka avses att genomföras under de närmast kommande åren. Om dessa utföras utan hänsynstagande till en eventuell övergång till högertrafik, komma ändringarna av dem att betinga stora kostnader. Föreligger däremot ett beslut om övergång till högertrafik torde åtminstone vissa åtgärder kunna vidtagas i samband med utförandet, som gör en omställning lättare.

Av det ovan anförda framgår att det icke är möjligt att för Stockholms vidkommande få fram en någorlunda exakt kostnad för här ifrågakommande åtgärder. Verkställda beräkningar och uppskattningar, som gjorts i samråd med representanter för de planerande och trafikövervakande organen i staden, ha emellertid givit vid handen att ett belopp av 3 miljoner kronor synes kunna läggas till grund härför, ehuru väl även detta belopp är att betrakta såsom relativt approximativt. Kostnader, som hänföra sig till fasta anordningar för spårvägstrafiken i Stockholm, ha här icke upptagits då de behandlas i särskilt avsnitt.

Vad angår landets övriga städer har det icke ansetts erforderligt att i detta sammanhang införskaffa uppgifter från samtliga. För att emellertid få ett begrepp om omfattningen av de åtgärder, som kunna ifrågakomma och kostnaderna härför, ha uppgifter erhållits från vissa städer nämligen Göteborg, Malmö, Eskilstuna och Umeå. Med stöd härav ha kostnaderna uppskattats för övriga städer, vilka därvid uppdelats i fyra grupper med hänsyn till deras folkmängd och andra inverkan omständigheter.

Kostnaden för ändringar av anordningar å städernas gator och vägar som äro att hänföra till trafikreglerande åtgärd har i överensstämmelse med vad som anförts uppskattats till 7 735 000 kronor.

2. Anordningar för snöplogning

Snöplogning i städerna är icke i samma utsträckning som på landsbygden beroende

på användning av sidoplogar och vallavskärare, men sådana torde dock på vissa håll utnyttjas, särskilt inom mindre städer. För nyanskaffning och ändring av hithörande anordningar har kostnaden uppskattats till ca 250 000 kronor.

3. Väghyvlar, sopmaskiner m. m.

För ändring av strängsbridare, sopvalsar m. m. har kostnaden uppskattats till ca 200 000 kronor.

Den sammanlagda kostnaden för sådana åtgärder, som vid övergång till högertrafik erfordras för städernas vidkommande i fråga om ändring av trafikplaneringar samt vissa maskiner och redskap, vilka utnyttjas i gatu- och vägunderhåll har såsom av bilaga 4 framgår, uppskattats till ca 8 200 000 kronor. Då denna uppskattning till stor del grundar sig på antaganden i fråga om storleken av åtgärderna inom respektive städer, vilka äro tämligen approximativa, får kostnaden ses mot bakgrunden härav. En mer ingående beräkning kan givetvis göras genom att införskaffa uppgifter från ett större antal städer, men för bedömandet av här ifrågakommande kostnader synes den gjorda approximationen giva ett godtagbart värde.

Kostnaderna för de åtgärder som beträffande landsbygdens vägar samt städernas gator och vägar föranledas av en övergång till högertrafik i fråga om trafikplaneringar och ändring av vissa vägmaskiner och redskap ha sålunda uppskattats till 16 000 000 kronor. Detta belopp torde kunna läggas till grund för en slutlig beräkning av de totala kostnader, som uppkomma vid övergång till högertrafik.

IV. Ombyggnader för spårvägstrafiken jämte ändring av fasta anläggningar m. m.

Civilingenjör Stig Samuelson sammanfattar i "PM angående ombyggnad till högertrafik vid landets spårvägsföretag" av den 26 september 1953 utredningsresultatet som följer:

Hösten 1951 verkställdes en överslagsberäkning av spårvägs- och bussföretagens kostnader vid en ev. övergång till högertrafik i landet. Beräkningen, som endast avsåg en ungefärlig bedömning av kostnadsramen, slutade på ett belopp av i runt tal 140 miljoner kronor. Till grund för be-

räkningen låg den förutsättningen att en omläggning skulle kunna ske redan omkring år 1955, dvs. efter en forcerad ombyggnad av landets spårvägs- och bussparker. Vid de fortsatta överväganden, som därefter kommit till stånd inom det s. k. högertrafikutskottet av Ingenjörsvetenskapsakademins Transportforskningskommissions väg- och fordonskommitté ansågs det nödvändigt, att underkasta denna överslagsberäkning en ingående översyn, varvid mera detaljerade beräkningar skulle verkställas och tidpunkten för omläggningen bli föremål för närmare bedömanden med hänsyn till bl. a. verkstadskapaciteten inom landet för ifrågavarande arbeten.

En dylik översyn har beträffande spårvägstrafiken i landet verkställts i samråd med Svenska Lokaltrafikföreningen och de berörda spårvägsföretagen och i det följande framläggs resultaten av denna nya beräkning av kostnaderna för ombyggnad av vagnarna och för de i samband med omläggningen aktuella omställningsproblemen. I anslutning till beräkningarna för spårvägstrafikens vidkommande har de tre största spårvägsföretagen även verkställt kostnadsberäkningar för sin busstrafik.

En eventuell omläggning till högertrafik har antagits kunna ske våren 1959; en tidpunkt, som synes tänkbar om ett snabbt principbeslut i frågan fattas av statsmakterna. Med hänsyn till omfattningen av de arbeten, som måste företagas före en omläggning till högertrafik, synes det sålunda icke möjligt att genomföra omläggningen tidigare än år 1959. För Stockholms del är det för övrigt nödvändigt räkna med att omläggningen sker först sedan den genomgående tunnelbanan färdigställts och därigenom ett förhållandevis stort antal spårvagnar och bussar kunnat frigöras från innerstads- och förortstrafiken.

Genom att den sannolika tidpunkten för en omläggning inte kan bli tidigare än år 1959 har landets spårvägsföretag ansett nödvändigt förutsätta, att nu planerade ersättningsanskaffningar av nya spårvagnar måste komma till stånd före omläggningen. De äldre spårvagnar, som fortfarande går i trafik är i sådant skick, att de knappast kan hållas kvar ända fram till omläggningen annat än som rena reservvagnar att användas under den period, då de nyare spårvagnstyperna blir föremål för ombyggnad.

Med hänsyn till att de äldre spårvag-

narna ur driftekonomisk synpunkt, främst beroende på sin mindre storlek, ställer sig mindre lämpliga än de moderna spårvagnarna har beräkningarna även innefattat bedömningar av kostnaderna för driftfördyring under ombyggnadsperioden, då de äldre vagnarna måste tagas i bruk. Härvid har emellertid förutsatts, att ombyggnadsperioden kan koncentreras så mycket som möjligt kring datum för omläggningen och att planerna för ombyggnad av vagnar resp. nybyggnad av högertrafikbyggda vagnar anpassas därefter. Det kan ifrågasättas om inte dessa arbeten måste planläggas och dirigeras centralt för hela landet, då speciellt de större lokaltrafikföretagen måste få viss förtursrätt i avseende på sina ombyggnader, för att dessa företag icke skall behöva köra med driftsekoniskt mindre lämpliga vagnar under längre tid än vad som är nödvändigt.

Kostnader har även medtagits för uppställning och senare istandsättande av de vagnar, som skall insättas som reserv under ombyggnadsperioden.

I begränsad omfattning har det visat sig motiverat att kvarhålla äldre vagnar även i regelbunden trafik fram till eller över omläggningstiden, varvid ett uppskjutande av planerad nyanskaffning av modernare och mer rationella fordon blir följd. I sådana fall har det ansetts nödvändigt räkna med vissa kostnader motsvarande den härigenom försenade rationaliseringen.

För flertalet företag måste man förutsätta, att nyanskaffningen av direkt för högertrafik byggda fordon sker i mycket god tid före omläggningen. Det rör sig härvid om betydande kapitalvärden, som icke kan utnyttjas förrän efter omläggningen, varför ränteförluster uppkomma. Sådana ränteförluster har medräknats i spårvägsföretagens kostnader, varvid storleksordningen bedömts med utgångspunkt från den ovannämnda principen, att ombyggnaden av äldre vagnar koncentreras så mycket som möjligt till tiden närmast före trafikomläggningen.

Kostnadsberäkningarna har verkställts av de ifrågavarande spårvägsföretagen i enlighet med ovannämnda principer och med hänsynstagande till de lokala faktorer, som påverka ombyggnaderna. Beräkningsgrunderna har varit föremål för granskning inom lokaltrafikföreningens styrelse. Med hänsyn till den osäkerhet, som alltid måste vidlåda beräkningar av denna karaktär,

bl. a. med hänsyn till svårigheterna att bedöma samtliga inverkanse faktorer, kan de angivna kostnaderna ej betraktas som annat än ungefärligen angivande storleksordningen vid ifrågavarande företaget.

Beträffande de för de olika spårvägsföretagen verkställda beräkningarna, vars resultat sammanfattats i bifogade kostnads-sammanställning (bilaga 5) kan följande anföras.

Stockholms spårvägar

Omläggningen har, som ovan nämnts, förutsatts ske först sedan den genomgående tunnelbanan blivit färdig för trafik, vilket numera beräknas inträffa först mot hösten 1958. I och med tunnelbanans tillkomst kommer en väsentlig avlastning att ske i både innerstads- och förortstrafiken, vilket påverkar kostnadsberäkningarna i gynnsam riktning. Den genomgående tunnelbanans tillkomst förutsättes sålunda komma att innebära en minskning av vagnbehovet för trafikföretaget med i runt tal 250 spårvagnar, bussar och trådbussar.

Beträffande tidpunkten för omläggningen har Stockholms spårvägar ansett, att juli eller augusti är lämpligast ur ombyggnadsteknisk synpunkt. Denna tidpunkt ligger till grund för de gjorda kostnadsberäkningarna.

För trafiksystemet vid sidan av tunnelbanan beräknas det bli nödvändigt att bygga om 350 nya spårvagnar av mustangtyp eller liknande samt 365 bussar och trådbussar. Härutöver förutsättes ombyggnad av 130 spårvagnar av äldre typ, körbara i båda riktningarna och avsedda som reservvagnar under ombyggnadstiden. Vidare behövs en genomgripande reparation av 165 äldre bussar och trådbussar, varjämte 250 spårvagnar, bussar och trådbussar förutsättes bli från början byggda för högertrafik och insatta i trafik i samband med omläggningen till högertrafik.

