



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

6x. A
STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1940: 30
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



BETÄNKANDE MED FÖRSLAG

RÖRANDE

ÖVERGÅNG TILL
HÖGERTRAFIK I SVERIGE

AVGIVET AV

1939 ÅRS HÖGERTRAFIKKOMMITTÉ

S T O C K H O L M

1 9 4 0

Statens offentliga utredningar 1940

Kronologisk förteckning

1. Betänkande och förslag angående reglering av församlingsindelningen i Stockholm och revision av den för huvudstaden gällande lagen om församlingsstyrelse. Av T. Wohlin. Hægström. iv, 167 s. E.
2. Betänkande angående omorganisation av arméförvaltningens sjukvårdsstyrelse m. m. Beckman. 77 s. Fö.
3. Betänkande med förslag till åtgärder för befordrande av produktionen å enskilda skogar i vissa delar av Norrland. Marcus. 260 s. Jo.
4. Betänkande med förslag till lag om krigsskadeersättning. Norstedt. 84 s. H.
5. Promemoria med förslag till vissa åtgärder mot missbruk av tryckfriheten. Norstedt. 32 s. Ju.
6. Betänkande angående uppgörelse mellan Kungl. Maj:t och kronan samt Stockholms stad rörande vissa markfrågor m. m. i Stockholm. Beckman. 154 s. 8 pl. K.
7. Betänkande med förslag till lag med vissa bestämmelser om livförsäkring vid krig m. m. Norstedt. 83 s. H.
8. Betänkande med förslag till lag om ändrad lydelse av 8 kap. strafflagen m. m. jämte därmed sammanhängande författningar. Norstedt. 130 s. Ju.
9. Betänkande med förslag till kungörelse angående kontroll å handeln med ost samt viss lagstiftning angående korvaror. Hægström. 72 s. S.
10. Svensk namnbok 1940. V. Petterson. 166 s. Ju.
11. Betänkande med förslag rörande offentliga rättshjälpsanstalter. Hægström. 125 s. Ju.
12. Betänkande med utredning och förslag angående inrättande av fritidsreservat för städernas och de tätbebyggda samhällenas befolkning. Beckman. 289 s. S.
13. Statistisk utredning angående förvaltningskostnader m. m. i konkurser. Norstedt. 26 s. Ju.
14. Betänkande och förslag angående förhållandet mellan arbetsuppgifter och löneställning vid statens järnvägar. Del 1. Beckman. 247 s. K.
15. Betänkande med förslag rörande skärgårdarnas behov av förbättrade kommunikationer. Del 2. Beckman. 134 s. K.
16. Efterfrågan på jordbruksprodukter och dess känslighet för pris- och inkomstförändringar. Av H. Wold. Marcus. 144 s. Jo.
17. Betänkande med förslag till ändrad lagstiftning angående s. k. rattfylleri. Norstedt. 93 s. K.
18. Betänkande med förslag angående krigsförsäkring av viss lösegendom. Norstedt. 60 s. H.
19. Förslag till ändrad lagstiftning om straff för försök till brott. Lund, Ohlsson. 81 s. Ju.
20. Straffrättskommitténs betänkande med förslag till lagstiftning om förmögenhetsbrott. Norstedt. 251 s. Ju.
21. Betänkande angående utfärdande av samt ersättning för vissa läkarintyg. Marcus. 60 s. S.
22. Socialvårdskommitténs betänkande. 1. Statistisk undersökning angående kommunernas ålderdomshem. Beckman. 98 s. S.
23. Betänkande med förslag till lag med särskilda bestämmelser angående stats- och kommunalmyndigheterna och deras verksamhet vid krig eller krigsfara m. m. Norstedt. 98 s. Ju.
24. Betänkande och förslag angående statsbidrag till byggnader för folkskoleväsendet m. m. Hægström. 85 s. E.
25. Straffrättskommitténs betänkande med förslag till ändring av strafflagen för krigsmakten i vad den berör förmögenhetsbrotten. Norstedt. 20 s. Ju.
26. Betänkande med förslag till ändrade bestämmelser angående bekämpande av smittsamma husdjursjukdomar. Marcus. 129, (2), 126 s. Jo.
27. Betänkande med förslag till organisation av telegrafverket. Göteborg, Elander. 135 s. K.
28. Betänkande angående uppgörelse mellan Kungl. Maj:t och kronan samt Stockholms stad rörande överståthållarämbetets uppförande å riksstaten m. m. Beckman. 115 s. S.
29. Lagrådets utlåtande över processlagberedningens förslag till rättegångsbalk. Norstedt. 111 s. Ju.
30. Betänkande med förslag rörande övergång till högertrafik i Sverige. Beckman. 110 s. K.

Ann. Om särskild tryckort ej anges, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynnelsebokstäverna till det departement, under vilket utredningen avgivits. t. ex. E. = eklelesiastikdepartementet, Jo. = jordbruksdepartementet. Enligt kungörelsen den 3 febr. 1922 ang. statens offentliga utredningars yttre anordning (nr 98) utgavs utredningarna i omslag med enhetlig färg för varje departement.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1940: 30
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



BETÄNKANDE MED FÖRSLAG

RÖRANDE

ÖVERGÅNG TILL
HÖGERTRAFIK I SVERIGE

AVGIVET AV

1939 ÅRS HÖGERTRAFIKKOMMITTÉ

STOCKHOLM 1940
K L. BECKMANS BOKTRYCKERI
[2135 40]



THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS
54 EAST LAKE STREET, CHICAGO, ILL. 60607



RESEARCH AND REPORTS

1960

HÖGERTBARK I SVEERIGE ÖVERBÅNG TILL

(SVEERIG)

THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS



THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS
54 EAST LAKE STREET, CHICAGO, ILL. 60607



Till

Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet.

Genom beslut den 20 juli 1939 har Kungl. Maj:t bemyndigat chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla högst fem sakkunniga för att inom nämnda departement, med beaktande av vad departementschefen anfört till statsrådsprotokollet för samma dag och i enlighet med de närmare anvisningar, som departementschefen under utredningens gång meddelade, biträda med verkställande av en förutsättningslös utredning av frågan rörande lämpligheten av en övergång till högertrafik i landet samt avgiva det förslag, vartill utredningen kunde föranleda.

Med stöd av detta bemyndigande uppdrog departementschefen den 26 augusti 1939 åt landshövdingen T. E. Löfgren såsom ordförande jämte ledamöterna av riksdagens första kammare, redaktören J. E. Sandén och lantbrukaren O. L. Tjällgren, omnibusdirektören G. V. R. Wahlstedt samt direktören C. A. Wicander att inom kommunikationsdepartementet biträda med verkställande av berörda utredning.

Därjämte förordnade departementschefen förste amanuensen H. O. G. Hansson att vara sekreterare åt de sakkunniga.

Sedan utredningen numera avslutats, få de sakkunniga, vilka antagit benämningen 1939 års högertrafikkommitté, överlämna betänkande med förslag rörande övergång till högertrafik i Sverige ävensom vid betänkandet fogat utredningsmaterial.

Stockholm den 3 december 1940.

TORSTEN LÖFGREN

J. SANDÉN

L. TJÄLLGREN

GÖSTA WAHLSTEDT

CARL AUG. WICANDER

/ Hans Hansson

I. Inledning med historik.

Vänstertrafik har sedan gammalt varit rådande i vårt land. Måhända höll man i gamla tider till vänster på vägarna, emedan man på denna sida av vägen vid möte hade det bästa skyddet för sin person. *Kungl. Maj:ts Gästgivareordning den 12 december 1734* stadgade i § 23, att när resande eller farande i städer eller på landet möttes, borde de till var sin vänstra sida således vika, att de hinderlöst kunde komma varann förbi. Vidare innehöll denna paragraf bestämmelser om företrädesrätt olika vägförande emellan. Sålunda skulle exempelvis gående vika för ridande, ridande för åkande, kärra för vagn, mindre vagn för större, tomt fordon eller sådant med folk uti för lastat, mindre lass för större. Gästgivareordningen upphävdes bl. a. i vad den avsåg nu berörda trafikbestämmelser genom *Kungl. Maj:ts stadga angående skjutsväsendet den 31 maj 1878*. Denna stadga innehöll icke några allmänna bestämmelser om trafiken.

I *ordningsstadgan för rikets städer den 24 mars 1868* meddelades åtskilliga betydelsefulla föreskrifter om trafiken å gator och andra allmänna platser i stad och stadliktande samhälle, men några stadganden om huruvida vänster- eller högertrafik skulle gälla funnos icke. I sådana ordningsföreskrifter, som myndighet enligt § 20 i nämnda stadga meddelade, funnos endast undantagsvis bestämmelser om trafikriktningen. För landet i övrigt funnos inga stadganden om trafiken.

Förordningen den 21 september 1906 om automobiltrafik, som var vårt lands första motorfordonsförfattning, innehöll icke några stadganden om riktningen för trafiken vid möte eller omkörning. På därom av riksdagen gjord framställning bemyndigade Kungl. Maj:t den 11 juni 1909 chefen för civildepartementet att tillkalla sakkunniga för att bl. a. verkställa revision av 1906 års förordning om automobiltrafik. De sakkunniga, som på grund härav utsågos, avgåvo den 5 februari 1912 betänkande i ämnet, men upptogo ej till behandling frågan om trafikriktningen. I det till Kungl. Maj:ts proposition nr 51 till 1916 års riksdag fogade förslaget till ny förordning om automobiltrafik funnos bestämmelser om att vänsterkörning skulle gälla. Sålunda stadgades i 16 § 4 mom. i nämnda författningsförslag:

»Förare åligger:

att vid möte och när körbanan ej kan fritt överskådas hålla till vänster samt att hålla till höger, när annan trafikant förbiköres, dock att förbikörning får verkställas allenast när körbanan i tillräcklig utsträckning kan fritt överskådas.

».

Den förordning om automobiltrafik, som efter riksdagens hörande utfärdades den 30 juni 1916, innehöll även detta stadgande.

1919 års sakkunniga, åt vilka uppdragits att verkställa granskning och överarbetning av vissa delar av automobilförordningen, uttalade i sitt den 4 december 1919 avgivna betänkande, att frågan om införande av en allmän trafikstadga för såväl stad som landsbygd inom den närmaste framtiden borde göras till föremål för en allsidig utredning och prövning.

Den 31 december 1920 tillkallade chefen för kommunikationsdepartementet på grund av Kungl. Maj:ts bemyndigande sakkunniga för att verkställa en allmän revision av gällande bestämmelser om automobiltrafik och därmed i samband stående frågor. Nämnda sakkunniga, 1920 års *automobil-sakkunniga*, framlade i sitt betänkande (SOU 1922: 39) bl. a. förslag till stadga om trafiken å vägar och gator (vägtrafikstadga), vilken skulle gälla landet i dess helhet. Detta stadgeförslag innehöll i § 7 bestämmelser, som inneburo ett stadfästande av regeln om vänstertrafik. Nämnda paragraf lydde:

Fordon skall i allmänhet framföras på vänstra sidan på vägen.

Särskilt åligger det vägfarande, som kör, rider, åker velociped eller leder djur, att hålla till vänster vid möte, så ock för att tillåta upphinnande fordon att passera förbi (omkörning).

Omkörning får allenast ske, när körbanan kan fritt överskådas. Omkörning skall ske till höger.

Å ort, där spårvägstrafik är inrättad, skall, om spårens läge det medgiver, möte med och omkörning av spårvagn alltid ske till vänster.

Till undvikande av sammanstötning, när ett fordons kurs skär ett annat fordons kurs, skall det fordon, som har det andra på sin vänstra sida, låta detta senare köra först; dock att genom detta stadgande ingen förare av fordon fritages från att iakttaga särskild försiktighet vid färd in på korsande körbana, där livlig trafik råder.

De sakkunniga yttrade om vänstertrafiken i sitt betänkande bl. a. följande:

Vänsterregeln måste anses ur teoretisk och praktisk synpunkt riktigast, och den gäller hos oss vid spårvägs- och järnvägstrafik. Vid dessa förhållanden måste det allvarligt varnas för att i vårt land övergå till en *ny* regel och därmed bryta mot en flera hundra år gammal, i folkmedvetandet allmänt inskräppt ordning. Osäkerhet, oreda och våda för trafiksäkerheten skulle säkerligen följa härav.

Å några gränsorter mot Norge, där genomlöpande väg går från det ena landet till det andra, har genom automobilklubbar i de båda länderna försorg uppsatts tavlor med erinran om att mötesregeln är olika i de bägge länderna. Det är att antaga, att denna anordning kommer att fullföljas även för de gränsvägar, där sådant tillkännagivande ej ännu finnes. Dessa tavlor torde få anses så mycket mer påkallade som i vissa gränstrakter, där trafiken med Norge är livlig (t. ex. Tärna socken i Västerbottens län), högerregeln allmänt tillämpas.

Det är högeligen önskvärt, att snarast möjligt få i allmän författning återupplivad och fastslagen den gamla vänsterregeln och därmed definitivt göra slut på den agitation till förmån för högerregelns antagande, som sedan någon tid ägt rum i vårt land. I förevarande paragraf har således givits uttryck för vänsterregeln.

Ett visst undantag från regeln att omkörning skall ske till höger har upp-

tagits beträffande spårvagns passerande. Enligt gällande reglemente för spårvägstrafiken i Stockholm, vilket torde väl lämpa sig för trafikförhållandena i huvudstaden, skall möte med och omkörning av spårvagn alltid ske till vänster, så vitt spårens läge det medger. Dessa föreskrifter synas böra göras allmängiltiga för alla orter, där spårvägstrafik är inrättad.

Med antagande av en viss regel för riktningen av trafiken vid möte och vid omkörning sammanhänger huru förfaras bör, *när ett fordons kurs skär ett annat fordons kurs* («korsande möte»). — — — Den allmännast följda regeln torde vara, att där högerkörning förekommer, skall vid korsande möte den som kommer från höger köra först och att, där vänsterkörning är gällande, den skall köra först, som kommer från vänster. I Österrike och England, där vänsterregeln gäller, kör alltså den från vänster kommande först, medan i Danmark och Tyskland, där högerregeln råder, den från höger kommande kör först.

Det har ifrågasatts att för korsande möte uppställa den regeln, att den skall hava företrädesrätt (köra först), som befinner sig å den ur trafiksynpunkt viktigare vägen. Denna regel torde i allmänhet kunna utan större svårigheter tillämpas på landsbygden, där man i allmänhet kan göra åtskillnad mellan en huvudväg av större betydelse och en gren- eller korsväg. I städerna läser det däremot bli vida svårare att alltid avgöra, vilken av två korsande gator, som är den ur trafiksynpunkt viktigare, eller med andra ord, vilken som är huvudgata och vilken som är bigata. I varje fall blir detta lätt en subjektiv uppfattning. Vid den internationella vägtrafikkonferensen i Paris år 1921 synes man hava enat sig om den nu berörda regeln eller att vägfarande å den ur trafiksynpunkt viktigare vägen skall hava företräde, dock kompletterad dels sålunda att utanför tätt bebyggda samhällen, vid korsning av ur trafiksynpunkt likvärdiga slag av vägar det tillkommer förare att låta den förare, som kommer på hans vänstra (högra) sida, först få passera, dels ock genom att inom tätt bebyggda samhällen, där den allmänna regeln skulle gälla, dock förbehålla vederbörande myndighet rätt att utfärda särskilda bestämmelser.

Åtskilliga skäl kunna visserligen anföras för att i stad låta företrädesrätten bero av de korsande trafikledernas betydelse, men å andra sidan har en föreskrift härom ansetts möta svårigheter för trafikanterna, särskilt de i staden främmande. Det måste också anses mindre lämpligt att hava dels en allmän regel vid korsande möte och dels en specialregel för städerna, närmast de större.

Den lämpligaste lösningen av förevarande spörsmål har därför synts vara att allenast uppställa en för alla dylika möten gällande regel. Med vidhållande av den allmänna vänsterregeln och såsom en konsekvens av denna har därför föreslagits, att föraren av det fordon, som har det andra på vänster hand, skall låta detta senare köra först.

För trafiksäkerheten är det synnerligen viktigt, att den allmänna vänsterregeln med dess konsekvenser vid korsande möte varder snarast möjligt fastslagen i allmän författning ej blott beträffande trafiken med motorfordon utan även för all fordonstrafik såväl i stad som på landet. Givetvis är betydelsen mest framträdande i de större städerna och beträffande automobiltrafiken. De ofta förekommande fordonskollisionerna hos oss äro utan tveivel till en ej ringa del beroende av att en fast regel vid korsande möte icke funnits i uttryckliga och otvetydiga författningsbestämmelser; i författning upptagna regler och dessas åtländna böra i avsevärd grad förminska antalet av sammanstötningar. Uppenbart är emellertid, att de korsande fordonens båda förare måste vara fullt inne i regelns innebörd och tillämpa densamma. Sker så ej av den ene, måste den andre på det sätt, som i den föreliggande situationen

synes mest riskfritt, söka komma förbi. Den säkraste utvägen är ju att stanna, och för övrigt måste ju farten vid korsande vägar hållas så låg, att detta kan ske på kortaste sträcka. Uttryckligen har ansetts böra i författningen angivas, att med det föreslagna stadgandet ingen förare av fordon fritages från att iakttaga särskild försiktighet vid färd in på korsande körbana, där livlig trafik råder. Den från en tvärgata kommande kan ej, i förtröstan på vänsterregelns tillämpning i förevarande fall, med vanlig fart köra in på den större trafikleden. Han måste just i mynningen, vid inkörandet, iakttaga särskild försiktighet; han är ju ofta i förväg oviss om, i vad riktning ett signalerande fordon kommer och om han således har företrädesrätt att köra eller skall vika undan för detsamma.

En del svårigheter och missnöje torde tilläventyrs i början yppas av att, på sätt som föreslagits, förfaringssättet vid korsande möte författningsenligt regleras, men detta synes vara att befara, huru än reglerna för sådant möte avfattas. Att lämna förhållandena oreglerade och lita till förarnas förmåga att i olika situationer verkligen förfara på det för åkande och gående minst riskabla sättet torde i längden blott leda till ökad oreda, ökade faror och ökade sammanstötningar. På allt sätt måste emellertid regeln inskräpas, och opåkallade avvikelser från densamma beivras.

I §. 2 i de sakkunnigas förslag till vägtrafikstadga reglerades gångtrafiken. De sakkunniga anförde härom:

Med avseende å gångtrafikens ordnande har vidare ansetts önskvärt meddela en uttrycklig föreskrift om, att den som framför fordon eller rider skall låta den gående utan intrång färdas närmast väggkanten. Under »den som framför fordon» inbegripes också den, som åker velociped, framför sparkstötting, kälke, dragkärra o. s. v.

Vissa allmänna regler för huru gående böra förhålla sig gent emot andra trafikanter hava också ansetts böra meddelas. Reglerna härom liksom för en del andra i förevarande § upptagna fall hava visserligen givits karaktären av råd, men de torde icke desto mindre få anses vara av en viss betydelse.

Det har ansetts lämpligt stadga, att möte å gångbana bör ske till vänster — ett till synes lämpligt uttryck jämväl för gångtrafiken av den gamla svenska vänsterregeln. Att för övrigt söka reglera gångtrafiken i städerna kan uppenbart icke ankomma på en allmän vägtrafikstadga. Det blir en omsorg för de särskilda orterna (egentligen endast storstäderna) att härutinnan få till stånd tilläventyrs nödiga regler och bestämmelser.

I motiveringen till det förslag till förordning om motorfordon, som nyss nämnda sakkunniga jämväl avgåvo i samma betänkande, anfördes vid behandlingen av frågan om förarplatsens anordnande, att i sammanhang med denna fråga de s. k. vänsterstyrda automobilerna (d. v. s. där ratten och förarplatsen befunde sig på vänstra sidan av bilen) varit föremål för uppmärksamhet. De sakkunniga fortsatte:

Frågan om på vilken sida ratten lämpligast bör anbringas har i allmänhet ansetts sammanhänga med de regler, som inom olika länder äro gällande vid möte med annat fordon. Allmänt torde sålunda anses, att, där vid möte skall hållas till vänster, föraren har bättre utsikt över vägen och lättare att manövrera, därest ratten sitter till höger, och vice versa. För Sverige, där vänsterkörning råder och enligt sakkunnigas mening allt fortfarande bör gälla, skulle alltså högerstyrda bilar bäst lämpa sig. Frågan är emellertid föremål för delade meningar. Så tillverkas t. ex. i såväl Tyskland som Frankrike, vilka båda länder hava högerkörning, i stor utsträckning högerstyrda bilar.

utan att veterligt några särskilda olägenheter försports av deras användande i nämnda länder. Med den under senare åren allt mer ökade importen till Sverige av amerikanska automobiler, vilka ofta äro vänsterstyrda, vore det i varje fall olägligt och ledande till förfång för automobiltrafikens utveckling, om förbud mot bruket av vänsterstyrda automobiler skulle i vårt land uppställas. Sakkunniga hava därför icke ansett fog föreligga för upptagande i förordningen av ett förbud mot vänsterstyrda automobiler eller att eljest i nu förevarande avseende föreslå några författningsföreskrifter.

I propositionen nr 124 till 1923 års riksdag med förslag till förordning om motorfordon m. m. utslöts första punkten i § 7 av de sakkunnigas förslag till vägtrafikstadga, vilken innehöll, att fordon i allmänhet skulle framföras på vänstra sidan av vägen. Som motiv härför anfördes, att ett stadgande av så allmänt innehåll med hänsyn till vägnarnas beskaffenhet näppeligen lämpade sig för vårt land, då den körbara delen av vägbanan ofta ginge än å ena än å andra sidan av vägen. Vidare ansågs, att förbud mot omkörning borde stadgas ej endast som de sakkunniga föreslagit, när körbanan ej kunde fritt över-skådas, utan jämväl i skarpare vägkrökar.

Den 15 juni 1923 utfärdades vår första vägtrafikstadga, som i § 6 innehöll bestämmelse om vänstertrafik. Ifrågavarande paragraf var avfattad i huvudsaklig överensstämmelse med de sakkunnigas förslag, dock med de i propositionen föreslagna ändringarna.

Föreskrifterna rörande gångtrafiken upptogos i stadgans § 2 och voro av följande lydelse:

Mom. 1. Är å väg anordnad gångbana, må denna ej begagnas av annan vägfärande än gående, därest icke undantag måste äga rum för färd tvärs över banan eller av annan särskild orsak.

Där särskild gångbana icke är anordnad, skall den, som framför fordon, såvitt möjligt låta gående utan intrång färdas närmast vägkanten.

Mom. 2. Vid möte å gångbana böra de mötande vika till vänster.

Gående bör ej genom onödigt uppehåll å körbana hindra trafiken därstädes med fordon; han bör iakttaga särskild försiktighet vid beträdande av körbana och vid vägkorsningar.

Mom. 3. För stad gäller dessutom vad i ordningsstadgan för rikets städer är stadgat om trafiken å trottoar.

Jämväl 1927 års motorfordonssakkunniga, vilka verkställde utredning rörande en revision av bl. a. vägtrafikstadgan, föreslogo bibehållandet av vänstertrafik (SOU 1929: 16).

Vad först gäller gångtrafiken upptogos föreskrifter härom i 3 § av de sakkunnigas förslag till vägtrafikstadga. Vid behandlingen av denna fråga anförde de sakkunniga:

I våra städer äro i allmänhet trottoarer anordnade å gatans båda sidor. Även på enstaka håll å landsbygden har under de senare åren gångbana börjat anläggas på ömse sidor av vägen. De sakkunniga hava i 2 mom. upptagit en föreskrift, att gående bör, där gångbana är anordnad å vägens båda sidor, företrädesvis använda den högra gångbanan. Denna föreskrift torde måhända med hänsyn därtill, att vänstertrafik råder i vårt land, komma att väcka förvåning åt vissa håll. Till motivering av förslaget få de sakkunniga åberopa bl. a., vad som yttrats i en av Svenska vägföreningen till chefen för kommu-

nikationsdepartementet den 29 juni 1927 avlåten skrivelse, vilken överlämnats till de sakkunniga för att tagas i övervägande vid fullgörande av det dem lämnade uppdrag. I skrivelsen påpekas, att ännu tillämpade en del gångtrafikanter icke ens de enklaste regler och försiktighetsmått vid passerandet av gata eller väg. Fotgängarnas många gånger dunkla begrepp om sina skyldigheter härutinnan torde bottna bl. a. i den gamla s. k. vänstertrottoarrätten, som man hittills förgäves försökt avskaffa. Att gå på högra gångbanan vore det följdriktiga i ett land med vänstertrafik. Det syntes vara det fundamentala för ordnandet av en friktionsfri trafik på gator och vägar, att allmänheten lärdes att begagna högra gångbanan, respektive högra vägrenen.

Vid skrivelsen fanns fogat ett av *Lidingöbrostyrelsen* i Stockholm utgivet flygblad, däri det heter: »Gå på högra gångbanan. Ni går då *emot* körtrafiken och kan överblicka den. Att gå på högra gångbanan är det följdriktiga i ett land med vänstertrafik; man går då mot strömmen. Om ni möter någon på höger gångbana, så möt till vänster. Ni har därvid ryggen fri och kan utan stor risk stiga ut i körbanan, då detta är nödvändigt. Det är farligt att stiga ut på körbanan utan att giva akt på körtrafiken, detta särskilt från vänstra gångbanan, eftersom strömmen av körande, spårvagnar, bilar och cyklar då kommer bakifrån.»

Erfarenheten från Lidingöbron, där överståthållarämbetet och länsstyrelsen i Stockholms län utfärdat förbud att gå på vänstra gångbanan, torde ha ådagalagt, att ett begagnande av högra gångbanan innebär vida mindre fara för de gående än ett användande av den vänstra. Erfarenheten från denna bro lärer också ha visat, att det i enstaka fall, med en effektiv upplysningsverksamhet, går att trots den gamla hävdvunna vänstertrottoarrätten bibringa allmänheten förståelse för nyttan av att gå på högra gångbanan. Ehuru de sakkunniga äro medvetna om, att ifrågakvarande föreskrift till en början knappast kommer att allmänt efterlevas, hava likväl de sakkunniga ansett sig böra upptaga densamma i form av ett råd, i förhoppning att allmänheten, utsatt för effektiv propaganda, så småningom skall inse bestämmelsens ändamålsenlighet och efterkomma densamma.

En konsekvens av det nu föreslagna stadgandet torde vara en föreskrift om, att då å väg särskild gångbana ej finnes anordnad, gående bör företrädesvis färdas å högra sidan av vägen.

Den nuvarande föreskriften i 2 § 2 mom., att »gående bör ej genom onödigt uppehåll å körbana hindra trafiken därstädes med fordon» har kompletterats med föreskrift, att då fordon nalkas, gående bör skyndsamt vika åt sidan.

I stadgeförslagets 9 §, vilken motsvarade § 6 i då gällande vägtrafikstadga, föreslogs, att vänsterkörning fortfarande skulle gälla i landet. De sakkunniga anförde:

Alltsom oftast hava krav på införande av högertrafik i vårt land framförts från olika håll, framför allt från representanter för automobilismen. Såsom de förnämsta skälen för en dylik förändring åberopas, dels att snart hela den civiliserade världen tillämpar högertrafik och dels att ungefär 85 procent eller mer av världens alla autobiler äro byggda för högertrafik. Av anhängare av vänstertrafiken framhålles, att ur teoretisk synpunkt vänstertrafik är den rätta, att även, där vänstertrafik råder, för högertrafik byggda autobiler utan någon nämnvärd olägenhet kunna användas, något som ej minst erfarenheten från vårt eget land torde ådagalägga, samt att en övergång till högertrafik skulle medföra betydande utgifter.

Vilket som är det teoretiskt rätta — vänster- eller högertrafik — torde kunna lämnas helt å sido. Erfarenheten har visat, att ur trafiksäkerhetssyn-

punkt detta spörsmål icke har någon större betydelse. Frågan måste ses utslutande ur praktisk synpunkt. Den alltmer starkt ökade motortrafiken länderna emellan torde förr eller senare komma att nödvändiggöra att likartade trafikbestämmelser tillämpas över hela världen. För den som vant sig vid vänstertrafik innebär det en allvarlig fara att vid körning i sådant land, där högertrafik råder, helt plötsligt nödgas börja tillämpa de för denna trafik gällande reglerna (och vice versa). Då numera länderna med vänstertrafik befinna sig i avgjord minoritet, lär det bliva dessa länder, som få vidtaga ändring i förevarande hänseende. I Europa tillämpas numera vänstertrafik, förutom i Sverige, allenast i Storbritannien, Irland, Tjeckoslovakiet, Ungern och Österrike (med undantag av Vorarlberg). Österrike kommer emellertid att övergå till högertrafik fr. o. m. nästa års ingång.

Däremot kan det ej förnekas, att övergång till ny trafikriktning kommer att medföra vissa ekonomiska konsekvenser, framför allt om förändringen skulle utsträckas att avse även järnvägstrafiken, något som dock icke torde vara nödvändigt. I Frankrike t. ex., som städse haft högertrafik, tillämpas vänstertrafik för järnvägarna. Men även om förändringen endast skulle gälla annan trafik, medför densamma givetvis ansenliga utgifter. Den tid och sakkunskap, som stått de sakkunniga till buds, har emellertid icke medgivit en utredning av spörsmålets ekonomiska sida. De sakkunniga hava därför — ehuru själva livliga anhängare av högertrafik — icke föreslagit någon ändring i de f. n. med avseende å trafikriktningen i vårt land gällande reglerna. De sakkunniga få inskränka sig till att uttala den förhoppningen, att detta spörsmåls ekonomiska sida, som torde snarast böra göras till föremål för utredning, icke skall visa sig behöva hindra övergång till högertrafik i vårt land.

Beträffande den i 1920 års automobilsakkunnigas förslag till vägtrafikstadga upptagna bestämmelsen av innehåll att fordon i allmänhet skulle framföras på vänstra sidan av vägen anförde 1927 års sakkunniga, att ehuru härutinnan en ändring under de senare åren i stor omfattning ägt rum, hade likväl de sakkunniga icke ansett det nödvändigt ur trafiksäkerhetssynpunkt att upptaga ett stadgande av så generellt innehåll som det av 1920 års sakkunniga föreslagna. Däremot hade de sakkunniga ansett trafiksäkerheten oundgängligen kräva, att det stadgades skyldighet för förare av fordon att vid vägkorsningar och vägkrökar eller eljest, då utsikten över vägen är skymd, framföra fordonet å körbanans vänstra sida.

I fråga om spörsmålet angående korsande möte yttrade de sakkunniga:

Före tillkomsten av 1923 års vägtrafikstadga fanns ingen fast regel, huru förfaras skulle, när ett fordons kurs skär ett annat fordons kurs («korsande möte»). Genom denna stadga fastslogs — såsom en konsekvens av den allmänna vänsterregeln — att föraren av det fordon, som hade det andra på vänster hand, skulle låta detta senare fordon köra först. Denna föreskrift, vilken kompletterades med bestämmelsen, att med sagda stadgande ingen förare av fordon fritoges från att iakttaga särskild försiktighet vid färd in på korsande körbana, har enligt de sakkunnigas mening visat sig ägnad att förminska antalet sammanstötningar. Våra förare ha i allmänhet visat sig väl förstå regelns innebörd. I vissa fall har det dock brustit i tillämpningen. Åtskilliga förare hava nämligen, i förlitan på den företrädesrätt regeln ger det från vänster kommande fordonet, ej sällan underlåtit att vid färd in på korsande körbana iakttaga »särskild försiktighet», varigenom uppstått oreda i trafiken och fara för sammanstötning. I synnerhet ha rubbningar i trafiken

uppstått, då den, som ägt rätt att köra först, kommit körande från en väg med ringa trafik in på en väg med livlig trafik. Från olika håll har för undanröjande av dessa olägenheter föreslagits, att den nuvarande regeln måtte ändras därhän, att rätten att köra först skulle göras beroende av de korsande vägnas inbördes betydelse ur trafiksynpunkt.

De sakkunniga äro av samma uppfattning som 1920 års sakkunniga därutinnan, att det icke kan vara lämpligt, särskilt när det gäller stadstrafiken, att lägga i trafikanternas hand att avgöra, vilken av två korsande vägar, som är den ur trafiksynpunkt viktigare. Ej heller torde det vara lämpligt att hava olika regler för städerna och för landsbygden. Däremot synes det de sakkunniga som om intet skulle vara att erinra emot, att gällande föreskrifter kompletterades sålunda, att myndigheterna tillerkändes befogenhet att beträffande viss väg eller gata, varest livlig trafik framgår (*huvudväg*), meddela föreskrift, att fordon, som från korsväg eller grenväg färdas in på huvudvägen, skall låta fordon, som framföres å denna, köra först. Därest ett sådant påbud på lämpligt sätt kungjordes och genom anslagstavlor eller dylikt tillkännagåves i vägkorsningarna, skulle även trafikanter, som icke vore förtrogna med de lokala förhållandena, erhålla kunskap om det utfärdade påbudet. Huru förfaras skall i det fall, att två såsom huvudvägar betecknade trafikleder korsa varandra, torde ej behöva författningsvis regleras, utan lärer detta kunna överlåtas åt vederbörande myndigheter. I de största städerna — och det är här huvudsakligen frågan uppkommer — äro ofta särskilda signalanordningar vidtagna å de platser, varest huvudleder korsa varandra. Därest så icke skulle vara fallet, torde det ej möta några större svårigheter att utfärda av de lokala förhållandena i varje särskilt fall betingade föreskrifter, i den mån ej vänsterregeln anses skola tillämpas.

De sakkunniga föreslogo, att föreskrifter beträffande huvudväg i enlighet med nu återgivna synpunkter skulle intagas i vägtrafikstadgan.

I propositionen nr 121 till 1930 års riksdag med förslag till motorfordonsförordning och vägtrafikstadga anförde föredragande departementschefen angående motorfordonssakkunnigas i 3 § 2 mom. första stycket vägtrafikstadgan upptagna förslag — av innehåll att gående borde, där gångbana vore anordnad å båda sidor av väg, företrädesvis använda den högra gångbanan, ävensom att, där å väg icke funnes anordnad särskild gångbana, gående borde företrädesvis färdas å högra sidan av vägen — att förslaget icke ansåges böra förordas. Såsom motivering härför anförde departementschefen, att, ehuru vidtagande av viss utredning rörande möjligheten att övergå till högertrafik i landet tillstyrktes, det ej vore lämpligt att för gångtrafiken meddela ändrade bestämmelser av det ifrågasatta innehållet, innan frågan om övergång till högertrafik blivit definitivt löst.

Beträffande de i 9 § av de sakkunnigas förslag till vägtrafikstadga intagna bestämmelserna om riktningen för trafiken vid möte och omkörning samt om korsande möte yttrade departementschefen efter att ha framhållit, att av de myndigheter, som hörts över förslaget i vad det avsåge trafikriktningen, de flesta förklarar sig förorda övergång till högertrafik:

I vårt land har sedan gammalt, åtminstone från 1700-talet, vänsterregeln vid all fordonstrafik varit gällande (och formligt lagstadgad till slutet av 1870-talet). Vid dylikt förhållande torde vid övergång till en ny trafikregel det

icke kunna undvikas, att särskilt å landsbygden viss osäkerhet, oreda och fara för trafiksäkerheten kommer att följa härav under de första åren. Såsom de sakkunniga framhållit torde det dock till följd av den alltmer ökade internationella motortrafiken måhända visa sig nödvändigt att även vårt land antager den regel, som tillämpas såväl i våra nordiska grannländer som i större delen av Europa i övrigt. Jag är därför beredd att tillstyrka de sakkunnigas hemställan, att utredning snarast igångsättes angående de kostnader, som kunna bli förenade med införande av högertrafik i vårt land.

Såsom från vissa håll påpekats, torde trafikförhållandena näppeligen komma att bli bättre, därest förkörsrätten skulle, förutom av vänsterregeln, göras beroende jämväl av myndighets föreskrift om huvudväg och biväg, även om förordnande härom kungöres och tillkännagives medelst anslag. Snarare torde den omständigheten, att för olika vägar skulle gälla olika regler, kunna giva anledning till viss osäkerhet och förvirring och därigenom öka risken för sammanstötning. Redan de nuvarande bestämmelserna lämna i tillämpningen åtskilligt övrigt att önska. Det kan väl ej förnekas, att den meningen, att trafiken å huvudväg bör äga förkörsrätt framför trafiken å biväg, har visst fog för sig. En dylik företrädesrätt synes dock icke böra beredas genom författningsföreskrifter utan skapas av den särskilda försiktighet och hänsyn förare skall iakttaga gent emot andra trafikanter vid färd in på korsande körbanan. Med hänsyn till vad nu anförts har jag icke ansett mig böra i förslaget upptaga 9 § 5 mom. i de sakkunnigas betänkande.

I anledning av propositionen väcktes av herr *Nylander* i Borås en motion (I: 264), vari anfördes, att då det beträffande de kostnader, som kunde bli förenade med införandet av högertrafik i landet, vore uppenbart att de för varje år, som förlöpte, bleve allt högre och högre i den mån trafikregleringar inom olika samhällen utfördes på grundval av nu gällande vänstertrafikregel samt i den mån de enligt samma regel byggda automobilomnibusarnas antal ökades, den ifrågavarande utredningen borde med första företagas. Motionären hemställde tillika, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t ville anhålla om skyndsamt utredning dels beträffande de kostnader av olika slag, som vore förenade med övergång till högertrafik, dels beträffande det ur trafiksäkerhetssynpunkt lämpligaste tillvägagångssättet vid dylik omläggning till högertrafik.

Andra lagutskottet fann i sitt utlåtande nr 34 erforderligt uttala önskvärdenheten av att en utredning om övergång till högertrafik i vårt land igångsattes.

Vid behandlingen av ärendet i riksdagens första kammare anförde herr *Holmgren*, att han icke kunde finna någon anledning till sådan utredning, samt fortsatte:

De skäl, som anföras för önskvärdenheten av en övergång till högertrafik i vårt land, äro huvudsakligen dels att snart hela den civiliserade världen tillämpar högertrafik, och dels att ungefär 85 procent eller mera av världens alla bilar äro byggda för högertrafik. Nu förefaller det mig något dunkelt, vad som menas med att bilar äro byggda för högertrafik, men, såvitt jag kan förstå, menas väl med detta, att förarplatsen är belägen på vänster sida. I det land, som har den största bilproduktionen eller Amerikas förenta stater, är det emellertid så, att alla de bilar, som där produceras, ha förarplatsen på vänster sida, och det är ju också så här i Sverige med flertalet av de bilar som här användas. Men om man går till Frankrike, som också är ett land med

högertrafik, finner man, att förarplatsen på de franska bilarna är placerad på höger sida; deras bilindustri, som fabricerar bilar för deras eget behov, sätter alltså förarplatsen på höger sida. Då så är, tycker jag, att det är svårt att komma till den uppfattningen, att det skulle vara något så särdeles starkt skäl för att övergå till högertrafik i vårt land, att man på en del håll inom bilindustrien sätter förarplatsen på vänster sida, eftersom vi se, att även i länder med högertrafik vanorna äro alldeles olika. Det måste väl visa, att det inte kan spela någon stor roll ur den synpunkten, på vilken sida förarplatsen är belägen.