De beräknade ombyggnadskostnaderna uppgår för spårvagnsparken till 17,5 miljoner kronor och för buss- och trådbussparken till 13,8 miljoner kronor, eller tillsammans 31,2 miljoner kronor.

I avseende på fasta anläggningar kräves ombyggnader, ändringar och flyttningar för en kostnad av 4,5 miljoner kronor i spårvägstrafiken och för 1,8 miljoner kronor beträffande busstrafiken, eller sammanlagt 6,3 miljoner kronor.

Kostnaderna för uppställning av nya hö-

gerbyggda fordon, räntekostnaderna för dylika, kostnaderna för trafikprovisiorer samt uppställning och iståndsättande av reservvagnar beräknas för spårvägsdriften till 4,7 miljoner kronor och för bussdriften till 7,8 miljoner kronor dvs. totalt 12,5 miljoner kronor. Särskilt kostnaderna för trafikprovisiorer under den egentliga ombyggnadsperioden har visat sig bli avsevärda.

Vid Stockholms spårvägar beräknas kostnaderna för en övergång till högertrafik år 1959 komma att uppgå till i runt tal 50 miljoner kronor, varav drygt hälften eller 26,6 miljoner kronor hänför sig till spårvägstrafiken.

Göteborgs spårvägar

Kostnaderna för ombyggnad av vagnar uppgår till ca 12,5 miljoner kronor i fråga om spårvagnarna och 3,2 miljoner kronor beträffande bussarna, eller sammanlagt 15,7 miljoner kronor.

Ombyggnad av de fasta anläggningarna för spårvägstrafiken har beräknats kosta 3,5 miljoner kronor vartill kommer 0,5 miljoner kronor för bussdriften, eller totalt 4,0 miljoner kronor.

Övriga kostnader har för spårvägstrafiken beräknats till 0,9 miljoner kronor och för bussdriften till 0,4 miljoner kronor, dvs. tillhoppa 1,3 miljoner kronor.

Sammanlagt har ombyggnaderna m. m. för spårvägstrafiken i Göteborg beräknats kosta 16,9 miljoner kronor och för busstrafiken 4,1 miljoner kronor, eller sammanlagt 21,0 miljoner kronor vid omläggning till högertrafik omkring år 1959. Göteborgs spårvägar har för sin del räknat med, att en ev. omläggning sker på våren.

Malmö spårvägar

Ombyggnad av spårvagnar torde komma att belöpa sig till 3,2 miljoner kronor och för bussarna 2,1 miljoner kronor, eller sammanlagt 5,3 miljoner kronor.

De fasta anläggningarna har beräknats kosta 0,7 miljoner kronor för spårvägstrafiken och busstrafiken.

Övriga kostnader ha beräknats till 0,3 miljoner kronor på spårvägssidan och 0,3 miljoner kronor på bussidan, eller tillsammans 0,6 miljoner kronor.

De totala kostnaderna för Malmö spårvägars del har beräknats till 4,2 miljoner kronor för spårvägstrafiken och 2,4 miljoner kronor för busstrafiken, eller tillsammans 6,6 miljoner kronor.

Norrköpings spårvägar

För Norrköpings del beräknas spårvagns-ombyggnaderna komma att kosta 2,6 miljoner kronor, fasta anläggningarna 0,2 miljoner kronor och övriga poster 0,3 miljoner kronor eller sammanlagt 3,1 miljoner kronor. För busstrafiken har särskilda kostnadsberäkningar icke verkställts.

Hälsingborgs spårvägar

I Hälsingborg har ombyggnad av spårvagnar beräknats till 1,6 miljoner kronor, ändring av fasta anläggningar för spårvägstrafiken till 0,2 miljoner kronor samt övriga kostnader 0,2 miljoner kronor. Samtliga kostnader beräknas till i runt tal 2,0 miljoner kronor i avseende på spårvägstrafiken. För busstrafiken har inga kostnader redovisats.

Gävle spårvägar

I Gävle förutsättes endast förortsbanan till Bomhus vara trafikerad med spårvagnar. Vagnarna på denna linje är körbara i båda ändar och kräver därför små kostnader vid en omläggning till högertrafik. Totala kostnaderna har för denna trafik uppskattats till 0,1 miljoner kronor. För busstrafiken har särskild kostnadsberäkning ej verkställts.

I bilaga 5 har redovisats de här nämnda kostnaderna för omläggning till högertrafik av spårvägstrafiken i landet, varvid uppdelning skett på vagnombyggnader, fasta anläggningar resp. övriga kostnader. För de tre största företagen (Stockholm, Göteborg och Malmö) har därjämte angivits totalkostnaderna, innefattande såväl spårvägs- som bussdriften. Av sammanställningen framgår, att kostnaden för ändring av spårvägsföretagens vagnar och anläggningar m. m. beräknats till 52,9 miljoner kronor, vartill för de tre största företagen kommer kostnader av storleksordningen 25 miljoner kronor för deras bussdrift.

Även om faktiska kostnadsberäkningar ligger till grund för den här redovisade kostnadsammansättningen måste kostnaderna betraktas såsom endast ungefärliga. Bakom beräkningarna ligger bedömningar i många avseenden, som syftar relativt långt fram i tiden och vars inbördes samband inte kunnat exakt klarläggas. De angivna värdena på kostnaderna vid en eventuell omläggning till högertrafik måste därför be-

traktas som ganska osäkra. Beräkningarna har också hänförs till den förutsatta tidpunkten, varför en eventuell ändring av denna även påverkar kostnaderna. Härtill bör nämnas, att svårigheterna blir högst betydande för trafikföretagen att administrera och genomföra en omläggning, vilket särskilt blir fallet i Stockholm med hänsyn till trafikens storleksordning, det jämsides löpande arbetet med tunnelbanesystemets färdigställande och de helt allmänt stora svårigheterna att ombesörja trafiken under nu rådande trafikförhållanden.

Med hänsyn till de många osäkerheter, som hänför sig till kostnadsberäkningarna bör en viss säkerhetsmarginal förutsättas och sålunda kostnaderna för ombyggnader vid landets spårvägsföretag avrundas till 55 miljoner kronor.

V. Ombyggnad av bussar

Direktör Tage Leijon har sammanfattat utredningsresultatet i detta avsnitt i sin PM daterad den 26 september 1953, som följer i citat:

1939 års högertrafikkommitté hade bl. a. i uppdrag att undersöka om och i vad mån de avsevärda kostnaderna för bussarnas omändring för högertrafik kunde minskas exempelvis därigenom att en icke alltför kort tid finge förflyta från statsmakternas beslut och fram till ikraftträdandet av nya bestämmelser för trafiken. I direktiven framhölls bl. a., att om denna tid gjordes tillräckligt lång skulle bussbeståndet i viss utsträckning på ett smidigare sätt än eljest kunna anpassas för den nya trafikordningen, därigenom att ett relativt stort antal bussar hunne förslitas under övergångstiden för att därefter ersättas med för högertrafik konstruerade sådana, varjämte vid sådan nyanskaffning, som ej kunde uppskjutas under övergångsperioden, de nya fordonen kunde så konstrueras, att de med minsta möjliga ändringar vore lämpade även för högertrafik.

Med utgångspunkt härifrån ha upprepade överläggningar med de större karosserifabrikanterna ägt rum i syfte att till dagens prisläge föra fram den kostnadsberäkning, som redovisats i högertrafikkommitténs betänkande. Beräkningarna ha inriktats på det bussbestånd, som kan antagas förefintligt inom landet vid tidpunkten för omläggning av trafiken. Som arbetshypotes ha kommitterade utgått från att principbeslut

om övergång till högertrafik kommer att fattas senast vid värriksdagen 1954. Den framtida tidpunkten för övergång till högertrafik har efter ingående studium av frågekomplexet antagits tidigast bli våren eller sommaren 1958 och senast samma tid 1959. I det utkast till produktions- och ombyggnadsprogram, som redovisas i det följande, har som tidpunkt för övergången angivits den 20 maj 1958.

En första uppgift har varit att uppskatta antalet bussar i trafik vid denna tidpunkt. Enligt IUI:s prognos i "Svenskt Transportväsende" beräknas antalet som bussar registrerade fordon vid slutet av år 1960 uppgå till 11 000, varav dock ca 600 st. beräknas vara brandbilar, som ej behöva ombyggas. Med ledning härav kan det *egentliga* bussbeståndet vid övergången 1958/59 beräknas till 9 600 enheter.

Någon statistik på fördelningen av dessa bussar på stadsbussar och landsvägsbussar — som i detta sammanhang är av särskilt intresse — finns icke. Karosserifabriker ha emellertid lämnat uppgifter om tillverkningen av bussar åren 1946—1952, varav framgår att $\frac{1}{3}$ varit typiska stadsbussar och $\frac{2}{3}$ typiska landsvägsbussar, 1 619 stadsbussar av 4 567 tillverkade. (Med stadsbuss, avses buss, försedd med mer än 1 st. enkel dörr, varför också s. k. förortsbussar ingår i stadsbussgruppen.) Det är rimligt att antaga att i stort sett samma fördelning av beståndet av egentliga bussar kommer att förefinnas den 20/5 1958. Således skulle i riket vid denna tidpunkt finnas *ca 3 200 stadsbussar* och *ca 6 400 landsvägsbussar*. I det följande förutsättes sålunda att ökningen av buss-antalet kommer att uppgå till i genomsnitt 350 bussar per år samt att fördelningen av bussarna på stads- och landsvägsbussar blir 1:2 eller den relation, som tillverkningen utvisat de senaste fem åren.

Den andra uppgiften har varit att från karosserifabriker införskaffa uppgifter över ombyggnadskostnaderna för de olika busstyper, som levererats under tiden 1946—1952. Dessa uppgifter ha lämnats enligt bifogade frågeformulär (bilaga 6), vilket nära ansluter sig till den kostnadssammansättning, som gjorts i högertrafikutredningens betänkande på s. 47 och som också bifogas (bilaga 7). Samtliga kostnader hänföra sig till prisläget våren 1953 och äro specificerade på antal arbetstimmar, arbetskostnad och materialkostnader. Från karos-

serifabriker ha sådana fullständiga kostnadsspecifikationer jämte ritningar lämnats för 72 olika busstyper, som till ett antal av 4 567 byggts under åren 1946—1952. Den redovisade tillverkningen motsvarar mer än 90 procent av den totala busstillverkningen och får sålunda anses väl representativ för hela busstillverkningen. I bifogad bilaga (bilaga 8) redovisas i sammandrag ombyggnadskostnaderna för dessa bussar.

Ombyggnadskostnaden uppgår i genomsnitt till 5 983 kronor eller i runt tal 6 000 kronor per buss och den totala kostnaden för de redovisade bussarna till 27 326 233 kronor. Bussparken den 1/1 1953 kan (med frånräknande av brandbilar) antagas uppgå till 7 600 enheter. Med tillägg av ombyggnadskostnaden för ytterligare ca 3 000 bussar, tillverkade före 1946 och vilka med säkerhet äro mindre kostnadskrävande än de modernare bussar, som i detalj kostnadsberäknats, skulle kostnaden för en ombyggnad av alla inregistrerade bussar oavsett ålder uppgå till ca 45 miljoner kronor. Härtill bör emellertid anmärkas, att kostnader för flyttning av förarsäte medtagits endast i den mån en sådan flyttning är absolut nödvändig på grund av bussarnas konstruktion. Icke heller ha medtagits kostnader för nödvändiga transporter till och från verkstäder och de ökade administrationskostnader, som ombyggnaden skulle förorsaka trafikföretagen.

Det är av visst intresse att jämföra dessa siffror med motsvarande siffror, redovisade av högertrafikutredningen.

Ombyggnadskostnaden för den då befintliga bussparken om 4 929 bussar beräknades till i runt tal 11 miljoner kronor eller i genomsnitt 2 232 kronor per buss mot 6 000 kronor per buss i dagens prisläge. För typiska stadsbussar beräknade Stockholms spårvägar ombyggnadskostnaden till belopp varierande mellan 4 000 och 6 000 kronor. För stadsbussar, byggda efter 1946, beräknas nu kostnaden variera mellan 6 000 och 25 000 kronor. Å andra sidan utgör antalet frambyggda bussar (som vid ombyggnad kräver flyttning av förarplatsen och sålunda är mest kostnadskrävande) tillverkade 1946—52 endast 245 st. Denna busstyp förväntas dock få allt större andel av bussbeståndet i framtiden. Hur ombyggnadskostnaden varierar för olika busstyper tillverkade efter 1946 framgår av nedanstående tablå:

Den tredje uppgiften har varit att med

*Kostnad för ombyggnad av buss vid övergång till högertrafik uppdelad
på intervaller om 2 000 kr.*

| | | | | | | | |
|------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Intervall kronor | 0— | 2 001— | 4 001— | 6 001— | 8 001— | 10 000— | |
| | 2 000 | 4 000 | 6 000 | 8 000 | 10 000 | 12 000 | |
| Antal | 21 | 2 347 | 1 079 | 350 | 184 | 35 | |
| Intervall kronor | 12 001— | 14 001— | 16 001— | 18 001— | 20 001— | 22 001— | 24 000— |
| | 14 000 | 16 000 | 18 000 | 20 000 | 22 000 | 24 000 | |
| Antal | 28 | 46 | 149 | 288 | 0 | 5 | 35 |

ledning av dessa kostnader beräkna ombyggnadsbehovet och ombyggnadskostnaden för den busspark, som finnes vid en omläggning till högertrafik 1958/59. Det har därvid varit nödvändigt att diskutera de former, under vilka en omläggning till lägsta kostnader skulle kunna tänkas genomförd. Av avgörande betydelse i detta sammanhang är uppenbarligen att söka fördela ombyggnadsarbetet över en viss period så att vid varje tillfälle ett tillräckligt minimiantal bussar står till förfogande för avveckling av trafiken och att därtill så långt möjligt undvika störningar av den normala buss- och karosseriproduktionen. Som slutresultat av dessa diskussioner framlägges i bifogad bilaga (bilaga 9) ett utkast till genomförandet av denna del av omläggningen. Utkastet tjänar två syften, nämligen dels att åskådliggöra de problem på produktions- och trafiksidan, som äro förbundna med omläggningen, dels att utgöra grundval för en kostnadsberäkning i ett av de många tänkbara alternativ till genomförande, som föreligga. Följande förutsättningar må särskilt poängteras. Då trafiken i de större städerna med nödvändighet måste kunna ske med bussar, där passagerarna före omläggningen stiger på och av till vänster om fordonet och efter omläggningen till höger har förutsatts att stadsbussarna få *prioritet* i tillverknings- och ombyggnadsprogrammet.

Utöver trafiksäkerhetsskäl tala kostnads-skäl för ett sådant arrangemang. Stadsbussarna kosta i genomsnitt 3 gånger mer i ombyggnad än landsvägsbussar. Tillskapandet av en buffert, för högertrafik byggda stadsbussar, som insätts i trafik efter övergången, betyder väsentliga kostnadsbesparingar och minskar trycket på verkstädernas kapacitet vid en tidpunkt då denna bäst behövs för ombyggnadsarbetet. I utkastet har räknats med att 1 000 nya bussar tillverkas per år från och med 1/7

1954 och att hela tillverkningen ett år före omläggningen reserveras för stadsbussar helt byggda för högertrafik, som insätts i trafik omläggningsdagen. Denna tillverkning stoppas några månader tidigare och kapaciteten utnyttjas för ombyggnad av stadsbussar (500 st) tillverkade före 1954. Bussar tillverkade efter 1 juli 1954 och som ej ingå i ovannämnda buffert, förutsätts till huvudsaklig del redan vid tillverkningen så anordnade, att dörrar på höger sida kunna upptagas utan större svårighet. Redan nu finnas bussar i utlandstrafik, som på några timmar kunna omändras för högertrafik vid passerandet av utländsk gränsstation. För stadsbussar äro svårigheterna större. Detta gäller särskilt frambyggda bussar av bulldoggtyp. Under tiden 1/7 1954—1/3 1957 skulle huvudsakligen endast tillverkas bussar, anordnade för mer eller mindre snabb övergång till högertrafik.

Under dessa förutsättningar synes hela stadsbussbeståndet kunna vara byggt och ombyggt för högertrafik hösten 1958 vid en omläggning våren 1958 resp. hösten 1959 vid omläggning till våren 1959. Därefter kunna ca 900 äldre stadsbussar, som delvis tjänstgjort som ersättning för bussar under ombyggnad, utrangeras. En viss del av dessa äldre bussar ha provisoriskt omändrats till högertrafik för att kunna ersätta moderna fordon under ombyggnadstiden.

Denna prioritet för stadsbussarna får som konsekvens att landsvägsbussarna under en kortare övergångsperiod få användas i högertrafik, ehuru av- och påstigning måste ske på vänster sida av bussen. En sådan anordning kräver en särskild trafikregel, som förbjuder omkörning av stillastående buss i trafik. Dessa bussar förutsätts komma att förses med stora varningsmärken av samma karaktär, som skolbussarna i USA. Även där är som bekant varje omkörning av en stillastående skol-

buss absolut förbjuden, ett förbud som strikt efterlevs av alla motorfordonsförare.

Efter 1 juli 1954 beräknas 2 000 landsvägsbussar tillverkade av typer liknande dem som nu användas i utlandstrafik, och som lätt kunna omändras till högertrafik. Dessa böra företrädesvis användas inom områden med tät trafik. Under ca två och en halv månad före omläggningen beräknas dessutom ca 1 000 landsvägsbussar kunna provisoriskt omändras väsentligen vid andra verkstäder än karosseriverkstäder. Ombyggnaden av äldre fordon och en viss nybyggnad efter en omläggning våren 1958 beräknas slutförd hösten 1959, då ca 1 200 överåriga fordon kunna utstrangeras.

En beräkning av kostnaderna efter detta skissartade program ger med tillämpning av ovan redovisat material det resultat, som framgår av *bilaga 10*.

Den sammanlagda ombyggnadskostnaden beräknas under angivna förutsättningar och med en ombyggnadsreserv av 1 000 äldre bussar, som provisoriskt ändras till högertrafik, uppgå till ca 56 miljoner kronor.

Härtill bör emellertid läggas transport- och administrationskostnader, vilka vid en successiv övergång till högertrafik torde bli lägre än om övergångstiden göres mycket kort. Det synes befogat att räkna med att högst halva bussbeståndet blir föremål för längre transporter som direkt följd av omläggningen till högertrafik.

Vidare tillkommer kostnader för ändring av fasta anläggningar, av högertrafikutredningen upptagna till ett belopp av 226 000 kronor i då rådande penningvärde. Denna kostnadspost får nu anses uppgå till relativt betydande belopp.

Som tidigare framhållits bygger den gjorda utredningen på det antagandet, att relationen mellan stadsbussar och landsvägsbussar förblir densamma som under tiden 1946—1952 och att därtill byggnationen av frambyggda bussar väsentligen sker inom ramen för den buffert av bussar byggda för högertrafik, som föreslagits.

Efter överläggningar med representanter för Svenska Lokaltrafikföreningen och med utgångspunkt från utredningar inom Stockholms spårvägar kan emellertid ifrågasättas om icke i praktiken betydande avvikelser måste ske från dessa angivna förutsättningar, varvid givetvis kostnaderna komma att öka. Man har att räkna med att övergång till enmansdrift och mera komplicerade busstyper i rationaliseringssyfte ej

gärna kan bromsas av ett beslut om övergång till högertrafik.

Sedan hänsyn tagits till dessa mer eller mindre svårbedömbara faktorer har man funnit sig böra beräkna den totala kostnaden för övergång till högertrafik i vad avser busstrafiken till i *runt tal 75 miljoner kronor*.

VI. Utöver ovan under III-V behandlade kostnader tillkommer följande:

1. Kostnader för åtgärder mot ökad olycksfallsrisk vid övergång till högertrafik

I 1939 års högertrafikkommittés betänkande ges en utförlig redogörelse beträffande — för att följa den särskilda utredningsmannens indelningsgrund — åtgärder i samband med omläggningens kungörande, åtgärder till skydd mot "återfall" i vänstertrafik samt trafikanternas omskolning. I betänkandet redovisas vidare erfarenheter från andra länder, som övergått från vänster- till högertrafik.