Det andra skälet, som anföres, är det, att snart sagt hela den civiliserade världen tillämpar högertrafik, och det påståendet är ju riktigt. Det anföres, att av de länder, som hittills haft vänstertrafik, kommer Österrike att nu snart övergå till högertrafik. Det är ju mycket möjligt att det i Österrike finns skäl, som kunna vara betydelsefulla för denna övergång. Österrike är ett helt litet land till sin utsträckning, ofantligt mycket mindre än Sverige. Det ligger omgivet av grannar runtomkring; det är ett land, som man far igenom på bil på några få timmar, och ett land till och genom vilket biltrafiken är oerhört mycket större än vad den är i Sverige. I Sverige föreligga alldeles andra förhållanden. Vårt land ligger skilt genom hav från den europeiska kontinenten, och för oss skulle fördelen av att övergå till högertrafik väl inte vara någon annan än den, att det lilla antalet svenska bilägare, som taga med sig sina bilar, när de resa utomlands och föra dem själva utomlands, skulle ha nytta av att vara vana vid högertrafik, och att det lilla antalet utlänningar, som taga med sig sina bilar till Sverige och själva köra dem här, inte skulle bli förvirrade av en övergång till vänstertrafik. Dessa fördelar måste väl ändå sägas vara ofantligt obetydliga i sig själva. Därtill kommer också, att alla, som jag talat vid om den saken, d. v. s. svenskar, som kört sina bilar utomlands, säga, att det vållar inte den minsta svårighet att övergå från vänstertrafik till högertrafik för dem, utan de komma genast över till detta system och finna inte några svårigheter därmed. Då förhållandena ligga till så, kan jag inte inse annat än att fördelarna för oss att övergå till högertrafik äro mycket små, varemot olägenheterna påtagligen äro stora. Den svenska allmänheten och vår svenska allmoges har sedan hundratals år varit van vid vänstertrafik, och det skulle också, såsom 1927 års motorfordonsakkunniga säga, vara förenat med ansevärd utgifter för oss att övergå till högertrafik.

Herr talman. Jag är mycket livlig vän av att alla skrankor mellan folken tagas bort, och att man gör vad man kan för att underlätta samfärdseln. Men det måste väl vara något slags proportion mellan vad man vinner och vad man uppoffrar i ett sådant fall. Och jag kan inte se att vare sig vad Sverige eller utlandet vinner genom att vi övergå till högertrafik kan på något sätt uppväga de stora olägenheter, som detta skulle för oss medföra.

I detta yttrande instämde åtskilliga kammarledamöter.

Härefter uttalade herr *Nylander* sin anslutning till utskottets förslag samt yttrade vidare:

Det är ganska märkvärdigt att få höra ett sådant anförande som det den siste ärade talaren här kommit med. Han har ju först, kan man säga, tagit fram just det argument, som borde vara ganska tydligt belysande för att vi här i landet måste taga ställning till detta problem om eventuell övergång till högertrafik, men han har bagatelliserat de omständigheter, som skulle motivera denna övergång, men vilka jag för min del finner vara synnerligen tungt vägande. Det är ju detta förhållande som förtjänar understrykas, att

ingenting har så brutit ned skrankorna länderna emellan som just den moderna biltrafiken. Det är numera ingenting ovanligt, att både européer och folk från andra världsdelar göra långa resor med bil, både affärsresor och turistresor, i andra länder, och därigenom ha också de olika föreskrifter för trafiken, som råda i olika länder, kommit att vida oftare bringas i förgrunden mot vad förhållandena tidigare varit. Nu är det ju märkvärdigt att se, att vi här i Sverige snart äro ensamma kvar vid vår gamla vänstertrafik. Våra grannländer här uppe i Skandinavien ha ju av ålder haft högertrafik, och när vi nu äro i så ohjälplig minoritet, måste man ju säga, att vi få försöka att så småningom rätta oss efter det allmänna läget i Europa och i hela världen i övrigt på detta område. Jag vet, att det ena landet efter det andra av Europas riken har gått över till denna högertrafik. För ungefär ett och ett halvt år sedan gick Portugal över. Österrike har redan beslutat, att dess övergång skall äga rum omkring nästa årsskifte. Sedan är det bara ett par länder av mindre betydelse kvar, vilka ha den gamla vänstertrafiken. Kostnaderna för övergång till högertrafik må nu vara stora eller små. Det är detta som skall utredas. Men varför jag motionerat om att en sådan utredning bör göras snarast möjligt, beror på, att jag har klart för mig, att ju längre man dröjer med en sådan åtgärd, desto dyrare blir det. Ju större antal omnibusar exempelvis, som vi få anordnade för påstigning från vänster sida, ju flera refuger och anordningar i olika städer för trafikens ledande och dylikt, som vi få bygga för vänstertrafik, desto dyrare blir det givetvis att anordna övergången, om man sedan vill göra det.

Efter votering godkände första kammaren utskottets uttalande.

I andra kammaren yttrade sig ett flertal talare. Debatten inleddes av herr *Magnusson* i Skövde, som med instämmande av två andra kammarledamöter yrkade bifall till utskottets hemställan, dock med framhållande av vissa betänkligheter mot en trafikomläggning. Han yttrade bl. a., att vänsterregeln här i landet säkerligen framvuxit ur tvenne för oss säregna förhållanden, dåliga vägar och oländig mark. Dessa förhållanden medförde nämligen, att körningen i forna tider lämpligast utfördes så att man höll i tömmen med vänster hand och höll den högra handen mot lasset för att hindra detta från att välta. Härigenom hade, fortsatte herr *Magnusson*, vänsterkörningen och vänstertrafiken så vuxit in i medvetandet här i landet, att en övergång till högertrafiken skulle medföra icke blott höga kostnader utan framförallt stora vanskligheter och säkerligen mycket stora olyckor. Man borde betänka sig inför möjligheten att en massa människoliv skulle gå till spillo genom en sådan omläggning. Talaren vore övertygad om att det icke ginge att på en gång lägga om trafiken från vänster- till högertrafik utan att många människor i hastiga situationer glömde bort omläggningen. De utlänningar som reste hit borde få inrätta sig såsom vi finge göra, då vi reste utomlands.

Av övriga talare må nämnas herr *Olsson* i Golvvasta, som yrkade avslag å det av utskottet föreslagna uttalandet samt bl. a. anförde:

Om man skulle övergå till högertrafik här i landet, så tror jag visserligen, att motorförarna tämligen snart skulle vänja sig vid högertrafik, men det är inte bara motorförarna, som skola lära sig trafikkultur, utan även cykelåkare, fotgängare och de som färdas efter landsvägarna med hästar. Det har i alla fall vuxit in i folks medvetande från det de voro små pysar och flickor, att man skall hålla till vänster vid möten o. s. v. I svåra situationer, då det

gäller att skydda sig hastigt, går det rent automatiskt. Man kastar sig bara över åt vänster. Alla som gå på Stockholms gator, se sig ju också för åt det håll, varifrån de veta att trafiken kommer. Det är, som sagt, inte bara motorförarna som det här gäller, utan det gäller alla, som överhuvud taget skola röra sig på gator och vägar.

Andra kammaren avslag efter votering utskottets förslag till uttalande i ämnet.

På grundval av ett i vissa frågor upprättat sammanjämningsförslag biträdde första kammaren sedermera andra kammarens beslut i förevarande del.

Härefter utfärdades den 20 juni 1930 Kungl. Maj:ts vägtrafikstadga, vars 3 och 9 §§ innehöllo bestämmelser i enlighet med i propositionen nr 121 gjorda förslag.

Vid 1931 års riksdag väckte herr *Nylander* i Borås ånyo en motion, I: 138, med samma yrkande som framställdes i den av honom väckta motionen vid 1930 års riksdag. I motionen till 1931 års riksdag anfördes därjämte bl. a.:

Särskilt bör uppmärksammas den fara för trafiksäkerheten som ligger däri, att minst 85 procent (enligt senast synliga uppgifter 90 procent) av de i Sverige använda automobilerna hava ratten på fel sida (den vänstra). Även om man ännu kan träffa på en och annan bilförare, som anser, att rattens placering är likgiltig blott föraren blivit fullt van vid den ena eller andra placeringen, så torde däremot fackmännens omdöme enstämmigt gå i den riktningen, att för undvikandet av risker vid såväl möte som omkörning ratten vid vänstertrafik bör vara placerad vid höger sida och tvärtom vid högertrafik. Då marknaden för högerstyrda bilar för varje år blir allt mera begränsad genom att det ena landet efter det andra övergår till högertrafik, synes det icke möjligt att vårt land skulle kunna påverka den internationella bilhandeln att för Sveriges behov tillhandahålla högerstyrda bilar. Redan denna omständighet talar kraftigt för en övergång till högertrafik.

Första kammarens andra tillfälliga utskott tillstyrkte i avgivet utlåtande nr 1 bifall till motionen, varefter första kammaren i enlighet härmed biföll densamma. Andra kammaren remitterade ärendet till sitt tredje tillfälliga utskott, som i utlåtande nr 5 hemställde, att kammaren måtte biträda det av första kammaren fattade beslutet. I debatten i andra kammaren yttrade sig bl. a. herr *Winkler*, som yrkade avslag å utskottets förslag med den motivering bl. a. beträffande betydelsen av styrinrättningens placering vid olika trafikriktningar att det icke vore någon skillnad i sådant avseende om en bil vore höger- eller vänsterstyrd.

Andra kammaren avslag utskottets hemställan, varför motionen förföll.

Vid 1935 års riksdag väckte herr *Lindhagen* en motion, I: 21, om återställande av vägfreden i landet. I motionen förordades bl. a. övergång till högertrafik. Första lagutskottet yttrade i sitt utlåtande nr 36, att frågan om högertrafik senast år 1931 varit föremål för riksdagens prövning utan att föranleda någon åtgärd. Det vore likväl bekant, att frågan vore föremål för synnerlig uppmärksamhet. Att för närvarande i riksdagen ånyo upptaga detta invecklade spörsmål till behandling torde icke vara erforderligt.

På första lagutskottets förslag avtog riksdagen motionen i förevarande del.

Genom proposition nr 213 till 1936 års riksdag anhöll Kungl. Maj:t om riksdagens yttrande över upprättade förslag till ny motorfordonsförordning och vägtrafikstadga. Till grund för dessa författningsförslag låg ett av 1934 års vägtrafiksakkunniga avgivet betänkande (SOU 1935: 23). I nämnda betänkande hade de sakkunniga till behandling upptagit frågan, huruvida höger- eller vänstertrafik skulle tillämpas i vårt land. De sakkunniga yttrade till en början bl. a. följande:

I skrivelse den 2 mars 1935, vilken överlämnats till de sakkunniga, har svenska delegationen för nordiskt ekonomiskt samarbete meddelat, att vid gemensamt möte med motsvarande danska, finska och norska delegationer jämte representant för Islands regering bl. a. frågan om införande av enhetliga körregler i de nordiska länderna varit föremål för överläggning. Den svenska delegationen har efter prövning av olika på saken inverkan omständigheter funnit, att en övergång till högertrafik i Sverige skulle vara av stor betydelse för utvecklingen av automobiltrafiken mellan de nordiska länderna. Ur de synpunkter, delegationen haft att företräda, har delegationen alltså förordat, att åtgärder måtte vidtagas i sådant syfte. Förenämnda möte har med tillfredsställelse konstaterat, att svenska delegationen förklarar sig villig att förorda införande av högertrafik i Sverige.

Härefter anförde de sakkunniga vidare, att man först kunde konstatera, att högerregeln näppeligen i och för sig kunde anses äga företräde framför vänsterregeln. Snarare torde det med visst fog kunna göras gällande, att sist avsedda regel såtillvida kunde synas vara mera naturlig, som densamma bäst svarade mot de förutsättningar och anlag, vilka stode i samband med den så gott som allmänt rådande högerhäntheten. Detta förhållande kunde även i sin mån tjäna som förklaring till att åtminstone i vårt land sedan gammalt tillämpats vänstertrafik. Vid en sådan trafikregel komme på- och avstigning av fordon regelmässigt att ske på fordonets vänstra sida, varvid — och detta gällde icke minst vid på- och avstigning av spårvagn — höger hand i allmänhet bäst vore till hjälp.

Beträffande det mest åberopade skälet till övergång till högertrafik — att nästan alla europeiska länder tillämpa ett sådant trafiksystem — ansågo de sakkunniga jämväl för sin del att detta talade synnerligen starkt för att vårt land borde överge vänstertrafiken. De sakkunniga yttrade vidare:

Det är obestriddigt, att automobiltrafiken mer och mer internationaliseras, vilket för vårt lands vidkommande innebär såväl att svenskar i ökad omfattning utsträcka sina färder till utlandet som att utlänningar alltmer förlägga automobilresor till Sverige. Det nu sagda gäller särskilt med avseende å trafiken mellan vårt land och övriga nordiska länder. Visserligen torde den allmänna erfarenheten vara, att en automobilförare vid färd från ett land med den ena trafikregeln till ett land med den andra regeln förvånansvärt lätt kan anpassa sig efter den nya ordningen. Emellertid måste det i trots härav befaras, att om en förare vid sådan färd råkar i en kritisk situation, som kräver ögonblicklig handling och vars avväjande ofta blir beroende av en reflexrörelse hos föraren, denne automatiskt kommer att förfara efter de trafikregler, efter vilka han varit van att färdas. I själva verket torde icke så få trafik-

olyckor vara att tillskriva nu berörda förhållande. — — — Även bortsett från de sålunda åtminstone i någon mån stegrade trafikriskerna, torde den ökade försiktighet och omtanke, som måste krävas vid färd in på ett område med nya trafikregler, kunna antagas mer eller mindre vara ägnad att verka avhållande från dylik färd. Ett hämmande på sådant sätt av utvecklingen mot en stegrad automobiltrafik mellan de olika länderna står uppenbarligen icke i samklang med tidens krav.

Olägenheterna med skilda trafikregler olika länder emellan göra sig för övrigt icke allenast gällande med avseende å automobiltrafiken. Andra trafikanter och framför allt fotgängare hava vid resor till länder med för dem främmande trafikregler ofta ganska svårt att vänja sig vid dessa och kunna på grund härav lätt nog bliva utsatta för trafikrisker. En svensk behöver blott resa till något av våra grannländer för att märka olägenheterna med skiljaktiga regler på förevarande område.

Det torde även förtjäna beaktande, att såväl sjötrafiken som lufttrafiken äro internationellt reglerade på grundval av högerregeln och att det synes vara ett önskemål, att enhetliga regler gälla för trafiken på land, på vatten och i luften.

Vad ovan sagts om de ökade trafikrisker, som uppstå vid färd mellan länder med olika trafikregler, skulle måhända kunna antagas äga tillämpning jämväl vid övergång inom ett land från en trafikregel till annan och sålunda kunna åberopas som skäl mot en sådan övergång. För att erhålla något material för bedömandet av bärigheten hos denna invändning hava de sakkunniga från Canada, vilket land i början av 1920-talet för att anpassa sig efter Amerikas förenta stater övergått från vänster- till högertrafik, inhämtat vissa uppgifter i förevarande hänseende. Dessa synas närmast giva vid handen, att den i Canada vidtagna omläggningen icke föranlett någon ökning i antalet trafikolyckor. En sådan stegring lärer för övrigt kunna motverkas genom att en eventuell omläggning sker vid en tid av året, då trafiken är mindre livlig, och genom att densamma föregås av effektiv upplysningsverksamhet.

Då det icke funnes något hopp att andra länder skulle lämna högerregeln och i stället välja den i vårt land tillämpade och då det vid en alltjämt stegrad förbindelse mellan länderna ur olika synpunkter måste anses vara fördelaktigt att hava enhetliga regler på förevarande område förordade de sakkunniga, att vårt land överginge till högertrafik. Genomförandet av denna åtgärd borde ske utan uppskov. Härigenom skulle även vinnas den stora fördelen, att de med omläggningen förenade kostnaderna bleve mindre än om frågans avgörande ställdes på framtiden.

De sakkunniga hade verkställt en uppskattning av de kostnader som skulle uppkomma för vårt land vid en övergång till högertrafik. De sakkunniga anförde härom:

De sakkunniga hava rörande de med omläggningen förenade kostnaderna införskaffat vissa uppgifter av visserligen begränsad räckvidd, men vilka dock, såsom framgår av det följande, torde kunna tjäna till ledning för bedömandet av de ungefärliga proportionerna å ifrågavarande kostnader.

Till en början vilja de sakkunniga som sin mening framhålla, att en övergång till högertrafik i stort sett icke torde behöva föranleda några ombyggnadsåtgärder med avseende å person- och lastautomobiler.

Däremot lärer det icke kunna undvikas, att en omläggning av trafikregeln måste nödvändiggöra mer eller mindre omfattande ändringsarbeten å omnibusar.

Dessa äro i regel byggda på sådant sätt, att in- och utgångsdörrar för passagerarna äro placerade å den sida, som är vänd mot gångbanan eller väggkanten, alltså för närvarande å vänstra sidan. Då det icke bör komma i fråga, att passagerarnas på- och avstigning sker på den mot trafiken riktade sidan av en omnibus, lärer det bliva nödvändigt, att vid en övergång till högertrafik in- och utgångsdörrar överflyttas från vänstra till högra sidan. De sakkunniga hava bl. a. införskaffat vissa uppgifter från svenska spårvägsföreningen angående beräknade kostnader för sådana ändringsarbeten å omnibusar, som skulle kunna väntas bliva föranledda av nu ifrågasatt trafikomläggning. Dessa uppgifter avse endast omnibuslinjerna i städer med spårvägstrafik. De från olika håll uppgivna kostnaderna variera betydligt, nämligen mellan något mer än 1,000 kronor och omkring 10,000 kronor per fordon. I de högst beräknade beloppen synas ingå samtliga kostnader för en fullständig ombyggnad av vederbörande uppgiftslämnarens hela vagnpark på sådant sätt, att varje omnibus skulle sättas i samma skick, som om densamma från början blivit byggd för högertrafik. Sålunda har härvid bl. a. räknats med ombyggnad av motor samt flyttning och ombyggnad av styranordningar och andra manöverinrättningar m. m. Såvitt de sakkunniga kunna finna, är det icke erforderligt att uppskatta kostnaderna så högt som här skett.

Vid övervägande av olika på kostnadsfrågan inverkan omständigheter hava de sakkunniga för sin del ansett sig kunna utgå från att kostnaderna för de ändringar, som kunna föranledas av en eventuell övergång till högertrafik, skola kunna hållas vid i genomsnitt ett tusen kronor per omnibus. Då emellertid antalet sådana fordon är betydande, vid 1933 års utgång 3 504 stycken, komma de sammanlagda kostnaderna likväl att uppgå till ett ganska avsevärt belopp.

Förut omförmälda uppgifter avse icke endast kostnader för ändringsarbeten å omnibusar utan även de utgifter, som en omläggning av trafikriktningen skulle medföra med avseende å spårvägstrafiken, där sådan finnes. Uppgifterna avse Stockholm, Göteborg, Malmö, Gävle, Hälsingborg, Jönköping, Karlskrona, Norrköping, Sundsvall och Uppsala samt innefatta i regel kostnader för vagnparken, flyttning av växlar och omläggningsanordningar och signal- och säkerhetsanläggningar ävensom flyttning av hållplatsskyltar, refuger och plattformar m. m. Sammanlagt sluta ifrågavarande uppgifter på ett belopp av närmare 3 miljoner kronor.

Utom nu berörda kostnader torde böra räknas med utgifter för vägmärken och dylikt ävensom för särskilda av en ny trafikordning betingade omläggningar av väg- och gatutrafiken.

Om man sammanräknar alla nu antydda kostnader för en övergång till högertrafik kommer man till något sådant som 8—10 miljoner kronor.

Samtidigt som de sakkunniga ansågo, att högertrafiken borde införas så fort som möjligt, höllo de före, att en icke alltför kort tid — något år — borde förflyta från statsmakternas eventuella beslut i ämnet och fram till de nya bestämmelsernas ikraftträdande. Denna mellantid borde användas såväl till upplysningsverksamhet till underlättande av en möjligast friktionsfri och smidig övergång som till planläggning av härav påkallade trafikanordningar ävensom till sådana arbeten å vagnmateriel m. m. som lämpligen kunde vidtagas före omläggnings genomförande. Beträffande den tidpunkt under året, som borde väljas för omläggnings genomförande, talade övervägande skäl för att övergången skedde vid en tidpunkt, då trafiken icke vore alltför livlig.

Då emellertid den i de sakkunnigas betänkande föreslagna vägtrafikstadgan borde träda i kraft innan omläggningen till högertrafik kunde tänkas bli genomförd, upptogo de sakkunniga i nämnda stadga regler om vänsterkörning men framlade jämväl ett särskilt förslag till förordning angående vissa ändringar i vägtrafikstadgan, åsyftande en övergång till högertrafik.

De sakkunniga framhöllo slutligen vid behandlingen av förevarande fråga, att vägtrafikens omläggning icke behöfde föranleda en motsvarande åtgärd för järnvägstrafikens vidkommande.

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

Jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 11 december 1936 tillkallade chefen för kommunikationsdepartementet särskilda sakkunniga för att inom departementet verkställa utredning rörande trafikolyckornas orsaker (*1937 års sakkunniga rörande trafiksäkerheten*). Jämlikt bemyndigande av Kungl. Maj:t företogo de sakkunniga under åtta dagar i början av oktober månad 1938 en resa till förutvarande Österrike för att därstädes studera aktuella trafiksäkerhetsfrågor och därvid särskilt taga del av de erfarenheter, som där gjorts i samband med övergång från vänster- till högertrafik. Rapport angående denna studieresa avgavs den 16 november 1938. Sedan de sakkunniga på därom gjord framställning entledigats från det dem givna uppdraget, uppdrog departementschefen den 4 mars 1939 åt särskild utredningsman att fortsätta med beredning av de med utredningen sammanhängande frågorna. På sätt i det följande närmare beröres har utredningsmannen på begäran av kommittén avgivit ett särskilt yttrande angående åtgärder mot olycksriskerna vid övergång till högertrafik.

Vid 1938 års riksdag framställdes i andra kammaren av herr Hagberg i Malmö en interpellation till chefen för kommunikationsdepartementet angående övergång till högertrafik. I interpellationen framfördes de olägenheter, som vidlådde den rådande trafikordningen, varjämte förordades övergång till högertrafik. I en annan interpellation hemställde herr Lithander att vid besvarandet av förstnämnda interpellation måtte beaktas den risk, som en övergång till högertrafik skulle innebära för hela folket. Det hade anförts, yttrade herr Lithander, att en omläggning till högertrafik borde ske i trafiksäkerhetens intresse. Interpellanten förmenade att man just ur trafiksäkerhetens synpunkt borde bibehålla de trafikregler, som den inhemska befolkningen vore van vid. Därjämte kunde man icke anse det välbetänkt att i tider med stor skattebelastning för hela folket binda sig för så stora kostnader som en övergång till högertrafik måste medföra.

I sitt interpellationssvar anförde dåvarande departementschefen statsrådet Forsslund till en början, att det icke syntes honom så klart som herr Hagberg i

Bil. VI har
i 1940:30

sin interpellation förutsatt, att risken för trafikolyckor ökades här i landet till följd av utlänningars ovana vid vänstertrafik och i utlandet på grund av svenskers ovana vid den där rådande trafikordningen. Ej heller innebure det någon större fara, att i ett land med vänstertrafik använda vänsterstyrda bilar. Han anförde vidare i detta sammanhang i huvudsak:

Enligt den statistik, som upprättats på grundval av vederbörande polischefers rapporter, utgjorde antalet motortrafikolyckor i vårt land 10 820 under år 1935, 12 382 under år 1936 och omkring 14 000 under år 1937. Under nämnda tre år dödades vid dylika olyckor respektive 331, 420 och 440 personer, medan antalet svårt skadade utgjorde respektive 1 084, 1 314 och 1 450 samt antalet lindrigt skadade respektive 3 643, 4 178 och 4 450. Antalet olyckor, vid vilka utländsk förarens ovana vid vänstertrafik kan antagas hava medverkat, utgjorde högt räknat under alla tre åren tillsammans 56, och vid dessa olyckor dödades *en* person, medan 17 personer blevo svårt skadade och 23 personer lindrigt skadade. Av samtliga vid motortrafikolyckor dödade eller skadade personer hade sålunda under dessa tre år knappt $\frac{1}{4}$ procent fallit offer för olyckor, föranledda av utländsk förarens ovana vid vänstertrafik, medan drygt $99\frac{3}{4}$ procent varit utsatta för olyckor, som sammanhängt med andra orsaker. Även med hänsyn till de svårigheter, som ofta föreligga för fastställande av orsaken till en trafikolycka, synes dock av de anförda siffrorna den slutsatsen kunna dragas, att antalet av anförda orsaker framkallade olyckor icke är av den storleksordning, att en övergång till högertrafik skulle vara ägnad att i nämnvärd grad öka trafiksäkerheten i vårt land.

Beträffande frågan om de särskilda riskerna av vänsterstyrda bilars användning i vänstertrafik anförde departementschefen:

Vid körning med bil eller omnibus är det tydligen lättare för föraren att bedöma avståndet till dikeskanten eller trottoaren, om föraren har sin plats på den närmaste sidan av fordonet, d. v. s. på vänstra sidan i ett land med vänstertrafik och på högra sidan i ett land med högertrafik. Jag kan i detta sammanhang meddela, att ett svenskt företag, som tillverkar omnibusar för export till bl. a. Norge, Finland och Estland, vilka tre länder alla ha högertrafik, på uttrycklig begäran av kunderna uteslutande levererar högerstyrda fordon. Den särskilda risken av vänsterstyrda bilars användning i vänstertrafik skulle väl närmast bestå i att en förare, som står i begrepp att köra om ett framförvarande fordon, har svårare att bli varse ett mötande fordon, då han sitter till vänster i bilen, än fallet skulle vara, om han hade sin plats till höger. Denna omständighet torde emellertid vara så väl känd och beaktad av alla bilförare, att risken därav näppeligen torde vara särdeles stor. Det är dessutom att märka, att förarens placering till vänster i bilen just vid en omkörning gör det lättare för honom att upptäcka en på vänstra vägkanten befintlig cyklist eller fotgängare, som i nästa ögonblick kan föranleda det framförvarande fordonet att hålla ut åt höger, en omständighet som under nu rådande trafikförhållanden i vårt land icke torde sakna betydelse.

Då interpellanten särskilt framhållit, att kollisioner i samband med omkörning spela en framträdande roll i vår olycksstatistik, och synes sätta detta i samband med att vi trots den övervägande användningen av vänsterstyrda bilar tillämpa vänstertrafik, kan jag nämna, att exempelvis den danska statistiken i detta hänseende uppvisar ännu högre procenttal än den svenska, oaktat Danmark som bekant tillämpar högertrafik.

Det vore icke tillrådligt, yttrade departementschefen vidare, att av det föreliggande materialet draga bestämda slutsatser i frågan om övergång till

högertrafik i vårt land. De anförda uppgifterna syntes dock visa, att spörsmålet icke ur trafiksäkerhetssynpunkt vore av sådan aktualitet, som av interpellanten förutsattes eller som gjordes gällande i den allmänna diskussionen i frågan. Departementschefen ville emellertid icke med det anförda hava sagt, att icke en övergång till högertrafik förr eller senare kunde befinnas önskvärd ur andra synpunkter. Därest man ur dessa andra synpunkter skulle finna en övergång till högertrafik påkallad, uppställde sig två särskilda frågor, nämligen dels frågan om kostnaderna för en omläggning av trafiken och dels frågan om mötandet av de risker för trafiksäkerheten, som kunde vara att vänta i samband därmed. Rörande kostnadsfrågan uttalades, att om en övergång till högertrafik befundes påkallad, de med omläggningen förenade kostnaderna icke ensamma borde få utgöra något hinder däremot. Risken för en stegring av trafikolyckorna under en sannolikt tämligen lång övergångsperiod syntes vara ganska betydande, särskilt för fotgängare i städerna och för den visserligen numera starkt minskade trafiken med hästfordon på landsbygden.

Vid 1939 års lagtima riksdag väckte herr *Lindhagen* i första kammaren motion (nr 217) om landets övergång till högertrafik på vägarna. Han anförde, att Sverige — förutom England — inom kort skulle stå ensamt kvar i Europa med vänstertrafik, och ställde frågan om en sådan isolering, som följde härav, vore rimlig och nyttig. I det långa loppet skulle landet förlora ekonomiskt på att många utlänningar undveke vårt land. Han förmenade, att de med en övergång till högertrafik förenade kostnaderna borde vara en lovlig utgift för detta viktiga trafikändamål, samt påpekade, att inga materialier torde för ändamålet behöva införas från utlandet.

I en annan motion vid samma riksdag (nr 218) yrkade herr *Lindhagen*, att riksdagen ville avsätta 15 miljoner kronor av bilskattemedlen för införande av högertrafik i landet.

Andra lagutskottet, till vilket herr *Lindhagens* nyssnämnda motion nr 217 hänvisades, lämnade i sitt utlåtande nr 24 en översikt över vad tidigare förekommit i frågan om eventuell övergång till högertrafik samt återgav bl. a. vissa ärendet belysande delar av rapporten rörande den av 1937 års trafiksäkerhetssakkunniga företagna studieresan till förutvarande Österrike.

Utskottet yttrade bl. a., att den stora anslutning, som regeln om högertrafik erhållit, för Sveriges vidkommande otvivelaktigt innebure vissa olägenheter samt att frågan om införande av ändrade trafikregler i ifrågavarande hänseende på grund därav syntes förr eller senare böra även i vårt land bliva föremål för allvarligt övervägande från statsmakternas sida. Det vore enligt utskottets mening angeläget, att ett ställningstagande i frågan icke uppskötes till en tidpunkt, då kostnaderna för en omläggning och de olägenheter, som vore förenade därmed, måhända kunde visa sig vara större än vad nu vore fallet.

Enligt för utskottet tillgängliga uppgifter visade det sig, anförde utskottet vidare, att av de skador, som uppstått i landet i följd av trafik med utländska fordon, anmärkningsvärt många stode i samband med utländska förarens ovana

vid vänstertrafik. Då därjämte motorfordonstrafiken mellan Sverige och utlandet befunne sig i snabb ökning och det kunde antagas, att denna ökning även framdeles skulle fortsätta, kunde det enligt utskottets mening ej anses uteslutet, att den olycksfallsrisk, som vore förbunden med bibehållandet av vänstertrafiken, med tiden komme att framstå såsom mer allvarlig än för närvarande.

Ur den internationella samfärdselns synpunkt framstode det som ett starkt önskemål att åstadkomma enhetliga trafikregler i de olika länderna. Härom yttrade utskottet bl. a.:

Förefintligheten av olika trafikregler i skilda länder förorsakar uppenbarligen alltid vissa svårigheter för den resande allmänheten. Den försiktighet och omtanke, som måste åligga förare av motorfordon under färd i ett land med för honom främmande trafikregler, kan ofta vara ägnad att i viss mån verka avhållande från en sådan färd. Ett hämmande på detta sätt av den internationella motorfordonstrafikens utveckling står uppenbarligen icke i överensstämmelse med tidens krav. Högertrafiken har vunnit internationell tillämpning vid samfärdsel såväl till sjöss som i luften. Det synes utskottet uppenbart, att en fortsatt ökning av motorfordonstrafiken länderna emellan kommer att medföra allt starkare krav på enhetliga regler även såvitt angår trafiken till lands. Olägenheterna av vänstertrafikens bibehållande göra sig för övrigt gällande icke allenast med avseende å trafiken med motorfordon. Jämväl andra trafikanter och framförallt fotgängare hava vid resor till länder med för dem främmande trafikregler ofta svårt att vänja sig vid dessa och kunna även på grund därav lätt bliva utsatta för olycksfall. Genom den år 1938 antagna semesterlagen hava stora grupper av vårt folk kommit i åtnjutande av en förlängd semesterledighet. Till följd därav synes en ökning av persontrafiken till våra närmaste grannländer kunna förväntas. Därvid torde förutom automobiler och omnibusar jämväl cyklar komma till användning i större utsträckning än för närvarande. Därjämte bör vid övervägande av frågan, huruvida högertrafik skall genomföras i vårt land, jämväl beaktas, att den utländska turisttrafiken för Sveriges vidkommande utgör en icke obetydlig inkomstkälla, varför det torde vara ett ekonomiskt intresse för oss att tillse, att trafikreglerna i landet icke äro ägnade att verka hämmande på turisttrafikens omfattning.

En övergång till högertrafik i landet torde, anförde utskottet vidare, medföra stegrad olycksfallsfrekvens. Denna stegring kunde emellertid förväntas bliva av övergående art, medan däremot den olycksfallsrisk, som ägde samband med olikheten i trafikregler länderna emellan, vore av mera stadigvarande karaktär. Därjämte borde beaktas, att motorfordonstrafiken i landet befunne sig i oavbruten ökning. Även om samtidigt trafikanordningarna förbättrades och trafiksäkerheten därigenom höjdes, kunde till följd av trafikens fortgående stegring antalet olyckshändelser i samband med en övergång till högerkörning i vårt land förväntas bliva större ju längre tid som förflöte, innan trafikomläggningen genomfördes.

Angående de med en övergång till högertrafik förenade kostnaderna uttalade utskottet att dessa skulle bliva icke oväsentliga. Sålunda måste i de städer, där spårvägstrafik förekomme, åtskilliga ändringsarbeten verkställas med avseende å vagnpark samt banor och anläggningar. Vidare måste vägmärken och

andra till tjänst för väg- och gatutrafiken uppsatta signaler flyttas, varjämte vissa ändringsarbeten i övrigt å gator och vägar torde bliva erforderliga. En av de största utgiftsposterna vid en övergång till högertrafik torde föränledas av den ombyggnad av omnibusbeståndet, som därvid måste vidtagas. Utskottet hade inhämtat, att antalet omnibusar i riket under senare år undergått en väsentlig ökning. Skäl syntes föreligga för antagandet, att denna ökning under de närmaste åren skulle fortsätta och att till följd därav kostnaden för en eventuell ombyggnad av omnibusar komme att växa. Emellertid torde spårvägstrafiken i de inre delarna av vissa städer framdeles komma att nedläggas. Därigenom skulle uppenbarligen en minskning av kostnaderna för spårvägstrafikens omläggning inträda. Denna minskning komme dock sannolikt att uppvägas av ökade utgifter för ombyggnad av det större antal omnibusar, som vid en sådan tidpunkt kunde finnas i landet. Jämväl övriga utgifter, som vore förbundna med en övergång till högertrafik, torde till följd av de anordningar, som betingades av den alltmer växande trafiken, visa en tendens till ökning.

Utskottet förordade slutligen, att utredning angående lämpligheten av en övergång till högertrafik nu komme till stånd. Vid denna utredning borde särskilt beaktas möjligheterna att begränsa ökningen av olycksfallsrisken, som måste befaras vid tiden för omläggnings genomförande.

I skrivelse den 18 april 1939, nr 170, anhöll riksdagen i enlighet med utskottets förslag, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa en allsidig utredning rörande lämpligheten av att i vårt land genomföra högertrafik samt för riksdagen framlägga de förslag, till vilka utredningen kunde föränleda. Genom beslut den 20 juli 1939 bemyndigade Kungl. Maj:t chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla högst fem sakkunniga för att biträda med verkställande av en förutsättningslös utredning av frågan rörande lämpligheten av en övergång till högertrafik i landet. Härefter uppdrog departementschefen den 26 augusti 1939 åt kommittén att verkställa nämnda utredning.

Den i det föregående omnämnda motionen nr 218 till 1939 års lagtima riksdag om anslag för övergång till högertrafik avstyrktes av statsutskottet i utlåtande nr 154. Riksdagen beslöt i enlighet härmed.

I detta sammanhang torde följande vara av intresse:

Vid *de nordiska automobil- och motorcykelklubbarnas permanenta kommittés* sammanträde i Helsingfors den 6 och 7 september 1937 uttalades bl. a., att de oproportionerligt många trafikolyckorna i trakterna kring Sveriges gränser gäve belägg för åsikten att de olika trafikreglerna utgjorde ett förfång för den allmänna säkerheten samt att rädslan för den i Sverige rådande vänsterkörningen i viss mån verkade hämmande på det svenska turistväsendets utveckling samt på samhörighetskänslan i Norden. Därjämte anfördes, att då instinkten visat sig vara avgörande för varåt uppmärksamheten riktades och åt vilket håll väjning skedde, det vore med hänsyn till den allt mera internationaliserade vägtrafiken av vikt, att lika bestämmelser rådde i de länder,

som upprätthölle regelbunden trafik med varandra. Önskemålet vore därför införandet av ensartade trafikbestämmelser på den europeiska kontinenten, eller med andra ord, vad Norden beträffade, övergång till högertrafik i Sverige. Liknande synpunkter anfördes även vid kommitténs sammanträde i Stockholm den 12 september 1938.

Vid en i Berlin under år 1938 hållen *tysknordisk trafikkonferens* med representanter för automobilklubbarna i Sverige, Norge, Danmark, Finland, Tyskland och Holland antogs beträffande vänstertrafiken i Sverige en resolution, i vilken deltagarna uttalade sig för en trafikomläggning snarast möjligt i Sverige. I resolutionen framhöllos de svårigheter, som på grund av denna trafik uppstälde sig såväl i Sverige för utlänningar som i utlandet för svenskar. Den allmänna trafiksäkerheten i de övriga länderna krävde en trafikomläggning i Sverige.