Det kan här tilläggas att Argentina övergick till högertrafik i juni 1945. Omläggningens planering samt erfarenheterna av densamma har utförligt redovisats i en av den argentinska Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen sammanställd dossier, som ställts till kommitténs förfogande. Ur styrelsens slutrapport citeras följande avsnitt i överläggning:

"Man kan sålunda, utan risk att överdriva, fastslå, att den preventiva propaganda-kampanjen på ett tillfredsställande sätt nått sitt syfte, eftersom det i samband med omläggningen icke noterats någon ökning av olyckornas antal utöver vad som trafiken förorsakar under normala förhållanden."

Med hänsyn till den grundlighet som utmärker 1939 års högertrafikkommittés utredning beträffande åtgärdernas karaktär och omfattning samt då de rekommendationer, vari utredningen

utmynnar, i stort sett alltjämt synes giltiga, har kommittén icke ansett det påkallat att nu företaga en grundligare omprövning av hithörande frågor.

Vid fastställandet av en preliminär kostnadsiffra har kommittén, med hänsyn till penningvärdets fall och övriga fördyrande omständigheter, funnit det motiverat att höja 1939 års siffra, 400 000 kronor, till 1 500 000 kronor.

2. Kostnader för administrering av med en omläggning till högertrafik sammanhängande frågor

Utöver i tidigare avsnitt berörda kostnader, som helt eller delvis är att hänföra till denna rubrik, torde det vara motiverat att räkna med ytterligare administrationskostnader på uppskattningsvis 1 500 000 kronor.

VII. Sammanställning av de olika kostnadsgrupperna

Med utgångspunkt från vad ovan framhållits under avsnitten III—VI skulle kostnaderna för de olika åtgärderna fördela sig som följer:

| | Miljoner kronor |
|---------------------------------|--------------------|
| Landsbygdens vägar | 7,8 |
| Städernas gator och vägar | 8,2 |
| Spårvägstrafiken | 55,0 |
| Busstrafiken | 75,0 |
| Åtgärder mot olycksrisk } | 3,0 |
| Administration | |
| Summa | 149,0 |

Som synes överensstämmer denna summa i stort sett med den första överlagsberäkningens 150 miljoner kronor. Beräkningen har självfallet måst byggas på vissa förutsättningar om den framtida utvecklingen. Totalkostnaden, 150 miljoner kronor, bör sålunda ses och bedömas mot bakgrunden av i det föregående redovisade premisser, vilka i stort sett kunna sammanfattas på följande sätt:

1. Planeringsarbetet inom transportväsendet kan redan under 1954 inriktas på omläggningen.

2. Övergång till högertrafik sker tidigast 1958 och senast 1959 och anpassas i tiden så att den sammanfaller med färdigställandet av den genomgående tunnelbanan i Stockholm.

3. Utvecklingen av bussbeståndet har antagits följa den prognos, som gjorts av Industriens Utredningsinstitut i boken "Svenskt Transportväsende". För lokaltrafiken ha lokaltrafikföretagens och Svenska Lokaltrafikföreningens prognoser beträffande fordonsantal och fördelning av trafiken på bussar och spårvagnar varit utslagsgivande.

Därest mera betydande avvikelser från ovan angivna förutsättningar komma att inträffa, medföra dessa korrigeringar av kostnadskalkylen. Övergång till högertrafik resp. principbeslut om övergång fattat vid en senare tidpunkt än som förutsatts, kommer sannolikt att språngvis öka kostnaderna. En utveckling som mera väsentligt avviker från prognosen för fordonsbeståndet exempelvis en förskjutning från kollektiv till individuell persontrafik kan å andra sidan medföra en sänkning av kostnaderna.

Den på angivna förutsättningar beräknade kostnaden på i runt tal 150 miljoner kronor får emellertid anses väl angiva storleksordningen av de med omläggningen förbundna kostnaderna.

Vid successivt genomförande under en femårsperiod av åtgärder i samband med en omläggning, skulle denna för statsverket innebära en årlig utgift av i genomsnitt ca 30 miljoner kronor, med tyngdpunkten på de senare åren av femårsperioden.

Denna årliga utgift kan lämpligen ställas i relation till de totala kostnaderna för vägtransportväsendet, som 1950 uppgick till 2,3 miljarder kronor.

Enbart utgifterna för väg- och gatunätet uppgick under år 1952 enligt nationalbudgeten till 680 miljoner kronor.

Det har fallit utanför kommitténs uppdrag att i siffror söka uppskatta de fördelar, som skulle vara förbundna med en övergång till högertrafik, inte endast ur trafiksäkerhetssynpunkt utan även med hänsyn till Sveriges ställning i den internationella trafikgemenskapen. Beträffande trafiksäkerhetsfrågan må här endast anföras, att föraren i en vänsterstyrd bil sällan har möjlighet överblicka den sträcka, som erfordras för omkörning, utan att föra fordonet åt sidan mot mötande fordons körfil. Föraren i en högerstyrd bil har däremot oftast mer än dubbelt så lång siktsträcka till sitt förfogande och många gånger tillräcklig överblick utan sidomanöver (jfr skiss, bilaga 11). Hans körning blir därför mera jämn, lugnare och säkrare. Om fordon i vänstertrafik är högerstyrda (och vice versa) leder detta sålunda till en smidigare trafik, vilket inverkar gynnsamt på vägens trafiksäkerhet och trafikkapacitet. — Vad vidare det internationella trafikutbytet beträffar skall endast nämnas, att (enl. K. Generaltullstyrelsens statistiska avd.) under år 1952 icke mindre än ca 864 000 motorfordon (varav 452 000 svenska och 412 000 utländska) passerade de större gränstullstationerna.

Enligt av NTF gjorda beräkningar kunde kostnaderna i samband med trafikolycksfall under 1952 uppskattas till ca 300 miljoner kronor. Bl. a. med hänsyn till vad som ovan framhållits torde man kunna utgå ifrån att en omläggning

till högertrafik på lång sikt skulle medföra en minskning av antalet trafikolyckor samt därav följande kostnader. Om denna kostnadsminskning försiktigtvis icke uppskattas till mer än 2 procent skulle redan detta innebära en till 6 miljoner kronor uppgående reducering, dvs. samma belopp som den årliga räntekostnaden för de 150 miljoner kronor, vartill kostnaderna för en omläggning uppskattas. Det bör emellertid i detta sammanhang framhållas att nämnda minskning av kostnaderna för olycksfall endast är en av de fördelar, som kan påräknas genom en övergång till högertrafik.

VIII. Tidpunkten för övergången

Kommittén har under utredningens gång funnit att övergången till högertrafik lämpligen bör ske något av åren 1958/59. Det har dock, som framgår av vad ovan anförts, visat sig att ett flertal, delvis divergerande synpunkter gör sig gällande vid fastställandet av en mera exakt tidpunkt.

Med största bestämdhet kan dock fastslås att med övergången förenade kostnader hastigt stegras, så länge ovisshet råder beträffande frågan, huruvida högertrafik över huvud kommer att införas under de närmaste åren. Kommittén vill därför ännu en gång understryka vikten av att ett principbeslut härom fattas snarast möjligt. Först när ett sådant positivt beslut föreligger, kan lämpligen ett definitivt beslut fattas beträffande lämpligt datum för reformens genomförande. Med överlämnandet av denna utredning anser sig kommittén ha slutfört sitt uppdrag.

Stockholm den 25 september 1953.

Nils Ahlgren

Hugo Björck

Sten Hagardt

Tage Leijon

Bertil Liljeqvist

Stig Samuelson

Historik över den svenska officiella statistiken över vägtrafikolyckor

Utarbetad inom Statens Trafiksäkerhetsråd

Initiativet till en fortlöpande utförlig riksstatistik över vägtrafikolyckor togs den 17 juni 1931 av Centralförbundet för nykterhetsundervisning med en framställning till Kungl. Maj:t om utredning "huruledes för vårt land måtte kunna anordnas en fortlöpande statistik över samtliga trafikolyckor, innebärande jämväl en sorgfällig utforskning av olycksfallens orsaker med behörigt beaktande av alkoholens roll därvidlag".

Helt utan riksstatistiska uppgifter om vägtrafikolyckor var man icke vid tiden för nyssnämnda framställning. Sålunda ingingo i Statistiska centralbyråns berättelse Dödsorsaker uppgifter om antalet under varje år av automobil- eller motorcykelolycka eller "åkdons stjälpning och överkörning" orsakade dödsfall. Vidare innehöll Medicinalstyrelsens årliga berättelse Allmän hälso- och sjukvård uppgifter om antalet å lasarett och sjukstugor behandlade trafikolycksfall med fördelning efter tillkomsten samt skadans natur och påföljd.

Centralförbundets framställning remitterades till en början till Statistiska centralbyrån som i utlåtande den 16 november 1932 förklarade sig finna önskvärt, att den ifrågasatta statistiken komme till stånd, och som med grannländernas statistik som förebild uppdrog vissa riktlinjer för den förstnämnda statistiken.

I skrivelse den 20 februari 1932 hemmeställde Ivar Vennerström m. fl., att Kungl. Maj:t måtte anbefalla vederbörande polismyndigheter i riket att vid alla utredningar rörande trafikolyckor med automobiler å gator och vägar dels samtidigt inrikta undersökningen på huruvida och i vad mån vägbeläggningens beskaffenhet kunde ha vållat eller medverkat till olyckshändelsen, dels, om så visade sig vara fallet, avge rapport i bemälda hänseende till Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för att av denna myndighet vidare bearbetas.

Över denna framställning utlät sig efter remiss Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 14 januari 1933, varvid styrelsen åberopade och förklarade sig för egen del instämma i Statistiska centralbyråns förenämnda utlåtande den 16 november 1932.

Utlåtande över båda de här förut omnämnda underdåniga framställningarna inhämtades från Socialstyrelsen, som i skrivelse till Konungen den 10 oktober 1933 — under åberopande av den otillfredsställande beskaffenheten av dåmera förefintliga data rörande trafikolyckor och den betydelse en fullständig och ingående statistik å detta område måste tillmätas ur trafiktekniska, medicinska, försäkringstekniska, ekonomiska och sociala synpunkter — anslöt sig till Statistiska centralbyråns uppfattning om önskvärdheten av att en tillfredsställan-

de riksstatistik över trafikolyckor snarast möjligt bragtes till stånd i vårt land.

En förutsättning för att statistiken skulle bliva av påtaglig betydelse vore, enligt Socialstyrelsen, att densamma icke blott fyllde de anspråk, som ur mera teoretisk synpunkt kunde ställas på en god statistik utan även direkt inriktades på tillgodoseendet av praktiska kunskapsbehov bland automobil- och vägväsendets olika intressentgrupper. Med hänsyn härtill ville styrelsen understryka vad Statistiska centralbyrån framhållit, nämligen att utformande av en fullständig plan för den ifrågavarande statistiken måste ske under samverkan med sakkunniga myndigheter och personer inom olika därav berörda områden. Styrelsen anslöte sig i huvudsak till de av Statistiska centralbyrån uppdragna riktlinjerna för statistiken. Särskild uppmärksamhet borde ägnas åt utforskningen av trafikolyckornas orsaker och bl. a. alkoholförtäringens roll därvidlag. Den praktiska betydelsen av statistiken bleve i väsentlig mån beroende av att huvudresultaten av densamma i lämplig form kunde skyndsamt bringas till intresserades kännedom.

Svenska motorklubben och Motormännens riksförbund uttalade i en framställning den 7 april 1934, vilken av Kungl. Maj:t prövades i samband med förenämnda framställningar och utlåtanden, att en allmän systematisk statistik över motortrafikolyckorna och deras orsaker vore oundgänglig som grund för ett effektivt reform- och propagandaarbete på vägtrafikens område. Det vore nödvändigt att få en klar bild över olycksorsakerna samt huru dessa, i procent räknat, fördelade sig på totala antalet olyckor. Vidare borde en statistisk undersökning visa, huru ansvaret drabbade olika grupper av trafikanter. I det allmänna medvetandet

hade nämligen dittills inpräntats, att motorförarna bure skulden till det stora flertalet av alla trafikolyckor, vilket emellertid förmodades icke vara fallet.

I Kungl. brev den 13 april 1934 till Statistiska centralbyrån anbefalldes ämbetsverket att, efter samråd med Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, Riksförsäkringsanstalten, Försäkringsinspektionen samt Överståthållarämbetet ävensom, i den mån så erfordrades, med länsstyrelser och övriga vederbörande, utarbeta och till Kungl. Maj:t inkomma med förslag till åtgärder för åvägbringande försöksvis för en tidsperiod av tolv månader, med början vid första lämpliga tidpunkt, av en statistik över olyckor vid trafik med motorfordon, huvudsakligen grundad på uppgifter från vederbörande polismyndigheter, avseende de förhållanden som angivits i centralbyråns ovannämnda utlåtande den 16 november 1932.

Med anledning av vad sålunda anbefallts uppgjordes till en början ett preliminärt förslag till uppgiftsformulär, som granskades av representanter för nyssnämnda myndigheter. Representanterna för länsstyrelsen i Stockholms län hade i sin ordning inhämtat uttalanden från styrelsen för landsfiskalsföreningen i länet, Medicinalstyrelsen, Automobilklubben samt Svenska motorklubben och Motormännens riksförbund. Försäkringsinspektionen hade infordrat yttrande från Föreningen för gemensamt lagenligt trafikförsäkringsansvar. Statistiska Centralbyrån överlämnade med skrivelse den 13 november 1934 till Kungl. Maj:t förslag till kungörelse angående statistiska uppgifter om olyckor vid trafik med motorfordon, som inträffat under kalenderåret 1935, ävensom förslag till formulär till dylika uppgifter.

Sedan utlåtande i ärendet den 21 november 1934 avgivits av Väg- och

vattenbyggnadsstyrelsen, utfärdades den 30 i samma månad kungörelse (nr 579) angående statistiska uppgifter om olyckor vid trafik med motorfordon under år 1935. Genom beslut sistnämnda dag fastställde Kungl. Maj:t formulär till blankett som i kungörelsen omförmäldes. Kungl. Maj:t anbefalldes centralbyrån att med stöd av den erfarenhet som vunnes av denna statistik samt efter samråd med Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, Riksförsäkringsanstalten, Försäkringsinspektionen samt Överståthållarämbetet ävensom, i den mån så erfordrades, med länsstyrelser och övriga vederbörande till Kungl. Maj:t inkomma med utredning och förslag i fråga om fortsatt statistik av ifrågasvarande slag för tiden efter 1935 års utgång.

Till efterkommande härav avgav centralbyrån, efter föreskrivet samråd, i skrivelse den 1 november 1935 yttrande och förslag i ärendet. Enligt detta förslag skulle statistik över olyckor vid trafik med motorfordon anordnas jämväl för tiden efter 1935 års utgång i huvudsaklig överensstämmelse med den plan som gällt för 1935 års statistik. Beträffande uppgiftsformulärets avfattning föreslogos vissa ändringar och kompletteringar i anslutning till önskemål framställda av vägtrafikinspektören i Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Den 13 december 1935 utfärdade Kungl. Maj:t kungörelse (nr 602) angående statistiska uppgifter om olyckor vid trafik med motorfordon, varjämte Kungl. Maj:t samma dag i brev till Statistiska centralbyrån fastställde formulär till blankett, som i nämnda kungörelse omförmäldes.

Med skrivelse till Kommunikationsdepartementet den 20 december 1937 överlämnade Utrikesdepartementet för kännedom och den åtgärd som för Kommunikationsdepartementets del kunde

ifrågakomma, i avskrift en den 6 december 1937 dagtecknad skrivelse, vari generalsekreteraren i Nationernas förbund i enlighet med förbundets beslut den 16 september 1937 hemställt, att svenska regeringen måtte i den mån så vore möjligt anordna statistiken rörande olyckor i vägtrafiken i enlighet med de rekommendationer och formulär, som innefattades i ett den 28 maj 1937 dagtecknat betänkande, utarbetat av en utav förbundets rådgivande och tekniska kommission för samfärdsel- och transitfrågor tillsatt särskild kommitté. Vidare överlämnade Svenska kommunaltekniska föreningen med skrivelse till Kungl. Maj:t den 1 juli 1938 bland annat ett förslag till ändrad uppställning av den svenska trafikolycksfallsstatistiken, vilket avgivits av en utav föreningen tillsatt kommitté, samt hemställde, att förslaget måtte vinna beaktande vid den ändring av trafikolycksfallsstatistiken, som förmodades komma att ske i anledning av Nationernas förbunds framställning. Utlåtanden avgåvos över Nationernas förbunds hemställan av Statistiska centralbyrån den 4 november 1938 samt över kommunaltekniska föreningens framställning av Statistiska centralbyrån likaledes den 4 november 1938 och av Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 1 april 1939.

Förslag till formulär för uppgift om vägtrafikolycka framlades även av dåmera sekreteraren A. D. H. (Lode) Wistrand, åt vilken Statsrådet och chefen för Kommunikationsdepartementet genom beslut den 4 mars 1939 uppdragit att inom departementet biträda med fortsatt utredning rörande trafikolyckornas orsaker. Detta förslag delgavs under hand cheferna för Statistiska centralbyrån samt Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. För närmare kännedom om Wistrands inställning till frågan om statistiken över vägtrafikolyckor hänvisas

till hans Principbetänkande i trafik-säkerhetsfrågan (SOU 1940:33) samt till Statistiska centralbyråns utlåtande den 13 mars 1941 över samma betänkande i hithörande delar.

Kungl. Maj:t utfärdade den 21 april 1939 kungörelse (nr 144) angående statistiska uppgifter om vägtrafikolyckor samt fastställde i brev samma dag till statistiska centralbyrån nytt formulär för uppgift om sådan olycka med tillhörande anvisningar. Genom 1939 års kungörelse, som trädde i kraft den 6 maj 1939, upphävdes förenämnda kungörelse av år 1935 utom såvitt anginge motortrafikolyckor, som inträffat före utgången av år 1938. Uppgifter enligt 1939 års kungörelse skulle lämnas jämväl angående vägtrafikolyckor, som inträffat under den vid kungörelsens ikraftträdande förflutna delen av år 1939, även om uppgift därom redan lämnats enligt 1935 års kungörelse.

Vid den omläggning av statistiken som sålunda ägde rum år 1939 har hänsyn i stor utsträckning tagits till de önskemål som framstälts av den förenämnda utredningsmannen Wistrand. Omläggningen innebär i stort sett följande.

Statistiken omfattar ej blott, såsom förut var fallet, motortrafikolyckor utan vägtrafikolyckor av alla slag. Såsom statistiska enheter räknades förut endast inträffade olyckor och vid olyckor skadade personer. Genom 1939 års omläggning utsträcktes den till att omfatta jämväl de i olyckorna delaktiga trafikelementen samt de vid olyckorna skadade fordonen. Å andra sidan har

uppgiftsskyldigheten inskränkts därigenom att polisen icke längre skall direkt uttala sig om olyckornas orsaker.

Alltifrån den ifrågavarande statistikens tillkomst har den omhänderhafts av Statistiska centralbyrån, som offentliggör resultaten dels kvartalsvis i kortfattade, preliminära tabeller och dels årsvis i utförliga berättelser. Kvartalsstatistiken har publicerats för tiden t. o. m. år 1949 i Post- och inrikes tidningar, åren 1950—1951 i Sociala meddelanden samt publiceras därefter i Statistiska centralbyråns publikation Statistisk Tidskrift.

År 1944 påbörjades med stöd av närdigt bemyndigande den 10 december 1943 inom Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen viss bearbetning av det förenämnda primärmaterialet, huvudsakligen i vad det avser landsbygdens allmänna vägar under tiden från och med år 1939. Denna bearbetning, som är avsedd att allt framgent bedrivas vid sidan av den åt Statistiska centralbyrån uppdragna siffermässiga statistiken, går ut på att åstadkomma grafiska framställningar, i form av kartogram, över olycksfrekvensen för olika vägsträckor tillika med sammanfattande redogörelser, å särskilda till de olika kartogrammen fogade registerkort, för de å respektive kartogram markerade olyckorna. Syftet härmed är att för Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med underlydande lokalförvaltningar underlätta prövningen av vilka vägtekniska anordningar som erfordras för att trygga trafiksäkerheten.

Utländsk statistik över vägtrafikolyckor

Utarbetad inom Statens Trafiksäkerhetsråd

Uppgiftslämnare. Primärmaterialet till statistiken över vägtrafikolyckor här- rör regelmässigt från polisen (Jugo- slavien: den federativa republikens vederbörande regionala myndigheter; Luxemburg: vägtrafikpolisen; Neder- länderna: polisen och "Waterstaat"; Tjeckoslovakien: nationella säkerhets- polisens stationer). I Amerikas Förenta Stater ges i enlighet med föreskrifter i den stat, där olyckan ägt rum, uppgifter av förarna av de fordon, som varit in- blandade i olyckan. Skriftliga rapporter lämnas även av polistjänstemän. I några delstater ha garagen ålagts att rappor- tera alla skadade fordon som förts till dem. Statistiken över vägtrafikolyckor i Grekland avser endast staden Aten och ombesörjes av denna stads trafik- kontrollmyndighet (under polisprefek- turen).