År 1938 gjorde *Forenede Danske Motorejere, Kgl. Dansk Automobil Klub* och *Turistforeningen for Danmark* framställning till danska utrikesministeriet att söka erfaras, om icke den svenska regeringen åter skulle kunna överväga möjligheten att införa högertrafik i Sverige. Danska justitieministeriet uttalade i anledning av framställningen, att trafiksäkerheten i Danmark skulle gagnas om högertrafik infördes i Sverige. Framställningen har överlämnats till svenska utrikesdepartementet med anhållan, att framställningen och de danska myndigheternas syn på frågan måtte bringas till de svenska myndigheternas kännedom. Jämväl en av *Norges Automobil-Forbund* till norska arbetsdepartementet ställd skrivelse med innehåll, att departementet ville med de svenska myndigheterna upptaga till behandling frågan om införande av högertrafik i Sverige, har år 1938 överlämnats till svenska utrikesdepartementet. De danska och norska organisationerna framhöllo båda, att trafiken mellan Sverige och Danmark resp. Norge under åren starkt ökats och att det på grund härav bleve allt mer påkallat att åstadkomma enhetliga trafikregler i Norden.

II. Kommitténs uppdrag.

Då chefen för kommunikationsdepartementet den 20 juli 1939 för Kungl. Maj:t anmälde frågan om verkställande av utredning angående landets övergång till högertrafik, yttrade departementschefen till statsrådsprotokollet, efter att i korthet ha berört gällande bestämmelser om den nu rådande trafikriktningen i landet och angivit vissa allmänna synpunkter på det föreliggande spörsmålet, bl. a., att utredningen syntes lämpligen kunna verkställas genom särskilt tillkallade sakkunniga. Vid utredningen, som borde vara förutsättningslös, borde särskilt beaktas förefintliga möjligheter att begränsa den ökning av olycksfallsrisken, som måste befaras vid tiden för genomförande av en eventuell omläggning av trafiken. Såsom andra lagutskottet i utlåtande till 1939 års lagtima riksdag framhållit skulle åtminstone delvis en sådan ökning kunna motverkas bl. a. därigenom att övergången genomfördes vid därför lämpad tidpunkt och om densamma föreginges av en omfattande upplysningsverksamhet. Vidare syntes en om möjligt fullständig utredning böra förebringas beträffande de kostnader, som en övergång till högertrafik kunde beräknas komma att medföra. Härvidlag borde undersökas, bl. a., om och i vad mån de eljest avsevärda kostnaderna för omnibusarnas omändring för högertrafik kunde minskas, exempelvis därigenom att en icke alltför kort tid finge förflyta från statsmakternas eventuella beslut i ämnet och fram till ikraftträdandet av nya bestämmelser för trafiken. Gjordes denna tid tillräckligt lång, kunde antagas, att omnibusbeståndet i viss utsträckning på ett smidigare sätt än eljest kunde anpassas för den nya trafikordningen därigenom att ett relativt stort antal omnibusar 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. Bland övriga viktiga frågor, som genom utredningen måste erhålla sin lösning, vore frågan, vilka som i sista hand skulle gälda de oundgängliga kostnader, som en övergång till högertrafik medförde, och på vad sätt dessa kostnader borde finansieras.

III. Allmänna synpunkter rörande ifrågasatt övergång till högertrafik.

I det föregående har kommittén relativt utförligt redogjort för den tidigare behandlingen av frågan om övergång i vårt land till högertrafik, enär därvid i huvudsak framkommit samtliga de skäl, som kunna andragas för eller emot en dylik övergång. Av redogörelsen torde jämväl framgå, att den mening, som påfordrat en allvarlig och ingående prövning av denna fråga, vunnit allt starkare anslutning under de år, som kännetecknats av en stadigt fortgående utveckling av den internationella landsvägstrafiken även så vitt den berör vårt land. Denna i viss mån ändrade inställning lärer jämväl i och för sig vara fullt naturlig, då det avgörande skälet för en åtgärd i förevarande avseende måste sökas i kravet på att enhetliga trafikregler genomföras i den internationella landsvägstrafiken på sätt redan skett beträffande trafiken till sjöss och i luften.

Kommittén delar för sin del den uppfattning, varåt tidigare givits uttryck bl. a. av 1927 års motorfordonssakkunniga och 1934 års vägtrafiksakkunniga, nämligen att — bortsett från berörda krav på enhetlighet — avgörande företräde ur teoretisk eller teknisk synpunkt icke kan givas åt någotdera av de trafiksystem, varom här är fråga.

Såsom skäl för övergång till högertrafik har bl. a. åberopats den 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. I detta avseende äro emellertid även bland sakkunskapen meningarna delade. 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 ovanberörda 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 är för sin del av den uppfattningen, att den omständigheten att flertalet bilar i vårt land äro vänsterstyrda icke kan godtagas såsom skäl för övergång till högertrafik. Även om de fördelar, som ur trafiksäkerhets synpunkt kunna påvisas vid tillämpning av vänsterstyrning i högertrafik, skulle antagas större än de olägenheter, som kunna vara förbundna med vänsterstyrning i nuvarande trafiksystem, lära dessa fördelar icke vara av den art eller storleksordning att de i och för sig kunna motivera en så omfattande samt med väsentliga kostnader och olägenheter förenad åtgärd som hela trafiksystemets omläggning i förevarande avseende. Överhuvud synes det ej förenat med klok förtänksamhet att grunda en dylik omläggning, vilken måste förutsättas komma att bli bestående för överskådlig framtid, på en detalj i det nuvarande bilbeståndets konstruktion.

I det föregående hava vissa teorier framkommit rörande orsakerna till vänsterregelns uppkomst och fortbestånd i vårt land. Sålunda har bl. a. gjorts gällande att sagda regel framvuxit ur tvenne för oss säregna förhållanden, nämligen dåliga vägar och oländig mark. Körning med lass under dessa förhållanden hade erfarenhetsmässigt visat sig lämpligast ske på det sätt, att körsvennen med vänster hand höll tömmarna och med höger hand stödde lasset för att hindra detta från att stjälpas. Ett möte till vänster blev härigenom på smala vägar det naturliga tillvägagångssättet. Man har också trots sig kunna spåra vänsterregelns uppkomst från den tid, då resenären i varje möte på forna tiders smala och oländiga vägar och stigar kunde se en fara ej ur trafiksäkerhetssynpunkt utan med hänsyn till ett eventuellt överfall. Det naturliga blev då att man höll till vänster för att ha högra handen fri till försvar. Huru med riktigheten av dessa teorier än må förhålla sig, faktum är emellertid att vänstertrafiken vuxit in i medvetandet hos vårt lands befolkning och att en övergång till högertrafik kommer att medföra stora vanskligheter. Dock torde ej dessa omständigheter i och för sig under nu rådande förhållanden kunna tagas såsom bevis för vänstertrafikens teoretiska företräde. I sistnämnda hänseende har även framförts den synpunkten, att vänsterregeln stode i nära samband med den så gott som allmänt rådande högerhäntheten och att, då vid denna regel på- och avstigning regelmässigt skedde på fordons vänstra sida, höger hand därvid i allmänhet användes och

vore till bästa hjälp, särskilt då det gällde på- och avstigning av spårvagnar och omnibusar. Denna synpunkt må ha sitt berättigande. Då emellertid en lång erfarenhet från utlandet icke påvisat någon större olägenhet i förevarande avseende vid högertrafik, torde sagda synpunkt icke kunna tillmätas någon väsentlig betydelse vid föreliggande frågas bedömande.

Om man alltså enligt kommitténs mening i detta sammanhang kan bortse från frågan, huruvida höger- eller vänstertrafik ur teoretisk eller teknisk synpunkt i och för sig är att föredraga, återstår alltså, på sätt ovan sagts, såsom huvudskäl för en övergång i vårt land från vänster- till högertrafik kravet på största möjliga enhetlighet beträffande trafikreglerna i den internationella landsvägstrafiken. Härvid utgår kommittén från den uppfattningen, att sedan högertrafik numera är genomförd i våra grannländer och praktiskt taget i hela det kontinentala Europa — vänstertrafik torde här fortfarande tillämpas allenast inom Ungern — någon möjlighet att ernå sådan enhetlighet icke för vårt lands del föreligger annat än genom en dylik övergång. Kravet på enhetlighet i förevarande avseende grundar sig givetvis i första hand på angelägenheten av att borteliminera de orsaker till trafikolyckor, som med nu rådande oenhetliga system förefinnas och som uppenbarligen få större betydelse i den mån vårt land får ökad andel i internationell trafik. Vid bedömande av detta kravs berättigande ur trafiksäkerhetssynpunkt måste hänsyn tagas ej blott till den utländska trafik, som inkommer till vårt land från länder med högertrafik, utan även till den trafik, som går till sådana länder från vårt land. Man måste vidare taga hänsyn till såväl bilar som cyklisterna och trafikanterna till fots.

I detta sammanhang bör ock beaktas den hämmande inverkan, som förekomsten av olika trafikregler i skilda länder kan antagas utöva främst på den internationella motorfordonstrafikens utveckling, samt önskvärdheten av att detta hämmande moment undanröjes icke minst med hänsyn till den för vårt land ur ekonomisk synpunkt betydelsefulla utländska turisttrafiken.

Mot bakgrunden av det nu sagda får uppenbarligen omfattningen av Sveriges trafikförbindelser med utlandet väsentlig betydelse; och torde därför tillgängliga statistiska uppgifter därom vara av intresse.

Omfattningen av den internationella motorfordonstrafiken mellan Sverige och utlandet belyses av nedan intagna två tabeller, som båda återgiva de sammanlagda siffrorna för såväl in- som utgående trafik. Den första tabellen, som avser motorfordonstrafiken över Sveriges landgräns, är grundad på vissa hos Kungl. Generaltullstyrelsen förvarade rapporter. Den andra tabellen, som avser motorfordonstrafiken över vissa svenska hamnar, grundar sig på en av Kungl. Automobilklubben förd statistik.

Såsom av tabellerna framgår utvisar ifrågavarande trafik under åren 1930—1939 en stadig ökning intill tiden för det europeiska stormaktskrigets utbrott i september 1939.

Nedan återgivna uppgifter, hämtade ur K. Socialstyrelsens statistik rörande inresta utlänningar åren 1938—1939, torde jämväl vara ägnade att belysa föreliggande problem.

Tabell I. Omfattningen av motorfordonstrafiken över Sveriges landgräns.

Gränsdistrikt	Antalet motorfordon, som passerat över Sveriges landgräns				
	1930	1935	1937	1938	1939
1:a gränsdistriktet, Haparanda	2 253	10	418	25	¹
2:a gränsdistriktet, Kiruna	—	—	—	2	—
3:e gränsdistriktet, Skellefteå	—	—	—	—	—
4:e gränsdistriktet, Östersund	2 486	2 364	6 643	8 612	10 947
5:e gränsdistriktet, Storlien	5 472	6 160	8 321	8 737	10 907
6:e gränsdistriktet, Dalsland, Värmland och Dalarna	77 676	98 987	137 735	148 981	134 867
7:e gränsdistriktet, Strömstad	15 765	17 461	24 932	32 854	34 810
Summa	103 652	124 982	178 049	199 211	191 531

¹ Jämförbara siffror för år 1939 ha icke kunnat erhållas från detta distrikt, enär grunderna för beräkningen ändrats.

Tabell II. Omfattningen av motorfordonstrafiken över vissa svenska hamnar.

	1930	1935	1937	1938	1939	
					1:a halvåret	2:a halvåret
Hälsingborg	11 111	28 079	40 459	45 226	23 529	26 642
Malmö	1 049	1 641	2 409	3 734	1 347	1 192
Göteborg	352	1 340	3 478	3 734	1 381	2 150
Trelleborg	1	1 041	1 734	1 662	578	704
Simrishamn	1	180	231	235	43	320
Ystad	1	85	147	159	18	179
Summa	12 512	32 366	48 458	54 750	26 896	31 187

¹ För år 1930 fördes icke någon statistik beträffande dessa hamnar.

Antalet personer, som från Danmark, Finland och Norge inrest och tillbragt minst en natt i Sverige, utgjorde för år 1938 tillhoppa 133 794, därav 129 982 turister, samt för år 1939 tillhoppa 168 943, därav 164 751 turister. Antalet inresta 1938 var större än något tidigare år. I förhållande till år 1937 hade antalet ökat med cirka 20 500 eller 18 procent. En stark ökning i frekvensen av nordiska resande skedde ånyo år 1939, trots en temporär stagnation i resandetraffiken i september i samband med krigsutbrottet.

En approximativ uppskattning av antalet danskar på endagsbesök har givit till resultat för år 1938 cirka 458 000 och för år 1939 cirka 473 000.

Antalet inresta från andra länder än de nordiska beräknades år 1938 till 117 202. Av dessa kommo från europeiska länder 97 173, varav 23 224 engelsmän.

År 1939 minskades antalet icke-nordiska resande till 104 912 personer. Av dessa kommo från europeiska länder 88 121, varav 19 510 engelsmän. Minskningen år 1939 torde främst sammanhånga med krigshändelserna på hösten.

Utöver de nu nämnda utlänningarna har under ifrågavarande tidsperiod Sverige besökts av ett antal turister, vilka såsom passagerare medföljt turistfartyg.

Socialstyrelsens ifrågavarande statistik innefattar jämväl ett försök till uppskattning av den ekonomiska betydelsen av den utländska turisttrafiken. Endast ungefärliga värden ha kunnat angivas, varför de meddelade siffrorna böra anses som i hög grad approximativa.

Med nu angiven reservation beräknas enligt vissa grunder utländska turisternas och genomresandes utlägg i Sverige 1937—1939. I enlighet härmed skulle bruttovinsten av hela den utländska turist- och genomresetraffiken uppgå 1937 till cirka 42 miljoner kronor, 1938 till cirka 60 miljoner kronor och 1939 till cirka 67 miljoner kronor.

Dessa bruttotal kompletteras med ett försök till nettoberäkning av utländska resandes utgifter i Sverige i jämförelse med svenska resandes utgifter i utlandet. Uppskattningen, vilken betecknas såsom rätt vag, utvisar en betalningsbalans, som år 1937 var negativ, — 11 miljoner kronor, men under åren 1938 och 1939 positiv, + 7 respektive + 14 miljoner kronor.

Vissa i statistiken förekommande uppgifter rörande motsvarande förhållanden i främmande länder äro jämväl i detta sammanhang av intresse.

Danmark besöktes under månaderna juni—december 1938 av 52 403 svenskar (endast personer, som övernattat i landet, äro medräknade under det personer, som kvarstannat längre tid än 3 månader, uteslutits). Antalet svenska motorfordon, som under 1938 överskredo landets gränser, utgjorde 11 499. År 1939 beräknades antalet svenska turister i Danmark till 69 221 samt antalet inkomna svenska motorfordon till 10 996.

Finland besöktes år 1938 av 34 619 svenskar.

Norge besöktes under år 1938 av 136 035 svenskar och av 80 604 svenska bilar. Antalet svenska resande i Norge år 1939 uppskattas till 126 538.

För *Tyskland* föreligga uppgifter angivande antalet utlänningar, som ankommit till hotell, pensionat och dylikt i de viktigaste turistorterna. Nämda antal, som alltså ej angiver antalet inresta utlänningar, uppgick så vitt avser svenskar under perioden 1 april—30 september 1938 till 97 358 samt under perioden 1 oktober 1938—31 mars 1939 till 26 668.

Jugoslavien besöktes under år 1938 av 1 586 svenska turister.

Ifrågavarande statistik utvisar en i stort sett obruten stegring under 1930-talet fram till tiden för 1939 års krigshändelser av trafiken till och från Sverige såväl i fråga om motorfordon som beträffande turistfrekvensen.

Beträffande frågan i vad mån tillämpningen av olika trafikregler i de skilda länderna utövat inverkan på olycksfallsrisken må till en början lämnas följande uppgifter, hämtade ur vederbörande polischefers rapporter angående motortrafikolyckor i Sverige samt chefens för kommunikationsdepartementet interpellationssvar 1938 med komplettering för sistnämnda år från statistisk årsbok för år 1940:

	1935	1936	1937	1938
Antal motortrafikolyckor	10 820	12 382	c:a 14 000	16 504
Dödade personer	331	420	440	530
Andra personskador	4 727	5 492	5 900	5 943

Siffrorna för åren 1935—1937 skilja sig något från motsvarande siffror i statistisk årsbok, ehuru ej i sådan grad att skillnaden har någon betydelse för frågans belysning.

Antalet olyckor, vid vilka utländsk förarens ovana vid vänstertrafik kan antagas ha medverkat, utgjorde enligt departementschefen högt räknat under åren 1935—1937 tillhoppa 56. Vid dessa olyckor dödades en person, medan 17 personer blevo svårt och 23 personer lindrigt skadade.

En motsvarande analys för år 1938, grundad på genomgång av polis- chefernas rapporter, utvisar 25 fall, där förarens ovana vid vänstertrafik kan antagas ha medverkat till trafikolycka. I dessa fall skadades tillhoppa 2 personer svårt och 14 lindrigt. Ingen dödlig skada angives.

Av samtliga vid motortrafikolyckor i Sverige dödade eller skadade personer under åren 1935—1938 har sålunda enligt dessa beräkningar knappt $\frac{1}{4}$ procent fallit offer för olyckor, föranledda av utländsk förarens ovana vid vänstertrafik.

Av Föreningen för gemensamt lagenligt trafikförsäkringsansvar ha uppgjorts följande sammanställningar rörande antal under tiden 1 januari 1930—15 maj 1938 samt 16 maj 1938—1 oktober 1939 till föreningen anmälda skador i följd av trafik inom landet med utländska motorfordon. I sammanställningarna har angivits i vad mån ovana vid vänstertrafik kan anses ha helt eller delvis medverkat till olyckshändelserna.

Till Föreningen för gemensamt lagenligt trafikförsäkringsansvar anmälda skador i följd av trafik med utländska motorfordon.

Under tiden $\frac{1}{1}$ 1930— $\frac{15}{5}$ 1938.

Nationalitet	Ovana vid vänstertrafik har varit				Summa antal skador
	a) enda orsak	b) medverkan	Summa a + b	c) utan medverkan	
<i>A. Motorfordon från länder med högertrafik.</i>					
Belgien	—	1	1	6	7
Danmark	29	19	48	73	121
Finland	3	2	5	11	16
Frankrike	5	10	15	11	26
Grekland	—	—	—	2	2
Italien	1	1	2	4	6
Kanada	1	1	2	—	2
Lettland	—	—	—	1	1
Luxemburg	—	1	1	—	1
Nederländerna	7	10	17	12	29
Norge	23	18	41	33	74
Palestina	—	—	—	1	1
Schweiz	2	1	3	3	6
Spanien	—	—	—	1	1
Turkiet	—	—	—	1	1
Tyskland	18	16	34	48	82
U. S. A.	6	7	13	29	42
Summa	95	87	182	236	418

Nationalitet	Summa antal skador
<i>B. Motorfordon från länder med vänstertrafik.</i>	
Argentina	4
Australien	1
England	27
Kina	1
Tjeckoslovakien.....	3
Österrike.....	7
Summa	43

Under tiden ¹⁶/₅ 1938—¹/₁₀ 1939.

Nationalitet	Ovana vid vänstertrafik har varit				Summa antal skador
	a) enda orsak	b) med- verkande orsak	Summa a + b	c) utan medverkan	
<i>A. Motorfordon från länder med högertrafik.</i>					
Belgien.....	1	1	2	4	6
Danmark.....	3	7	10	27	37
Finland.....	—	—	—	4	4
Frankrike.....	1	1	2	6	8
Italien.....	—	—	—	4	4
Nederländerna.....	2	3	5	4	9
Norge.....	7	9	16	24	40
Schweiz.....	1	—	1	4	5
Tyskland.....	4	3	7	17	24
U. S. A.....	3	1	4	13	17
Summa	22	25	47	107	154

Nationalitet	Summa antal skador
<i>B. Motorfordon från länder med vänstertrafik.</i>	
Argentina	1
England	10
Tjeckoslovakien.....	1
Ungern.....	1
Summa	13

Anm. 1. Endast skador som föranleda skadeutbetalning hava medtagits.

Anm. 2. Föreningen är beträffande alla utländska motorfordon ansvarig för fullgörandet av skadeståndsskyldighet, som under fordonets brukande i Sverige kan uppkomma för deras förare eller ägare. Alla skador, som inträffa i Sverige i följd av trafik med utländskt motorfordon, anmälas 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, hava ej medtagits. Vidare hava icke redovisats vissa skadefall, i vilka händelseförloppet är obekant exempelvis emedan samtliga handlingar expedierats till utlandet.

Ovanstående uppgifter utvisa på sätt jämväl andra lagutskottet i sitt förenämnda utlåtande nr 24 framhållit, att antalet av de olyckor i vårt land, som kunna tillskrivas utländska förarens ovana vid vänstertrafik, är, 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 kunna helt eller delvis tillskrivas förarens ovana vid vänstertrafik.

Kommittén har 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 ha emellertid ej kunnat erhållas. Att olyckor av berörda anledning inträffat lärer vara ostridigt, dock synes sannolikheten tala för att desamma ej i fråga om antalet varit av större storleksordning. En förklaring härtill ligger givetvis däri, att särskilt motorfordonsföraren vid färd utomlands är inriktad på den olycksrisk, som tillämpning av nya trafikregler innebär, och därför jämväl särskilt i färdens början iakttager största försiktighet.

Om alltså olycksfallsfrekvensen hittills icke varit betydande, är det uppenbart att olägenheterna av skilda trafikregler vid en intensifierad internationell trafik komma att växa. Man har alltså att taga ståndpunkt till frågan huruvida en sådan intensifiering är sannolik.

För närvarande är av naturliga skäl motorfordonstrafiken mellan Sverige och utlandet reducerad till ett minimum, liksom även den inländska motorfordonstrafiken är väsentligt reducerad. När en vändning mot ökad trafik kan inträffa undandraget sig kommitténs bedömning. Då man emellertid måste se frågan om övergång till högertrafik på lång sikt, lärer man vara berättigad att vid frågans bedömning utgå från en förnyad stegring av såväl den inländska motorfordonstrafiken som ock trafiken med utlandet. Vid sådant förhållande torde den nuvarande nedgångsperioden i den internationella trafiken icke böra åberopas såsom skäl för att nu undanskjuta ett avgörande i positiv riktning. Å andra sidan synes den minskade trafiken ägnad att i vissa avseenden underlätta en omläggning av ifrågakommande slag, ehuru man ej kan bortse från att vissa med den nuvarande krisen sammanhängande förhållanden, som i det följande komma att beröras, innebära försvårande moment.

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

Vad kostnaderna beträffar äro dessa till väsentlig del beroende på huruvida omläggningen skall begränsas till allenast väg- och gatutrafiken eller jämväl omfatta landets järnvägar. I detta hänseende ha yttranden infordrats från Kungl. Järnvägsstyrelsen ävensom från Svenska järnvägsföreningen. På grund av vad i dessa yttranden anförts har kommittén kommit till den uppfattningen, att järnvägstrafiken icke äger sådant samband med väg- och gatu-

trafiken att högerregelns tillämpning på sistnämnda trafik i och för sig nödvändiggör en motsvarande åtgärd beträffande järnvägstrafiken samt att en sådan åtgärd kommer att draga kostnader, vilka ej stå i rimlig proportion till därmed vunna fördelar. Kommittén har alltså i det följande räknat med kostnader för järnvägarnas del allenast i vad avser sådana förändringar vid övergång till högertrafik, vilka ur trafiksäkerhetssynpunkt betingas beträffande anordningar till skydd för väg- och gatutrafiken, exempelvis signalanläggningar vid plankorsningar o. d.

Däremot lärer en övergång till högertrafik å vägar och gator nödvändig-göra en motsvarande övergång beträffande spårvägar, vilka ej framgå å egen bana, och har kommittén därför räknat med därav betingade åtgärder för spårvägarnas del.

På sätt nyss framhållits är en stegrad olycksrisk ofrånkomlig vid den omfattande omläggning, varom här är fråga. I vad mån denna risk kommer att taga sig uttryck i ökad olycksfrekvens blir emellertid i främsta rummet beroende på effektiviteten av de åtgärder, som måste vidtagas till motverkande av en dylik påföljd. Till denna fråga återkommer kommittén i det följande.

Såsom sammanfattning av det nu anförda vill kommittén framhålla, att en övergång till högertrafik beträffande väg- och gatutrafik måste anses principiellt riktig och bör genomföras under förutsättning att därmed förväntad vinst i trafiksäkerhetsavseende kan antagas större än därmed förenad olägenhet i form av ökad olycksrisk under övergångsperioden samt att övergången kan genomföras för kostnader, som i beaktande av det finansiella läget anses rimliga, därvid vid detta bedömande hänsyn bör tagas till att berörda vinst blir för överskådlig framtid bestående under det olägenheterna bliva 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 anser kommittén icke tillrådligt, då några tillförlitliga beräkningar i detta hänseende icke torde kunna framläggas.

Härefter övergår kommittén till frågan om de åtgärder, som kunna påkallas av en övergång till högertrafik, samt beräknliga kostnader för sådana åtgärder.

IV. Erforderliga åtgärder vid övergång till högertrafik.

En omläggning av så betydande omfattning som övergång i vårt land från vänster- till högertrafik kommer givetvis att påkalla åtgärder av betydande storleksordning. Dessa åtgärder komma att i huvudsak avse:

förändring av vissa anordningar för trafiken å vägar och gator, såsom vägmärken, trafiksignaler och refuger m. m., för vilka vederbörande vägdistrikt eller stad har att svara,

motsvarande förändringar beträffande enskilda vägar,

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

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

ombyggnad av omnibusar och vissa fasta för den yrkesmässiga omnibustrafiken erforderliga anläggningar;

vilka samtliga åtgärder äro erforderliga för materielens och anläggningarnas anpassning till det nya trafiksystemet.

Härtill komma de åtgärder, som äro nödvändiga i samband med övergången för att eliminera därmed förenade olägenheter och risker.

Beträffande kostnaderna för ovan angivna åtgärder har kommittén sökt verkställa en i möjligaste mån noggrann utredning, för vilken i det följande redogörelse lämnas.

Man bör ej heller bortse från att omläggningen i åtskilliga andra fall kan nödvändiggöra ändringar av trafikanordningar, 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 har kommittén ej funnit möjligt. Kostnaderna för åtgärder av hit hörande slag torde icke heller vara av den storleksordning att de böra tillmätas avgörande betydelse för bedömande av föreliggande frågor.

A. Åtgärder beträffande anordningar och anläggningar å landsbygdens vägar.

På därom av kommittén gjord framställning har Kungl. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen genom vägingenjörerna införskaffat uppgifter rörande de kostnader, som en övergång till högertrafik skulle medföra genom därav betingade förändringar av sådana anordningar och anläggningar inom det allmänna vägnätet, för vilka vederbörande vägdistrikt ha att svara. I samband därmed har styrelsen införskaffat motsvarande uppgifter avseende det enskilda vägnätet inom respektive vägdistrikt. Dessa kostnadsuppgifter omfatta alltså ej förändringar inom städernas områden och ej heller sådana ändringar vid järnvägs korsningar, för vilka respektive järnvägsföretag ha att svara.

Med skrivelse den 14 november 1939 har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen överlämnat utredningen till kommittén.

Till ledning för vägingenjörerna vid införskaffandet av ifrågavarande upp-
gifter hade inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen upprättats en promemoria
rörande de arbeten på landsbygdens vägnät, som erfordrades vid övergång
till högertrafik. Nämda promemoria torde i vissa delar böra återgivas för
belysande av arten av de arbeten, varom här är fråga.

I promemorian behandlas först *flyttning av vägmärken*. I fråga om väg-
visare framhålles därvid, att, då placeringen av vägvisarna i allmänhet vore
oberoende av vänster- eller högertrafik, endast ett ringa antal vägvisare
kunde behöva flyttas, närmast på vägar med uppdelade körbanor. Samtliga
orienteringstavlor och varningsmärken måste flyttas till högra vägkanten, var-
vid borde iakttagas, att respektive vägstyrelse hade att flytta jämväl de av väg-
distriktet vid enskild väg uppsatta varningsmärkena för korsande huvudled.
Samtliga förbudstavlor borde flyttas till högra vägkanten. De vanligast före-
kommande sådana tavlor utmärkte nedsatt hjultryck och fordonsbredd, förbud
mot möte o. d. Dessa tavlor minskade i antal i samma mån som vägnätet för-
bättrades. Vid kostnadsberäkningen borde hänsyn tagas till detta förhållande.
Tavlor avseende parkeringsförbud måste i allmänhet flyttas. Gällde förbudet
endast för ena sidan av en gata i ett tätbebyggt samhälle, erfordrades dock
ingen ändring. I kostnadsberäkningen borde ej hänsyn tagas till provisoriska
förbudstavlor i samband med vägarbeten. Beträffande trafikdelartavlor och
tavlor utmärkande mötes- eller parkeringsplats erfordrades i regel ej flytt-
ning. Vägmärke angivande rotationstrafik torde i regel endast behöva vändas.
Då konisk ring använts, måste dock märket ommålas.

Körriktningstavlor, vilka användas dels för enkelriktning av gata i sam-
hälle och dels för angivande av rundkörning kring en större trafikplats eller
mittrefug, måste i de allra flesta fall flyttas. Samma förhållande gällde
beträffande tavlor angivande gångbana eller cykelbana. Beträffande ortnamns-
tavlor skulle ej dubbelsidig tavla vid kyrka eller liknande behöva flyttas.
Där ortnamnstavla uppsatts på ömse sidor om ett samhälle, vore flyttning
däremot erforderlig. Åtskilliga vägmärken av detta senare slag hade emeller-
tid uppsatts på samma stolpe som tavla för utmärkande av tätbebyggt sam-
hälle, och krävde flyttningen i dessa fall av ortnamnstavlan icke särskild
kostnad.

Beträffande *ändring av trafikordningar* framhålles i promemorian, att
ljussignaler vid rörlig bro samt trafiksignaler, vilka uppsatts vid brons
respektive vägens vänstra sida, i de flesta fall fordrade flyttning.

I fråga om refuger o. d. i vägskäl anföres, att en sådan trafikordning
som Slussen i Stockholm icke torde fordra någon ändring vid övergång till
högertrafik. Rent principiellt vore förhållandet detsamma vid varje vägskäl.
I vissa specialfall torde det dock kunna hända att siktförhållandena e. d.
ur trafiksäkerhetssynpunkt fordrade flyttning av en refug eller ökning av
radien i en vägskälskurva.

Angående ändring av busshållplatser anföres, att våra nuvarande busshållplatser i allmänhet tjänstgjorde för trafik i båda riktningarna och hade icke föranlett andra arbeten än uppsättande av hållplatsmärke. Övergång till högertrafik krävde således i regel inga arbeten på busshållplatserna. Endast på större vägar med gång- eller cykelbanor hade särskilda hållplatser anordnats genom utvidgning av körbanan. Vore dessa hållplatser så anordnade, att bussen stannade efter passerandet av ett vägshål, skulle bussen efter en övergång till högertrafik komma att stanna framför vägshål. Någon så stor olägenhet ur trafiksäkerhetssynpunkt, att denna förändring skulle behöva medföra flyttning av hållplatserna, syntes icke uppkomma. Endast i rena undantagsfall torde således någon flyttning eller ändring av busshållplats behöva vidtagas.

De av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen införskaffade kostnadsuppgifterna ha av styrelsen beträffande landsbygdens allmänna vägnät sammanställts i en tabell, vilken såsom bil. I fogas vid betänkandet.

Av tabellen inhämtas, att sammanlagda kostnaderna för flyttning av vägmärken m. m. inom sagda vägnät beräknats till 363 695 kronor.

Kostnaderna för flyttning av vägmärken m. m. inom landsbygdens enskilda vägnät vid övergång till högertrafik beräknas enligt vägingenjörernas uppgifter till sammanlagt 3 587 kronor 50 öre, fördelade på olika län på sätt framgår av en vid betänkandet såsom bil. II fogad sammanställning.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i sin skrivelse meddelat, att styrelsen för sin del icke funnit anledning vidtaga någon ändring av vägingenjörernas kostnadsberäkningar, vilka upprättats i samråd med vederbörande vägstyrelser. I runt tal uppskattar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen de sammanlagda kostnaderna för berörda åtgärder beträffande landsbygdens vägnät till 350 000 kronor.

Styrelsen framhåller emellertid att härutöver vissa kostnader måste beräknas för ombyggnad eller utbyte av vägdistriktens tillhöriga väghyvlar och snöplogar vid övergång till högertrafik.

Beträffande väghyvlar har styrelsen anfört, att nära nog alla sådana av modern typ vore utrustade med s. k. grussträngspridare, som över vägbanan fördelade den vid hyvling uppkommande grussträngen. Denna spridare vore byggd för vänstertrafik och kunde icke utan ändring användas vid högertrafik. Med ledning av från fabrikanterna införskaffade uppgifter beräknades kostnaderna för en sådan ändring på omkring 500 väghyvlar uppgå till omkring 50 000 kronor. Av snöplogarna vore sido- och efterplogarna i allmänhet byggda för snöplogning på vänstra sidan av vägen. Därest snöplogning med dylika plogar efter övergången till högertrafik skulle ske på vägens högra sida, erfordrades utbyte av nästan alla sido- och efterplogar, vilkas antal för närvarande uppginge till omkring 1 500. Inköpspriset för en sådan plog vore omkring 800 kronor, varför utbyte av samtliga maskiner skulle draga en kostnad av i runt tal 1·2 miljoner kronor. Redan nu plogades emellertid i vissa fall mot trafikriktningen och några olägenheter därav hade icke försports. Snöplogs-

aggregaten vore att anse såsom vägmaskiner och gällande vägtrafikstadga utgjorde icke något hinder för nyssnämnda förfarande. Utan större olägenhet för trafiken syntes samma plogningssätt kunna användas även efter övergång till högertrafik. Med hänsyn därtill och då särskilda åtgärder för nedbringande av kostnaderna kunde vidtagas under tiden före trafikomläggningen, funne styrelsen kostnaderna för nödigt utbyte av snöplogar kunna uppskattas till omkring 200 000 kronor.

En sammanfattning av de hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen erhållna kostnadsuppgifterna ter sig sålunda:

	Kronor
Flyttning av vägmärken och ändring av trafikordningar	350 000
Ändring av väghyvlar	50 000
Utbyte eller ändring av snöplogar	200 000
Summa kronor	600 000

Mot de sålunda verkställda kostnadsberäkningarna har kommittén ej funnit anledning till erinran. Huruvida beräkningarna, vilka verkstälts på grundval av prisläget hösten 1939, kunna visa sig hållbara vid den tidpunkt, då de ifrågavarande åtgärderna kunna bliva aktuella, är emellertid vanskligt att för närvarande förutsäga.

B. Åtgärder beträffande anordningar och anläggningar å städernas gator och vägar.

För samtliga städers del har kommittén från respektive drätselkammare erhållit uppgifter beträffande beräknliga kostnader för de vid övergång till högertrafik erforderliga förändringarna av sådana anordningar och anläggningar, för vilka städerna ha att svara, såsom refuger, trafiksignaler, andra för trafiken avsedda fasta anordningar, vägmärken o. d. Uppgifterna omfatta även kostnader för motsvarande förändringar beträffande enskilda vägar inom städernas områden. Däremot avse uppgifterna ej de anordningar eller anläggningar inom städerna, för vilka respektive trafikföretag, såsom spårvägs- och bussföretag, själva ha att svara.

Till ledning för de uppgiftslämnande myndigheterna har legat den i det föregående omnämnda, inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen upprättade promemorian ävensom en av kommittén utsänd, för ifyllning avsedd blankett. På kommitténs begäran ha de olika åtgärderna i möjligaste mån specificerats med kostnadsberäkning för varje särskild åtgärd, dock att i fråga om flyttning av vägmärken o. d. ett genomsnittspris i allmänhet beräknats för åtgärder av samma slag.

De införskaffade uppgifterna ha av kommittén sammanställts i en tabell, vilken såsom bil. III fogats vid betänkandet. Enligt tabellen utgör beloppet av samtliga kostnader för åtgärder av ifrågavarande slag i runt tal 340 000 kronor, därav för det enskilda vägnätet ett belopp av omkring 700 kronor.

En prövning i detalj av föreliggande uppgifter rörande de olika åtgärdernas behövlighet eller kostnadsberäkningarnas skälighet i varje fall har knappast varit möjlig. I vissa avseenden torde uppgifterna jämväl vara ofullständiga. Sålunda ha uppgifter angående huruvida omändring av vägmaskiner erfordras i regel ej lämnats. Efter samråd med byråchefen å väg- och vattenbyggnadsstyrelsens vägtrafikbyrå ha kostnaderna härför approximativt uppskattats till ungefär hälften av det belopp, som för arbeten av detta slag beräknats för landsbygdens del, eller till 130 000 kronor. Därest detta belopp tillägges nyssnämnda summa å 340 000 kronor erhålles ett sammanlagt belopp av i runt tal 470 000 kronor. Vidare kan anmärkas, att i fråga om genomsnittspriset för flyttningar av trafikmärken o. d. ganska stora olikheter förefinnas städerna emellan. I stort sett torde dock de erhållna uppgifterna, vilka avlämnats under år 1940, med ovanstående komplettering tillfredsställande belysa kostnadsfrågan såvitt städerna angår. I den mån statsbidrag för ifrågavarande åtgärder i enlighet med kommitténs i det följande framlagda förslag skall utgå, läser en mera detaljerad prövning bliva erforderlig, vilket jämväl av kommittén förutsattes.

C. Åtgärder beträffande anordningar och anläggningar vid järnvägar.

På begäran av kommittén har utredning verkstälts av såväl järnvägsstyrelsen som Svenska järnvägsföreningen rörande erforderliga åtgärder beträffande statens järnvägar och de statliga järnvägsbolagen respektive de enskilda järnvägarna vid en övergång till högertrafik.

Utredningen har med särskilda skrivelser i februari 1940 tillställts kommittén. I dessa skrivelser har även, på sätt i det föregående angivits, berörts frågan om behovet eller lämpligheten av att vid en omläggning av väg- och gatutrafiken till högertrafik jämväl vidtaga motsvarande förändring beträffande järnvägstrafiken.

Järnvägsstyrelsen anför i denna fråga, att en dylik omläggning av järnvägstrafiken icke kan av järnvägsstyrelsen förordas med hänsyn till storleken av kostnaderna såväl för erforderlig omgestaltning av bangårdarna å dubbelspåriga linjer som för de ändringar, vilka skulle behöva utföras å signal- och säkerhetsanläggningar samt lok och rälsbussar.