Statistikförare. Såsom sådana fungera de centrala statliga statistikverken i Belgien, Danmark, Luxemburg, Neder- länderna (dessutom Waterstaat för sta- tens vägar, några Waterstaatmyndig- heter för landsortsvägar samt kommu- nala polismyndigheter), Norge, Schweiz, Tjeckoslovakien och Tyskland (den fe- derativa statistiska byrån, ländernas statistiska byråer och dessutom polis- myndigheterna i den Regierungsbezir- ken); polismyndigheten i Irland, Neder- länderna (se ovan), Turkiet och Tysk- land (se ovan); regeringsdepartement i Finland (socialministeriet), Frankri-

ke (ministeriet för allmänna arbeten, transport och turisttrafik) och England (transportministeriet); "vederbörande territoriella myndighet" i Jugoslavien; och trafikkontrollmyndigheten i Grek- land (se ovan). I Amerikas Förenta Sta- ter ombesörjes statistiken av de olika staterna och även städer föra statistik över vägtrafikolyckor.

Begreppet vägtrafikolycka. Definitio- nerna, där sådana överhuvud taget pre- ciserats, äro växlande. — I Amerikas Förenta Stater, vars statistik endast om- fattar olyckor med motorfordon, har The Federal Security Agency publicerat en av the National Conference on Uni- form Traffic Accident Statistics utarbe- tad samling definitioner med titeln Uniform Definitions of Motor Vehicle Accidents. Begreppet motorfordons- olycka definieras här såsom varje olyc- ka i vilken motorfordon i rörelse varit delaktigt och vilken haft dödlig utgång eller medfört annan personskada eller egendomsskada.

I Belgien räknas varje olycka i vilken vägtrafikant varit inblandad.

Den danska statistiken upptager alla olyckor på vilka rapportformulärets in- nehåll kan tillämpas. Vad detta närmare bestämt innebär, framgår av årspublica- tionen Faerdselsuheld, i vilken anföres följande beträffande statistikens om- fattning. "Då trafikolycksfallsstatistiken uteslutande bygger på polisens mate- rial, är olycka som icke varit föremål

för polisundersökning ej med i redogörelsen. För övrigt är redogörelsen begränsad till att omfatta endast sådana händelser, som medfört skada å person eller egendom och som ägt rum på gata, väg eller plats som är öppen för allmän samfärd, varvid ytterligare förutsättes, att dessa händelser stått i förbindelse med det trafikala utnyttjandet av dessa områden. Med hänsyn härtill falla bl. a. järnvägsolyckor (bortsett från vägkorsningsolyckor och liknande), olyckor vid på- och avlastning av fordon, vid fall från byggnader, ställningar m. m. samt olyckor, som ägt rum på gårdar, ute i marker, i garage etc., utanför redogörelsen."

Englands statistik avser endast olyckor med dödlig utgång eller med annan personskada till följd.

Den finska statistiken räknar med alla vägtrafikolyckor, som kommit till polisens kännedom.

I Frankrike omfattar statistiken endast olyckor, som medfört personskada.

Greklands (Aténs) statistik synes omfatta alla slag av trafikolyckor som haft dödlig utgång eller medfört annan personskada eller egendomsskada.

Irland har ingen strikt definition, men obetydliga händelser som haft till följd endast ringa egendomsskada medräknas ej.

Från Jugoslavien har uppgivits att definitioner ha angivits på formulären för primäruppgifterna, men sådana formulär ha ej bifogats.

Luxemburg hänvisar också till uppgiftsformuläret, som synes ge vid handen, att alla till polisens kännedom komna olyckor, som haft dödlig utgång eller medfört annan personskada eller egendomsskada, skola medräknas.

Nederländerna har följande definition: olycka på allmän väg, som haft dödlig utgång eller medfört annan personskada eller egendomsskada, vare sig

den orsakats av missgrepp av fordonsförare eller fotgängare eller fel på vägen eller på fordon.

Norge medräknar alla trafikolyckor, vid vilka personer dödats eller blivit allvarligt eller lindrigt skadade, vidare olyckor med egendomsskada uppgående till minst 100 kronors värde samt olyckor som medfört att fordonet ej kan fortsätta för egen maskin.

Schweiz räknar med alla olyckor på allmänna vägar och platser etc. som äro upplåtna för trafik, vid vilka fordon medverkat och som medfört person- eller egendomsskada.

Tjeckoslovakien har icke någon formell definition men medtager i statistiken alla olyckor, som härröra från trafiken på allmänna vägar och som haft dödlig utgång eller medfört svår eller lindrig personskada eller större eller mindre egendomsskada.

Turkiets statistik omfattar sådana händelser, vid vilka person dödats eller skadats eller skada drabbat fordon eller transporterat gods eller annan skada orsakats.

Tyskland räknar som trafikolycka varje skada på person eller egendom, som orsakats av fordonstrafiken.

Officiella publikationer utges i samtliga länderna utom Grekland och Turkiet.

De på utländska formulär angivna specifikationerna rörande plats och tid för olyckan, olyckans art och påföljder, omständigheterna vid olyckan m. m. äro på sina håll utförligare än motsvarande svenska. På det svenska uppgiftsformuläret finnes emellertid utrymme anslaget åt andra rubriker än de tryckta. I alla de här ifrågavarande främmande länderna utom Förenta Staterna och Nederländerna skola uppgiftslämnarna ange den eller de faktorer som orsakat olyckan. Denna metod användes i

Sverige för åren 1935—1938. I Förenta Staterna och Nederländerna skola, på sätt numera (för tiden efter år 1938) sker i den svenska statistiken, omständigheterna vid olyckan anges utan särskild anmärkning om och i vad mån de ansetts som orsak till olyckan.

Vid sammanträde i Genève i december 1950 utarbetade ett inom en underavdelning av the Economic Commission for Europe tillsatt Working Party on the prevention of Road Accidents (här kallat Europakommissionens arbetsutskott) ett förslag till internationellt jämförbar statistik över vägtrafikolyckor.

I sistnämnda förslag återfinnes en noggrant utformad definition på begreppet vägtrafikolycka, sådant detta begrepp ansetts böra bestämmas för den internationella statistiken. Vidare uttryckes önskvärdheten av att uppgifter till statistiken sammanställas för varje månad och publiceras årligen. En skarp gräns drages mellan "omständigheter vid olyckan" och "olyckans orsaker"; de förra ha en fullständigt objektiv karaktär och äro lätta att konstatera, medan de senare innefatta ett subjektivt moment med risk för misstag. Frågan om redovisningen av orsakerna uppsköts till ett senare sammanträde.

Europakommissionens arbetsutskott granskade var och en av de tabeller, som ingå i bilaga IV till Nationernas Förbunds år 1937 framlagda förslag, varvid vederbörlig hänsyn jämväl togs till innehållet i den rapport som i november 1950 avgivits av the Permanent International Association of Road Congresses. Diskussionen resulterade i antagande av vissa tabellformulär.

Vid sammanträde i juli 1951 fann majoriteten av Europakommissionens arbetsutskott att det skulle vara av synnerlig nytta att insamla enhetliga uppgifter om olyckornas orsaker på sådant sätt att man kunde begagna sig av dessa uppgifter för planering av vägarna och för de olika ländernas lagstiftning. Den av Nationernas Förbund föreslagna förteckningen över orsaker översågs och ändrades.

I samma månad (juli 1951) uppdrog Europakommissionens arbetsutskott åt en delegation att undersöka möjligheten av att bringa statistiken över vägtrafikolyckor till överensstämmelse med Världshälsoorganisationens statistik för att därigenom undvika dubbelarbete. Delegationen avgav rapport i september 1951. Enligt denna borde ändring ej företagas i vad Europakommissionens arbetsutskott föreslagit, och fara för dubbelarbete föreläge ej.

BILAGA 4

Författningsförslag

Förslag till förordning om tilläggsskatt å bensin och motorsprit

Härigenom förordnas, att för bensin och motorsprit, som till riket införes eller här tillverkas, skall — utöver skatt, varom förmäles i förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit¹ — till staten erläggas tilläggsskatt med tre öre för liter; och skola de i nämnda förordning meddelade bestämmelserna rörande skatt å bensin och motorsprit tillämpas jämväl i fråga om sålunda utgående tilläggsskatt.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1955 och gäller till och med den 30 juni 1959. Förordningen skall äga tillämpning jämväl å sådan bensin, som införts till riket före den 1 juli 1955 och som nämnda dag oförtullad kvarlåg i frihamn eller å tullager, i tullpackhus eller eljest i tullverkets vård.

Förslag till förordning om tillfällig skatt å bensin, som finnes i riket den 1 juli 1955

Härigenom förordnas som följer.

1 §

För bensin, som den 1 juli 1955 klockan 6 f. m. finnes i riket, skall i den ordning nedan sägs till staten erläggas skatt med tre öre för liter.

Är bensin blandad med annan vara, skall vid skattskyldighetens bestämmande hänsyn tagas till den myckenhet, varmed bensin ingår i blandningen.

2 §

1 mom. Skyldighet att erlägga skatt enligt denna förordning åligger, där ej annat föranledes av vad nedan i 2 mom.

eller 9 § stadgas, den som vid den i 1 § angivna tidpunkten innehar bensin till myckenhet överstigande 1 500 liter.

2 mom. Från skattskyldighet enligt denna förordning är kronan befriad.

Skatt enligt denna förordning utgår icke för bensin, som tillverkats inom riket och som vid den i 1 § angivna tidpunkten ännu icke utlämnats från tillverkningsstället.

3 §

Envar enligt denna förordning skattskyldig skall senast den 1 augusti 1955 på heder och samvete avgiva deklARATION rörande den myckenhet bensin,

¹ Senaste lydelse se 1954:256.

han vid den i 1 § angivna tidpunkten innehade, varvid tillika skall angivas den plats, där bensinen då förvarades.

Deklaration skall avgivas till länsstyrelsen i det län, där den skattskyldige författningsenligt är eller bör vara mantalsskriven, eller, om han avlidit, senast varit eller bort vara mantalsskriven,

eller där vederbörande styrelse eller förvaltning har sitt säte eller syssloman eller ombud är bosatt,

eller i fall, då nämnda regler ej äro tillämpliga, i det län, där huvuddelen av den med deklARATIONEN avsedda bensinen finnes vid den tidpunkt, som angives i 1 §.

4 §

1 mom. Det åligger länsstyrelse att övervaka, att deklARATIONER inkomma från alla uppgiftsskyldiga och att avgivna deklARATIONER äro fullständiga och riktiga, därvid särskilt bör tillses, att envar, som idkar handel med eldfarliga oljor av första klassen, fullgjort honom åliggande deklARATIONSSKYLDIGHET. Den, som icke avgivit deklARATION men kan antagas vara deklARATIONSPLIKTIG eller som avgivit ofullständig deklARATION, må föreläggas att inom viss tid inkomma med deklARATION eller med erforderliga uppgifter.

2 mom. Finner länsstyrelse för behörig påföring av skatt nödigt, att granskning av den skattskyldiges bokföring eller undersökning av dennes inneliggande lager av bensin verkställas, bör länsstyrelsen föranstalta om sådan granskning eller undersökning; och äger länsstyrelsen därvid, i mån av behov, anlita biträde av sakkunnig.

Det åligger skattskyldig att för sådan undersökning bereda länsstyrelse eller av länsstyrelse förordnad person tillträde till handels-, fabriks- eller annan upplagslokal samt att för granskning

tillhandahålla sin bokföring och därtill hörande handlingar.

Arvode till sakkunnig bestämmes av länsstyrelse och skall jämte annan kostnad för undersökning eller granskning, som i detta mom. sägs, bestridas av medel, som enligt denna förordning inflyta till statsverket.

3 mom. Kungl. Maj:t må ock förordna om granskning av deklARATIONER och eljest inhämtade uppgifter. Av Kungl. Maj:t förordnad granskningsman äger jämväl taga del av skattskyldigs bokföring och verkställa undersökning av dennes inneliggande lager av bensin på sätt i 2 mom. stadgas.

Kostnad för granskning, varom Kungl. Maj:t förordnat, bestrides av medel, som i 2 mom. sägs.

5 §

Länsstyrelse åligger att på grundval av inkomna deklARATIONER och eljest inhämtade uppgifter i särskild längd förteckna dem, som avgivit deklARATION, samt fastställa den myckenhet bensin, för vilken skatt skall erläggas enligt denna förordning, ävensom därå belöpande skatt.

6 §

Så snart ske kan skall till envar skattskyldig i rekommenderat brev med allmänna posten översändas utdrag av längden, såvitt honom angår, tillika med underrättelse om tid och sätt för skattens erläggande samt vad den skattskyldige har att iakttaga, om han vill överklaga länsstyrelsens beslut eller eljest söka befrielse från påförd skatt.

7 §

Har någon i deklARATION eller annan uppgift, som enligt denna förordning avgivits, lämnat oriktigt meddelande, eller har uppgiftspliktig underlåtit avlämna deklARATION eller infortrad upp-

lysning, och har därav föranletts, att skatt icke blivit honom påförd eller blivit påförd till för lågt belopp, skall skatt påföras den skattskyldige till belopp, som genom berörda förfarande eller underlåtenhet undandragits.

Efterbeskattning må ej ske senare än år 1960.

8 §

1 mom. Förmenas länsstyrelse hava vid påförande av skatt förfarit oriktigt, må besvär anföras hos kammarrätten.

Besvären skola hava inkommit till länsstyrelsen i det län, där skatten påförts, inom natt och år efter det skatten blivit klaganden avfordrad, vid påföljd, om den tid försittes, att besvären icke upptagas till prövning. Den omständigheten att besvären ingivits eller insänts till kammarrätten i stället för till länsstyrelsen skall icke utgöra hinder för prövning av klagandens talan, därest besvären inkommit till kammarrätten inom besvärstiden. I sådant fall skola besvären av kammarrätten omedelbart överlämnas till länsstyrelsen för vidare behandling på sätt i 2 mom. sägs.

2 mom. Sedan vid besvären fogats de handlingar, på vilka överklagade beslutet grundats, ävensom utdrag av längden, i vad den klagande angår, har länsstyrelsen att skyndsamt till kammarrätten översända samtliga handlingar med de upplysningar och erinringar besvären anses påkalla.

9 §

Visar skattskyldig, att bensin, som han innehaft vid den i 1 § angivna tidpunkten, levererats till annan, och grundar sig leveransen på försäljningsavtal, som slutits före denna förordnings ikraftträdande, äger Kungl. Maj:t, där den skattskyldige icke på grund av förbehåll i försäljningsavtalet eller el-

jest är berättigad att hos köparen uttaga skatten, bestämma att skattskyldigheten skall åligga köparen eller, då skäl därtill äro, medgiva befrielse från eller återbäring av skatten.

Ansökan om sådan befrielse eller återbäring skall ingivas inom en månad efter det skatt avfordrats vederbörande.

10 §

Angående restitution av skatt, som i denna förordning avses, skola bestämmelserna i förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit äga motsvarande tillämpning.

11 §

Granskning av deklARATIONER, som enligt denna förordning avgivits, må ej verkställas av annan än länsstyrelse eller jämlikt 4 § 3 mom. förordnad person.

Deklarationerna skola tillhandahållas de ämbets- och tjänstemän, som i och för sin befattning böra därav erhålla del. I övrigt må deklARATIONER icke vara för någon tillgänglig, utan att den, som avgivit deklARATIONEN, medgivit dess offentliggörande; dock må deklARATIONER, på sätt Kungl. Maj:t förordnar, för statistisk bearbetning utlämnas till ämbetsmyndighet eller tjänsteman, åt vilken Kungl. Maj:t uppdrager utförandet av sådan bearbetning.

Deklarationerna skola med de undantag, vartill stadgandena i nästföregående stycke föranleda, hos länsstyrelsen förvaras intill utgången av år 1960, varefter deklARATIONERNA skola förstöras.

12 §

Den, som underlåter att inom föreskriven tid avlämna deklARATION, straffes med dagsböter; och må länsstyrelsen förelägga den uppgiftsskyldige lämpligt vite.

13 §

Om ansvar i vissa fall för den, som i deklaration lämnat oriktig uppgift, stadgas i skattestrafflagen.

14 §

1 mom. Tjänsteman, vilken på grund av sin befattning med ärende, som i denna förordning avses, erhållit del av deklaration eller skattskyldigs bokföring, må ej i vidare mån än hans tjänsteutövning fordrar yppa vare sig innehållet i sådan deklaration eller skattskyldigs affärsförhållande, varom han därvid erhållit kännedom. Den häremot bryter vare underkastad ansvar såsom för tjänstefel. Gör annan än tjänsteman sig skyldig till förseelse, som nu sagts, straffes med dagsböter.

2 mom. Den, som på grund av sådant förordnande om statistisk bearbetning av deklarationer, som i 11 § sägs, er-

hållit del av deklaration, må ej utom tjänsten yppa något av deklarationens innehåll. Vid överträdelse härav vare den skyldige förfallen till ansvar, som i 1 mom. stadgas.

15 §

Länsstyrelse äger utdöma vite, som förelagts enligt 12 §.

16 §

Bestämmelser rörande uppbörd av skatt, som i denna förordning avses, så ock de närmare föreskrifter, som eljest erfordras för tillämpning av denna förordning, meddelas av Kungl. Maj:t.

Denna förordning träder i kraft dagen efter den, då förordningen enligt därå meddelad uppgift utkommit från trycket i Svensk författningssamling.

Förslag till förordning om tilläggsskatt å brännolja

Härigenom förordnas, att för brännolja, som avses i förordningen den 21 maj 1954 (nr 260) om brännoljeskatt, skall, utöver skatt enligt nämnda förordning, till staten erläggas tilläggsskatt med tre öre för liter; och skola de i nämnda förordning meddelade bestäm-

melserna tillämpas jämväl i fråga om sålunda utgående tilläggsskatt.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1955 och gäller med avseende å brännolja, som förbrukas från och med nämnda dag till och med den 30 juni 1959.

Förslag till kungörelse med vissa bestämmelser om tillfällig skatt å bensin

Kungl. Maj:t — som denna dag utfärdat förordning (nr 000) om tillfällig skatt å bensin, som finnes i riket den 1 juli 1955 — har i avseende å tillämpningen av sagda förordning funnit gott förordna som följer.

1 §

Tillfällig skatt å bensin, som finnes i riket den 1 juli 1955, skall erläggas under

uppbördstermin från och med den 10 till och med den 15 oktober 1955.

2 §

Utdrag av uppbördslängden över skatten skola av länsstyrelserna översändas till de skattskyldiga senast den 15 september 1955. Blanketter till sådana utdrag tillhandahållas av statskontoret.

3 §

Skattebelopp skall inbetalas till vederbörande länsstyrelse genom insättning å statsverkets checkräkning i riksbanken för länsstyrelsens räkning eller genom inbetalning till postgirokonto för länsstyrelsen medelst inbetalningskort eller girokort eller genom insändande av beloppet medelst postanvisning. För att inbetalning skall anses fullgjord inom föreskriven tid, skall insättning å statsverkets checkräkning hava verkställts eller inbetalningskort eller postanvisning hava avlämnats å postanstalt eller girokort hava inkommit till postanstalt senast å uppbördsterminens sista dag.

Inbetalning må ock kunna fullgöras sålunda, att skattskyldig till länsstyrelsen avlämnar eller på eget ansvar med posten insänder skattebeloppet i check eller postremissväxel, ställd till länsstyrelsen att betalas å bankkontor i den ort, där länsstyrelsen har sitt säte. Skattebelopp, som sålunda insändes, skall vara länsstyrelsen tillhanda före uppbördsterminens utgång.

Å inbetalt skattebelopp skall kvitto tillställas den skattskyldige. Blanketter till sådana kvitton tillhandahållas av statskontoret. Anteckning om fullgjord betalningsskyldighet skall ske i uppbördslängden.

4 §

Restlängd skall upprättas av länsstyrelsen i tre exemplar för varje utmätningsmansdistrikt. Två exemplar av restlängden skola inom en månad efter uppbördsterminens utgång överlämnas till utmätningsmannen.