Svenska järnvägsföreningen framhåller, att spørsmålet huruvida en trafikomläggning borde omfatta jämväl järnvägstrafiken syntes beröra endast två enskilda järnvägar, nämligen Stockholm—Roslagens järnvägar, som hade dubbelspårtrafik mellan Stockholm Östra och Roslags-Näsby, samt Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar, som hade sådan trafik mellan Stockholm Central och Spånga. I sistnämnda fall bleve den föreliggande frågan beroende av blivande beslut för statens järnvägars vidkommande, enär Västeråsbanan begagnade nämnda järnvägars spår mellan Stockholm och Tomtebodå. För eget vidkommande funne järnvägsförvaltningen vid Västeråsbanan icke behov föreligga för omläggning. Kostnaden för eventuell omlägg-

ning vore ej beräknad, men det kunde förutses, att densamma skulle bliva avsevärd. Förvaltningen vid Stockholm—Roslagens järnvägar ville däremot ifrågasätta, huruvida ej även järnvägstrafiken borde omläggas. Kostnaden för en sådan omläggning vid denna järnväg uppskattades till omkring 150 000 kronor. Att en omläggning till högertrafik å dubbelspåriga järnvägar i samband med sådan förändring å vägar och gator i och för sig kunde vara lämplig, ville järnvägsföreningen ej bestrida. Vägtrafikanten hade då att vid plankorsning med järnväg vänta tåg å närmaste spåret från samma håll som närmaste körfilen å korsande väg. De med en omläggning å dubbelspårig järnväg förändrade kostnaderna bleve dock så betydande, att bärande skäl för sådan omläggning i varje fall ej för närvarande syntes föreligga. Slutligen ville föreningen som sin uppfattning uttala, att å enkelspårig järnväg ingen som helst anledning förefunnnes att överflytta för järnvägstrafiken avsedda signaler, som nu i regel stode å vänster sida i körriktningen, till andra sidan.

På sätt förut framhållits har kommittén för egen del, med stöd av nu återgivna uttalanden, funnit, att väg- och gatutrafiken ej äger sådant samband med den järnvägstrafik, som framgår å egen bana, att en omläggning av förstnämnda trafik till högertrafik nödvändiggör en motsvarande omläggning av järnvägstrafiken. Liknande oenhetlighet har, utan känd olägenhet, förefunnits i Frankrike. Även om i och för sig samstämmighet i förevarande avseende mellan väg- och gatutrafik samt järnvägstrafik synes önskvärd, har kommittén därför med hänsyn till de stora kostnader, som för genomförandet av detta önskemål skulle drabba järnvägarna, icke ansett sig behöva räkna med att den ifrågasatta övergången till högertrafik kommer att omfatta jämväl järnvägar av ovan angivet slag.

För järnvägarnas del skulle i enlighet härmed omläggningen i huvudsak påkalla förändringar allenast beträffande sådana signaler och andra anordningar, som beröra väg- och gatutrafiken och för vilka järnvägarna ha att svara.

Dessa signaler och anordningar, vilka närmare angivas i kungörelsen den 26 juni 1933, nr 469, angående varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg, omfatta kryssmärken, förvarningsmärken, automatiska ljussignaler, ringklockor, grindar och bommar. Vid en trafikomläggning torde kryss- och förvarningsmärkena, vilka nu författningsenligt skola vara placerade på den i riktning mot järnvägen till vänster belägna vägkanten, behöva flyttas till högra vägkanten. Ljussignaler samt lyktor å bevakade grindar och bommar skola placeras så, att de av vägfärande på visst avstånd tydligt iakttagas. I vad mån en flyttning erfordras blir därför beroende av prövning i varje fall. Jämväl i övrigt torde i vissa fall en del mindre ändringar av anläggningarna bliva påkallade.

De av järnvägsstyrelsen och Svenska järnvägsföreningen lämnade uppgifterna rörande kostnader för erforderliga ändringar beträffande ovan nämnda anordningar vid järnvägs korsningarna har kommittén sammanställt i följande tabell:

	Statens järnvägar		Enskilda järnvägar	
	Antal	Summa kr.	Antal	Summa kr.
Ändring av kryss- och förvarningsmärken.....	1 628	32 560	5 964	51 044
Ändring av automatiska vägsignaler m. m.	557	167 100	880	103 879
Ändring av lykta eller annan signalanordning vid bomanläggningar..	851	127 650	267	29 662
Övriga kostnader.....	—	—	—	1 002
Summa kronor		327 310		185 587

Kostnadernas fördelning å de särskilda enskilda järnvägarna framgår av en vid betänkandet såsom bil. IV fogad sammanställning.

Kostnaderna vid omläggningen skulle sålunda enligt utredningen uppgå till i runda tal för statens järnvägar 330 000 kronor och för de enskilda järnvägarna 190 000 kronor, eller tillhopa 520 000 kronor.

Härutöver skulle dock, enligt vad järnvägsstyrelsen anfört, tillkomma ytterligare kostnader, enär en övergång till högertrafik å vägar och gator i vissa fall kunde påkalla ändring av områdena framför stationshus och andra byggnader, varjämte en trafikomläggning kunde nödvändiggöra ändringsarbeten inom vissa byggnader i de fall dessa planerats efter gångtrafikens ordnande enligt vänstertrafik. Kostnader för eventuella ändringar av hithörande slag hade icke undersökts av järnvägsstyrelsen, men enligt styrelsens uppfattning vore de icke av större storleksordning.

Mot de sålunda verkställda kostnadsberäkningarna, vilka grunda sig på prisläget hösten 1939, har kommittén ej funnit anledning till erinran.

D. Åtgärder beträffande anordningar och anläggningar vid spårvägar.

Under det övergång till högertrafik beträffande väg- och gatutrafiken ej skulle nödvändiggöra en motsvarande åtgärd beträffande den egentliga järnvägstrafiken, lärer däremot en sådan åtgärd icke kunna ur trafiksäkerhets-synpunkt undvikas beträffande de spårvägar, som ej helt framgå å egen bana. En sådan omläggning av spårvägstrafiken förutsätter emellertid åtskilliga ändringar beträffande spårvägarnas fasta anläggningar och rullande materiel. Sålunda erfordras i vissa fall ändring av banans sträckning, flyttning av växlar och omläggningsanordningar samt ändring av signal- och säkerhetsanläggningar. Vidare torde vissa övriga fasta anläggningar, såsom refuger, väntpaviljonger och hållplatsskyltar m. m., vara placerade eller beskaffade på ett sätt, som icke är lämpligt vid högertrafik. Beträffande den rullande materielen erfordras i vissa fall ändring av på- och avstigningsdörrar samt en del andra anordningar.

På därom av kommittén gjord framställning har Svenska spårvägs-, buss- och förortsbaneföreningen verkställt och med skrivelse den 30 januari 1940 överlämnat utredning angående kostnaderna för de förändringar å spårvägarnas fasta anläggningar och rullande materiel, som erfordrades vid övergång till högertrafik. Utredningen omfattar de företag (16 till antalet), som uteslutande eller jämte annan verksamhet bedriva spårvägstrafik i landet. Dessa kostnader ha av föreningen sammanställts i en tabell, vilken såsom bil. V fogats vid betänkandet. Såsom av densamma framgår utgöra de sammanlagda beräknade kostnaderna 3·7 miljoner kronor, varav 2·8 miljoner kronor avse fasta anläggningar och 0·9 miljoner kronor den rullande materielen. Kostnaderna äro beräknade efter prisläget i januari 1940.

Enligt tabellen erfordras vid en trafikomläggning ombyggnad av 1 282 spårvagnar. Föreningen har i sin skrivelse anført, att av dessa vagnar omkring 230 st. med en sammanlagd omändringskostnad av 160 000 kronor beräknades vara utrangerade till den 1 januari 1945. I den mån sistnämnda vagnar till sagda tidpunkt ersattes med nya spårvagnar, kunde sannolikt den erforderliga omändringskostnaden för den nya vagnparken, vid hänsynstagande till eventuellt blivande högertrafik, något minskas. Om däremot ifrågavarande spårvagnar komme att ersättas med bussar — trådbussar eller vanliga bussar — skulle däremot kostnaderna för omändring av bussarna till högertrafik komma att överstiga nyss angivna belopp å 160 000 kronor. Detta låge enligt vad föreningen framhåller även i sakens natur, enär en spårvagn till skillnad från en buss i regel från början byggdes för att kunna köras i trafik i båda riktningarna utan att vändas.

Beträffande tidpunkten för införandet av högertrafik har föreningen slutligen anført, att ett framflyttande i tiden av en sådan omläggning icke kunde beräknas medföra en minskning av omändringskostnaderna för spårvägsföretagens rullande materiel.

För att närmare belysa arten och omfattningen av de arbeten, varom här är fråga, har kommittén från Stockholms spårvägar införskaffat en närmare specifikation å kostnaderna för ifrågavarande ändrings- och övriga åtgärder beträffande dessa spårvägar. Specifikationen, som hänför sig till huvudrubrikerna i nyssnämnda tabell bil. V, upptager

under »Bana» flyttning av 91 varningsmärken (å 30 kronor), 15 stoppsignaler (å 20 kronor) och 77 klockor vid hållplatser (å 140 kronor) samt vissa ändringar av Tunnelbanan (25 000 kronor);

under »Växlar» fullständig omläggning av 24 växlar (omkring 250 000 kronor) och omläggning av de elektriska anordningarna vid 28 andra växlar (25 000 kronor);

under »Signaler» omläggning av gatusignaler på 7 platser (6 000 kronor) och av signalsystem på 10 platser (69 000 kronor);

- under »Refuger» ändring beträffande 146 refuger (526 000 kronor);
- under »Hällplatsskyltar» flyttning av 396 st. à 14 kronor (5 544 kronor);
- under »Väntpaviljonger» ändring av 39 paviljonger à 6 500 kronor (253 500 kronor).

Beträffande den rullande materielen omfattar specifikationen 309 motor- och 373 släpvagnar eller tillhopa 682 vagnar samt avser ändring av följande anordningar nämligen: dörrar och dörrmanövreringsanordningar (243 180 kronor), borstskyddsanordningar (94 350 kronor), skidhållare (41 210 kronor), brevlådsbeslag (14 475 kronor), linjenummerbeslag (13 875 kronor), nummerlanternor (16 335 kronor), skyddsgrindar med beslag (35 520 kronor) samt målning (43 748 kronor).

Slutsummorna enligt specifikationen återfinnas i avrundade tal i tabellen bil. V.

Ovanstående uppgifter omfatta ej den numera i vissa städer anordnade trådbusstrafiken. Erhållna uppgifter om hithörande rullande materiel och fasta anläggningar redovisas under följande avdelning E.

De nu gjorda beräkningarna utvisa alltså för spårvägarnas del följande kostnader i runda tal vid övergång till högertrafik:

rullande materiel	900 000
fasta anläggningar	2 800 000
	Kronor 3 700 000

För kommittén har det ej varit möjligt att i detalj bedöma skäligheten av de av spårvägsföreningen eller Stockholms spårvägar verkställda kostnadsberäkningarna eller att pröva, huruvida samtliga de däri ingående arbetena äro oundgängligen nödvändiga vid en övergång till högertrafik. Därest statsbidrag skall utgå för arbeten av ifrågavarande slag, lärer en särskild prövning i berörda hänseenden, på sätt kommittén i det följande föreslår, bliva erforderlig. För huvudfrågans bedömande torde dock beräkningarna vara tillfyllest.

E. Åtgärder beträffande omnibusar m. m.

En omläggning till högertrafik av väg- och gatutrafiken kommer att påkalla åtgärder i stor omfattning beträffande omnibusar i yrkesmässig trafik, vilka för närvarande äro byggda för ingång och avstigning på vänster sida och med förarplatsen ofta anordnad på sådant sätt att föraren skall kunna kontrollera på- och avstigning samt i samband därmed försälja och upptaga biljetter m. m. Vidare torde vissa fasta anläggningar, som av bussföretagen utförts och bekostats, vara beskaffade på ett sätt, som ej vid högertrafik är lämpligt.

Jämlikt 27 § i motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 äger vederbörande länsstyrelse meddela närmare bestämmelser rörande personomnibus, som användes i yrkesmässig trafik. Motsvarande befogenhet tillkom länssty-

relsen tidigare jämlikt § 27 i förordningen den 15 juni 1923 om motorfordon. Till ledning för länsstyrelserna vid meddelande av dylika bestämmelser utfärdade Kungl. Maj:t den 23 september 1926 bl. a. normalbestämmelser beträffande personomnibus i yrkesmässig trafik.

Normalbestämmelserna föreskriva bl. a.:

att in- och utgång skall vara anordnad på vänstra sidan, dock att å omnibus med ett största hjultryck ej överstigande 1 200 kg in- och utgång må anordnas å bakgaveln;

att å omnibus med endast en dörr å vänstra sidan skall finnas reservutgång å bakgaveln; samt

att förarplatsen helst skall vara anbragt på höger sida.

De bestämmelser, som av vederbörande länsstyrelser i ämnet utfärdats, skilja sig i åtskilliga fall från normalbestämmelserna. Särskilt är därvid att märka, att vissa länsstyrelser medgivit, att reservutgången även kan anbringas å fordonets högra sida.

För att få en tillförlitlig grund för bedömandet av kostnaderna för de åtgärder, som vid övergång till högertrafik påkallas beträffande den yrkesmässiga omnibustrafiken, har kommittén genom länsstyrelsernas förmedling från alla företag, som under våren 1940 bedrevo sådan trafik, infordrat vissa uppgifter, dels angående vederbörande företags bussmateriel och dels angående sådana fasta anordningar, som utförts för betjänande av företagets busstrafik och för vilka företaget svarade. Till ledning översändes till alla företagen ett tryckt frågeformulär jämte anvisningar.

Innan detta formulär utsändes, övervägde kommittén frågan, huruvida förarplatsen, som i enlighet med normalbestämmelserna i regel är placerad till höger i bussen, vid övergång till högertrafik skulle behöva flyttas till vänstra sidan. En undersökning gav vid handen, att en sådan flyttning i regel skulle bli mycket kostsam och i vissa fall knappast kunde ske utan en väsentlig ombyggnad. På grund härav och då enligt kommitténs mening ur trafiksäkerhetssynpunkt ej med nödvändighet kräves, att föraren vid högertrafik är placerad till vänster i bussen, har kommittén icke ansett sig behöva räkna med kostnader för åtgärder av nu angiven art. De olägenheter, som härav kunna följa, torde under en övergångstid vara överkomliga. Meddelande härom lämnades i anvisningarna till frågeformuläret.

Kommittén har låtit statistiskt bearbeta de inkomna uppgifterna rörande den *rullande materielen* och sammanställa dem i sju tabeller, utvisande bussarnas fördelning i grupper i fråga om tillverkningsår för chassi och kaross, hemortslän, antal sittplatser, dörrarnas placering, företag samt erforderliga ändringsarbeten vid övergång till högertrafik. Denna utredning omfattar 1 094 företag och 4 929 omnibusar. Av företagen ha 5 företag mer än 100 bussar, 17 företag mellan 20 och 75 bussar samt 45 företag mellan 10 och 19 bussar, under det att 1 027 företag redovisat per företag mindre än 10 bussar, därav 481 företag endast 1 buss, 216 företag 2 bussar och 125 företag 3 bussar.

Vid högertrafik måste ur trafiksäkerhetssynpunkt i varje fall in- och utgångsmöjligheter vara anordnade å bussens högra sida.

De inkomna uppgifterna utvisa beträffande de undersökta bussarna följande dörrkombinationer:

	Antal bussar
1 dörr utan reservdörr	121
1 » med » å höger sida	3 378
1 » » » å vänster sida	116
1 » » » å bakgaveln	59
2 dörrar utan »	301
2 » med » å höger sida	588
2 » » » å vänster sida	63
2 » » » å bakgaveln	10
Annan eller ej angiven kombination (180 + 113)...	293

Summa 4 929

Av ovanstående sammanställning framgår, att reservdörr å höger sida förefinnes å (3 378 + 588) 3 966 bussar. En av kommittén verkställd undersökning huruvida dessa reservdörrar skulle vid högertrafik kunna användas såsom ordinarie in- och avstigningsdörrar har givit vid handen, att reservdörrarna så gott som undantagslöst äro av den konstruktion och beskaffenhet, att en sådan anordning ej låter sig göra. Man torde sålunda få utgå från att de å vissa bussars högra sida nu befintliga reservdörrarna eller de för dessa dörrar gjorda upptagningarna i karossen icke kunna utnyttjas för nya ordinarie in- och utgångsanordningar.

På grundval av det föreliggande statistiska materialet har kommittén låtit verkställa en beräkning av normalkostnaderna för de vid en övergång till högertrafik erforderliga ändringsarbetena beträffande de omnibusar, som undersökningen omfattat. Priserna ha beräknats efter prisläget den 1 september 1940. Resultatet framgår av efterföljande sammanställning.

Sammanställning rörande normalkostnader för ombyggnad av omnibusar i yrkesmässig trafik vid övergång till högertrafik.

	Antal bussar	Kronor per styck	Summa kronor	
A. Grundkostnader.				
(Avser arbeten, som oundgängligen erfordras beträffande alla bussar.)				
a) Tillverkning av en ny passageraredörr		250	1 232 250	
b) Upptagning av ny dörröppning å höger sida ..		140	690 060	
c) Insättning av ny dörr (inklusive golvändring och ändring av dörrstängningsanordning)....		350	1 725 150	
d) Tillverkning och påsättning av fotsteg vid den nya dörren	4 929	75	369 675	
e) Igensättning av den gamla dörröppningen		200	985 800	
f) Flyttning av säten		75	369 675	
g) Ändring av värmeledning		125	616 125	
h) Justering av elektrisk utrustning		50	246 450	
i) Målning		200	985 800	
			1 465	7 220 985
B. Tilläggskostnader.				
(Avser arbeten, som erfordras endast beträffande vissa bussar.)				
<i>I. Arbeten, vilkas antal framgår av kommitténs statistiska material.</i>				
a) Anordnande av ytterligare en dörr å höger sida (301 + 588 + 63 + 10)	962	965	928 330	
b) Flyttning av bränsletank	2 038	125	254 750	
c) " " batterier	2 705	70	189 350	
d) " " vacuum- respektive tryckluft-behållare	2 123	50	106 150	
e) Arbeten för ändring av stödrör (mittstolpar)	3 724	50	186 200	
f) För bussar av bulldoggstyp extra arbeten för ändring av värmeledning } elektriska ledningar }	2 167	50	108 350	
<i>II. Arbeten, vilkas antal beräknats överslagsvis.</i>				
a) Flyttning av brevlåda	1 500	50	75 000	
b) " " destinationsskylt vid ingångsdörr.....	200	200	40 000	
		1 560	1 888 130	
C. Kostnader för anordnande av reservdörr.				
(3378 + 113 + 180).....	3 671	400	1 468 400	
A—C Summa kronor	—	—	10 577 515	

Sammanställningen upptager tre huvudavdelningar: A. Grundkostnader, B. Tilläggskostnader och C. Kostnader för anordnande av reservdörr.

Avdelningen A. avser kostnaderna för sådana arbeten, som funnits erforderliga beträffande alla de av utredningen omfattade bussarna, samt utvisar en normalkostnad av 1 465 kronor per buss eller för 4 929 bussar tillhoppa 7 220 985 kronor. Avdelning B. avser kostnaderna för sådana arbeten, som

utöver de under A. angivna ansetts erforderliga beträffande vissa av de bussar, som utredningen omfattat. Kostnadsberäkningen slutar på tillhoppa 1 888 130 kronor. Avdelning C. avser kostnader för anordnande av ny reservdörr å vänster sida beträffande tillhoppa 3 671 bussar, därav nu 3 378 försedda med reservdörr å höger sida samt tillhoppa 293 med i detta avseende ej fullt känd konstruktion.

Däremot har kommittén överhuvud ej räknat med ny reservdörr å de bussar, tillhoppa 962, vilka efter omläggningen skulle få två dörrar å höger sida, enär normalbestämmelserna ej för närvarande i motsvarande fall vid vänsterplacement kräva reservutgång. Ej heller har räknats med de bussar, som redan ha reservutgång å vänster sida eller å bakgaveln. Likaledes ha de 121 bussar, vilka nu ha allenast en utgång, lämnats å sido, enär de i detta skick fått användas och dessutom torde vara så gamla att de av skäl, som i en följande avdelning beröras, icke torde ifrågakomma till ombyggnad.

Emellertid synes man enligt kommitténs mening i detta sammanhang kunna bortse även från de under avdelning C. upptagna kostnaderna. Anledningen till att för närvarande, då allenast en dörr finnes å vänster sida, reservutgång kräves å bakgaveln eller å höger sida torde nu närmast vara, att en utgångsmöjlighet skall finnas om den ordinarie dörren blir obrukbar, exempelvis därigenom att bussen välter på vänstra sidan, eller att bussen snabbt behöver utrymmas. Välter bussen på ena sidan, torde dock i de flesta fall den på motsatta sidan belägna dörren bliva praktiskt taget obrukbar. Passagerarna få väl i regel taga sig ut genom fönstren. Står bussen kvar i normalt läge läser utrymning kunna ske genom reservdörr, å vilken sida den än är belägen. Då de bussar, varom här är fråga och vilkas konstruktion är bekant, även efter övergången, sedan ny ordinarie ingångsdörr upptagits, komma att få två utgångsmöjligheter, fastän på samma sida, torde knappast ur trafiksäkerhetssynpunkt ny reservdörr behöva anordnas. Däremot bör föreskrivas, att i bussen skall finnas redskap för beredande av utgång genom fönster e. d. Kommittén har i detta avseende samrått med byråchefen å väg- och vattenbyggnadsstyrelsens vägtrafikbyrå.

Om man alltså bortser från kostnaderna under C., återstå kostnaderna under A. och B. med tillhoppa i runt tal 9 109 000 kronor, avseende normalkostnad för omändring av hela den av utredningen omfattade bilparken.

Dessa kostnader äro beräknade under förutsättning att varje buss skulle kunna ombyggas i en etapp. Beträffande en stor del av bussparken är detta emellertid ej möjligt, enär alla bussar ej samtidigt kunna tagas ur trafik för ombyggnad, utan en fortlöpande ombyggnad av bussparken under en viss tidsperiod före omläggningen måste ske. Därvid torde komma att förfaras så, att flertalet bussar successivt under denna period uttagas ur trafik och i en första etapp underkastas sådana ändringsarbeten, som äro erforderliga för anpassning till högertrafik, utan att dock fortsatt användning i vänstertrafik omöjliggöres. Dessa bussar insättas sedan ånyo i dylik trafik för att i en andra etapp i nära anslutning till trafikomläggningen undergå de ytterligare anpassningsarbeten, som äro nödvändiga för att bussarna skola kunna in-

sättas i högertrafik. I åtskilliga fall torde sedermera vissa kompletteringsarbeten vid lämplig tidpunkt bliva påkallade.

Enligt vad kommittén inhämtat beräknas en ombyggnad i två etapper öka de här ovan angivna kostnaderna för erforderliga omändringsarbeten med genomsnittligt 200 kronor per buss. Därest samtliga bussar, med vilka här räknats, ombyggas i denna ordning skulle alltså uppkomma en merkostnad av i runt tal 985,800 kronor.

Slutsumman skulle alltså i runt tal bliva 10 094 800 kronor. Härvid har hänsyn ej tagits till den återstående livslängden av varje särskild buss och alltså ej heller till frågan, huruvida ombyggnaden är ekonomiskt berättigad.

Att märka är emellertid, att denna slutsumma bygger på beräknade normalpriser för de arbeten, varom här är fråga. Vissa företag ha även i inkomna uppgifter räknat med väsentligt högre kostnader. Stockholms spårvägar beräkna exempelvis ombyggnadskostnader per buss varierande mellan 4 000 och 6 000 kronor, under det normalkostnaden per buss enligt ovanstående uppskattats till högst 3 025 kronor. Å andra sidan räknar företaget med ombyggnad av allenast 369 av de 468 bussar, vilka i tabellerna redovisats å företaget och vilkas ombyggnad inräknats i ovanstående normalkostnad. I dessa siffror ingå jämväl 70 trådbussar. Vidare har företaget beräknat kostnaderna efter prisläget i februari 1940.

Ett liknande förhållande förefinnes bl. a. beträffande statens järnvägars bussar.

På grund härav och även om en stor del av den nuvarande bussparken på grund av ålder ej bör ifrågakomma till ombyggnad anser sig kommittén för att vara på den säkra sidan böra räkna med en kostnad för ombyggnad av hela denna park av i runt tal 11 miljoner kronor.

Till möjligheterna att genom en lämplig anpassning av tiden för omläggningen nedbringa denna kostnad återkommer kommittén i det följande.

De åtgärder, som erfordras för att anpassa de för busstrafikens betjänande avsedda *fasta anläggningarna* till högertrafik, omfatta huvudsakligen flyttning av hållplatsskyltar samt ändring av garage, refuger och väntpaviljonger, var till komma en del smärre arbeten med flyttning av brevlådor m. m.

De från företagen inkomna uppgifterna rörande erforderliga åtgärder beträffande de fasta anläggningarna utvisa en kostnad av tillhoppa i runt tal 226 000 kronor, fördelade på 90 företag. I regel understiga de upptagna kostnadsbeloppen 500 kronor. De största kostnaderna redovisas av Göteborgs spårvägar med 80 000 kronor, avseende flyttning av hållplatsskyltar, ändring av refuger och vändslingsor samt av anordningar för trådbussdriften m. m., av Stockholms spårvägar med 80 000 kronor, avseende flyttning av skyltar och klockor vid hållplatserna, vissa ändringar av garageanläggningar samt av trådbussdriftens fasta anläggningar (luftledningens växelanordningar), av Borås omnibusaktiebolag med 10 000 kronor, avseende ändring av hållplatsstolpar med elektriska installationer, av järnvägsaktiebolaget Stockholm—Saltsjön med 8 750 kronor, avseende ändring av hållplatstavlor och väntkiosker, samt

av Malmö stads spårvägar med 7 936 kronor, avseende ändring av skyltar, refuger och paviljonger.

Beträffande ifrågavarande kostnader har en kontrollerande detaljgranskning ej skett. Ett eventuellt statsbidrag förutsätter därför en särskild prövning av åtgärdernas behövlighet och de beräknade kostnadernas skälighet.

De gjorda beräkningarna enligt ovanstående rörande kostnaderna för buss- trafikens anpassning till högertrafik utvisa följande belopp:

rullande materiel	11 000 000
fasta anläggningar	226 000
	Kronor 11 226 000

F. Åtgärder mot ökad olycksfallsrisk vid övergång till högertrafik.

Såsom i det föregående framhållits läser en åtgärd av så genomgripande art som övergång till högertrafik i vårt land med nödvändighet under en tidsperiod efter övergångens ikraftträdande medföra ökad olycksrisk för trafikanterna. En viss vägledning för bedömning av frågan om de lämpligaste åtgärderna för eliminerande av denna ökade risk torde kunna erhållas av erfarenheter från andra länder, som övergått från vänster- till högertrafik. I detta hänseende kunna därför följande uppgifter vara av intresse.

I *Canada* företogs i början av 1920-talet omläggning från vänster- till högertrafik och enligt vad tillgängliga uppgifter närmast givit vid handen föranledde den vidtagna omläggningen icke någon ökning i antalet trafikolyckor. Omläggningen synes emellertid endast hava skett i vissa delar av *Canada*, nämligen den 1 januari 1922 i Brittiska *Columbia* och vid andra tillfällen därefter i vissa mindre kustprovinser. Beträffande omläggningen i Brittiska *Columbia* har uppgivits, att bl. a. press och skolväsendet utförde ett intensivt instruktionsarbete under en längre tid före övergången samt att en avsevärd del av motorfordonsägarna avstod från att bruka sina fordon under veckorna närmast efter reformen. Dessa förhållanden hava anförts såsom väsentliga skäl för att en ökning av trafikolycksfallen icke inträffade. Erfarenheterna från sistnämnda del av *Canada* torde därför icke hava allt för stort värde för bedömningen av de antagliga verkningarna av en övergång till högertrafik i Sverige. Motorfordonsbeståndet och trafikintensiteten i Brittiska *Columbia* voro troligen ganska ringa vid ifrågavarande tid i jämförelse med vad förhållandet för närvarande i dessa avseenden är i Sverige.

I *Portugal* skedde omläggning från vänster- till högertrafik vid ingången av år 1929. Under flera månader före omläggningen hade pressen och trafikorganisationerna i landet hos allmänheten systematiskt inpräntat de nya trafikreglerna. Polismyndigheterna övervakade, att trafiken under den första tiden efter omläggningen framgick med reducerad hastighet. Resultatet av de olika förberedelse- och försiktighetsåtgärderna uppgives hava blivit, att endast en mindre ökning av trafikolycksfallen inträtt, vilken ökning syntes hava varit begränsad till landsorten. En bidragande orsak härtill har ansetts vara, att trafiken vid tiden för omläggningen på grund av vägnätets bristfälliga tillstånd var ringa. Större trafik torde hava förekommit endast i *Lissabon* och *Oporto*, medan trafiken i landet i övrigt varit obetydlig. Sedermera hade vägväsendet avsevärt förbättrats och trafiken därmed ökat, men innan trafiken uppnått större intensitet hade allmänheten hunnit bliva väl förtrogen med högertrafiken.

I *Österrike* skedde övergång från vänster- till högertrafik i vissa delar av Tyrolen och Salzburg i början av 1930-talet. Omläggningen synes hava medfört endast en mindre ökning av trafikolyckorna under tiden närmast efter omläggningen. Det gynnsamma förloppet kan tillskrivas det förhållandet att omläggningen väsentligen berörde endast två genomfartsvägar, vid vilka anordnats särskild övervakning av trafiken. I juni 1935 utsträcktes högertrafiken att omfatta Kärnten och återstående delen av Tyrolen. Erfarenheterna från första tiden efter denna omläggning uppgivas ha varit gynnsamma, ett förhållande, som ansetts i väsentlig grad böra tillskrivas de vidtagna omfattande försiktighetsåtgärderna.

Övergång till högertrafik skedde i Wien den 19 september 1938, och hade redan dessförinnan den 1 juli samma år skett beträffande Oberdonau och södra delen av Burgenland. I norra delen av sistnämnda landskap samt Niederdonau skedde övergången till högertrafik den 19 september 1938.

Av den i det föregående omnämnda, av 1937 års sakkunniga rörande trafik-säkerheten upprättade s. k. Wienrapporten inhämtas beträffande omläggningen till högertrafik i Wien, att antalet trafikolyckor i staden under de två veckorna närmast före övergången (måndagen den 5 september t. o. m. söndagen den 18 september) utgjorde 230 respektive 316, medan antalet sådana olyckor under de två därpå följande veckorna (måndagen den 19 september — dagen för trafikomläggningen — t. o. m. söndagen den 2 oktober) uppgick till 406 respektive 350. Sålunda steg antalet olyckor, som redan under den närmaste tiden före övergången var ovanligt högt, under högertrafikens första vecka med 28 procent för att därefter åter sjunka. Under tiden 3—8 oktober (tredje veckan efter omläggningen) var antalet olyckor fortfarande jämförelsevis högt (318). Under hela september månad 1937 var antalet trafikolyckor i Wien 748, medan antalet sådana olyckor för samma månad 1938 uppgick till 1 385. Åtskilliga av de under högertrafikens första vecka inträffade trafikolyckorna uppgivas ha sammanhängt med de mörklägningsövningar i staden, som ägt rum på kvällen den 22 september samt under natten mellan den 23 och den 24 i samma månad. Dessutom hade troligen då pågående trupptransporter orsakat en del av olyckorna.

Skyddspolisen i Wien hade verkställt en undersökning för att utröna i vad mån trafikomläggningen respektive mörkläggningen bidragit till trafikolyckornas stegring. Undersökningen, som omfattade 295 under tiden 18—24 september inträffade olyckor, hade utvisat, att 105 av nämnda olyckor, varav 48 med personskada och 57 med sakskada, varit förorsakade av trafikomläggningen.

En i Wienrapporten befintlig tabell utvisar för varje dag under september 1938 antalet trafikolyckor och antalet vid sådana olyckor skadade personer (inberäknat dödade) dels beträffande Oberdonau, i vilken del av *Österrike* högertrafik infördes den 1 juli 1938 och dels beträffande Niederdonau, varest omläggningen skedde den 19 september samma år. Antalet olyckor visar i båda landsdelarna en obetydlig ökning från den första veckan till den andra. Under den tredje veckan (19—25 september) minskades antalet olyckor i Oberdonau med 3 procent (från 100 till 97), medan samtidigt olyckorna i Niederdonau ökades med 58 procent (från 153 till 242). Antalet skadade personer under samma vecka steg i Oberdonau med 12 procent (från 99 till 111) och i Niederdonau med 64 procent (från 152 till 249). Om denna ökning enbart berott på omläggningen till högertrafik eller även sammanhängt med andra omständigheter såsom trupptransporter o. d. hade icke kunnat utrönas. Man borde dock beakta, att de trupptransporter som förekommit icke varit inskränkta till Niederdonau utan även berört Oberdonau.

Wienrapporten innehåller jämväl vissa uppgifter om olyckor under september 1938 beträffande landskapet Burgenland, i vilket högertrafik infördes i södra delen den 1 juli 1938 och i norra delen den 19 september samma år. Olycksstatistiken för september upptager för hela Burgenland 42 trafikolyckor med sammanlagt 52 skadade personer. Av dessa olyckor inträffade 10 under veckan 5—11 september, 9 under veckan 12—18 september och 8 under veckan 19—25 september. Någon närmare undersökning rörande olyckornas fördelning på landskapets norra och södra del hade icke verkställts på grund av det ringa antalet olyckor.

På sätt förut nämnts har den av chefen för kommunikationsdepartementet den 4 mars 1939 tillkallade särskilde utredningsmannen i frågor rörande trafik-säkerheten, sekreteraren i arbetsdomstolen *Lode Wistrand* på kommitténs begäran den 1 mars 1940 avgivit särskilt yttrande angående åtgärder mot olycksriskerna vid övergång till högertrafik.

Till en början behandlas i yttrandet olycksriskerna vid den ifrågasatta övergången; och anför utredningsmannen därom bl. a.:

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 befunne 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 oreflekerat 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 tillämpningen 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 sammanhängande tydligen nära med frågan, till vilken årtid övergången förlades. 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 delta i högertrafiken redan vid dess införande. Helt natur-

ligt komme den individuella övergångsperioden att bli väsentligt längre för medelålders och äldre förare än för yngre, då ju svårigheten att bortlägga gamla vanor och förvärva nya hastigt tilltoge med åren. För fotgångarna 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.

Härefter har utredningsmannen ingående redogjort för olikheterna mellan vänster- och högertrafik, sådana dessa framträda för olika grupper trafikanter. I fråga om denna redogörelse, vilken i vissa delar behandlas i det följande, torde i övrigt få hänvisas till handlingarna.

Beträffande åtgärder för olycksriskernas nedbringande vid övergång till högertrafik anför utredningsmannen till en början 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 frånskiljande 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 förordas, äro av honom sammanförda i vissa huvudgrupper, nämligen *omläggningens kungörande, åtgärder till skydd mot »återfall» i vänstertrafik samt trafikanternas »omskolning»*.

Beträffande den första gruppen, *omläggningens kungörande*, anföres följande:

Meddelanden i pressen och radion m. m.

Innan ett beslut om övergång till högertrafik genomföres, böra uppenbarligen samtliga därav berörda trafikanter — i förevarande fall alltså hela den svenska allmänheten — erhålla kännedom om den förestående omläggningen. Med hänsyn till de förhållanden, som råda i vårt land, torde emellertid

några särskilda åtgärder i detta syfte från statsmakternas sida knappast vara erforderliga. Det torde ligga i sakens natur, att en angelägenhet av denna art måste bliva föremål för den största uppmärksamhet och redan genom pressens och radions ordinarie nyhetsförmedling komma till var mans kännedom.

Anmärkas må, att vid omläggningen till högertrafik i det förutvarande Österrike även riksposten medverkade genom att använda en särskild brevstämpel med erinran om högerregeln. Om en liknande medverkan från det svenska postverkets sida skulle anses påkallad, torde densamma lämpligen böra ske i den formen, att under en eller annan månad före övergången å postförsändelserna anbringas en stämpel med tillkännagivande, att högertrafik kommer att tillämpas fr. o. m. den därför bestämda dagen.

*Särskilda anordningar vid riksgränserna
och i vissa hamnstäder.*

Vid riksgränserna mot Norge och Finland finnas på den svenska sidan av de vägar, som passera gränsen, särskilda anslag med erinran, att i grannlandet högerkörning tillämpas. På motsvarande sätt finnas på den norska respektive finska sidan tillkännagivanden, att i Sverige råder vänstertrafik. Då efter ett genomförande av högertrafik i vårt land samma körregel kommer att gälla i Sverige och dess nu nämnda grannländer, böra ifrågavarande anslag tydligen borttagas i samband med högertrafikens införande. Det synes emellertid vara att förorda, att de på den norska respektive finska sidan befintliga anslagen under en övergångstid av lämplig längd, förslagsvis ett år, ersättas av tillkännagivanden, att högertrafik införts även i Sverige. Förslag härom torde kunna framföras till vederbörande utländska myndighet i samband med underrättelsen om Sveriges övergång till högertrafik.

Likaledes torde tavlor med erinran om att högertrafik införts böra uppställas vid tullstationerna i de svenska hamnstäder, över vilka utländska fordon i större antal pläga anlända till Sverige, framför allt sålunda i vissa hamnstäder i Skåne och på Västkusten. Tavlorna torde i detta fall böra förses med såväl svensk som utländsk text.

Till inpasserande utlänningar torde genom vederbörande tulltjänstemäns försorg såväl vid landgränserna som i hamnstäderna böra överlämnas tryckta, flerspråkiga meddelanden rörande omläggningen. Utdelningen av sådana meddelanden torde lämpligen böra taga sin början ett par veckor före övergången och fortgå under förslagsvis ett år framåt. Meddelandena torde endast behöva innehålla uppgift å dagen för övergången (»Fr. o. m. den tillämpas i Sverige högertrafik»).

I fråga om *åtgärder till skydd mot »återfall» i vänstertrafik* anföres följande:

Såsom redan i det föregående påpekats, innebär trafikanternas *vetskap* om att högertrafik införts icke någon garanti mot upprepade återfall i vänstertrafik. Såsom skydd mot dylika återfall torde allmänna maningar, publicerade i pressen eller distribuerade i form av flygblad, vara av ringa värde, när trafikanten helt naturligt icke äger möjlighet att hålla en mottagen uppmaning ständigt aktuell i sitt medvetande. Om en erinran skall göra åsyftad verkan, erfordras ovillkorligen, att densamma gives på rätt plats och i rätta ögonblicket.

I enlighet med nu angivna princip torde man kunna förorda följande åtgärder, vilka i väsentligen samma form kommo till användning vid det förutvarande Österrikes övergång till högertrafik år 1938.

Påminnelsetavlor.