I fråga om indrivning och redovisning av restförd skatt, avkortning och avskrivning av skatt, upprättande av balanslängd, restitution av felaktigt påförd skatt samt efterkrav och preskription av skatt skall gälla vad i motsva-

rande hänseenden stadgas i uppbördsförordningen och föreskrifter angående tillämpningen av nämnda förordning.

5 §

Det åligger länsstyrelse att före den 1 januari 1956 till riksräkenskapsverket insända uppbördslängden jämte sammandrag därav. Riksräkenskapsverket har att granska, att skatten blivit rätt uträknad.

6 §

Det åligger länsstyrelse att i särskild längd över efterbeskattade förteckna dem, som hava att erlagga skatt på grund av efterbeskattning enligt bestämmelserna i 7 § förordningen om tillfällig skatt å bensin, som finnes i riket den 1 juli 1955. Länsstyrelsen skall till sådan skattskyldig översända utdrag av längden, såvitt honom angår, med föreläggande för den skattskyldige att inom viss lämplig tid, som länsstyrelsen äger bestämma, inbetala skattebeloppet; och skall i övrigt beträffande översändandet av utdraget ävensom angående sättet för skattebeloppets inbetalning m. m. vad i berörda förordning och denna kungörelse finnes stadgat angående skatt, som påförts i annan ordning än genom efterbeskattning, i tillämpliga delar lända till efterrättelse.

7 §

Beträffande här avsedd tillfällig skatt å bensin skola föreskrifterna i kungörelsen den 26 juni 1948 (nr 370) med tillämpningsföreskrifter till förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit i tillämpliga delar lända till efterrättelse.

Denna kungörelse träder i kraft den 1 juli 1955.

Förslag till förordning angående statsbidrag till bestridande av kostnader för ombyggnad av bussar m. m. vid övergång till högertrafik

Härigenom förordnas som följer.

1 §

Till bestridande av vid övergång till högertrafik för väg- och gatutrafiken uppkommande kostnader för ombyggnad av bussar, godkända för användning i yrkesmässig trafik, äger trafikföretag åtnjuta statsbidrag i mån av tillgång å därtill anslagna medel.

Där så prövas skäligt, må statsbidrag utgå även till kostnader för uppställning av bussar i reserv för användning vid trafikomläggningen till högertrafik, anskaffande av bussar för nyssnämnda reserv, förberedelsearbeten å bussar för att underlätta en ombyggnad, trafikeringsprovisorier m. m. vid trafikomläggningen och av densamma påkallade arbeten med ändring av för busstrafiken erforderliga fasta anläggningar.

2 §

Såsom villkor för att anordning skall kunna ifrågakomma till erhållande av statsbidrag gäller, att plan och kostnadsberäkning för densamma godkänts av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen före arbetets påbörjande.

3 §

Bidrag utgår med nittiofem procent av den verkliga kostnaden, där ej lägre bidrag prövas böra beviljas.

4 §

Till väg- och vattenbyggnadsstyrel-

sen ställd ansökning om bidrag, avfattad enligt av styrelsen fastställt formulär, skall av trafikföretags innehavare ingivas till styrelsen före den 1 april och skall avse samtliga de under föregående kalenderår färdigställda anordningar, för vilka bidrag anses böra ifrågakomma.

5 §

Sedan länsstyrelsen — efter vederbörandes hörande, där så erfordras — yttrat sig över ansökningen, har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att upptaga ärendet till prövning och avgörande.

6 §

Innan beviljat bidrag utbetalas, skall trafikföretagets ägare hava avgivit förbindelse att mot bidragets åtnjutande avstå från anspråk på ytterligare bidrag av staten till kostnaderna för de anordningar, vartill bidrag beviljats.

7 §

Konungen äger meddela närmare bestämmelser med avseende å tillämpningen av denna förordning samt därjämte uppdraga åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att i särskilda hänseenden utfärda sådana bestämmelser ävensom anvisningar rörande förordningens tillämpning.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1955 och gäller till och med den 30 juni 1960.

Lösung der Forderung... (mirrored text)

... (mirrored text)

... (mirrored text)

... (mirrored text)

... (mirrored text)

... (mirrored text)

... (mirrored text)

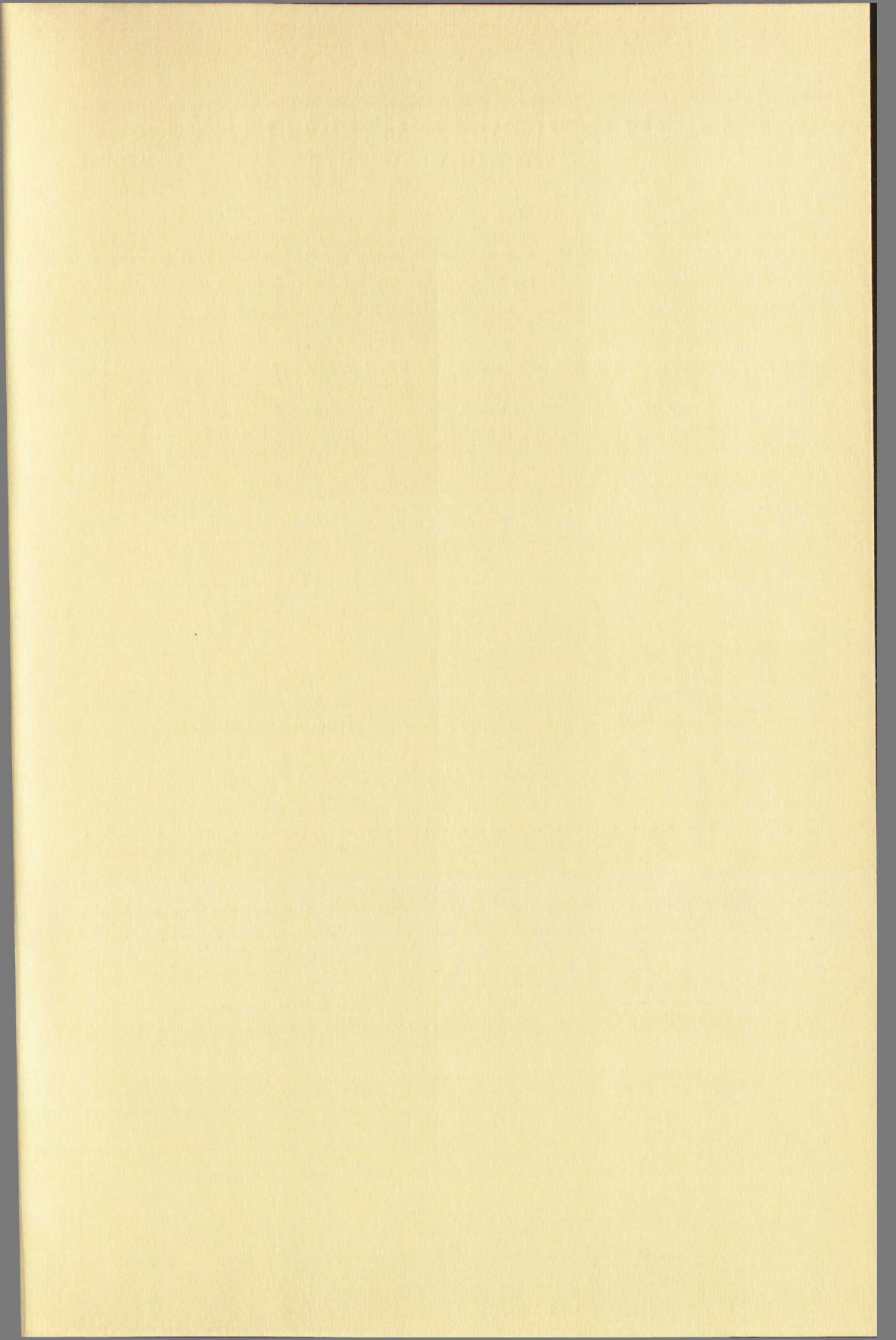
... (mirrored text)

... (mirrored text)

... (mirrored text)

... (mirrored text)

... (mirrored text)



Statens offentliga utredningar 1954

Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.)

Allmän lagstiftning. Rättsekipning. Fångvård.

Ärvedabalk. [6]
Betänkande angående instansordningen i vattenmål m. m. [9]
Förslag till jordrationaliseringslag m. m. [16]

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

Om proportionella val inom kommunala representationer m. m.
1950 års folkomröstnings- och valsätsutrednings betänkande. 6.
[17]

Kommunalförvaltning.

Statens och kommunernas finansväsen.

Förslag till förenkling av vissa beskattningsregler. [18]
Förslag till ändrad företagsbeskattning. [19]
Förslag till effektivare taxering. [24]

Politi.

Nationalekonomi och socialpolitik.

Bostadskollektiva kommittén. 2. Kollektivbus. [3]
Socialförsäkringsutredningen. 2. Moderskapsförsäkring m. m. [4]
Vården vid ungdomsvårdsskolorna. [5]
Ny arbetstidslagstiftning och partiell arbetstidsförkortning. 5. [22]
Bilagor. [23]

Hälsa- och sjukvård.

Betänkande med utredning och förslag rörande hörselvården. [14]
Frluftsbad, simhallar, bastur. [25]
Vanförestalterna och Eugeniahemmet. [28]

Allmänt näringsväsen.

Elkraftförsörjningen. [12]

Fast egendom. Jordbruk med binäringar.

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Klénvirke. Användningen av barrklénvirke, lövvirke och sågverks-
avfall. [29]

Industri.

Handel och sjöfart.

Inrättande av ett sjöfartsverk. [21]

Kommunikationsväsen.

Högertrafik. [30]

Bank-, kredit- och penningväsen.

Förslag till lag om sparbanker m. m. [10]

Försäkringsväsen.

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

Svensk namnbok 1954. [1]
Musikliv i Sverige. Betänkande med förslag till åtgärder för att
främja det svenska musiklivets utveckling. [2]
Yrkesutbildningen. [11]
Om kompetenskrav. Betänkande avgivet av kompetensutred-
ningen. [15]
Landsantikvarieorganisationen. [26]
Tjänstebostäder för folkskolans lärare. [27]

Försvarsväsen.

Utrikes ärenden. Internationell rätt.

Nordiska parlamentariska kommittén. 6. Upphävande av all pass-
kontroll vid gränserna mellan de nordiska länderna. [7] 7 och 8.
Nordiska post- och teletaxor. [20]
Nordisk kontakt. Betänkande om utgivande av en nordisk parla-
mentarisk tidskriftspublikation. [8]
En gemensam nordisk marknad. [13]