Utefter de allmänna vägarna på landsbygden bör på högra sidan om körbanan uppsättas ett nytt, provisoriskt vägmärke med texten »Kör till höger!». Dylika påminnelsetavlor böra förekomma med icke alltför stora mellanrum längs vägens hela sträckning, så att den vägfärande tid efter annan får en erinran om högertrafiken. Särskilt böra sådana tavlor uppsättas framför kurvor, backkrön, vägkorsningar och andra ställen, där ett åsidosättande av högerregeln lätt kan medföra en olycka. Därjämte torde ifrågavarande märke såväl i städerna som på landsbygden böra uppsättas på sådana ställen, där risken att efter ett längre eller kortare avbrott i färden återfalla i vänstertrafik enligt erfarenheten är särskilt stor, t. ex. vid utfarterna från bensinstationer, parkeringsplatser, skolor, fabriker, biografer, restauranger, järnvägsstationer o. s. v.

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.

Enligt den internationella vägmärkeskonventionen av år 1931, vilken biträts av Sverige år 1938, har varje part, som anslutit sig till konventionen, skyldighet att tillse, att de i konventionen avsedda märkena såvitt möjligt äro de enda märken, som uppsättas på vägarna i och för reglering av trafiken. Därest det skulle visa sig nödvändigt att införa något annat märke, skall detta med hänsyn till sin allmänna beskaffenhet i fråga om form och färg falla inom ramen av det i konventionen avsedda systemet av olika märkes typer.

Under förutsättning att nämnda villkor iakttages torde hinder enligt konventionen icke möta för vårt land att i samband med en övergång till högertrafik använda ett provisoriskt vägmärke av den art, som här ovan angivits. Märkets storlek, form, utseende och färger torde böra bestämmas av Kungl. Maj:t. Närmare föreskrifter rörande märkets uppsättande torde böra meddelas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Ur kostnadssynpunkt torde det vara att rekommendera, att tavlorna få ett enkelt utförande (jämför bestämmelserna i 26 § vägmärkeskungörelsen angående märket för mötesplats å ödebygdsväg) och att man icke föreskriver alltför stränga regler för tavlornas uppsättande utan medger, att de utom på särskilda stolpar få anbringas exempelvis på träd eller telefonstolpar.

Affischer.

Vid Österrikes övergång till högertrafik användes jämväl en i färger tryckt affisch, föreställande en poliskonstapel och försedd med texten »Kör till höger! Gå till höger!» Dylika affischer uppklistrades på offentliga anslags tavlor och på andra lämpliga ställen, t. ex. vid fabriksportar, vid hållplatser, på omnibusar och lastbilar o. s. v.

En liknande affisch synes kunna göra god nytta, framför allt i städer och andra större samhällen, där ett uppsättande i större utsträckning av de ovannämnda påminnelsetavlorna torde stöta på praktiska svårigheter.

Skyltar på spårvagnar, bussar och lastbilar.

På spårvagnarnas framsida böra, till erinran för mötande, uppsättas tydliga skyltar med texten »Kör till höger!» Självfallet böra sådana skyltar dock

undvikas på de spårvägslinjer, där på något ställe med hänsyn till spårens läge möte måste ske till vänster. Liknande skyltar torde lämpligen böra uppsättas även på omnibusar och större lastbilar.

Pappersremsor på bilarnas vindrutor.

På vindrutan till personbilar och lastbilar med personvagnschassi böra uppsättas gummerade pappersremsor i relativt stort format. Remsorna böra anbringas så, att texten kan läsas av föraren av ett mötande fordon. Samtidigt torde remsan även för fordonets egen förare kunna tjäna såsom en ständig påminnelse om högerregeln.

Beträffande distributionen av dylika pappersremsor kunna olika möjligheter tänkas. Remsorna kunna sålunda tillställas bilägarna genom länsstyrelsernas försorg. En billigare utväg torde vara att efter uppgörelse med vederbörande oljebolag låta distributionen ske genom bensinstationerna.

Ett anbringande av dessa pappersremsor på bilarnas bakruta torde böra undvikas. Dels torde en sådan lapp skymma sikten och göra det svårare för föraren att genom backspegeln iakttaga den bakomvarande trafiken, och dels är att märka, att en uppmaning till en efterföljande bilist att köra till höger torde verka vilseledande, enär omkörning ju skall ske till vänster.

Jämväl beträffande de senast föreslagna åtgärderna — uppsättande av affischer, anbringande av skyltar på spårvagnar, bussar och lastbilar samt påklistring av pappersremsor på personbilarnas vindrutor — gäller naturligtvis, att de böra vidtagas först fr. o. m. den dag, då högertrafik införes.

Delningsstreck och riktningspilar på permanentbelagda körbanor.

På vägar och gator med permanent beläggning förekommer det redan nu, att de olika körfilernas platser på vägbanan utmärkas genom målade linjer, genom stenar av särskild färg eller på annat liknande sätt. På landsvägar av normal bredd innebär detta, att körbanans mittlinje markeras. Särskilt i kurvor och på backkrön torde, där förhållandena icke medgiva anordnande av två skilda körbanor, en dylik markering vara av stort värde såsom en erinran till förarna att strängt hålla sig på den rätta sidan av vägen. Ifrågavarande system har dock hittills icke blivit konsekvent genomfört i vårt land.

I samband med införandet av högertrafik synes föreskrift böra meddelas, att sådana delningsstreck, som nu omnämnts, skola obligatoriskt anbringas i kurvor och på backkrön. Även på vissa raksträckor, som inbjuda till höga hastigheter, torde en markering av körbanans mitt vara påkallad. I detta fall torde ett med jämna mellanrum upprepat delningsstreck av lämplig längd giva en effektivare varning än en enda sammanhängande linje. Den nu angivna markeringen skulle lämpligen bibehållas för framtiden.

Till ledning under själva övergångstiden borde å ömse sidor om delningsstrecken målas tydliga pilar, angivande de olika körriktningarna.

På vissa äldre, permanentbelagda vägar, vilkas bredd icke medgiver körning i två filer och där något delningsstreck följaktligen icke kan utsättas, torde en markering med endast pilar kunna göra god nytta.

I städerna torde under övergångstiden en markering med delningsstreck och pilar böra komma till vidsträckt användning, framför allt i gatukorsen.

Såväl delningsstrecken som riktningspilarna kunna lämpligen anbringas redan före omläggningen till högertrafik, dock med iakttagande att själva pilpetsarna utsättas först då övergången sker.

Ledning och övervakning av trafiken.

Under de första dagarna efter införandet av högertrafik torde det vara av stort värde för trafikanter av alla slag, om trafiken i största möjliga utsträckning dirigeras av kompetent polispersonal. Det torde därför vara att rekommendera, att alla för ändamålet tillgängliga polismän, framför allt i de större städerna, i god tid erhålla nödig utbildning för att vid övergången kunna insättas såsom förstärkning till den ordinarie trafikpolisen. Härigenom torde det bliva möjligt att under de kritiska dagarna anordna reglering av trafiken på ett antal svåra punkter, där sådan reglering normalt icke äger rum, t. ex. i vissa gatukors samt utanför skolor, fabriker, järnvägsstationer, restauranger, teatrar, biografier o. s. v.

För landsbygdens vidkommande torde en trafikreglering icke kunna åstadkommas annat än i jämförelsevis ringa omfattning. Det torde emellertid vara möjligt att med användning av statspolisens personal upprätta ett antal posteringar på starkt trafikerade, notoriskt farliga punkter. En dylik postering skulle hava till uppgift att iakttaga trafikanterna — bilister, hästkuskar, cyklisterna m. fl. — och tillse, att de köra på rätt sida av vägen, samt i motsatt fall hejda dem och erinra dem om högerregeln.

Självfallet skulle polisen vid nu ifrågavarande tillfälle ännu mer än eljest lägga huvudvikten vid att ingripa ledande och hjälpande samt släppa efter på det eljest stundom hävdade kravet att även smärre, icke uppsåtliga förseelser oivillkorligen skola följas av åtal. Därest vederbörande polismän icke utan vidare skulle anses befogade att på detta sätt overse med smärre, oavsiktliga förseelser, synes en särskild instruktion böra utfärdas att gälla under de första dagarna efter övergången.

Frågan om civila medhjälpare.

Värdet av civila medhjälpare såsom förstärkning till trafikpolisen synes tvivelaktigt. Trafikregleringen i städerna är en synnerligen krävande uppgift, som fordrar långvarig utbildning och icke lämpligen kan anförtros åt tillfälligt anlidade krafter. En patrullering på landsvägarna torde utgöra en särdeles grannliga uppgift, och fråga är, om trafikanterna i gemen komma att visa förståelse för erinringar, framställda av civila personer utan styrkt kompetens och utan befogenhet att vid behov sätta makt bakom orden.

Däremot torde det vara lämpligt att såsom vägvisare vid spårvagns- och busshållplatserna i städerna anlita särskilt uppådade krafter, i första hand scouter eller skolpojkar. Erfarenheten torde visa, att många passagerare under de första dagarna efter en omläggning av gammal vana infinna sig vid de tidigare hållplatserna och där avvakta fordonets ankomst för att sedan, då fordonet stannar på motsatta sidan av gatan, i sista ögonblicket springande korsa körbanan utan att se upp för körtrafiken. En vägvisares uppgift skulle i detta fall vara att meddela väntande personer, att hållplatsen flyttats — något som självfallet även skulle angivas medelst anslag på den tidigare hållplatsen — samt att vid behov ledsaga äldre personer till den nya hållplatsen.

Dessutom torde särskilt engagerade medhjälpare komma att få användning för utförande av vissa brådskande arbeten omedelbart före och efter övergången, såsom överflyttning av vägmärken, uppsättande av påminnelsetavlor och affischer, målning av delningsstreck och riktningsspilrar på vägbanorna o. s. v.

I fråga om *trafikanternas »omskolning»* anför utredningsmannen:

Teori och praktik.

I det föregående hava föreslagits vissa åtgärder i syfte att vid en omläggning till högertrafik bibringa trafikanterna *känedom om att högertrafik införts* samt att under övergångstiden hålla tanken härpå aktuell i deras medvetande och därigenom skydda dem mot återfall i vänstertrafik. Alla de sålunda föreslagna åtgärderna måste emellertid bliva till ringa nytta, om icke trafikanterna samtidigt äga *kunskap om vad högertrafiken innebär och vana att tillämpa dess regler*. Det är i själva verket en fullständig »omskolning» av trafikanterna, som kräves, och det framstår såsom en uppgift av synnerlig vikt att på allt sätt underlätta och befrämja densamma.

Det ligger i sakens natur, att det härvidlag närmast blir den teoretiska kunskapen om de nya reglerna, som kan bibringas trafikanterna genom utifrån vidtagna åtgärder. Den praktiska övningen måste däremot i allmänhet bliva den enskildes egen sak. Även i sistnämnda hänseende torde dock åtskillig medverkan kunna lämnas från det allmännas sida, såväl direkt i skolor och körskolor som indirekt i form av handledning rörande träningens rätta bedrivande.

I det följande skall en redogörelse lämnas för de åtgärder, som synas böra komma till användning vid en blivande »omskolning» av trafikanterna.

Officiell broschyr rörande högertrafiken.

Såsom grundval för hela det upplysningsarbete, som bör bedrivas i samband med en övergång till högertrafik, torde böra läggas en populärt hållen men vederhäftig och saklig officiell handledning i form av en broschyr, vars innehåll i skilda former och på olika vägar skulle bringas till allmänhetens kännedom.

Denna broschyr skulle inledningsvis, utan att närmare ingå på den dåmera avslutade striden mellan högertrafikens förespråkare och motståndare, lämna upplysning om de pågående förberedelserna för omläggningen och om tidpunkten för densamma. Broschyrens huvudparti skulle upptagas av en utförlig redogörelse för olikheterna mellan vänstertrafik och högertrafik (till sitt innehåll i huvudsak omfattande det av utredningsmannen tidigare framlagda materialet) samt i anslutning därtill upptaga detaljerade anvisningar och råd till trafikanter av olika slag, huru de bäst skola skydda sig själva och andra mot de nya risker, som under övergångstiden hota. För bilisternas vidkommande skulle exempelvis påpekas nödvändigheten av att särskilt uppöva förmågan att bedöma avståndet mellan bilens högerhjul och körbanans kant samt att genomgå en serie nya manövrer, såsom snäva högersvängar framåt och bakåt, vändningar motsols på smal väg med eller utan begagnande av avtagsväg o. s. v. För förare av anspända fordon skulle bl. a. framhållas de särskilda svårigheter, som möta vid inövandet av nya vanor hos dragarna. Cyklisterna skulle erinras om vikten av att vid högertrafik alltid köra på högra sidan av vägen samt om den ovana situation, som uppkommer vid ledandet av en cykel på den högra väggkanten. Fotgängarna skulle instrueras om betydelsen av att gå till vänster om körbanan men vid möte med andra fotgängare vika till höger; dessutom skulle med särskilt eftertryck framhållas de allvarliga risker, som hota en vid vänstertrafik van fotgängare vid korsandet av en gata. För spårvagns- och busspassagerare skulle påpekas den ändrade tekniken vid av- och påstigning. De meddelade anvisningarna skulle genomgående illustreras med skisser, teckningar eller fotografier.

I broschyren borde bl. a. understrykas, att en förare av ett för andra trafikanter farligt fordon icke någonsin och framför allt icke under en kritisk övergångstid får nöja sig med att köra så, att han själv undgår ansvar, utan måste inrikta sig på att över huvud undvika olyckor; han får därför aldrig lita på andra trafikanter utan måste — särskilt i fråga om de »svagare» trafikantgrupperna cyklister och fotgängare — alltid vara beredd på en omotiverad manöver från andra trafikanters sida och söka genom eget förutseende och egen försiktighet kompensera, vad som brister hos dessa. Motorförare och cyklister skulle särskilt erinras om de svårigheter, som vid omläggningen möta för äldre fotgängare, och manas att betänka, att ett bortläggande av tidigare trafikvanor och ett inövande av nya vanor i många fall ligga helt utanför dessa personers möjligheter. Likaledes torde böra påpekas möjligheten av att en framförvarande fordonsförare av gammal vana viker åt vänster, när han erhåller en omkörningssignal. För bilister och motorcyklister torde i detta sammanhang böra framhållas, vilket utomordentligt farligt riskmoment, som en cyklist på orätt sida av vägen alltid utgör.

Dessutom borde det givna tillfället begagnas för att erinra om vissa ofta upprepade men alltjämt av många trafikanter åsidosatta detaljregler, vilka icke hänföra sig till högertrafiken men äro av väsentlig betydelse för trafiksäkerheten. Sålunda borde bl. a. framhållas vikten av att bilförare ständigt i backspeglarna följa den bakomvarande trafiken, att förare åtminstone vid landsvägskörning alltid giva och besvara omkörningssignal samt att cyklister endast under särskilt gynnsamma förhållanden köra två eller flera i bredd.

Bland maningarna bör icke saknas en erinran till föräldrar samt till äldre personers släktingar och vårdare rörande de särskilt stora risker, som enligt all erfarenhet hota de yngsta och äldsta åldersklasserna, framför allt barn i åldern 4—8 år och personer över 60 år.

Den föreslagna broschyren, som borde utarbetas i god tid före omläggningen, skulle på statens bekostnad tryckas i en massupplaga och vid lämplig tidpunkt, förslagsvis två månader före omläggningen till högertrafik, distribueras till skolor och körskolor, till länsstyrelserna för vidare befordran till alla ägare av bilar och motorcyklar eller om möjligt till alla körkortsinnehavare, vidare till cyklisternas organisationer för utdelning till medlemmarna, till tidningar och tidskrifter såsom informationsmaterial för en blivande upplysningskampanj, till oljefirmorna för gratisutdelning på bensinstationerna o. s. v.

Radioföredrag m. m.

Radion erbjuder utomordentliga och i vårt land hittills föga utnyttjade möjligheter för en effektiv upplysningsverksamhet i trafiksäkerhetens tjänst. Självfallet böra dessa möjligheter väl tillvaratagas i samband med en övergång till högertrafik.

En upplysningskampanj i radio rörande övergångstidens särskilda svårigheter och möjligheterna att möta dem synes lämpligen böra inledas med ett föredrag, väsentligen byggt på innehållet i den förut omnämnda broschyren. Ett dylikt första föredrag torde böra hållas förslagsvis två månader före övergången. Detta föredrag skulle därefter i oförändrad eller varierad form upprepas någon vecka före övergången och sedermera, efter det omläggningen ägt rum, rekapituleras ytterligare ett antal gånger, lämpligen i form av mera kortfattade råd och anvisningar. En särskilt effektiv metod härvidlag torde vara att — gärna med utgångspunkt från en inträffad olycka eller ett olyckstillbud — lämna en enkel redogörelse för de risker, som hota i det ena eller andra avseendet, och för vad som kan göras för att undvika dem.

Det ovannämnda radioföredraget torde sedermera lämpligen böra i sin helhet upprepas vid början av trafikens högsäsong påföljande år.

Även i annan form torde erinringar om högertrafikens införande lämpligen kunna meddelas i radio, exempelvis såsom reportage från arbetet med omläggningens förberedande och genomförande samt såsom dialoger eller sketcher med allvarligt eller skämtsamt innehåll.

Flygblad.

Ett koncentrat av de viktigaste trafikreglerna och maningarna för de särskilda trafikantgrupperna torde böra sammanställas i form av ett eller flera flygblad. Eventuellt borde dessa flygblad förses med teckningar, gärna humoristiskt stiliserade, så att de locka till betraktande och fästa sig i minnet. Flygbladen skulle distribueras till allmänheten på lämpligt sätt, exempelvis genom tidningspressen såsom bilaga till ett söndagsnummer, samt dessutom utdelas till samtliga elever i skolorna, till värnpliktiga o. s. v. Distributionen borde ske några dagar före omläggningen.

I dessa flygblad skulle självfallet även angivas datum och klockslag för övergången.

Tidningar och tidskrifter.

Av utomordentligt värde för omläggningens lyckliga genomförande är givetvis tidningspressens intresserade medverkan, som i ett fall som detta säkerligen är att i full utsträckning påräkna.

I tidningarna torde under veckorna före omläggningen komma att lämnas lokala eller allmänna reportage från de pågående förberedelsearbetena. I samband därmed torde det vara lämpligt att i korthet beröra vad omläggningen innebär för trafikanter av olika slag. Därjämte böra, när tiden för övergången närmar sig, de nya trafikreglerna behandlas i utförliga artiklar eller artikelserier, helst försedda med illustrationer och lämpligen byggande på innehållet i den officiella upplysningsbroschyren. Slutligen bör innehållet i de nyssnämnda flygbladen fr. o. m. övergångsdagen och under de närmaste månaderna därefter gång på gång återgivas på ett iögonfallande sätt, till en början dagligen och sedermera med växande tidsintervall.

I de facktidskrifter, som syssla med trafikfrågor, torde en liknande upplysningskampanj komma att bedrivas.

Film.

På biograferna skulle med fördel kunna visas kortare sketcher, behandling i främsta rummet de regler, som en fotgängare efter införandet av högertrafik bör följa vid färd på vägkant eller gångbana och vid korsande av körbana, samt de risker, som ett åsidosättande av dessa regler kan medföra. Visningen borde i så fall taga sin början å dagen för omläggningen och sedermera fortsättas dagligen under några veckor framåt.

Med hänsyn till de höga kostnaderna för framställning av film torde det emellertid kunna ifrågasättas, huruvida en med statsmedel finansierad inspelning är motiverad.

Praktiska övningar i skolorna.

I alla skolor bör någon tid före omläggningen i korthet erinras om att högertrafik kommer att införas på den därför bestämda dagen samt omnämnas, att därefter nya trafikregler komma att gälla. Omedelbart före övergången bör

en ingående redogörelse lämnas för de nya reglerna, i vad de avse fotgängare och cyklister. I samband härmed torde de i förväg utsända broschyrerna och flygbladen böra utdelas till eleverna.

Fr. o. m. dagen för högertrafikens införande böra överallt, där så är möjligt, praktiska övningar med eleverna anordnas, antingen på skolgården eller, efter överenskommelse med vederbörande polismyndighet, på lämpliga gator eller trafikplatser. Dessa övningar, som böra bedrivas med all energi och upprepas flera gånger under terminens lopp, böra syfta till det resultatet, att samtliga elever — vilka tillsammans motsvara mer än 10 procent av rikets folkmängd — för sin del alltid iakttaga följande regler, nämligen *att* gå till vänster om körbanan, mot den närmaste trafiken, *att* möta andra fotgängare till höger, *att* cykla på högra sidan av vägen och i korsningar göra snäva högersvängar och vida vänstersvängar samt *att* endast undantagsvis och på fullt säkra ställen köra i bredd med annan cyklist.

Frivilliga övningskurser i körskolorna.

Såsom i det föregående närmare utvecklats kommer högertrafiken att särskilt av bilförarna kräva inövande av en hel serie nya manövrer. Självfallet är det av största betydelse, att lärarna i landets körskolor göra sig väl förtrogna med de nya reglerna. Därvid torde den förut omnämnda broschyren kunna komma till användning.

De körkortsaspiranter, som efter omläggningens genomförande komma att besöka körskolorna, komma där att erhålla direkt utbildning i den nya körtekniken. Säkerligen vore det synnerligen fördelaktigt, om även förare, som tidigare förvärvat körkort, kunde erhålla tillfälle till praktisk träning under tiden närmast efter övergången till högertrafik. Sannolikt skulle frivilliga snabbkurser, omfattande några få lektioner, kunna påräkna intresse, särskilt hos äldre förare av båda könen, vilka icke tidigare i utlandet gjort bekantskap med högerkörningen och måhända känna en viss oro inför sin debut såsom förare i högertrafik.

Förnyat förarprov för motorförare.

I detta sammanhang må beröras frågan, huruvida det kan vara påkallat att i samband med en övergång till högertrafik göra giltigheten av tidigare utfärdade körkort beroende av att föraren undergår förnyat prov. Givetvis skulle i så fall en tämligen lång respittid medgivas för förarprovets avläggande.

Detta uppslag är otvivelaktigt av värde. Antalet nu gällande körkort är icke närmare känt men torde kunna uppskattas till i runt tal en halv miljon. Av körkortsinnehavarna hava säkerligen många förvärvat sin kompetens vid en tidpunkt, då fordringarna på en motorförare voro lägre än nu och körtekniken i vissa hänseenden var en annan. Ännu flera äro de personer, som efter körkortets erhållande icke alls eller endast tillfälligtvis underhållit sin färdighet och som på den grund måste betraktas såsom tämligen farliga för trafik-säkerheten, om de — exempelvis efter att hava förvärvat ett eget motorfordon — skulle börja utöva sin alltjämt gällande rätt att framföra sådant fordon. Det har därför länge framstått såsom ett önskemål, att de körkortstilldelande myndigheterna måtte erhålla möjlighet att på ett eller annat sätt påfordra förnyad prövning av körkortsinnehavares kompetens såväl i fråga om korrekt manövrering som framför allt i fråga om trafiksäker körning.

Till jämförelse må nämnas, att ett flygcertifikat utfärdas endast för viss begränsad tid och förlorar sin giltighet, om det ej i stadgad ordning förlänges. Härvid gäller exempelvis, att innehavare av certifikat såsom privatflygare

skall under de senaste tolv månaderna hava utfört sammanlagt minst sju timmars fullt självständig flygning, fördelad på minst tjugu olika uppstigningar.

Ett tillfälle att föreskriva en allmän revision av äldre körkort föreligger tydligen vid en övergång till högertrafik, och det kunde ifrågasättas, huruvida det icke vore lämpligt att utnyttja detta tillfälle. Därigenom skulle möjlighet yppas att på en gång vinna en förbättring av förarnas allmänna körskicklighet och sätta dem in i den nya teknik, som högertrafiken kräver.

Emot en dylik åtgärd talar dock framför allt det förhållandet, att densamma skulle kräva en alltför stor apparat. Även om en tidsfrist av exempelvis ett eller två år medgäves, skulle det näppeligen vara möjligt för besiktningsmannorganisationen att medhinna att på betryggande sätt utföra det mycket stora antal förarprov det här skulle gälla. Frågan om en revision av äldre körkort synes därför icke böra upptagas i nu förevarande sammanhang.

För motorförarnas utbildning och träning i högerkörningens teknik torde man sålunda få lita till de frivilliga metoder, som i det föregående angivits.

Obligatorisk fartbegränsning under övergångstiden.

I diskussionen om införande av högertrafik har såsom botemedel mot olycksriskerna under övergångstiden föreslagits en allmän, provisorisk nedsättning av körhastigheten för motorfordon under nämnda tid. Anmärkas må, att här icke åsyftas ett återupptagande av den gamla tvistefrågan om den fria fartens berättigande och ej heller spörsmålet om en i bensinbesparande syfte vidtagen begränsning av de högre hastigheterna. Vad som avses är en verkligt radikal nedsättning av körhastigheten under en kortare övergångstid.

Det råder självfallet icke något tvivel om att en dylik fartbegränsning, om den kunde genomföras, skulle få ett gynnsamt inflytande på olycksfallsfrekvensen. Det ligger i sakens natur, att en kollision lättare kan undvikas, om hastigheten är ringa. Och det torde likaledes vara uppenbart, att då en kropps rörelseenergi är proportionell mot kvadraten på hastigheten, risken för svåra följder av en inträffad kollision minskas synnerligen starkt med avtagande hastighet.

Mot en långtgående begränsning av hastigheten under övergångstiden tala emellertid starka skäl. En maximering till exempelvis 30 kilometer i timmen skulle visserligen kunna vara motiverad på vissa gator och vägsträckor men måste på andra ställen, såsom på raka, breda vägar med ringa trafik, te sig såsom en ren meningslöshet. Härmed sammanhänger, att möjligheten att *upprätthålla* en bestämmelse om dylik hastighetsbegränsning torde vara ringa. Men framför allt är att märka, att den minskade hastigheten skulle medföra en förlängning av körtiderna, som lätt skulle bringa oreda i hela det ömtåliga problem, som den yrkesmässiga transporten av personer och gods utgör, och för en kortare tid nödvändigöra omläggning av turlistorna, ökning av vagnparken m. m. Dessa förhållanden skulle framför allt drabba den stora allmänhet, som är beroende av snabba och täta förbindelser mellan bostad och arbetsplats.

Av nu angivna skäl synes en obligatorisk fartbegränsning under övergångstiden icke vara att förorda.

Det torde emellertid vara att vänta, att många förare komma att i en känsla av osäkerhet inför det nya körsättet frivilligt tillämpa en lägre körhastighet under den första tiden efter omläggningen. Med hänsyn härtill torde det också kunna antagas, att de under vanliga förhållanden tämligen värdelösa maningarna till varsamhet och försiktighet vid detta särskilda tillfälle skola falla i god jord.

På kommitténs begäran har 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.

Härom anför föreningen till en början, att för omläggningsplanerande och övervakning ett centralt organ med säte i Stockholm borde inrättas. Genom att anordna en central ledning beträffande den för övergången till högertrafik erforderliga verksamheten ökades nämligen möjligheterna till ett framgångsrikt resultat på samma gång kostnaderna kunde hållas inom rimliga gränser. Detta hade med tydlighet framgått av den verksamhet för trafiksäkerhetens höjande, som föreningen under en följd av år bedrivit genom trafikdagar, anordnade i städer och på landsbygden, samt genom trafikundervisning i rikets skolor. I det sålunda föreslagna centrala organet, som skulle besluta rörande alla frågor, såväl av teknisk art som beträffande propagandan, borde ingå representanter för väg-, trafik-, polis- och skolmyndigheterna, lämpliga sammanslutningar och organisationer på trafikens område samt pressen m. fl. I den mån de behandlade frågorna erfordrade prövning med hänsyn till trafiksäkerheten, vore nationalföreningen villig att utföra sådan prövning.

Genomförandet av de av trafikomläggningen påkallade åtgärderna borde vidare enligt föreningen verkställas länsvis av särskilda inom de olika kommunerna för ändamålet inrättade kommittéer under kontroll av respektive länsstyrelser. Sammansättningen av dessa lokala organ borde ske enligt samma principer som tillämpats vid anordnandet av föreningens trafikdagar, i vilket hänseende en utförlig redogörelse lämnats.

Genom bildande av lokalkommittéer skapades enligt nationalföreningens mening förutsättningar för såväl de lokala myndigheternas som allmänhetens intresse och välvilliga medverkan i arbetet. I många fall bestode alltjämt de lokalkommittéer, som bildats i samband med trafikdagarna, och på andra håll torde de utan större svårighet kunna återupplivas eller nybildas. Den erfarenhet av trafikpropaganda, som kommunerna och kommittéledamöterna vunnit under trafikdagarna, torde vara till nytta vid trafikomläggningen, men det torde dock få anses nödvändigt, att vid detta tillfälle särskilda inspektörer utsåges inom länen för meddelandet av personlig handledning och för utövandet av kontroll över kommittéernas arbete. En eller två trafik-kunniga personer inom de skilda besiktningsområdena torde för detta ändamål böra ifrågakomma.

I fråga om upplysningskampanjens innebörd anför nationalföreningen bl. a. följande.

Upplysningskampanjen borde läggas så, att den träffade hela allmänheten. Dess grundprincip skulle vara, att i god tid bringa den beslutade trafikomläggningen, dess innebörd och betydelse till varje medborgares kännedom, att under förberedelsetiden oavbrutet och i gradvis stegrad omfattning söka hålla intresset för den väntade förändringen vid liv samt till sist att söka

skapa nyfikenhet och spänd förväntan inför de nya förhållandena. Den borde bedrivas såväl personligt som med tillhjälp av lämpliga trycksaker och icke endast kollektivt utan även individuellt. Det vore av värde, om man i kampanjen kunde inlägga moment, vilka vore ägnade att hos allmänheten uppväcka sympati för omläggningen.

De hjälpmedel, som främst borde tagas i anspråk för upplysningsverksamheten och propagandan, vore pressen, radion, filmen och skolundervisningen samt möten och föreläsningar av skilda slag. Till tjänst härför borde sakkunniga artiklar, föredrag, broschyrer, undervisningsplanscher samt propagaandaaffischer m. m. utarbetas och spridas.

Beträffande *skolornas insats* gällde det till en början att bereda lärarna möjlighet att sakkunnigt och instruktivt kunna meddela sin undervisning. För den allmänna trafikundervisningen i skolorna hade nationalföreningen genom tvenne 6 dagars kurser under åren 1936 och 1938 utbildat ett antal lärare och lärarinnor från skilda delar av landet så att de skulle bli i stånd icke allenast att själva meddela trafikundervisning i sina klasser utan även att lämna kollegerna i hemorten erforderlig instruktion i samma hänseende. I synnerhet efter den senaste kursen, vid vilken deltagarna utvaldes i samråd med statens folkskoleinspektörer, torde numera åtminstone en utbildad instruktör finnas inom varje inspektionsområde i landet. Lämpligt torde vara, att dessa instruktörer sammankallades till en kurs i Stockholm, där speciell utbildning med avseende på trafikomläggningen lämnades dem, varefter de i sin tur skulle instruera sina kolleger i hemorten. Detta kunde bl. a. ske vid de s. k. lagstadgade sammanträden, vilka enligt folkskolestadgan skulle hållas med de skilda skoldistriktens lärare varje läsår. Även för lärarepersonalen vid övriga läroanstalter, som vore ställda under skolöverstyrelsens inseende, borde lämplig instruktion lämnas.

Vid sidan av den trafikundervisning, som förekomme på skolsalarna, hade nationalföreningen plägat i samband med trafikdagar eller vid andra tillfällen anordna praktiska trafikövningar och demonstrationer för eleverna på skolgårdarna eller i gymnastiksalarna, varjämte förevisning av instruktiva trafikfilmer ordnats. Liknande undervisning torde böra förekomma även med avseende på trafikomläggningen. Dessutom borde trafikplanscher och annat undervisningsmaterial tillställas skolorna samt broschyrer utdelas till eleverna.

Föräldrar och målsmän borde, i likhet med vad som plägat ske i samband med nationalföreningens trafikpropaganda, anmodas vara skolorna behjälpliga ifråga om barnens undervisande i hemmen angående trafikomläggningen. Detta kunde lämpligen ske genom särskilda föräldrabrev, som utdelades i skolorna.

Slutligen borde skolradions medverkan sökas i största möjliga utsträckning.

Radions insats borde icke inskränka sig till skolradion utan även komma till uttryck i de allmänna programmen. Detta gällde såväl riksprogrammet som de lokala stationernas utsändningar. Föredrag, dialoger och sketcher rörande omläggningen borde med jämna mellanrum inläggas i programmen och torde, om de på lämpligt sätt varierades, vara ägnade att skapa intresse för omläggningen. Även i »dagens eko» borde aktuella uttalanden av skilda fackmän tid efter annan göras. Dessa uttalanden kunde gälla olika tekniska detaljer, såsom förändringar å spårvagnar och bussar, spårömläggningar och andra vägarbeten, omflyttning av vägmärken och ljussignaler o. s. v. Icke minst lämpligt skulle det vara, om de lokala stationerna avhandlade dylika detaljer beträffande hemorten.

Filmen kunde utnyttjas på olika sätt. Sälunda kunde i journalfilmerna inläggas korta upptagningar från de pågående arbetena för omläggningens genomförande. Speciella scener och sketcher kunde inspelas för att belysa

skillnaden mellan vänster- och högertrafik. Utländska filmer kunde användas för att visa högertrafik i praktiken, och möjligen skulle försök kunna göras med att visa svenska filmer sidvända, d. v. s. så att bilderna visade högertrafik.

Pressens medverkan måste på grund av dess stora räckvidd tillmätas en utomordentlig betydelse. Detta gällde icke endast beträffande nyhetspressen över hela landet utan även ifråga om den illustrerade pressen och fackpressen. Ett rikhaltigt material av artiklar, meddelanden, notiser och intervjuer m. m., i största utsträckning med tillhörande bilder, borde därför iordningställas och oavbrutet översändas till tidningarna med begäran om dess publicerande. I likhet med vad som sagts beträffande de lokala radiostationerna borde även den lokala pressen erhålla speciella intervjuer med kommittéernas ledande män samt meddelanden angående fortskridandet av förberedelserna för omläggningen i hemorten. Icke minst ifråga om presspropagandan gällde den förut framhållna principen om en oavbruten och intensifierad verksamhet för att ständigt hålla allmänhetens intresse vid liv, och det vore därför av vikt, att redaktionerna animerades till att offentliggöra det erhållna materialet i största möjliga utsträckning. Under tiden närmast före omläggningen borde presspropagandan erhålla en påträngande form med kåserier, s. k. mellanstick och maningar samt teckningar m. m., erinrande om den fastställda dagen och stunden för omläggningen. Tidningsfotograferna borde även beredas tillfälle att successivt avbilda de arbeten, som utfördes för de tekniska detaljernas ordnande.

Föredrag borde genom den centrala ledningen utarbetas och distribueras till de över hela landet bildade lokalkommittéerna för att där användas vid anordnade trafikmöten. Dessa föredrag borde behandla vägarna, de vägfärande, trafiken och trafiksäkerheten m. m., såväl allmänt som i förhållande till den förestående omläggningen.

Ur vägtrafikstadgans synpunkt kunde trafiken uppdelas i två stora huvudgrupper, nämligen körbanans och gångbanans trafik, vilka borde behandlas dels särskilt och dels i förhållande till varandra.

I körbanans trafik inginge emellertid alla slag av vagnar för dragare, motorfordon, motorredskap och andra arbetsredskap å hjul eller medar, slädar, cyklar, källkar, sparkstöttingar, dragkärror o. s. v., ävensom fordon, som löpte på skenor, och jämväl dessa borde erhålla en behandling i föredragen såväl var för sig som i förhållande till varandra.

Föredragen borde i görligaste mån förses med bilder, lämpliga att visas med skioptikon eller baloptikon. De borde framställas i tillräckliga upplagor för att kunna spridas i största möjliga omfattning i och för användande vid möten av olika slag över hela landet.

Föreläsningsverksamhet borde anordnas inom riksorganisationer av skilda slag, såsom scoutrörelsen, den fria och frivilliga folkbildningsrörelsen jämte därtill anslutna förbund, militärförbanden o. s. v., varvid den centrala ledningens resetalare eller godkända föreläsare kunde anlitas. Även här borde propagandabroschyrer utdelas till åhörarna samt planscher och affischer upp-sättas.

Möten för allmänheten borde i största utsträckning anordnas i städerna och inom kommunerna. Såsom arrangörer skulle de bildade lokalkommittéerna stå, och dessas ledande män eller andra framstående personer inom samhället borde vidtalas att hålla föredrag och anföranden. Därvid borde de från den centrala ledningen erhållna föredragen komma till användning, oförändrade eller på lämpligt sätt behandlade. Fördelaktigt vore att tillämpning skedde på de lokala förhållandena. Där lämpliga föredragshållare icke kunde uppbringas på platsen, borde talare från främmande ort eller någon av den cen-

trala ledningens resetalare anlitas. Filmföreläsning borde anordnas, och programmet i övrigt på lämpligt sätt utfyllas. De av den centrala ledningen utarbetade propagandabroschyrerna och övriga trycksaker borde utdelas till publiken och planscher uppsättas i möteslokalen. Inträdeskort borde utsändas till personer inom myndigheter, korporationer och styrelser samt organisationer och sammanslutningar, vilka kunde tänkas på ett eller annat sätt vara intresserade av den förestående förändringen. Den lokala pressen borde inbjudas för att referera mötet.

Även olika organisationer, sammanslutningar och föreningar borde animeras att hålla trafikmöten för behandling av omläggningen, varvid de av den centrala ledningen utarbetade specialföreläsningarna borde komma till användning samt propagandabroschyrer utdelas.

Det erforderliga propagandatrycket, som den centrala ledningen skulle iordningställa, borde i huvudsak omfatta affischer, skyltar, flygblad, broschyrer och planscher. Härom anför föreningen närmare:

Affischerna, som böra innehålla färgrika, stiliserade illustrationer till slående maningar, böra utarbetas för olika grupper av trafikanter såsom fotgängare, cyklister, motormän, förare av hästfordon. De böra i regel icke anslås å husväggar eller anslagstavlor, där de för litet framträda, utan hellre på stolpar, utskjutande plank o. d., där de så att säga möta de vägfarande i trafiken. Även mindre affischer å kartong böra tryckas för att upphängas i spårvagnar och bussar samt inomhus.

Tygskyltar med lämpliga maningar böra uppsättas mellan husraderna.

Maningar med lämplig text, t. ex. »Kör till höger!» eller »Högertrafik!», böra tryckas i massupplaga för att anslås med jämna mellanrum längs gator och vägar samt klistras på bilarnas vindrutor m. fl. ställen såsom en ständig påminnelse om de nya förhållandena.

Broschyrerna böra i likhet med affischerna rikta sig till speciell trafikantgrupp samt innehålla regler för dennas ställning till trafiken, dels självständigt och dels i förhållande till andra trafikanter.

Undervisningsplanscher böra innehålla instruktiva regler och bilder, exempelvis med de skilda reglerna illustrerade av tvenne jämförbara bilder, den ena visande riktigt och den andra felaktigt förfarande. Planscher böra i lämpligt antal utdelas till skolor och föreläsningföreningar m. fl. ställen.

Det vore av vikt, framhåller föreningen i detta sammanhang, att propagandan icke upphörde i och med själva trafikomläggningen utan att den fortsatte även under viss tid därefter. Propaganda- och upplysningsarbetet borde lämpligen igångsättas omkring 6 månader före och fortsätta omkring 3 månader efter omläggningen. Endast därigenom torde det bli möjligt att effektivt motverka riskerna för en ökad olycksfallsfrekvens. Beträffande möjligheterna att erhålla arbetskraft i erforderlig utsträckning för utförande av de olika åtgärderna anför föreningen:

Hjälpen i ifrågavarande avseende borde i största utsträckning lämnas utan anspråk på ersättning. Den avlönade arbetskraften borde endast utgöras av det föreslagna centrala organets kanslipersonal, inspektörer och resetalare och därmed jämförliga.

Ersättning för utfört arbete borde främst lämnas i samband med de tekniska detaljernas genomförande. Därast omläggningen genomfördes under den nu rådande inskränkningen i motortrafiken, vore det lämpligt, att sådana personer, som därigenom blivit arbetslösa, anlätades.

De frivilliga medhjälparna måste sökas inom skilda lager av folket. I viss utsträckning torde det vara lämpligt att söka medverkan av hela grupper av medborgare. Då exempelvis i de tekniska detaljerna torde komma att ingå körbanornas tudelning genom uppdragande av ett vitt mittstreck samt, i själva omlägningsögonblicket, korrigerings utmärkande genom pilar i de båda väghalvorna, borde dessa arbeten, i synnerhet det sistnämnda, vars utförande erfordrade stor skyndsamhet, kunna verkställas av den närmast boende. En husägare borde sålunda sörja för arbetena utanför sin fastighet samt vid förekommande inkörsportar till denna, en gårdsägare vid sina olika vägskal och infartsvägar o. s. v. På samma sätt borde de kunna utföra den växling av vägmärken, som erfordrades i omlägningsögonblicket. Samtidigt som därigenom arbetet bleve utfört på ett smidigt sätt och ofta utan kostnader, vore själva uppdraget ägnat att verka till upplysning och propaganda för omläggningen. Scouter, skolungdom, medlemmar av skilda föreningar, organisationer och sammanslutningar, militär o. s. v. torde även kunna anlitas för vissa arbeten, och inom mindre kommuner eller samhällen borde utförandet av skilda detaljer kunna fördelas på respektive innebyggare.

Slutligen har nationalföreningen företagit en uppskattning av materialbehovet och kostnaderna för den föreslagna propagandan. Härom anför föreningen:

Propagandatryck.

Vid beräkandet av det propagandatryck, som skall erfordras för genomförandet av en på basis av ovannämnda organisationsplan genomförd propaganda i samband med omläggningen till högertrafik, kan Gotlands län i viss mån tjäna till utgångspunkt. Under trafikveckan därstädes användes följande upplagor:

Affischer	cirka	2 000 ex.
Broschyrer	»	20 000 »
Flygblad	»	15 000 »

Dessa upplagor tillkommo allt efter behov genom olika rekvisitioner under trafikveckans lopp, och det torde därför få anses, att de väl motsvarat det verkliga behovet. Med hänsyn tagen till att Gotland med sina omkring 60 000 invånare rymmer omkring en hundradel av rikets befolkning, skulle minst 100 gånger så stora upplagor erfordras för riket i sin helhet, d. v. s.:

Affischer	cirka	200 000 ex.
Broschyrer	»	2 000 000 »
Flygblad	»	1 500 000 »

Utöver de för en allmän trafiksäkerhetspropaganda avsedda tryckalster, som använts vid trafikdagarna, bör emellertid vid detta tillfälle, då det gäller att vid bestämd tidpunkt genomföra viss åtgärd, speciellt propagandatryck, som hänför sig härtill, därutöver utgivnas. Hit höra affischer för uppsättande i skolor, militära byggnader, affärs-, kontors- och industrilokaler o. s. v., och dessa torde få beräknas till omkring en liknande upplaga som de övriga. Därjämte tillkommer en trafikmaning, exempelvis innehållande det enda ordet »*Högertrafik!*», vilken bör tryckas i olika format och i avsevärda upplagor för att uppsättas på avpassade avstånd längs gator och vägar samt på insidan av fastigheternas inkörsportar och förstugor, i motorfordonens förarhytter o. s. v., med andra ord så, att allmänheten i varje minut och på varje plats i trafiken träffas av maningen och erinras om den skedda omläggningen. En samman-

lagd upplaga av omkring 3 miljoner exemplar av olika typer torde för detta ändamål bli erforderlig.

Vid bedömandet av kostnaderna för propagandatrycket har föreningen utgått från de offerter, som erhållits i samband med trafikdagarna. Med stöd härav här följande approximativa beräkning verkställdt:

400 000	ex. affischer	.....	30 000
2 000 000	» broschyrer	.....	60 000
1 500 000	» flygblad	.....	20 000
3 000 000	» trafikmaningar	.....	15 000

Summa kronor **125 000**

Härvid är dock att märka, att föreningens affischer städse varit utförda å papper samt att för deras uppfästade tillhandahållits masonitskivor, vilka återsänts eller fraktats till annan ort efter trafikdagarnas avslutande. Då detta förfaringssätt icke torde kunna ifrågakomma vid detta tillfälle, böra större eller mindre upplagor i stället klistras på papp, vilket givetvis medför en avsevärd ökning av kostnaderna. Förslagsvis skall här räknas med ett tillägg av den dubbla tryckningskostnaden, vilket torde motsvara uppfostrandet av omkring 100 000 affischer. Den sammanlagda kostnaden för propagandatryck skulle sålunda utgöra 185 000 kronor.

Övrigt propagandamaterial.

Utöver propagandatrycket böra följande hjälpmedel tagas i betraktande:

1. En handledning för lärarna, avsedd att användas för den undervisning, som i skolorna skall förekomma angående omläggningens innebörd och inflytande på trafiken. Då densamma skall utsändas till lärarkåren över hela landet, ungdomsledare m. fl., torde en upplaga av 50 000 exemplar bli erforderlig, och kostnaden härför kan beräknas till 10 000 kronor.

2. En trafikfilm, avsedd att visas på landets biografier, varav minst tvenne kopior böra finnas inom varje län. Vid beräkning att filmens inspelning skall draga en kostnad av 10 000 kronor samt kopiornas framställning 500 kronor per styck, skulle för ändamålet erfordras 35 000 kronor.

Härtill komma distributions- och fraktkostnader, administrationskostnader för den centrala ledningen, innefattande löner och arvoden, reseersättningar, hyra, telefon, porto och kontorsmaterial m. m., varjämte ett belopp bör upptagas för oförutsedda utgifter.

I enlighet härmed erhålles följande kostnadsberäkning för upplysnings- och propagandaverksamheten i samband med omläggningen till högertrafik:

Propagandatryck	.....	185 000
Handledning för lärarna	.....	10 000
Trafikfilmer	.....	35 000
Frakt och distribution	.....	10 000
Administration	.....	25 000
Oförutsedda utgifter, cirka 15 procent	.....	35 000

Summa kronor **300 000**

Föreningen framhåller emellertid, att denna beräkning endast kan anses såsom approximativ samt att den definitiva planläggningen av en propaganda av den omfattning och intensitet samt icke minst av den betydelse, som här är fallet, givetvis i sina skilda delar måste göras till föremål för överväganden och eventuella justeringar, innan den slutgiltigt upptages till utförande.

De riktlinjer, som utredningsmannen i trafiksäkerhetsfrågor, här nedan benämnd utredningsmannen, och nationalföreningen sålunda var för sig uppdragit för en verksamhet, avsedd att minska olycksriskerna vid övergång till högertrafik, sammanfalla i det väsentligaste, och kan kommittén jämväl i huvudsak ansluta sig till de framkomna förslagen. Kommittén.

I enlighet härmed skulle de erforderliga åtgärderna i förevarande avseende i stora drag omfatta:

1. Upplysnings- 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 upplysnings- och propagandaverksamhet bör anpassas efter olika trafikantgruppers 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. dylikt.

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.

Utredningsmannen har i sitt yttrande även framhållit betydelsen av en fortgående förbättring och anpassning av vägnätet efter den moderna motortrafikens behov, då det gäller att förebygga en ökning av olycksfallsfrekvensen vid övergång till högertrafik. Såsom i detta syfte önskvärda åtgärder nämnas bortskaffandet av trafikfällor, huvudvägarnas förseende med dubbla körbanor, omläggning av gång- och cykelbanor m. fl. dylika förbättringar. Uppenbarligen måste åtgärder av nu antytt slag komma att verka till ökad trafiksäkerhet även vid en omläggning till högertrafik. Därest denna omläggning kommer att ske under de närmaste åren i anslutning till nuvarande period av minskad motorfordonstrafik, torde man dock med nuvarande relativa stillestånd i fråga om vägarbeten ej våga räkna med någon trafiksäkerheten främjande förbättring av vägnätet i större omfattning. Man bör därför enligt kommitténs mening vid planerandet av säkerhetsåtgärderna utgå från ett väg- och gatunät av i stort sett nuvarande beskaffenhet.

Utredningsmannen har i sitt yttrande även behandlat vissa ytterligare frågor om säkerhetsåtgärder i samband med övergången, nämligen dels uppställande av krav på förnyade prov för körkortsinnehavare och dels generell nedsättning av körhastigheten för motorfordon under en viss övergångsperiod.

Vad förstnämnda fråga angår delar kommittén den av utredningsmannen uttalade uppfattningen, att en revision av äldre körkort skulle medföra så stora praktiska olägenheter och svårigheter att man ej bör i förevarande sammanhang uppställa krav på en dylik revision.

Frågan om en tillfällig generell nedsättning av körhastigheten ställer sig mera tveksam. Utredningsmannen har 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 framtingade ökade körtider, ökning av vagnparken m. m.

Vad de sålunda befarade olägenheterna beträffar 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 övergången skulle väl därför närmast drabba den icke yrkesmässiga trafiken.

Betydelsen av fartbegränsning genom författningsbestämmelser för främjande av trafiksäkerheten är emellertid alltjämt 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.

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 upplysnings- 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 upplysnings- och propagandaverksamhet genom skolor, radio, press, film, föredrag för allmänheten, föreläsningar, broschyrer och annat propagandamaterial.

För att resultatet skall bliva 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 påvila vägdistrikt, kommunala myndigheter eller särskilda organisationsformer.

De under 3. berörda åtgärderna torde i huvudsak komma att åvila 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.

Kommittén vill ifrågasätta, huruvida en så kraftig utbyggnad av den centrala ledningen skall bli nödvändig. Av skäl, som i en följande avdelning framläggas, har kommittén för sin del kommit till den uppfattningen, att därest en övergång till högertrafik inom den närmaste tiden av Kungl. Maj:t och riksdagen beslutes, övergången ej bör genomföras med mindre förberedelsetid än omkring två år. Så snart ett beslut i antydd riktning fattats, böra givetvis de i föregående avdelningar behandlade åtgärderna beträffande vägar och gator, järnvägar, spårvägar och bussar påbörjas och planmässigt successivt genomföras, under det upplysnings- och propagandaverksamheten, även om den i god tid måste förberedas, knappast bör träda i funktion förr än allra tidigast ett halvt år före omläggningen för att därefter successivt intensifieras. Ej heller torde det vara möjligt att på ett alltför tidigt stadium i detalj planlägga de övriga åtgärder för trafiksäkerhetens främjande, som stå omedelbart i samband med övergången.

Med denna ståndpunkt har kommittén funnit naturligast, att den enhetliga planläggningen av samtliga ifrågavarande åtgärder till en början anförtros åt den centrala myndigheten på vägväsendets och vägtrafikens område, d. v. s. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som vid denna planläggning bör samarbeta i första hand med länsstyrelserna och nationalföreningen samt i övrigt med de myndigheter och organisationer, vilkas intressen beröras av omläggningen och därav påkallade åtgärder.

En förstahandsuppgift i planläggningsarbetet 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 bli 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 Kungl. Skolöverstyrelsen och representanter för de övriga verksamhetsområden, som beröras. I detta sammanhang bör närmare övervägas huruvida det kan bli 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 framlägges rörande statsbidrag till kostnaderna för genomförandet av vissa under avdelningarna A—E berörda åtgärder samt att detta förslag bl. a. innebär vissa kontrollerande m. fl. uppgifter såväl för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som för länsstyrelserna.

Kommittén har, såsom nyss nämnts, i huvudsak anslutit sig till de förslag, som av utredningsmannen och nationalföreningen framlagts i ovan refererade yttranden, och anser sig kommittén därför ej behöva mera ingående behandla dessa förslag utom såvitt avser vissa detaljspörsmål.

I fråga om *omläggningens kungörande* har utredningsmannen bl. a. yttrat, att några särskilda åtgärder från statsmakternas sida knappast vore erforderliga för att bringa ett beslut om övergång till högertrafik till den svenska allmänhetens kännedom. Det skulle nämligen ligga i sakens natur, att en angelägenhet av denna art måste bli föremål för den största uppmärksamhet och redan genom pressens och radions ordinarie nyhetsförmedling komma till var mans kännedom. Kommittén vill ej förneka riktigheten av sistnämnda antagande men anser dock för sin del riktigast, att därest ett beslut om ifrågasvarande omläggning fattas och tiden för omläggningen fastställes, meddelande härom lämnas i en kungörelse, som jämväl bör innefatta erforderliga upplysningar om skyldighet i förekommande fall att vidtaga därav betingade åtgärder, villkoren för eventuella statsbidrag för dylika åtgärder m. m.

Till grupp 1 i det föregående har kommittén jämväl hänfört *utfärdande av erforderliga författningsföreskrifter* i anledning av omläggningen. Hit skulle alltså hänföras utfärdandet av nyssnämnda kungörelse.

I övrigt påkallar en trafikomläggning vissa ändringar av följande författningar, nämligen vägtrafikstadgan den 23 oktober 1936, kungörelsen den 22 januari 1937 angående vägmärken samt kungörelsen den 26 juni 1933 angående varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg.

Vidare erfordras omarbetning av Kungl. Maj:ts cirkulär den 23 september 1926 angående normalbestämmelser beträffande personomnibus i yrkesmässig trafik m. m. samt ändring av vissa lokala föreskrifter, som utfärdats med stöd av ordningsstadgan för rikets städer.

De bestämmelser i *vägtrafikstadgan*, beträffande vilka vid övergång till högertrafik en ändring måste ske, innefattas i följande författningsrum, nämligen 4 § 1, 2, 3, 4 och 5 mom., 9 § samt 14 § 1 mom.

I sitt yttrande till kommittén har utredningsmannen jämväl framlagt ett utkast till ändringar i vägtrafikstadgan vid övergång till högertrafik. De i utkastet upptagna förändringarna innebära i flertalet fall ett självfallet utbyte av orden »vänster» och »vänstra» mot »höger» och »högra» eller ett motsatt

utbyte samt smärre förtydliganden i vissa fall. Endast i fråga om de i 4 § 5 mom. intagna bestämmelserna rörande förkörsrätten vid korsande möte har utredningsmannen funnit en mera betydande omformulering ofrånkomlig. Härom anför utredningsmannen följande:

Vid korsande av en annan väg eller gata måste en fordonsförare alltid noga iakttaga trafiken å denna. Om det gäller en starkt trafikerad gata, måste föraren uppenbarligen först inrikta sin uppmärksamhet på den närmaste trafikströmmen. Vid vänsterkörning kommer denna från höger, och en svensk förare ser därför automatiskt åt höger, när han närmar sig en korsning. Vid högerkörning kommer däremot den närmaste trafiken från vänster, och föraren bör alltså först se åt detta håll. Även i övrigt komma trafikströmmarna i ett gatukors efter en omläggning till högertrafik att framgå på ett helt nytt och för föraren ovant sätt. En omläggning av automatiserade trafikvanor blir även här nödvändig och kräver självfallet liksom i andra fall oavslätlig uppmärksamhet och trägen övning.

I fråga om körtekniken vid korsande möte föreligger en anmärkningsvärd motsättning mellan å ena sidan de officiella reglerna i vägtrafikstadgan och å andra sidan skickliga förares praxis, sådan den utformats under trycket av trafikens och trafiksäkerhetens krav.

Ett studium av rutinerade droskchaufförers körsätt i ett gatukors erbjuder stort intresse. Då fordonet närmar sig korsningen, tager föraren en snabb överblick över trafiken. Såsom nyss påpekades måste han först och främst iakttaga den närmaste, från höger kommande trafikströmmen på den korsande gatan. Omedelbart därefter granskar han emellertid även den från vänster kommande trafiken på motsatta sidan av gatan, liksom även den svängande trafiken ute i själva korsningen. Vad det gäller är att köra så, att den genom gatukorset framflytande trafiken så litet som möjligt uppehålls och hindras samt att risk för olyckor icke uppstår. För att tillgodose dessa trafikens och trafiksäkerhetens krav måste föraren beakta en hel serie olika omständigheter, t. ex. de båda fordonens hastighet och avstånd till korsningspunkten, det korsande fordonets art (t. ex. bil, cykel eller dragkärra), de efterföljande fordonsfilernas beskaffenhet, huruvida spårvagnar nalkas o. s. v. Med hänsyn till alla dessa förhållanden, vilka uppfattas och bedömas på ett ögonblick, avgör föraren, huruvida han själv skall köra fram i gatukorset eller om han skall vänta och låta ett korsande fordon passera först. Endast genom att förarna på detta sätt taga hänsyn till *alla* föreliggande omständigheter av vikt utnyttjas gatukorsets naturliga trafikkapacitet, så att trafiken flyter fram så jämnt och snabbt som möjligt och onödiga stockningar undvikas.

I stället för att studera och i lämplig utsträckning kodifiera de trafikens naturliga lagar, som på sätt nu angivits komma till uttryck i erfarna förares körsätt, har man såväl i vårt land som i flertalet främmande länder sökt lösa den korsande trafikens problem genom en rent mekanisk regel. I den svenska vägtrafikstadgan finnes sålunda sedan år 1923 den regeln, att förkörsrätt i korsning tillkommer föraren av det fordon, som kommer från vänster (den s. k. »vänsterregeln»). Denna regel modifieras endast av en allmän erinran om skyldigheten att iakttaga »särskild försiktighet» i korsningar, varjämte trafiken å huvudled genom 1936 års vägtrafikstadga tillerkänts förkörsrätt framför trafiken å annan väg. I länder med högertrafik gäller i allmänhet en motsvarande högerregel, enligt vilken föraren av ett från höger kommande fordon har förkörsrätt eller, vilket är detsamma, att föraren av det från vänster kommande fordonet har »Vigepligt», d. v. s. skyldighet att vänta och låta det andra fordonet passera först. Den engelska vägtrafikstadgan, som föreskriver vänstertrafik, upptager icke någon dylik mekanisk regel.

Den svenska vänsterregeln har, liksom den motsvarande högerregeln i länder med högertrafik, helt naturligt blivit en bestämmelse på papperet. I rutinerade förarens körsätt torde man förgäves söka något spår av densamma. I och för sig vore det rimligare att uppställa en rakt motsatt bestämmelse, som gäve förkörsrätt åt den från höger kommande trafiken, vilken såsom den närmaste måste först beaktas. Icke heller en sådan regel vore emellertid möjlig att efterleva. Trafiken på en gata, som korsar en gata med kontinuerlig trafik, skulle helt stoppas, om förarna icke toge sig fram med utnyttjande av smärre luckor i den korsande körfilen. Och i ett gatukors, dit fordon samtidigt anlända från fyra olika håll, skulle all trafik omöjliggöras, om varje förare skulle lämna förkörsrätt åt den närmast till vänster eller till höger om honom anländande föraren.

»Vänsterregeln» måste emellertid inläras i körskolorna och torde också i vissa fall tillämpas av nyblivna körkortsinnehavare, vilket självfallet icke kan ske utan risk för trafiken och trafiksäkerheten. Dessutom spelar vänsterregeln en huvudroll vid den rättsliga behandlingen av trafikolyckorna. Regeln erbjuder nämligen en onekligen bekväm möjlighet att vid alla kollisioner, som ägt rum i väg- eller gatukors, lägga ansvaret för olyckan på den förare, som kommit från höger och därmed »åsidosatt annat fordons förkörsrätt».

Vid en övergång till högertrafik i Sverige torde med avseende på vänsterregeln tre möjligheter föreligga, nämligen att antingen bibehålla denna regel oförändrad, att utbyta den mot en motsvarande »högerregel» eller att helt slopa densamma.

Huvudskälet för ett införande av högertrafik torde vara önskvärdheten av att i den internationella samfärdselns intresse erhålla likartade trafikregler i så många länder som möjligt. I betraktande härav synes det icke tilltalande att vid en övergång till högertrafik i vårt land bibehålla den nuvarande vänsterregeln för korsande möte, medan andra länder med högertrafik föreskriva en motsatt regel.

Det andra av de nyss angivna alternativen förordades på sin tid av 1934 års vägtrafiksakkunniga med följande motivering (SOU 1935: 23 sid. 136):

»Om vid korsande möte båda vägfarande färdas på huvudvägar eller båda på bivägar, skall enligt förslaget den hittillsvarande vänsterregeln fortfarande tillämpas. De sakkunniga hava visserligen funnit, att en del fördelar möjligen skulle kunna vara förenade med en motsatt regel, innefattande förkörsrätt för högerifrån kommande fordon. Då det emellertid överensstämmer med internationell praxis, att vänstertrafik är förenad med vänster förkörsrätt men högertrafik med höger förkörsrätt samt förevarande fråga för övrigt förlorar betydligt i vikt, om företräde för huvudledstrafik införes, hava de sakkunniga i förslaget till vägtrafikstadga såsom andrahandsregel bibehållit en föreskrift om förkörsrätt för vänsterifrån kommande fordon. Denna föreskrift är liksom nu kompletterad med en bestämmelse, att därigenom icke någon förare fritages från att iakttaga försiktighet.

I enlighet med vad nyss sagts om rådande internationell praxis bör vid övergång till högertrafik även förkörsrätten ändras därhän att högerifrån kommande fordon erhålla företräde.»

Ett genomförande av detta förslag skulle innebära, att man bibehölle den nuvarande dualismen mellan de officiella trafikreglerna och de i praktiken tillämpade. Men om denna dualism möjligen kan tolereras under normala förhållanden, måste den betraktas såsom särskilt betänkelig under tiden för en övergång till högertrafik. Med hänsyn till de svårigheter för trafikanterna, som övergången i och för sig medför, måste ur trafiksäkerhetens synpunkt bestämt varnas för att ytterligare förvirra mindre erfarna förare genom att

föreskriva en ny artificiell högerregel, som icke *kan* tillämpas och som i själva verket är mindre lämplig vid högertrafik än den nuvarande vänsterregeln.

Med hänsyn till vad sålunda anförts finner utredningsmannen vänsterregeln för korsande möte böra helt slopas i samband med en övergång till högertrafik. Däremot finner han den viktiga regeln om huvudleds förkörsrätt böra erhålla starkare betoning genom uteslutande av den i 4 § 5 mom. andra stycket upptagna hänvisningen till en redan i 3 § 1 mom. fastslagen försiktighetsregel, vars återopande i detta sammanhang syntes honom ägnad att minska respekten för huvudleden.

Vidare anmärkes, att genom vänsterregelns slopande möjlighet torde yppas att väsentligt inskränka antalet huvudleder i de större städerna, där trafikförhållandena knappast kunna regleras enligt huvudledsregeln men denna regel likväl hittills måst i stor omfattning utnyttjas för att upphäva den förkörsrätt, som eljest skulle tillkomma alla från vänster inmynnande smågator.

Utredningsmannen har jämväl funnit lämpligt att i samband med en ändring av reglerna om företrädesrätt kodifiera den av varje övad förare tillämpade regeln, att den, som ändrar sin körriktning — och därvid självfallet saktar farten — skall lämna företräde åt den, som bibehåller sin kurs. Genom detta fastslående av den svängande trafikens naturliga »vigepligt» skulle erhållas en enkel regel, som på ett riktigare och samtidigt lättfattligare sätt än den gamla vänsterregeln löste hithörande frågor.

Den mening, som utredningsmannen sålunda uttalat rörande lämpligheten att vid övergång till högertrafik helt slopa en mot den nuvarande »vänsterregeln» vid korsande möte svarande regel, anser sig kommittén ej kunna biträda. Av utredningen framgår, att inom flertalet länder med högertrafik vid korsande möte, som ej berör huvudled, »högerregeln» tillämpas, d. v. s. förkörsrätt lämnas åt det högerifrån kommande fordonet.

Då övergång till högertrafik i vårt land måste ha sin grund i strävandet att åstadkomma största möjliga enhetlighet beträffande de internationella köreglerna, synes det vara en inkonsekvens att i förevarande hänseende göra en avvikelse från dessa regler. Även om i övrigt visst fog finnes för utredningsmannens uppfattning, torde det dock vara alltför vanskligt att, bortsett från regeln om huvudleds företrädesrätt, helt lämna åt förarna att vid korsande möte bedöma vem som i en viss situation lämpligen skall köra först. De båda förarna kunna utan föreskrift härutinnan ha olika uppfattning i en sådan fråga med mindre lyckliga påföljder. Den täta stadstrafik, som utredningsmannen närmast synes åsyfta, torde väl åtminstone vid de mest trafikerade korsningarna dirigeras genom signaler eller trafikpolis.

Med hänsyn till det nu anförda finner kommittén konsekvensen kräva, att den nuvarande »vänsterregeln» vid övergång till högertrafik utbytes mot en motsvarande »högerregel».

Kommittén har på grund av sitt uppdrag ej anledning ingå i prövning av frågan angående huruvida bestämmelsen i 4 § 5 mom. andra stycket ur trafik-säkerhetssynpunkt bör utgå eller huruvida ur samma synpunkt eljest omformulering av ifrågavarande paragraf bör ske.

Vid en övergång till högertrafik påkallas ändring i kungörelsen den 22 januari 1937 *angående vägmärken* beträffande de bestämmelser, som innefattas i 8 § sista stycket samt §§ 13, 17, 20 och 28. De i dessa författningsrum förekommande orden »vänster» eller »vänstra» böra utbytas mot orden »höger» eller »högra».

Vid en övergång till högertrafik måste på sätt i det föregående påvisats ett mycket stort antal vägmärken ävensom vissa ljussignaler, som nu äro placerade till vänster om körbanan, flyttas och placeras till höger om densamma. Utredningsmannen har i sitt yttrande framhållit lämpligheten av att i samband med en sådan överflyttning vidtaga vissa ändringar av nämnda märken, innefattande bl. a. en genomgående minskning av märkenas höjd över vägbanan samt borttagande av vissa märken, vilka icke stå i överensstämmelse med den av Sverige ratificerade internationella vägmärkeskonventionen av år 1931. En promemoria i denna fråga har av utredningsmannen utarbetats och bifogats hans yttrande.

De i sistnämnda promemoria föreslagna åtgärderna stå ej i direkt sammanhang med frågan om övergång till högertrafik och torde därför ej böra av kommittén upptagas till närmare behandling. Därest dessa åtgärder ur trafik-säkerhetssynpunkt finnas påkallade, torde det emellertid vara lämpligt att de såvitt möjligt genomföras i samband med de förändringar, som behöva vidtagas i anledning av en trafikomläggning. Särskilt synes detta vara fallet såvitt avser en minskning av märkenas höjd över vägbanan. Kommittén får därför föreslå, att de av utredningsmannen i förevarande avseende framlagda förslagen upptagas till prövning i särskild ordning, och komma handlingarna i denna del att med särskild skrivelse överlämnas till chefen för kommunikationsdepartementet. I samband därmed får kommittén jämväl hemställa, att en översyn verkställs rörande säkerhetsanordningarna vid plankorsningar mellan järnväg och väg eller gata. Det har för kommittén uppgivits, att särskilt ljussignalerna vid vägkrökar invid sådana korsningar på vissa ställen äro placerade på ett sätt, som ej kan anses tillfredsställande ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Den kungörelse, som reglerar *varnings- och säkerhetsanordningar vid plankorsningar mellan järnväg och väg*, bör vid övergång till högertrafik ändras, såvitt avser däri intagna bestämmelser rörande placering på vänstra vägkanten av kryssmärke och förvarningsmärke (§ 3).

Vad slutligen angår gällande *normalbestämmelser av den 23 september 1926 beträffande personomnibus i yrkesmässig trafik*, så har fråga angående omarbetning av dessa bestämmelser, oavsett högertrafikutredningen, sedan flera år varit aktuell, och lär enligt vad kommittén inhämtat denna fråga för närvarande vara under handläggning inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Det synes lämpligast att omarbetningen får anstå i avvaktan på utgången av ett beslut rörande högertrafikens införande. Därest ett beslut i positiv riktning fattas, torde de synpunkter, som av kommittén ovan anförts under avdelning E böra beaktas vid omarbetningen.

I fråga om *övriga detaljer* av upplysnings- och propagandaverksamheten torde följande av kommittén inhämtade upplysningar kunna vara av intresse.

Av utredningsmannen har bl. a. ifrågasatts en medverkan från postverkets sida i den formen, att under en eller annan månad före övergången å postförsändelserna skulle anbringas en stämpel med tillkännagivande, att högertrafik komme att tillämpas från och med viss dag. Kungl. Generalpoststyrelsen, som under hand av kommittén tillfrågats angående lämpligheten av en dylik åtgärd, har framhållit, att densamma ur postverkets synpunkt skulle ställa sig oläglig. Sålunda måste stämplat tillverkas och fördelas på det stora flertalet postanstalter, vilket komme att ställa sig dyrbart, varjämte själva stämplingen skulle föranleda betydande merarbete. Tidigare erfarenheter av ett liknande förfarande hade jämväl givit vid handen, att stämplingen ofta medförde att försändelsernas adresser bleve otydliga och svårlästa, vilket uppenbarligen innebure stora olägenheter vid postarbetet. Ett förfarande som däremot även ur postverkets synpunkt kunde vara lämpligt i föreliggande fall vore användningen av s. k. adresslösa försändelser, vilkas utdelning postverket numera åtagit sig. Härigenom kunde upplysnings- och propagandatryck för relativt små kostnader nå bl. a. så gott som samtliga hushåll i landet.

Enligt kommitténs mening bör denna utväg vid det närmare planläggandet av ifrågavarande åtgärder tagas i övervägande.

En upplysningskampanj i radio torde med nödvändighet böra ingå i åtgärderna för motverkande av ökad olycksfrekvens vid övergång till högertrafik. Kommittén, som på grund härav i ämnet samrått med aktiebolaget Radiotjänst, har därvid erhållit besked, att bolaget är villigt medverka vid en dylik propaganda samt att, i den mån upplysningsverksamheten genom radio huvudsakligen kommer att bestå i kortfattade upplysningar i fråga om omläggningens innebörd samt då och då återkommande trafikmaningar, bolaget ej önskade ifrågasätta någon ersättning från statsverket.

Vad slutligen utnyttjandet av biograferna i förevarande syfte angår har kommittén anledning utgå från att filmbolagen skola vara villiga lämna sin medverkan härvidlag.

En uppskattning av kostnaderna för de åtgärder, som avses i den nu behandlade avdelningen, är i frågans nuvarande läge synnerligen vansklig. Sålunda är kostnadsfrågan bl. a. beroende av huruvida en särskild organisation skall bliva nödvändig för den centrala ledningen av upplysnings- och propagandaverksamheten, i vad mån förstärkning av arbetskrafterna hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och övriga berörda myndigheter påkallas m. m.

För genomförandet av de lokala åtgärder, som ovan hänförts till punkterna 2 och 3, torde man kunna räkna med frivillig medverkan från kommunernas och organisationers sida i stor utsträckning. Däremot synes det bliva nödvändigt att i viss omfattning förstärka länsstyrelsernas arbetskrafter, därest de med nuvarande arbetsböroda skola kunna på ett tillfredsställande sätt medverka i olika avseenden vid omläggningens genomförande. Beträffande de på vägdistrikten ankommande åtgärderna äro dessa till väsentligaste del kostnads-

beräknade under avdelning A. De under den nu förevarande avdelningen fallande åtgärderna torde, såvitt vägdistrikten angår, lämpligen kunna behandlas såsom underhållsarbeten med för sådana arbeten vanliga statsbidrag, exempelvis anbringande av delningsstreck och riktningsskyltar å körbanor.

Nationalföreningen har med stöd av föregående erfarenheter approximativt uppskattat kostnaderna för propagandatryck, handledning för lärare, trafikfilmer, frakt och distribution, central administration och oförutsedda utgifter till sammanlagt 300 000 kronor. Uppskattas övriga kostnader för de i denna avdelning avsedda åtgärder till i runt tal 100 000 kronor, därvid beräknas en kostnad av cirka 2 000 kronor per länsstyrelse för övervakningskostnader, utökning av personal m. m., erhålles en slutsumma av 400 000 kronor.

Denna beräkning är givetvis approximativ. Anvisning av erforderliga belopp bör därför ske på grundval av de närmare planer för ifrågakvarande åtgärder, vilkas utarbetande kommittén förutsätter.

V. Tidpunkten för övergång till högertrafik.

Beträffande den lämpliga tidpunkten för en övergång till högertrafik torde till en början böra konstateras, att en dylik övergång självfallet bör genomföras samtidigt över hela landet.

I övrigt bör detta spørsmål bedömas med hänsyn till dels den tidpunkt på året, som kan anses vara lämpligast för övergången, och dels den tid, som bland annat ur ekonomisk synpunkt anses böra förflyta mellan dagen för statsmakternas beslut om införande av högertrafik och tidpunkten för trafikomläggningen.

Beträffande den lämpliga tidpunkten på året får kommittén till en början återgiva vad utredningsmannen rörande trafiksäkerheten och Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande härom anfört i sina tidigare omnämnda yttranden.

Utredningsmannen anför inledningsvis, att det hittills synts hava ansetts såsom självfallet, att en dylik omläggning borde äga rum under en årstid, då trafiken vore ringa. Sålunda hade 1934 års vägtrafiksakkunniga i detta ämne anfört, att en stegring av antalet trafikolyckor torde kunna motverkas genom att en eventuell omläggning skedde vid en tid av året, då trafiken vore mindre livlig och genom att densamma föreginges av en effektiv upplysningsverksamhet. *Utredningsmannen* anför vidare:

En närmare granskning av spørsmålet syntes emellertid leda till ett annat resultat. Det vore visserligen riktigt, att antalet trafikolyckor absolut taget vore mindre under de tider, då trafiken vore ringa. Det vore också tänkbart, att man kunde genomföra en övergång till högertrafik utan några som helst olyckshändelser, om man förlade densamma till en vecka, då trafiken exempelvis på grund av särskilt svåra väderleksförhållanden vore minimal. Men i ett sådant fall vore verkliga förhållandet uppenbarligen, att man ingalunda lyckats undgå stegringen av olycksfallsfrekvensen utan endast uppskjutit densamma. När trafiken åter komme i gång och trafikanterna för första gången skulle börja tillämpa de nya reglerna, skulle samma risker som tidigare alltjämt fortbestå. I själva verket kunde en övergång till högertrafik icke anses slutförd, förrän det stora flertalet av landets aktiva trafikanter av olika slag blivit väl förtrogna med de nya trafikreglerna. Och vad det gällde vore icke att nedbringa antalet olyckor under den vecka eller den dag, då övergången skedde, utan målet måste vara att tillse, *att sammanlagda antalet av de olyckor, som inträffade på grund av omläggningen, bleve så litet som möjligt.*

Det vore tydligt att de åtgärder, som vidtoges för att i möjligaste mån minska trafikanternas svårigheter med det nya trafiksystemet vid själva övergången och den närmaste tiden därefter, i väsentligaste mån skulle bliva förfelade, om de verkställdes vid en tidpunkt, då stora grupper av fordonsförare icke hade fordonen i gång. Detta vore emellertid vad som skulle ske, därest omläggningen ägde rum under vintern, då ett stort antal privatbilister och en överväldigande majoritet av landets motorcyklister och cyklister ställt in sina fordon. Hela den här ovan föreslagna verksamheten för befrämjande av

trafikanternas omskolning skulle i stort sett bliva »en sådd på hälleberget», om den bedrevs under en sådan tid. När trafikanterna därefter vid vårsäsongens inträde började köra sina fordon, hade de icke erhållit den hjälp och den ledning, som man genom de vidtagna åtgärderna velat bereda dem. Det torde med andra ord icke vara möjligt att, på sätt 1934 års vägtrafiksakkunniga föreslagit, bedriva en effektiv upplysningsverksamhet under en tid av året, då trafiken vore mindre livlig.

Även åtskilliga av de föreslagna åtgärderna för trafikanternas skyddande mot »återfall» i vänstertrafik, t. ex. uppsättande av affischer, anbringande av pappersremсор på bilarnas vindrutor och den förstärkta övervakningen av trafiken, skulle väsentligen förlora sitt värde eller i varje fall få upprepas vid en senare tidpunkt, om övergången ägde rum under vintern.

Jämväl andra skäl syntes tala emot att övergången förlades till vintermånaderna. Sålunda vore överflyttningen av vägmärken och uppsättandet av påminnelsetavlor väsentligt svårare att verkställa under vintern, då marken vore frusen och snön på många håll låge djup. De föreslagna delningsstrecken och riktningspilarna på permanentbelagda vägbanor kunde uppenbarligen anbringas endast under den tid, då marken vore bar, och vore endast under sådan tid synliga för trafikanterna. Att märka vore också, att en ändring av körreglerna vore särskilt betänkelig vid en tidpunkt, då vinterföre rådde. En bilförare måste nämligen då i många fall köra mitt på vägbanan, varvid risken för att han vid ett oväntat möte skulle hålla till vänster tydligen vore större, än om fordonet befunno sig på den rätta sidan av vägen. Faran för slirning vid en hastig inbromsning vore därjämte i regel vida större vid vinterföre än vid barmark.

Å andra sidan torde det icke vara lämpligt att förlägga övergången till sommaren, då trafiken hade sitt maximum på landsbygden och vore synnerligen stark även i städerna. Emot en övergång under sommaren talade även den omständigheten, att skolorna då vore stängda, varför det föreslagna programmet för elevernas träning i högertrafik då icke kunde realiseras.

Såsom en sammanfattning av vad sålunda anförts uttalar utredningsmannen, att övergången lämpligen borde förläggas till en tidpunkt, då trafiken vore relativt omfattande, då vägarna vore fria från snö och is och då skolorna vore i gång. Det syntes 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 till godo.

På grundval av de framförda synpunkterna kommer utredningsmannen till det resultat, att övergången helst borde förläggas till maj månad. En lämplig veckodag syntes vara måndagen, förslagsvis den första eller andra måndagen i månaden. Vad klockslaget beträffade borde övergången knappast ske vid midnatt, då trafiken ännu vore relativt stark, utan helst under de tidiga morgontimmarna, förslagsvis klockan 4, då det föregående dygnets trafik upphört och det nya dygnets trafik ännu icke kommit i gång.

Nationalföreningen framhåller till en början vikten av att tillräckligt tidsutrymme fastställes mellan utfärdandet av författningsbestämmelserna rörande en övergång till högertrafik och omläggningens genomförande, så att erforderliga åtgärder för denna kunde förberedas och vidtagas på ändamålsenligaste sätt.

I övrigt anföres bl. a. att, då tjälfri mark i viss utsträckning utgjorde

förutsättning för vidtagande av de åtgärder av teknisk art, som erfordrades för övergången, vintern icke kunde förordas. Det vore icke heller ur psykologisk synpunkt lämpligt att genomföra omläggningen under den mörkaste årstiden. Då tjälen vore kvar i marken i stora delar av landet även under våren, borde ej heller denna årstid väljas.

Vad sommaren beträffade skulle denna utan tvivel ur vissa synpunkter väl lämpa sig för omläggningen. Exempelvis kunde de tekniska åtgärderna utmed vägarna och annorstädes då med fördel företagas. Andra förhållanden talade emellertid emot att välja denna årstid. Stadsbefolkningen flyttade då till landet eller färdades på vägarna i större utsträckning och skolorna vore stängda, vilka omständigheter vore ägnade att förtaga effekten av den insatta propagandan.

Däremot lämpade sig enligt nationalföreningens mening hösten väl för vidtagande av de planerade propagandaåtgärderna samt för omläggningens verkställande. Man borde emellertid därvid taga följande omständigheter i beaktande.

Efter skolårets början i slutet av augusti måste tillräcklig tid beredas för trafikundervisningens och propagandans organiserande i skolorna. Det vore sålunda nödvändigt att först lämna lärarna nödig instruktion i nämnda avseende och därefter genom lärarna meddela eleverna erforderlig undervisning. Enligt den erfarenhet föreningen vunnit vid anordnandet av trafikpropaganda på skilda håll i landet borde vidare hänsyn tagas såväl till den under september vissa år pågående valkampanjen som ock till oktoberflyttningen, vid vilka båda tillfällen personliga intressen och rådande trafikförhållanden kunde förväntas på menligt sätt inverka.

På grund av vad sålunda anförts anser nationalföreningen senare delen av september eller möjligen första delen av oktober vara den för omläggningens verkställande mest ändamålsenliga tiden.

Såsom lämpligaste veckodag och klockslag anser föreningen natten mellan söndag och måndag vid midnatt ur skilda synpunkter vara att rekommendera. Såväl körbanans som gångbanans trafik vore då i väsentlig mån begränsad, varför de tekniska åtgärder, som måste vidtagas i själva omläggningssögonblicket, lättare kunde verkställas.

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

Kommittén.

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 upprepas 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 slirig 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 trafik-säkerhetssynpunkt 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 överbärande 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 fördyra 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 betryggande under den midsommarhelg, som följer närmast efter omläggningen, enär 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 omläggningsåret inträffar efter omläggningen.

För övergången synes icke böra väljas lördag, söndag eller natten till måndag, enär trafiken då, särskilt i städernas omgivning, brukar vara präglad av en viss nervositet och oregelmässighet. Vad klockslaget beträffar bör övergången såsom utredningsmannen anfört icke ske vid midnatt, då trafiken ännu är relativt stor, utan under någon av morgontimmarna, förslagsvis klockan 4, då dygnets trafik i allmänhet når sitt minimum.

Då det gäller att fastställa den tid, som bör förflyta mellan statsmakternas beslut om övergång till högertrafik och själva trafikomläggningen (i det följande benämnd övergångstid), har man i första hand att tillse att denna tid blir så avvägd att samtliga de i anledning av övergången erforderliga åtgärderna kunna förberedas och vidtagas på ändamålsenligaste sätt. I övrigt är denna fråga i huvudsak av ekonomisk natur och sammanhänger främst med spörsmålet i vad mån det kan befinnas möjligt att genom ett uppskov väsentligen nedbringa de stora kostnaderna för ombyggnad av omnibusparken. I detta hänseende har departementschefen i sina direktiv för kommittéarbetet framhållit, att om övergångstiden gjordes tillräckligt lång, ett relativt stort antal omnibusar under denna tid hunne förslitas för att därefter ersättas med för högertrafik konstruerade sådana, varjämte vid sådan nyanskaffning, som ej kunde uppskjutas under övergångstiden, de nya fordonen kunde så konstrueras, att de med minsta möjliga ändringar vore lämpade även för högertrafik.

Vid beräkandet av tiden för bussarnas förslitning torde man i förevarande sammanhang böra taga hänsyn endast till karosseriernas levnadsålder. Fastställandet av en genomsnittlig livslängd för chassierna ställer sig svårt, enär ett chassis olika beståndsdelar kunna renoveras och utbytas i mycket stor utsträckning. Därjämte äro de ändringsarbeten, som ansetts böra vidtagas beträffande busschassierna i anledning av övergången till högertrafik, delvis betingade av karosseriernas konstruktion och utförande.

Enligt vad kommittén inhämtat beräknas den normala livslängden i allmänhet beträffande ett omnibuskarosseri till 7 år, vilket skulle innebära, att hela det bussbestånd, vilket omfattas av kommitténs utredning och avser antalet bussar i början av år 1940 (4 929 st.), i vad det avser karosserierna skulle normalt vara uttrangerat år 1947. Denna livslängd är beräknad vid trafik under normala förhållanden. Då emellertid omnibustrafiken sedan en tid

varit starkt reducerad och då man knappast lärer kunna räkna med att denna trafik inom de närmaste åren kommer upp till förkrigstidens omfattning, torde man böra uppskatta livslängden för de nuvarande karosserierna till 10 år.

I enlighet härmed skulle man med ett totalt bestånd av i runt tal 5 000 bussar för en tioårsperiod kunna räkna med en genomsnittlig utrangering av 500 karosserier per år.

Om man utgår från ett konstant bussbestånd och alltså en mot den årliga utrangeringen svarande nyanskaffning, skulle bussbeståndet sålunda omsättas på 10 år.

Vid ett beslut om övergång till högertrafik kan man förutsätta, att de busskarosserier, som nyanskaffas under övergångstiden, byggas med hänsyn till att de efter denna tids slut skola användas i högertrafik. För det fall att vederbörande buss ej omedelbart skall insättas i sådan trafik utan först måste användas någon tid i vänstertrafik måste emellertid vissa övergångsordningar vidtagas. Detta medför å ena sidan en högre anskaffningskostnad men å andra sidan mindre ombyggnadskostnad. Kommittén har beträffande *A. Grundkostnader* enligt den i det föregående intagna sammanställningen räknat med sådan besparing beträffande nyssnämnda bussar, som anskaffas under övergångstiden, att den ökade anskaffningskostnaden och ombyggnadskostnaden beträffande dessa bussar skulle stanna vid i runt tal 1 000 kronor per buss. Vid en beräknad slopning och motsvarande nyanskaffning av 500 karosserier per år skulle man alltså för varje år, med vilket övergångstiden förlängdes intill 10 år, kunna nedbringa *grundkostnaderna* enligt sammanställningen för ombyggnad av landets omnibusar till högertrafik med i runt tal (500 × 465) 232 500 kronor.

Denna beräkning grundar sig på den genomsnittliga slopningen under en tioårsperiod. I verkligheten kommer givetvis slopningen att fördela sig olika på de olika åren. Till belysande härav må nämnas, att man med ledning av de erhållna uppgifterna rörande åldern på det nuvarande bussbeståndets karosserier skulle kunna räkna med att av sagda bestånd följande antal bussar slopades senast under nedannämnda år:

År	Antal utrangerade bussar
1941	620
1942	330
1943	300
1944	369
1945	508
1946	537
1947	582
1948	667
1949	600
1950	198
	4,711

Härtill komma 218 bussar, för vilka åldern icke uppgivits.

Jämväl beträffande *B. Tilläggskostnader* enligt ovannämnda sammanställning torde vid byggande av bussar under övergångstiden vissa besparingar kunna vinnas. Dessa avse dels arbeten för anordnande av ytterligare en dörr å höger sida och dels övriga under I i sammanställningen upptagna arbeten, vilka i viss omfattning förväntas bli obehövlige. Att uppskatta denna besparing ställer sig givetvis synnerligen vanskligt. En överslagsberäkning med ledning av erhållna uppgifter rörande åldern å karosserierna på de bussar, vilka enligt sammanställningen skulle behöva underkastas tilläggsarbeten, giver emellertid vid handen, att en omläggning under år 1942 skulle beträffande dessa arbeten medföra en besparing å tilläggsarbeten av i runt tal 100 000 kronor. Den sammanlagda besparingen ökas givetvis successivt under en tioårsperiod. Högst torde besparingen kunna försiktigtvis beräknas till sammanlagt 900 000 kronor. Samtliga dessa approximativa beräkningar utgå från normalkostnaden och bygga på oförändrat bussbestånd. Hänsyn har ej tagits till att vissa nyanskaffade bussar eventuellt kunna direkt insättas i högertrafik och alltså ej påfordra förändring.

Vad beträffar de åtgärder, som vid övergång till högertrafik påkallas i fråga om vägar och gator, järnvägar samt spårvägar torde någon besparing genom en lång övergångstid knappast kunna påräknas.

De kalkyler, som ovan framlagts i fråga om bussparken, tala i och för sig ur ekonomisk synpunkt för en lång övergångstid. Å andra sidan lärer det ej vara möjligt att nu förutse utvecklingen för ett större antal år framåt. En stegring av trafiken med därav föranledd ökning av bussparken kommer uppenbarligen att verka kostnadsökande. Nya anordningar rörande väg- och gatuväsendet samt i fråga om spårvägsdriften, bl. a. ökad övergång till drift med trådbussar, kunna jämväl verka till fördyring. Kommittén anser för sin del, att övergångstiden ej bör, därest högertrafik beslutes, sättas längre än att man med någon grad av sannolikhet kan överblicka densamma. Härtill kommer, att en övergång under en period av relativt liten trafik medför åtskilliga fördelar, särskilt då det gäller kostnaderna för ombyggnad av bussparken. Å andra sidan bör man ej bortse från att vid denna ombyggnad bristen på flytande bränsle vid övergången till gengasdrift medför vissa olägenheter. Med hänsyn till kostnaderna för dylik övergång söker vederbörande företag givetvis att i möjligaste mån begränsa sin gengasdrivna busspark. Det torde därför i brist på reservmateriel i många fall bliva svårt för företagen att uppehålla sin trafik under de tider, då bussarna skola ombyggas. Man synes av denna anledning böra se till att övergångstiden blir så tillmätt att den erforderliga ombyggnaden av bussparken kan successivt fortgå utan alltför störande inverkan på trafiken.

Från många håll ha de nuvarande krisförhållandena åberopats såsom skäl för en omedelbar övergång till högertrafik. Enligt kommitténs mening är emellertid ett sådant förfarande ej tillrådligt, därest man, såvitt nu kan bedömas, skall kunna genomföra övergången planmässigt och utan större olägenheter. I detta hänseende är bl. a. att märka, att de verkstäder, som

kunna påräknas för erforderlig ombyggnad av bussparken, för närvarande enligt vad kommittén inhämtat i regel äro fullt sysselsatta. Huru länge detta förhållande kan fortfara undandraget sig kommitténs bedömande, men man läser dock icke kunna räkna med att verkstäderna inom den närmaste tiden skola kunna åtaga sig en forcerad ombyggnadsverksamhet.

Efter överbägande av olika på frågan inverkan omständigheter och samråd med representanter för verkstäder m. fl. har kommittén stannat vid att såsom lämplig förorda en övergångstid av två år.

Att förutspå utvecklingen under den sålunda föreslagna tiden är under nuvarande förhållanden givetvis ej möjligt. Man torde dock ha anledning antaga, att trafiken därunder ej skall stegras i allt för stor omfattning. Skulle detta antagande vara riktigt, har kommittén utgått från att under denna relativt korta tid en del av de bussar, som vid normal kassering därunder borde utrangeras, skall bibehållas i trafik till omläggningen och att ersättningsmaterielen för dessa bussar alltså skall kunna utan ombyggnad direkt insättas i högertrafik. Härigenom skulle åtminstone en del av den besparing, som vid en längre övergångstid teoretiskt beräknats, kunna ernås.

Under förutsättning att beslut om övergång till högertrafik fattas vid 1941 års lagtima riksdag skulle enligt ovanstående förslag och med kommitténs inställning i fråga om den lämpliga tidpunkten på året för övergången den samma ske i början av juni 1943.

Därest övergången sker vid sistnämnda tidpunkt, torde viss minskning av de i ovanstående sammanställning beräknade ombyggnadskostnaderna beträffande bussparken kunna förväntas. Med ledning av ovanstående uppgifter torde man med säkerhet kunna beräkna, att av nuvarande bussbestånd under tiden minst 1 000 bussar utrangeras och ersättas med nya. Ett överslag utvisar i anledning härav en besparing beträffande kostnaden under A och B med i runt tal 600 000 kronor. Om man därjämte antager, att ombyggnad skall beträffande åtminstone en tredjedel av beståndet ske allenast i en etapp, vinnes jämväl en besparing av den tidigare beräknade merkostnaden av 200 kronor per buss för ombyggnad i två etapper med cirka 340 000 kronor eller alltså ett sammanlagt belopp av 940 000 kronor. Om detta belopp drages från den tidigare beräknade kostnaden, 11 miljoner kronor, för hela bussbeståndets ombyggnad (se sid. 50), erhålles ett belopp av 10 060 000 kronor. Inberäknas ombyggnad av de fasta anläggningarna för busstrafiken, erhålles då en slutsumma av 10 286 000 kronor eller i runt tal 10 300 000 kronor.

Härvid har ej räknats med den kostnadsminskning, som kan uppkomma på grund därav att en del av den nya bussmaterielen troligen skall utan ombyggnad kunna insättas direkt i högertrafik.

Med ovan angivna utgångspunkter skulle kostnaderna för åtgärder under avdelningarna A—F vid övergång i juni 1943 ställa sig sålunda:

	Kronor
A. Landsbygdens vägar	600 000
B. Städernas gator och vägar	470 000
C. Järnvägar	520 000
D. Spårvägar	3 700 000
E. Omnibusar	10 300 000
F. Åtgärder mot olycksrisk	400 000
Summa kronor	15 990 000

Beräkningen baseras på prislägen, angivna under de särskilda grupperna.

VI. Statens andel i de med övergång till högertrafik förenade kostnaderna.

Den nu verkställda utredningen utvisar, att genomförandet av en övergång från vänster- till högertrafik i vårt land kommer att föranleda mycket betydande kostnader, vilka i huvudsak belöpa å de ändringsåtgärder, som vid omläggningen bliva nödvändiga beträffande väg- och gatuväsendet samt viss materiel i den yrkesmässiga trafiken. Det torde å andra sidan icke vara skäligt eller rimligt att låta de för dessa objekt ansvariga kommuner, företag eller enskilda bära hela eller ens den väsentligaste delen av kostnadsbördan. Den ifrågasatta omläggningen berör samtliga trafikanter, som färdas på vägar och gator, sålunda icke blott den yrkesmässiga trafiken utan lika mycket privatbilister, cyklister, körande och gående eller med andra ord i stort sett hela befolkningen. En övergång, om den beslutes, måste följaktligen anses vara ett hela landets intresse.

En konsekvens av det nu sagda skulle väl närmast vara, att statsverket åtog sig hela kostnaden för omläggningen. Vissa praktiska skäl tala emellertid häremot. En övergång till högertrafik kräver en mångfald åtgärder av skiftande slag och omfattning. Dessa åtgärder innebära till mycket stor del ombyggnad av befintlig trafikmateriel och i bruk varande anläggningar. Det torde bliva förenat med avsevärda svårigheter att i varje särskilt fall kontrollera, att en dylik eller liknande åtgärd icke göres mera omfattande eller mera dyrbar än som är direkt behövt för anpassning till högertrafik. I den mån ändringsarbetena innebära förbättring eller ökad kapacitet böra de uppenbarligen ej bekostas av statsmedel.

Med hänsyn till dessa omständigheter bör man enligt kommitténs mening söka hos kommuner, företag och enskilda skapa och förankra ett intresse av att åtgärder av ifrågavarande slag i möjligaste mån begränsas och hållas inom skäligt ram, och synes detta kunna ske genom att låta dem själva bära åtminstone en mindre del av kostnaderna. Den väsentligaste delen därav torde däremot böra täckas genom statsbidrag. Av praktiska skäl bör dock statsbidrag ej ifrågakomma då det gäller kostnader av ringa omfattning, exempelvis flyttning av ett eller annat vägmärke vid enskild väg e. d. Därest den sammanlagda kostnaden för de åtgärder av ifrågavarande slag, som ankomma på samma kommun, företag eller enskild, icke uppgår till 100 kronor, synes bidrag från statens sida ej lämpligen böra utgå.

Vidare torde det i fråga om icke-statliga åtgärder vara nödvändigt att begränsa statsbidragen till sådana åtgärder, som äro direkt erforderliga för väg- och gatutrafikens anpassning till den nya trafikriktningen. Under denna kategori falla de åtgärder, som angivits under avdelning IV A—E.

Då det gäller att bestämma statsbidragens storlek torde man enligt kommitténs mening i princip böra likställa samtliga de grupper, som kunna ifrågakomma till dylika bidrag. Att i detta hänseende göra någon åtskillnad dem emellan torde icke vara motiverat, i varje fall ej ur synpunkten av det större eller mindre intresse av omläggningen, som skulle kunna antagas falla på den ena eller andra gruppen.

Med sålunda angiven ståndpunkt har kommittén funnit en lämplig grund för fördelningen mellan staten och övriga intressenter vara, att staten regelmässigt lämnar ett bidrag till kostnaderna med 85 procent och att sålunda respektive kommun, företag eller enskild person får svara för återstoden. Till företag har kommittén i detta sammanhang jämväl hänfört statens affärsdrivande verk.

Ett undantag från den föreslagna regeln synes emellertid vara motiverat, nämligen i fråga om de kostnader, som avse ombyggnad av bussparken och de för busstrafikens betjänande avsedda fasta anläggningarna. Det torde vara erkänt, att det allmänna krisläget medfört allvarliga olägenheter för utövare av omnibustrafik. Sålunda påbjöds redan på ett tidigt stadium efter stormaktskrigets utbrott på grund av den minskade tillförseln av flytande bränsle stark inskränkning i busstrafiken, vilket givetvis hade till följd inkomstminskning för trafikutövarna. Samtidigt stego jämväl driftkostnaderna. Sedan numera möjligheterna att importera flytande bränsle så gott som helt avskurits, ha kostsamma åtgärder måst vidtagas för omställning av motorfordonen till drift med inhemskt bränsle.

Härtill kommer en annan omständighet, som bör beaktas. På grund av de kostnader, som äro förenade med övergången till drift med inhemskt bränsle, torde, på sätt förut framhållits, vederbörande företag komma att i möjligaste mån begränsa sin med sådant bränsle drivna busspark. Vid denna fordons-parks successiva ombyggnad till högertrafik måste varje buss, som skall ombyggas, tagas ur trafiken viss tid. Säkerligen kommer detta att, särskilt för de mindre företagen med liten reservmateriel, vålla olägenheter och i åtskilliga fall nödvändiggöra anskaffande av ersättningsmateriel eller tillfällig trafikinskränkning med därav följande minskade trafikinkomster. Kommittén förutsätter, att en sådan inskränkning, i den mån den visas nödig, skall kunna medgivas. Bussägarna torde av nu angivna skäl få vidkännas åtskilliga kostnader utöver de direkta ombyggnadskostnaderna. Härtill komma de besiktningkostnader, som i det följande beröras.

Då man icke torde kunna räkna med en sådan stegring av busstrafiken under de närmaste åren, att bussägarna därigenom skola få kompensation för de ekonomiska påfrestningar, som genom krisen åsamkats dem, finner kommittén starka skäl tala för ett högre statsbidrag till de företag och enskilda, vilka bedriva omnibustrafik och på grund av en övergång till högertrafik nödgas vidtaga ändringsarbeten beträffande trafikmateriel och fasta anläggningar. Kommittén vill såsom lämpligt statsbidrag i nu berörda fall förorda 90 procent av kostnaderna.

Beträffande övriga grupper torde tillräckliga skäl för en motsvarande förhöjning ej i något fall föreligga.

I fråga om villkoren för erhållande av statsbidrag till de i det föregående under IV A—E omnämnda åtgärderna må till en början anföras följande.

På sätt nyss framhållits måste de ifrågavarande åtgärdernas skiftande art och omfattning medföra svårigheter, då det gäller att kontrollera, att åtgärderna ej göras mera omfattande eller dyrbarare än som oundgängligen kräves för anpassningen i varje särskilt fall till den nya trafikriktningen. Även kontroll av skäligheten av de kostnader, till vilka statsbidrag sökes, torde ofta möta svårigheter. Det synes därför angeläget, att ifrågavarande kontroll göres så effektiv och enhetlig som möjligt. I detta syfte vill kommittén föreslå, att kontrollen i fråga om åtgärder beträffande vägar och gator samt järnvägar och spårvägar (IV A—D) förlägges till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Därest detta förslag vinner bifall, torde det ankomma på denna styrelse att taga under övervägande, huruvida en förstärkning av dess arbetskrafter på grund därav erfordras. Kommittén har utgått från att kostnaderna för en sådan förstärkning skola inrymmas i det under IV F beräknade kostnadsbeloppet.

Vad busstrafiken (IV E) beträffar torde praktiska skäl tala för att kontrollen åtminstone i huvudsak förlägges till vederbörande länsstyrelser och bilbesiktningsmän.

Såsom *allmänt villkor* för statsbidrag bör enligt kommitténs mening i fråga om samtliga åtgärder av ifrågavarande slag gälla, att statsbidrag må utgå allenast till kostnad för sådan åtgärd, som är direkt påkallad för anpassning till högertrafik, alltså ej till kostnad, som avser en i samband med dylik åtgärd vidtagen förbättring eller ökning av kapaciteten beträffande viss materiel eller anläggning. Ej heller bör statsbidrag utgå i de fall, då den sammanlagda kostnaden för samma kommun, företag eller enskild understiger 100 kronor.

I fråga om de särskilda grupperna vill kommittén i anslutning till vad ovan anförts föreslå följande:

A. Landsbygdens vägar.

Statsbidrag bör utgå med 85 procent av bidragsberättigad kostnad.

I fråga om åtgärder beträffande det allmänna vägnätet böra vägdistrikten föreläggas att före viss bestämd tidpunkt till vederbörande vägingenjör ingiva plan jämte kostnadsberäkning för samtliga på distriktet ankommande åtgärder. Efter granskning insänder vägingenjören planen till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för prövning. Det bör därefter ankomma på vederbörande vägdistrikt att ombestyras de åtgärder, som av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen godkänts. Sedan dessa åtgärder vidtagits, i vilket hänseende vederbörande vägingenjör har att utöva kontroll, utanordnar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen statens andel i kostnaden, i den mån densamma godkännes av styrelsen.

I fråga om åtgärd i förevarande avseende beträffande enskild väg torde statsbidrag böra utgå allenast i de fall, då vägen är upplåten för motortrafik och allmänneligen befaren. Vad ovan sagts rörande förfarandet, då det gäller statsbidrag till vägdistrikt, torde i övrigt i tillämpliga delar kunna gälla i fråga om statsbidrag till ägare av enskild väg.

B. Städernas gator och vägar.

Statsbidrag bör utgå med 85 procent av bidragsberättigad kostnad.

Stad, som önskar statsbidrag till åtgärder av ifrågavarande slag, bör åligga att före viss bestämd tidpunkt till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ingiva plan jämte kostnadsberäkning för samtliga på staden ankommande arbeten. Sedan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen låtit kontrollera, att de av styrelsen godkända arbetena blivit utförda, torde det få ankomma på styrelsen att ut- anordna statens andel i kostnaderna, i den mån desamma av styrelsen godkännas.

Vidkommande enskilda vägar i stad torde böra gälla samma villkor som i fråga om enskilda vägar på landet.

C. Järnvägar.

D. Spårvägar.

Statsbidrag bör utgå med 85 procent av den bidragsberättigade kostnaden.

I fråga om statsbidrag till åtgärder vid järnvägar och spårvägar torde i tillämpliga delar böra iakttagas samma förfarande, som ovan föreslagits beträffande städernas gator och vägar, dock torde såvitt avser statens järnvägar kontroll å arbetenas utförande eller kostnaderna ej påfordras.

E. Omnibusar.

Statsbidrag bör utgå med 90 procent av den bidragsberättigade kostnaden.

Jämväl i fråga om de åtgärder, som vid övergång till högertrafik påkallas beträffande omnibustrafikens rullande materiel och fasta anläggningar, hade för vinnande av enhetlighet en gemensam kontrollmyndighet varit önskvärd. Med hänsyn till det stora antalet företagare (1 094) och omfattningen av den busspark, varom här är fråga, torde emellertid praktiska svårigheter möta att förlägga denna kontroll till en myndighet. Kommittén vill därför till en början föreslå, att den statliga kontrollen beträffande denna grupp skall, såvitt avser den rullande materielen, förläggas till länsstyrelser och besiktningmän för motorfordon. Till ledning för denna verksamhet böra dock råd och anvisningar utarbetas inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

I fråga om statsbidrag till förändringar av den *rullande materielen* vill kommittén föreslå följande förfarande:

Till statsbidrag bör ifrågakomma allenast buss, vilken godkänts för användning i yrkesmässig trafik. Därest sådan buss avses skola omändras till högertrafik, skall den före ändringsarbetenas påbörjande uppvisas för vederbörande

bilbesiktningsman. Denne bör det åligga att i första hand pröva, huruvida ombyggnad av bussen är med hänsyn till dess ålder och beskaffenhet i övrigt ekonomiskt berättigad. Vidare bör besiktningsmannen efter förslag av bussägaren angiva de åtgärder, som erfordras för att bussen skall kunna godkännas efter övergång till högertrafik, samt jämväl i övrigt lämna erforderliga anvisningar beträffande omändringsarbetet. De erforderliga åtgärderna skola av besiktningsmannen antecknas. Efter ombyggnaden bör bussen ånyo uppvisas för godkännande av besiktningsmannen, därvid jämväl räkning å de ombyggnadskostnader, vartill statsbidrag ifrågasättes, skall företes. Besiktningsmannen har att med ledning av nyssnämnda anteckning granska de utförda arbetena samt bl. a. tillse, att i räkningen ej upptagits kostnader för andra eller mera omfattande arbeten än som vid den första besiktningen ansetts erforderliga. Det skall jämväl ankomma på besiktningsmannen att pröva de debiterade kostnadernas skälighet. Intyg om vad sålunda iakttagits skall tillställas bussägaren, vilken därefter har att med bifogande av detta intyg hos den länsstyrelse, där bussen är registrerad, söka statsbidrag till ombyggnadskostnaden. Efter prövning av föreliggande handlingar har länsstyrelsen att utbetala statens bidrag. I tveksamma fall bör frågan kunna underställas väg- och vattenbyggnadsstyrelsens prövning.

Formulär till intyg rörande ifrågavarande andra besiktning bör fastställas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

I detta sammanhang må nämnas, att kommittén haft under övertvägande, huruvida de kostnadsbelopp, som upptagits i ovanberörda »Sammanställning rörande normalkostnader för ombyggnad av omnibusar i yrkesmässig trafik vid övergång till högertrafik», skulle kunna, efter jämkning med hänsyn till det aktuella prisläget, läggas till grund för bestämmande av statsbidraget. Härigenom skulle uppenbarligen länsstyrelsernas prövning underlättas. Då emellertid ombyggnadskostnaderna med all sannolikhet komma att i verkligheten ställa sig rätt olika för skilda bussägare, beroende på ombyggnadsorten, tillgång till egen verkstad m. m., har ett dylikt förfarande ej ansetts lämpligt. Det skulle nämligen kunna i vissa fall medföra vinst men i andra fall förlust för vederbörande företagare. En individuell skälighetsprövning har därför ansetts nödvändig oaktat de svårigheter, som i vissa fall därvid kunna uppstå. Den upprättade sammanställningen torde dock kunna tjäna till viss vägledning.

Därest statsbidrag påfordras för ombyggnad eller förändring av för buss trafikens betjänande avsedd *fast anläggning*, torde frågan härom böra ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och samma ordning iakttagas som ovan föreslagits beträffande spårvägar.

Från sistnämnda regel torde dock av praktiska skäl kunna undantagas sådana smärre åtgärder, som endast avse flyttning av hållplatsskyltar o. d. å landsbygden. Att bestämma och utanordna statsbidrag för sådana åtgärder synes lämpligen kunna uppdragas åt vederbörande länsstyrelse efter hörande av vägingenjören i länet. Vad städerna angår torde dock fråga om stats-

bidrag även till dylika åtgärder böra ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som enligt förslaget skulle handlägga frågor av liknande slag beträffande spårvägarna.

I fråga om *samtliga grupper* torde därjämte följande grunder böra gälla beträffande trafikmateriel eller anläggning, som beställts eller utförts efter det ett beslut om införande av högertrafik fattats men som måste tagas i bruk redan innan omläggningen genomförts. Såsom villkor för statsbidrag till kostnader för anpassning av dylik materiel eller anläggning till högertrafik bör uppställas, att materielen eller anläggningen redan från början konstrueras så, att anpassningen kan ske med minsta möjliga kostnad. Merkostnad, som uppkommer på grund av att så ej skett, bör ej berättiga till statsbidrag. Prövningen i detta hänseende bör ankomma på den bidragsbeviljande myndigheten. För att underlätta denna prövning vore önskvärt, att särskilda anvisningar utarbetades av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, närmast i fråga om omnibusar och trådbussar. Det bör jämväl beredas tillfälle för ägare av materiel eller anläggning av ifrågavarande slag att redan på förhand få konstruktionen av materielen eller anläggningen godkänd i förevarande avseende. Framställning härom bör ingivas till den myndighet, som skulle ha att framdeles pröva statsbidragsfrågan.

På sätt förut angivits har kommittén ansett nödigt, att rätten till statsbidrag begränsas till sådana åtgärder, som äro direkt erforderliga för väg- och gatutrafikens anpassning till den nya trafikriktningen. Det kan visserligen tänkas att omläggningen kommer att göra även andra åtgärder behövliga, exempelvis ändring av tillfarter till gårdar och magasin o. d., men kommittén har ej funnit möjligt eller nödvändigt att erhålla fullständig utredning av alla sådana fall. I regel torde det härvidlag icke röra sig om kostnader av större storleksordning. Det skulle enligt kommitténs mening även föra för långt, därest staten skulle gälda eller lämna bidrag till varje kostnad, som kan sättas i samband med den trafikomläggning, som kan komma att beslutas.

Enligt det nu framlagda förslaget skulle i intet fall, då enligt kommitténs mening statsbidrag bör utgå, framställning om sådant bidrag behöva underställas Kungl. Maj:ts prövning. Därest de av kommittén förordade principerna godtagas, torde detta ej heller vara erforderligt, då prövningen av en i berörda hänseende gjord framställning huvudsakligen blir av teknisk och ej av principiell art.

Därest kommitténs förslag, i vad det avser villkor för statsbidrag till ombyggnad av omnibusar, godtages, kommer vid införandet av högertrafik varje buss, som ombygges med statsbidrag, att bliva underkastad två besiktningar, en före och en efter ombyggnaden. Till den förra besiktningen finnes för närvarande ej motsvarighet. Den senare besiktningen är närmast hänförlig till sådan besiktning, som omförmäles i 10 § 1 mom. motorfordonsförordningen och för vilken nu utgår en avgift av 20 kronor. Med hänsyn till det

stora antalet besiktningar, som kunna förväntas och som åtminstone i fråga om de större företagen ofta kunna få karaktär av seriebesiktningar, synes skäligt att sistnämnda avgift för besiktningar av ifrågavarande slag ned-sättes. Kommittén vill för sin del föreslå en avgift för den första besiktningen av 10 kronor och för den senare besiktningen av likaledes 10 kronor. Högre avgifter finner kommittén med hänsyn till nyssberörda omständigheter icke skäliga.

Till bestridande av de kostnader för en övergång till högertrafik, vilka enligt kommitténs förslag skulle stanna på statsverket, synes lämpligen böra anvisas ett särskilt anslag under sjätte huvudtiteln.

Med utgångspunkt från de av kommittén gjorda kostnadsberäkningarna skulle vid övergång till högertrafik i juni 1943 anslagsbehovet ställa sig sålunda:¹

A. Landsbygdens vägar	85 % å	600 000	..... kr.	510 000
B. Städernas gator och vägar	85 % å	470 000	..... »	399 500
C. Järnvägar	85 % å	520 000	..... »	442 000
D. Spårvägar	85 % å	3 700 000	..... »	3 145 000
E. Omnibusar	90 % å	10 300 000	..... »	9 270 000
F. Åtgärder mot olycksrisk m. m.	100 % å	400 000	..... »	400 000
				Summa kronor 14 166 500

Härtill kommer för statens del den andel i återstående kostnad, som belöper på statens affärsdrivande verk.

Under förutsättning att nyssnämnda övergångstid väljes, torde det behövlige anslaget kunna fördelas på budgetåren 1941/42 och 1942/43 med cirka en tredjedel på det förra och återstående del på det senare budgetåret.

¹ Härvid är hänsyn ej tagen till de relativt få fall, då enligt inkomna uppgifter omändringskostnaderna ej uppgå till 100 kronor och alltså ej skulle berättiga till statsbidrag.

VII. Kommitténs uttalande i huvudfrågan.

Kommittén har inledningsvis givit uttryck för den uppfattningen, att en övergång till högertrafik beträffande väg- och gatutrafiken bör genomföras under förutsättning att därmed förväntad vinst i trafiksäkerhetsavseende kan antagas större än därmed förenad olägenhet i form av ökad olycksrisk under övergångsperioden samt att övergången kan genomföras för kostnader, som i beaktande av det finansiella läget anses rimliga, därvid hänsyn bör tagas till att berörda vinst blir för överskådlig framtid bestående under det olägenheterna bliva av övergående art.

Vidare har kommittén i det föregående sökt utreda de åtgärder, som kunna vidtagas för minskande av berörda olycksrisk, samt kostnaderna såväl för dessa åtgärder som för övriga åtgärder, som påkallas vid en övergång till högertrafik.

För att kunna fatta slutlig ståndpunkt i huvudfrågan skulle med ovan angivna uppfattning till en början 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 bliva beroende på en mångfald olika faktorer, vilka ej på förhand kunna bestämmas. Ett försök att med utnyttjande av tillgänglig statistik belysa detta förhållande har dock synts av intresse. Ett dylikt försök har jämväl på kommitténs begäran verkställts av förste aktuarien i Kungl. Statistiska centralbyrån Sverker Groth, som framlagt sina beräkningar i en såsom bil. VI vid betänkandet fogad skrivelse, till vilken torde få hänvisas.

Av särskilt intresse är den av Groth dragna 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, som bero på ovana vid högertrafik, i händelse sådan trafik införes, en slutsats som uppenbarligen talar till förmån för en omläggning till högertrafik. I fråga om den tidpunkt, då vid en dylik omläggning vinsten i förevarande avseende skulle uppkomma, utvisa åter de verkställda beräkningarna ej alltför gynnsamma resultat. Härvid bör emellertid beaktas, att beräkningarna ytterst utgå från den statistik, som verkställdes 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 olycksrisker.

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 olycksrisken vidtagas i enlighet med de av kommittén förordade riktlinjerna.

I detta sammanhang må nämnas, 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 böra ifrågakomma. Statistiken över skadorna, inträffade efter högerregelns införande, komme emellertid att bli avgörande för huruvida trafikförsäkringspremierna framdeles måste bli föremål för höjning eller icke.

De kostnader, som föranledas av en övergång till högertrafik, äro, såsom av den verkställda utredningen framgår, betydande. I och för sig torde dock, därest högertrafik överhuvud skall införas i vårt land, en dylik åtgärd i samband med nuvarande period av minskad trafik vara ur ekonomisk synpunkt att förorda, då man måste utgå från en så småningom ökande trafik med därav jämväl följande ökade omläggningskostnader. I vad mån ifrågavarande 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.

Slutligen må jämväl framhållas, att de åtgärder, särskilt beträffande ombyggnad av bussparken, som påkallas av omläggningen, komma att bereda ett stort antal arbetstillfällen i händelse av arbetslöshet inom berörda grenar av arbetsmarknaden. Sålunda kan exempelvis nämnas, att de arbeten, som upptagits under A och B i sammanställningen rörande normalkostnader för ombyggnad av omnibusar i yrkesmässig trafik vid övergång till högertrafik, överslagsmässigt beräknats draga cirka 1 700 000 arbetstimmar.

För klarläggande av sin ståndpunkt i huvudfrågan vill kommittén med stöd av den verkställda utredningen anföra 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 förorda, 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 olycksrisker vid omläggningen.

Kommittén vill därför förorda, 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.

BILAGOR.

Year	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	2000
Population	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Area	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
...

The above figures are...

The above figures are... (repeated text)

...

Sammanställning av från vägingenjörerna i länen inhämtade uppgifter rörande kostnaderna för flyttning av vägmärken m. m. vid övergång till högertrafik.

Landsbygdens allmänna vägnät.

L ä n	Vägvisare		Orienterings- tavlor		Varningsmärken		Förbudstavlor		Ortnamnstavlor		Tavla för gång- och cykelbanor		Övriga vägmärken		Trafik- anordningar		Kostnad för länet kr.
	st.	å kr.	st.	å kr.	st.	å kr.	st.	å kr.	st.	å kr.	st.	å kr.	st.	å kr.	st.	summa kr.	
Stockholms	20	12	15	20	1 326	10	163	10	249	10	28	15	14	8	6	1 400	19 852
Uppsala	—	—	3	8	630	8	63	—	95	8	17	8	1	8	1	75	6 587
Södermanlands	—	—	8	15	656	10	10	—	61	10	10	10	2	10	1	150	7 485
Östergötlands	—	—	4	10	1 728	10	235	10	116	10	2	10	5	10	1	600	21 500
Jönköpings	—	—	4	10	1 039	6	162	6	174	6	—	—	2	6	—	—	8 302
Kronobergs	5	6	11	10	1 034	6	22	6	190	6	—	—	3	6	—	—	8 394
Kalmar	—	—	21	15	855	10	113	10	190	10	2	10	40	10	—	—	12 315
Godlands	—	—	—	—	374	—	—	—	26	—	—	—	—	—	—	—	2 400
Blekinge	—	—	4	14	431	6	42	6	69	6	8	6	34	6	1	600	4 160
Kristianstads	—	—	26	4	1 514	4	90	4	585	4	16	4	51	4	2	320	9 448
Malmöhus	18	8	13	20	1 929	8	127	8	995	8	6	5	202	8	—	—	26 458
Hallands	—	—	9	20	478	8	92	8	128	9	—	—	27	12	1	2 000	8 501
Göteborgs och Bohus	56	10	—	—	3 339	10	586	10	146	10	—	—	203	10	1	100	42 900
Älvsborgs	12	10	26	15	3 770	10	64	10	199	10	8	10	23	10	3	550	41 700
Skaraborgs	—	—	2	15	2 010	10	71	10	270	10	—	—	—	—	1	300	23 840
Värmlands	7	15	5	35	1 661	15	49	15	168	13	2	15	149	15	2	490	31 035
Örebro	—	—	12	10	1 316	5	20	5	76	5	—	—	—	—	—	—	7 180
Västmanlands	—	—	7	12	961	6	61	6	89	6	—	—	9	6	1	100	6 904
Kopparbergs	—	—	14	5	1 728	3	50	231	3	50	37	3	50	43	3	50	8 666
Gävleborgs	—	—	6	6	1 184	5	163	5	70	5	11	5	—	—	1	20	7 146
Västernorrlands	15	7	7	7	1 681	7	204	7	153	7	—	—	21	7	1	300	14 867
Jämtlands	—	—	—	—	1 019	10	80	10	101	10	—	—	—	—	—	—	12 000
Västerbottnens	13	5	2	5	1 881	5	282	5	1 375	5	—	—	—	—	—	—	17 765
Norrbottnens	—	—	—	—	964	10	90	10	336	10	12	5	66	5	—	—	14 290
Summa	146	—	199	—	33 508	—	2 960	—	6 278	—	149	—	895	—	23	7 005	363 695

Bilaga II.

**Sammanställning av från vägingenjörerna i länen inhämtade uppgifter
rörande kostnaderna för flyttning av vägmärken m. m.
vid övergång till högertrafik.
Landsbygdens enskilda vägar.**

L ä n	Vägmärken			Trafik- anordningar		Kostnad för länet kr.	
	st.	å kr.		st.	S:a kr.		
Stockholms	195	10	—	—	—	1 950	—
Uppsala	—	—	—	—	—	—	—
Södermanlands	—	—	—	—	—	—	—
Östergötlands	11	10	—	—	—	110	—
Jönköpings	—	—	—	—	—	—	—
Kronobergs	10	5	—	—	—	50	—
Kalmar	—	—	—	—	—	—	—
Gotlands	—	—	—	—	—	—	—
Blekinge	—	—	—	—	—	—	—
Kristianstads	—	—	—	—	—	—	—
Malmöhus	5	8	—	—	—	40	—
Hallands	10	8	50	—	—	85	—
Göteborgs och Bohus	—	—	—	—	—	—	—
Älvsborgs	3	10	—	3	800	830	—
Skaraborgs	—	—	—	—	—	—	—
Värmlands	—	—	—	—	—	—	—
Örebro	—	—	—	—	—	—	—
Västmanlands	6	6	—	—	—	36	—
Kopparbergs	9	3	50	—	—	31	50
Gävleborgs	91	5	—	—	—	455	—
Västernorrlands	—	—	—	—	—	—	—
Jämtlands	—	—	—	—	—	—	—
Västerbottens	—	—	—	—	—	—	—
Norrbottnens	—	—	—	—	—	—	—
Summa	340	—	—	3	800	3 587	50

Sammanställning av kostnader för flyttning av vägmärken m. m. i landets städer vid övergång till högertrafik.

	Arbeten, som ombesörjas av städerna, avseende			Arbeten betr. enskilda vägar, som ej ombesörjas av städerna, avseende			Totalsumma Kr.
	Vägmärken Kr.	Trafikanordningar (säkerhetsanordn. för rörlig bro, trafiksignaler, refuger m. m.) Kr.	Summa Kr.	Vägmärken Kr.	Trafikanordningar Kr.	Summa Kr.	
Alingsås	835	200	1 035	—	—	—	1 035
Arboga	1 326	—	1 326	—	—	—	1 326
Arvika	352	—	352	—	—	—	352
Askersund	330	—	330	—	—	—	330
Avesta	624	—	624	—	—	—	624
Boden	450	250	700	—	—	—	700
Borgholm	—	—	—	—	—	—	—
Borås	5 600	300	5 900	—	—	—	5 900
Djursholm	860	—	860	—	—	—	860
Eksjö	320	—	320	8	—	8	328
Enköping	1 725	—	1 725	75	—	75	1 800
Eskilstuna	2 820	1 180	4 000	—	—	—	4 000
Eslöv	700	—	700	—	—	—	700
Falkenberg	294	—	294	—	—	—	294
Falköping	375	—	375	—	—	—	375
Falun	1 134	10	1 144	—	—	—	1 144
Filipstad	462	—	462	—	—	—	462
Gränna	312	—	312	—	—	—	312
Gävle	1 025	—	1 025	—	—	—	1 025
Göteborg	8 280	64 900	73 180	120	—	120	73 300
Halmstad	3 450	4 000	7 450	—	—	—	7 450
Haparanda	190	—	190	—	—	—	190
Hedemora	200	—	200	—	—	—	200
Hjo	102	—	102	—	—	—	102
Hudiksvall	630	1 000	1 630	—	—	—	1 630
Huskvarna	570	—	570	—	—	—	570
Hälsingborg	2 120	2 000	4 120	—	—	—	4 120
Härnösand	370	1 000	1 370	—	—	—	1 370
Hässleholm	220	—	220	—	—	—	220
Höganäs	695	—	695	—	—	—	695
Jönköping	4 075	1 375	5 450	—	—	—	5 450
Kalmar	1 050	—	1 050	—	—	—	1 050
Karlshamn	2 280	—	2 280	—	—	—	2 280
Karlskoga	2 990	—	2 990	—	—	—	2 990
Karlskrona	850	500	1 350	—	—	—	1 350
Karlstad	2 720	—	2 720	—	—	—	2 720
Katrineholm	550	—	550	—	—	—	550
Kristianstad	2 284	—	2 284	—	—	—	2 284
Kristinehamn	1 536	800	2 336	—	—	—	2 336
Kungsbacka	665	300	965	—	—	—	965
Kungälv	195	805	1 000	—	—	—	1 000
Köping	487	—	487	—	—	—	487
Laholm	300	—	300	—	—	—	300
Landskrona	1 224	1 400	2 624	—	—	—	2 624
Lidingö	1 750	100	1 850	—	—	—	1 850
Lidköping	325	—	325	—	—	—	325
Lindesberg	520	600	1 120	—	—	—	1 120
Linköping	1 648	—	1 648	—	—	—	1 648
Ljungby	535	—	535	—	—	—	535
Ludvika	510	—	510	—	—	—	510
Luleå	500	—	500	—	—	—	500
Lund	609	—	609	—	—	—	609
Lysekil	210	—	210	—	—	—	210
Malmö	9 000	16 600	25 600	—	—	—	25 600
Mariefred	60	—	60	10	—	10	70
Mariestad	900	—	900	—	—	—	900
Transport	74 144	97 320	171 464	213	—	213	173 027

¹ Häri ingår ett belopp av 550 kronor för oförutsedda och diverse utgifter. — ² Häri ingå kostnader för ändring av snöplog (800 kronor). — ³ Häri ingå kostnader för ändring av snöplog (1 000 kronor) och väghyvel (300 kronor).

	Arbeten, som ombesörjas av städerna, avseende			Arbeten betr. enskilda vägar, som ej ombesörjas av städerna, avseende			Totalsumma Kr.			
	Vägmärken Kr.	Trafikanordningar (säkerhetsanordn. för rörlig bro, trafiksignaler, refuger m.m.) Kr.	Summa Kr.	Vägmärken Kr.	Trafikanordningar Kr.	Summa Kr.				
Transport	74 144	97 320	171 464	213	—	213	173 027			
Marstrand	—	—	—	—	—	—	—			
Mjölby	160	—	160	—	—	—	160			
Motala	900	500	1 400	—	—	—	1 400			
Mölnadal	2 550	—	2 550	—	—	—	2 550			
Nora	75	—	75	—	—	—	75			
Norrköping	3 860	750	4 610	—	—	—	4 610			
Norrtälje	216	—	216	—	—	—	216			
Nybro	240	—	240	—	—	—	240			
Nyköping	792	—	792	—	—	—	792			
Nässjö	405	290	695	—	—	—	695			
Oskarshamn	696	350	1 046	—	—	—	1 046			
Piteå	—	—	—	—	—	—	—			
Ronneby	590	—	590	—	—	—	590			
Sala	882	—	882	—	—	—	882			
Sigtuna	510	—	510	—	—	—	510			
Simrishamn	250	—	250	—	—	—	250			
Skanör m. Falsterbo	378	—	378	50	—	50	428			
Skara	741	—	741	—	—	—	741			
Skellefteå	765	—	765	—	—	—	765			
Skänninge	200	—	200	—	—	—	200			
Skövde	668	7	675	—	—	—	675			
Sollefteå	620	—	620	—	—	—	620			
Stockholm	66 215	35 000	101 215	—	—	—	101 215			
Strängnäs	304	—	304	—	—	—	304			
Strömstad	110	—	110	—	—	—	110			
Sundbyberg	300	925	1 225	—	—	—	1 225			
Sundsvall	856	6 900	7 756	—	—	—	7 756			
Säter	500	—	500	—	—	—	500			
Söderhamn	1 350	—	1 350	—	—	—	1 350			
Söderköping	450	—	450	—	—	—	450			
Södertälje	1 230	770	2 000	—	200	200	2 200			
Sölvesborg	246	—	246	—	—	—	246			
Tidaholm	450	—	450	—	—	—	450			
Torshälla	270	3 300	3 570	—	200	200	3 770			
Tranås	350	—	350	—	—	—	350			
Trelleborg	1 120	—	1 120	—	—	—	1 120			
Trollhättan	1 120	—	1 120	—	—	—	1 120			
Trosa	450	—	450	—	—	—	450			
Uddevalla	2 464	—	2 464	—	—	—	2 464			
Ulricehamn	640	2 000	2 640	—	—	—	2 640			
Umeå	1 010	200	1 210	—	—	—	1 210			
Uppsala	490	—	490	—	—	—	490			
Vadstena	412	50	412	50	—	—	412			
Varberg	690	—	690	—	—	—	690			
Vaxholm	360	—	360	—	—	—	360			
Vetlanda	180	—	180	—	—	—	180			
Vimmerby	290	—	290	—	—	—	290			
Visby	468	—	468	35	—	35	503			
Vänersborg	1 005	650	1 655	—	—	—	1 655			
Värnamo	300	100	400	—	—	—	400			
Västervik	320	—	320	—	—	—	320			
Västerås	385	—	385	—	—	—	385			
Växjö	500	—	500	—	—	—	500			
Ystad	339	50	389	—	—	—	389			
Åmål	500	—	500	—	—	—	500			
Ängelholm	260	—	260	—	—	—	260			
Örebro	2 290	500	2 790	—	—	—	2 790			
Öregrund	112	—	112	—	—	—	112			
Örnsköldsvik	250	5 000	5 250	—	—	—	5 250			
Östersund	2 280	—	2 280	—	—	—	2 280			
Östhammar	375	—	375	—	—	—	375			
Summa kr.	180 883	50	154 612	335 495	50	298	400	698	338 843	50

**Sammanställning av kostnader vid de enskilda järnvägarna för flyttning av
signaler m. m. för vägtrafikens behov vid övergång till högertrafik
å vägar och gator.**

J ä r n v ä g	Kronor	J ä r n v ä g	Kronor
		Transport kr.	64 307
Askersund—Skyllberg—Lerbäcks ..	240	Nättraby—Alnaryd—Älmeboda ..	96
Blekinge Kustbanor	4 970	Stockholm—Nynäs	2 506
Borås—Ulricehamns	1 132	Stockholm—Roslagens	9 800
Byvalla—Långshyttans	180	Stockholm—Saltsjöns	1 855
Dala—Ockelbo—Norrundets	1 149	Stockholm—Västerås—Bergslagens	21 580
Dalslands	260	Sölvesborg—Olofström—Älmhults	440
Falkenbergs	830	Hjo—Stenstorps	544
Falköping—Uddagårdens	50	Bergslagernas	18 360
Gotlands	5 688	Gävle—Dala	7 920
Gruvgården—Fors	144	Södra Dalarnes	4 540
Grängesberg—Oxelösunds	16 870	Dal—Västra Värmlands	1 620
Göteborg—Borås	4 410	Kil—Fryksdalens	350
Borås—Alvesta	2 380	Klintehamn—Roma	1 260
Göteborg—Särö	510	Slite—Roma	310
Halmstad—Bolmens	324	Norra Östergötlands	4 180
Halmstad—Nässjö	3 783	Norrköping—Söderköping—Vikbo-	
Hällefors—Fredriksbergs	190	landets	4 000
Kalmar—Berga	910	Mellersta Östergötlands	5 980
Kalmar—Torsås	540	Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga	1 606
Ljungbyholm—Karlslunda	260	Uddevalla—Lelångens	426
Mönsterås—Åseda	420	Varberg—Borås—Herrljunga	5 800
Östra Smålands	400	Vetlanda	1 084
Karlshamn—Vislanda—Bolmens ..	1 150	Västergötland—Göteborgs	8 095
Kristianstad—Hässleholms och		Lidköping—Skövde och Stenstorps	1 395
Östra Skånes	2 856	Trollhättan—Nossebro	520
Krylbo—Norbergs	84	Mariestad—Moholms	490
Köping—Uttersberg—Riddarhyttans	1 800	Skara—Timmersdala	200
Lidköpings	1 112	Karlskrona—Växjö	524
Malmö—Genarps	528	Växjö—Alvesta	466
Malmö—Limhamns	80	Växjö—Tingsryds	120
Malmö—Simrishamns	2 043	Växjö—Åseda—Hultsfreds	404
Malmö—Trelleborgs	1 910	Östra Värends	60
Trelleborg—Rydsgårds	790	Ystad—Eslövs	2 259
Vellinge—Skanör—Falsterbo	210	Malmö—Ystads	8 237
Nora Bergslags	1 410	Ystad—Gärnäs—S:t Olofs	1 368
Nordmark—Klarälvens	1 380	Ystad—Brösarps	150
Norsholm—Västervik—Hultsfreds ..	2 288	Böringe—Östratorps	979
Nässjö—Oskarshamns	930	Ölands	624
Eksjö—Österbymo	96	Östra Blekinge	1 132
Transport kr.	64 307	Summa kr.	185 587

Sammanställning av kostnader för ändringar å spårvägarnas fasta anläggningar och rullande materiel vid övergång till högertrafik.

	Fasta anläggningar						Rullande materiel				Totalsumma	
	Bana	Växlar	Signaler	Refuger	Hållplats-skyttar	Vänt-paviljonger	Summa	Antal vagnar ått om-bygga	Dörrar	Övrig vagns-utrustning		Summa
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.		Kr.
A.-B. Stockholms Spårvägar ..	40 000	275 000	75 000	526 000	8 000	254 000	1 178 000	682	242 000	250 000	492 000	1 670 000
Gävle Stads Spårvägar	24 000	10 000	1 500	14 500	1 000	—	51 000	20	20 000	—	20 000	71 000
Göteborgs Spårvägar	105 000	655 000	45 000	60 000	35 000	50 000	950 000	301	25 000	80 000	105 000	1 055 000
Hälsingborgs Stads Spårvägar	—	4 500	600	4 300	2 100	2 000	13 500	45	22 000	11 000	33 000	46 500
Jönköpings Spårvägar	300	—	—	—	600	—	900	25	3 500	3 600	7 100	8 000
Karlskrona Stads Spårvägar ..	—	1 000	—	—	—	—	1 000	8	5 200	9 600	14 800	15 800
Kiruna Spårvägar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lidingö Trafik A.-B.	—	300	2 900	7 900	200	5 700	17 000	9	—	200	200	17 200
Trafik A.-B. Stockholm—Södra Lidingsön	700	600	5 800	—	100	—	7 200	16	—	300	300	7 500
Malmö Stads Spårvägar	—	480 000	5 000	11 000	1 500	6 500	504 000	103	21 000	80 000	101 000	605 000
Norrköpings Spårvägar	—	54 000	—	—	3 000	—	57 000	39	55 000	15 000	70 000	127 000
Stockholm—Rimbo Järnvägs A.-B:s Djuvholmshlinje	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sundsvalls Spårvägs A.-B.	—	—	—	3 000	—	—	3 000	10	10 000	—	10 000	13 000
Spårvägs A.-B. Sundsvall—Skön	—	—	—	2 000	—	—	2 000	5	5 000	—	5 000	7 000
Uppsala Spårvägs A.-B.	600	200	300	2 200	700	—	4 000	15	30 600	1 200	31 800	35 800
Spårvägs A.-B. Uppsala—Mälaren	100	100	500	7 300	400	3 000	11 400	4	9 600	200	9 800	21 200
Summa	170 700	1 480 700	136 600	638 200	52 600	321 200	2 800 000	1 282	448 900	451 100	900 000	3 700 000

Anm. Kiruna, Spårvägar och Stockholm—Rimbo Järnvägs A.-B:s Djuvholmshlinje (sträckan Östra station—Engelbrektsplan) beräknas icke draga några kostnader vid en omläggning till högertrafik.

Yttrande av förste aktuarien S. Groth rörande trafikolyckor i samband med en övergång till högertrafik.

Vid övervägande av detta spörsmål torde till en början kunna antagas, att de trafikolyckor, som i större eller mindre mån komme att bero på ovana vid högertrafik (nedan benämnda högertrafikolyckor), var för sig komme att medföra skador till genomsnittligen samma omfattning (värde) som de olyckor, vilka mer eller mindre böra tillskrivas ovana vid vänstertrafik (nedan benämnda vänstertrafikolyckor). Härav skulle följa, att man vid jämförelse mellan de båda slagen av olyckor, i fråga om skadornas totala omfattning (värde), helt enkelt kunde använda antalet olyckor av vardera slaget såsom mätare. Även om skäl kunde påvisas för antagande, att skadeverkningarna av varje olycka i genomsnitt icke vore lika omfattande för de båda slagen av olyckor, vore därmed de nu ifrågavarande beräkningarna i princip icke omöjliggjorda. Därest man exempelvis funne omfattningen av skadorna per vänstertrafikolycka böra uppskattas till endast 75 procent av omfattningen av skadorna per högertrafikolycka, finge man en korrekt jämförelse beträffande de totala skadeverkningarna genom att ställa mot varandra å ena sidan antalet högertrafikolyckor och å andra sidan 75 procent av antalet vänstertrafikolyckor.

Det torde näppeligen vara möjligt att på förhand med någon högre grad av tillförlitlighet beräkna absoluta antalet högertrafikolyckor, som komme att inträffa, om högertrafik infördes vid en viss tidpunkt; lika litet torde på förhand kunna anges absoluta antalet vänstertrafikolyckor, som komme att inträffa från den för högertrafikens införande tänkta tidpunkten, därest högertrafik icke komme till stånd. Härav följer emellertid icke, att alla beräkningar rörande de inbördes relationerna mellan nämnda absoluta tal måste vara uteslutna.

Såsom en hållpunkt för sådana beräkningar framstår till en början sannolikheten för att, sedan högertrafik införts, antalet högertrafikolyckor per tidsenhet kommer att visserligen till en början bliva ganska stort men så småningom, praktiskt taget, sjunka till 0. Å andra sidan måste man räkna med att, om högertrafik icke infördes, vänstertrafikolyckor komma att inträffa i all framtid. Utgår man från, att antalet vänstertrafikolyckor kommer att utgöra för framtiden en och samma eller, mera sannolikt, en efter hand något stegrad procent av hela antalet vägtrafikolyckor, har man, när sistnämnda antal under normala förhållanden ökas med stigande trafikintensitet, att emotse en stegring åtminstone under lång tid framåt i antalet vänstertrafikolyckor per tidsenhet.

Äro dessa antaganden riktiga, måste därav dragas 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 skadeverningar av större omfattning (värde) än de som kunna förväntas uppkomma av högertrafikolyckor, i händelse högertrafik infördes.

Vill man söka få en något mera bestämd bild av de proportioner, varom här är fråga, måste man bygga på ytterligare antaganden.

Utgår man från året 1938, kan man beteckna hela antalet trafikolyckor under detta och följande år — under förutsättning av bibehållen vänstertrafik — med M_{38} , M_{39} , M_{40} — — — M_T . Bokstaven T betecknar härvid det kalenderår, som avslutas t år efter 1938 års början. Med V_{38} , V_{39} , V_{40} — — — V_T betecknas absoluta antalet vänstertrafikolyckor under respektive år vid bibehållen

beräknat för varje fall med utgångspunkt i det kända antalet olyckor under år 1938 (= 16 504). Tabellens fyra första kolumner böra läsas på följande sätt: därest högertrafik införts vid 1938 års början med påföljd att högertrafikolyckor inträffat till ett antal av h % av hela antalet olyckor under år 1938 vid bibehållen vänstertrafik, så skulle — därest antalet trafikolyckor från år till år ökades med genomsnittligen p % och antalet vänstertrafikolyckor vid bibehållen vänstertrafik årligen utgjorde i genomsnitt v % av samtliga olyckor under året — antalet vänstertrafikolyckor under perioden fr. o. m. år 1938 t. o. m. år T (= t år) vid bibehållen vänstertrafik vara lika med förenämnda antal högertrafikolyckor.

h %	p %	v %	t år.	Hela antalet motortrafikolyckor under år T
20	15	0·15	22	310 700
10	15	0·15	17	155 000
20	10	0·15	28	216 300
10	10	0·15	21	111 000
15	10	0·20	22	122 100
10	10	0·20	19	91 800
15	6	0·25	26	70 900
10	6	0·25	21	52 900
15	3	0·30	31	40 100
10	3	0·30	23	31 600

Beträffande de i tabellen antagna värdena på h , p och v märkes följande.

Enligt uppgifter i Statistische Nachrichten, redigiert und herausgegeben vom Österreichischen Statistischen Landesamt, 16 Jahrgang (1938), Nummer 10/11, sid. 173 spalt 2, inträffade i Wien i september 1938 dagligen 42 trafikolyckor *före* och 52 trafikolyckor *efter* högertrafikens införande den 19 i nämnda månad. För Niederdonau voro motsvarande dagsmedeltal 20 respektive 30. Ökningen var sålunda i Wien omkring 25 procent och i Niederdonau 50 procent. Med ledning av dessa siffror kan man måhända antaga, att antalet vägtrafikolyckor i Sverige omedelbart efter högertrafiks införande komme att ökas med omkring 40 procent i förhållande till antalet olyckor vid bibehållen vänstertrafik. Antages vidare, såsom synes rimligt, att högertrafiken hunnit fullständigt invänjas efter ett år samt att högertrafikolyckorna någorlunda jämnt komme att avtaga i antal under loppet av året, så bleve den genomsnittliga ökningen för hela året 20 procent eller en femtedel. I tabellen har räknats såväl med denna ökning som med en ökning av allenast 15 respektive 10 procent. — De för år 1938 redovisade 16 504 olyckorna utgöras uteslutande av polisundersökta motortrafikolyckor, på grund varav beräkningarna endast avse sådana olyckor. Därest högertrafik införts vid början av år 1938, skulle antalet olyckor enligt de gjorda antagandena ha ökat med respektive $\frac{16\ 504}{5} = 3\ 300$; $\frac{15 \times 16\ 504}{100} = 2\ 475$; och $\frac{16\ 504}{10} = 1\ 650$. Enligt en undersökning verkställd inom högertrafikkommittén skulle under år 1938 ha inträffat 25 (= 0·15 % av 16 504) motortrafikolyckor, till vilka förares ovana vid vänstertrafik kan antagas ha medverkat. Av statistiska centralbyråns berättelser om

olyckor vid trafik med motorfordon framgår, att antalet polisundersökta sådana olyckor ökats från år till år under perioden 1935—1938 med ett efter formeln för ränta på ränta beräknat genomsnitt av 15 procent. Bokstäverna p och v ha, såsom nämnts, antagits beteckna genomsnittsvärden; man måste nämligen räkna med att ökningen av antalet trafikolyckor efter hand avtager och att relativa antalet vänstertrafikolyckor tvärtom kan komma att efter hand stiga.

Vid studiet av tabellen bör uppmärksammas, att årliga antalet trafikolyckor över huvud icke kan tänkas stegrat mer än till en viss gräns. Var denna gräns går, torde icke kunna på förhand beräknas. Man torde dock kunna utgå från, att flera av de i tabellens sista kolumn angivna talen ligga ovanför gränsen.

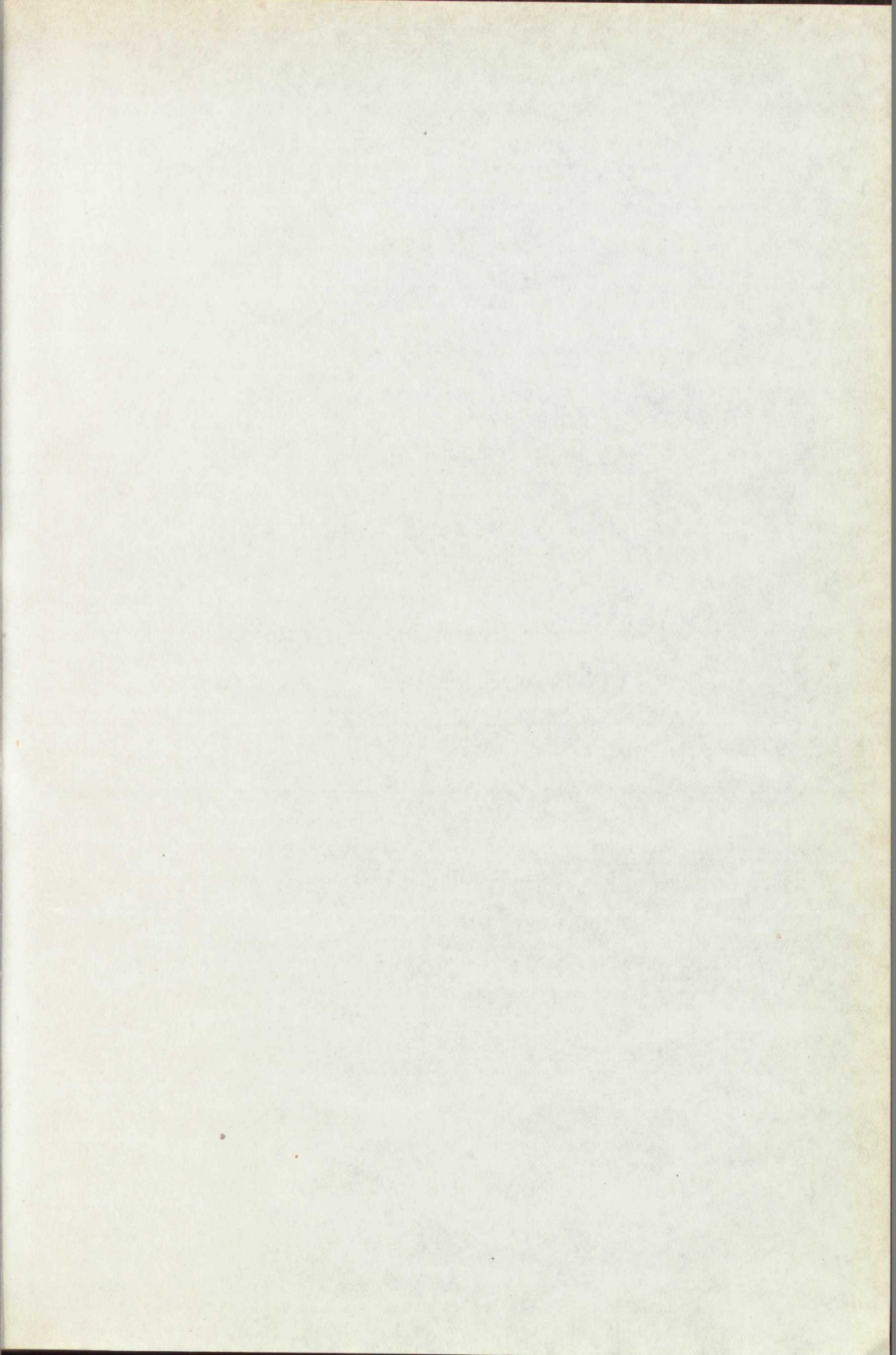
Beräkningarna avse endast *förhållandet* mellan skadeverkningarna av högertrafikolyckor och skadeverkningarna av vänstertrafikolyckor, vilket förhållande här ansetts lika med relationen mellan antalet olyckor av det förra och antalet olyckor av det senare slaget. Den absoluta storleken av skadeverkningarna, mätt i penningar eller på annat sätt, har icke behandlats. Beräkningar rörande denna synas knappast möjliga att genomföra.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

	Sid.
<i>Skrivelse till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet</i>	3
I. Inledning med historik	5
II. Kommitténs uppdrag	26
III. Allmänna synpunkter rörande ifrågasatt övergång till högertrafik	27
IV. Erforderliga åtgärder vid övergång till högertrafik	36
A. Åtgärder beträffande anordningar och anläggningar å landsbygdens vägar	36
B. Åtgärder beträffande anordningar och anläggningar å städernas gator och vägar	39
C. Åtgärder beträffande anordningar och anläggningar vid järnvägar	40
D. Åtgärder beträffande anordningar och anläggningar vid spårvägar	42
E. Åtgärder beträffande omnibusar m. m.	44
F. Åtgärder mot ökad olycksfallsrisk vid övergång till högertrafik ..	50
V. Tidpunkten för övergång till högertrafik	79
VI. Statens andel i de med övergång till högertrafik förenade kostnaderna	88
VII. Kommitténs uttalande i huvudfrågan	95

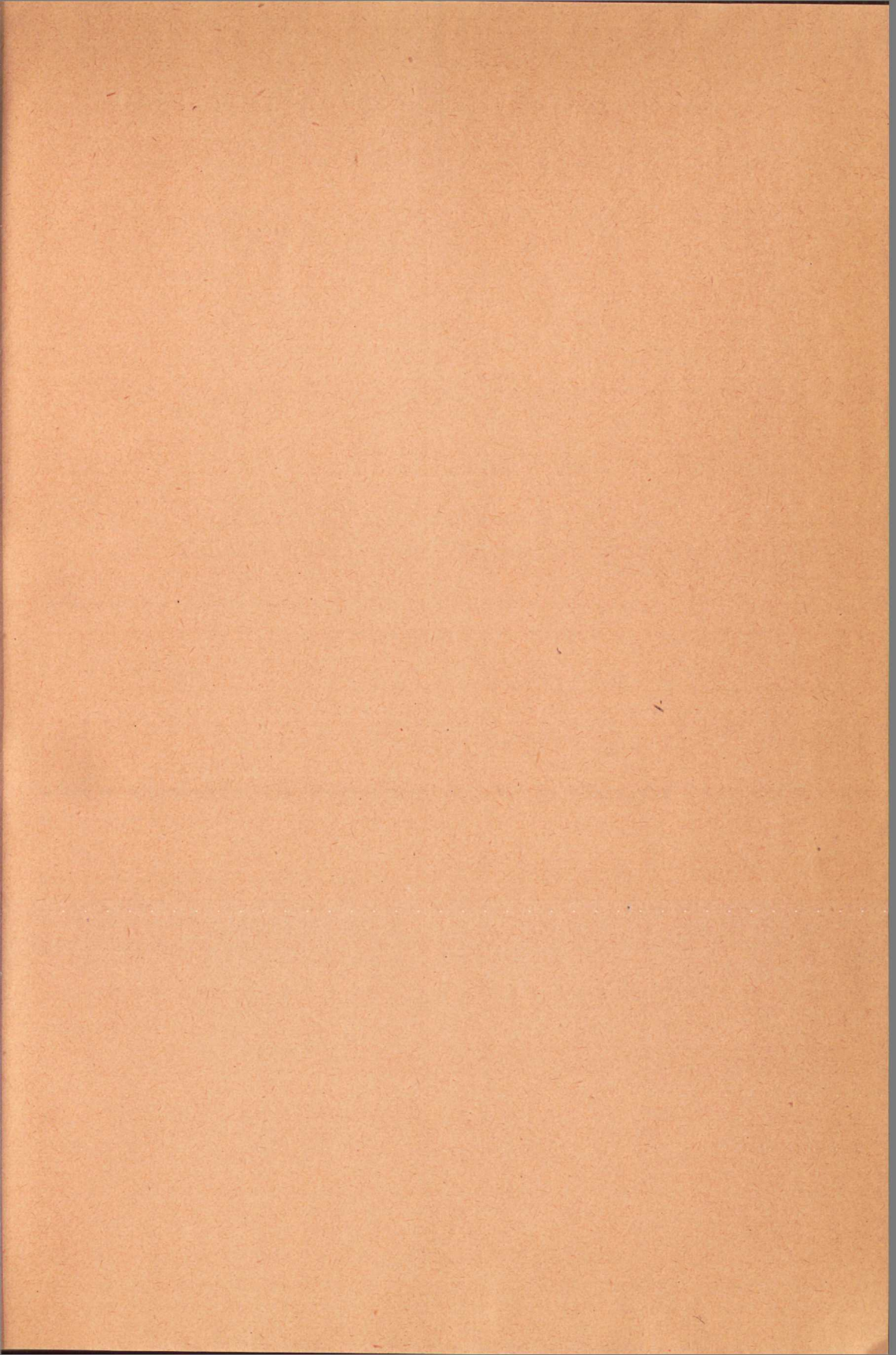
Bilagor.

I. Kostnader för flyttning av vägmärken m. m. beträffande landsbygdens allmänna vägnät	100
II. Kostnader för flyttning av vägmärken m. m. beträffande landsbygdens enskilda vägar	101
III. Kostnader för flyttning av vägmärken m. m. i städerna	102
IV. Kostnader för flyttning av signaler m. m. vid enskilda järnvägar	104
V. Kostnader för ändringar å spårvägarnas fasta anläggningar m. m.	105
VI. Yttrande av förste aktuarien S. Groth rörande trafikolyckor i samband med en övergång till högertrafik	106



9
8
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48

100
101
102
103
104



Statens offentliga utredningar 1940

Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.)

Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvärd.

- Betänkande med förslag till lag om ändrad lydelse av 8 kap. strafflagen m. m. jämte därmed sammanhängande författningar. [8]
Betänkande med förslag rörande offentliga rättshjälpsanstalter. [11]
Statistisk utredning angående förvaltningskostnader m. m. i konkurser. [13]
Förslag till ändrad lagstiftning om straff för försök till brott. [19]
Straffrättskommitténs betänkande med förslag till lagstiftning om förmögenhetsbrott. [20]
Straffrättskommitténs betänkande med förslag till ändring av strafflagen för krigsmakten i vad den berör förmögenhetsbrotten. [25]
Lagrådets utlåtande över processlagberedningens förslag till rättegångsbalk. [29]

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

- Promemoria med förslag till vissa åtgärder mot missbruk av tryckfriheten. [5]
Betänkande med förslag till lag med särskilda bestämmelser ang. stats- och kommunalmyndigheterna och deras verksamhet vid krig eller krigsfara m. m. [23]
Betänkande ang. uppgörelse mellan Kungl. Maj:t och kronan samt Stockholms stad rörande överståthållarämbetets uppförande å riksstaten m. m. [28]

Kommunalförvaltning.

Statens och kommunernas finansväsen.

Politi.

Nationalekonomi och socialpolitik.

- Betänkande med utredning och förslag ang. inrättande av fritidsreservat för städernas och de tätbebyggda samhällenas befolkning. [12]
Socialvårdskommitténs betänkande. 1. Statistisk undersökning ang. kommunernas ålderdomshem. [22]

Hälsa- och sjukvård.

- Betänkande ang. utfärdande av samt ersättning för vissa läkarintyg. [21]

Allmänt näringsväsen.

- Betänkande med förslag till kungörelse ang. kontroll å handeln med ost samt viss lagstiftning ang. korvvaror. [9]

Fast egendom. Jordbruk med binäringar.

- Betänkande ang. uppgörelse mellan Kungl. Maj:t och kronan samt Stockholms stad rörande vissa markfrågor m. m. i Stockholm. [6]
Efterfrågan på jordbruksprodukter och dess känslighet för pris- och inkomstförändringar. [16]
Betänkande med förslag till ändrade bestämmelser ang. bekämpande av smittsamma husdjursjukdomar. [26]

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

- Betänkande med förslag till åtgärder för befordrande av produktionen å enskilda skogar i vissa delar av Norrland. [3]

Industri.

Handel och sjöfart.

Kommunikationsväsen.

- Betänkande och förslag ang. förhållandet mellan arbetsuppgifter och löneställning vid statens järnvägar. Del 1. [14]
Betänkande med förslag rörande skärgårdarnas behov av förbättrade kommunikationer. Del 2. [15]
Betänkande med förslag till ändrad lagstiftning ang. s. k. rattfylleri. [17]
Betänkande med förslag till organisation av telegrafverket. [27]
Betänkande med förslag rörande övergång till högertrafik i Sverige. [30]

Bank-, kredit- och penningväsen.

Försäkringsväsen.

- Betänkande med förslag till lag om krigsskadeersättning. [4]
Betänkande med förslag till lag med vissa bestämmelser om livförsäkring vid krig m. m. [7]
Betänkande med förslag ang. krigsförsäkring av viss lösgendom. [18]

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

- Betänkande och förslag ang. reglering av församlingsindelningen i Stockholm och revision av den för huvudstaden gällande lagen om församlingsstyrelse. [1]
Svensk namnbok 1940. [10]
Betänkande och förslag angående statsbidrag till byggnader för folkskoleväsendet m. m. [24]

Försvarsväsen.

- Betänkande ang. omorganisation av arméförvaltningens sjukvårdsstyrelse m. m. [2]

Utrikes ärenden. Internationell rätt.