

# VÄNSTER- ELLER HÖGERTRAFIK I SVERIGE?

## I.

Föredrag av Svenska Spårvägsföreningens sekreterare,  
ombudsmannen *Wilh. Augustinsson*.

Stockholms spårvägar.

Därest dei förslag om övergång till högertrafik, som *1934 års Vägtrafiksakkunniga*<sup>1</sup> framlagt i sitt betänkande av den 28 maj 1935 (Statens offentliga utredningar 1935: 23), vinner statsmakternas gillande, kommer från och med den 1 januari 1938 den gamla svenska trafikregeln att hålla till vänster å vägbanan att försvinna och ersättas med den rakt motsatta regeln om högerriktad trafik. Det ligger ej någon överdrift i påståendet, att ett förverkligande av förslaget innebär ej mindre än en revolution på trafikområdet, då härigenom den grundläggande huvudregeln för trafiken i ett slag blir omkastad och vad som igår var högsta lag i morgon blir belagt med straff och tvärtom.

### Vänster-(höger-) trafikreglerna.

För att rätt kunna bedöma detta problem är det nödvändigt att först och främst få klargjort, vilka de *trafikregler* äro, som föreslås till ändring.

Lagen vet ej av någon skyldighet för vägfarande att alltid använda viss sida av vägbanan. Av de sakkunniga föreslås nu införande i vägtrafikstadgan av en allmänt hållen anvisning, att vägfarande bör, där så lämpligen kan ske, färdas å körbanans vänstra sida. Denna anvisning övergår till skyldighet vid färd i kurvor, gatu- och vägkorsningar eller eljest, där sikten är skymd.

---

<sup>1</sup> Jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 30 juni 1934 uppdrog kommunikationsministern statsrådet Henning Leo åt landshövdingen A. W. T. von Sneidern, ombudsmannen i Lastbilägarnas riksförbund A. W. Anderson, direktören A. T. N. Gabrielsson, dåvarande kaptenen A. P. Norlander och numera vägtrafikinspektören B. R. B. von Segebaden att såsom sakkunniga inom kommunikationsdepartementet verkställa utredning till lösande av vissa spörsmål på motortrafikens område m. m. De sakkunniga antogo benämningen *1934 års vägtrafiksakkunniga*. Som de sakkunnigas sekreterare har fungerat sekreteraren Yngve Ericsson.

De sakkunniga avgåvo den 29 november 1934 förslag om åstadkommande av en tystare trafik och den 28 maj 1935 förslag till ny motorfordonsförordning och vägtrafikstadga, ävensom förslag om övergång till s. k. högertrafik.

Utöver denna allmänna regel kunna de nu gällande svenska vänstertrafikbestämmelserna enklast sammanfattas i följande *tre huvudregler*:

1. *Håll till vänster vid möte,*

2. *Kör om till höger och*

3. *Låt vid korsande möte den från vänster kommande köra först.*

I dessa regler skola enligt de sakkunnigas förslag från och med år 1938 orden *vänster och höger helt enkelt byta plats.*

Dessa regler åskådliggöras å nedanstående planskiss (fig. 1), vars »höger»-hälvt helt enkelt är en exakt spegelbild av »vänster»-halvan.

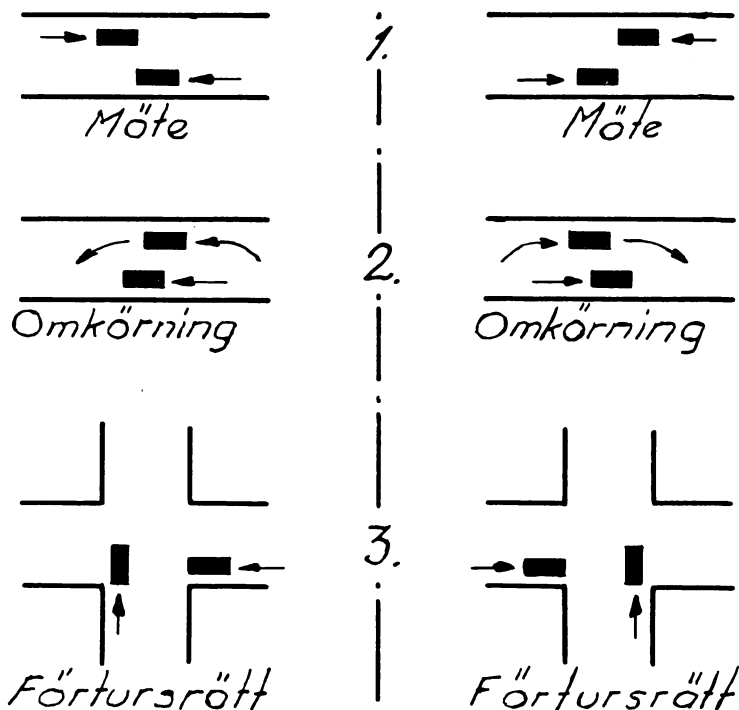


Fig. 1. Vänster-(höger-) trafikreglerna.

Om *regel 1. och 2.* råder full enighet. Det är riktigt, att man vid vänstertrafik skall möta till vänster och köra om till höger, vid högertrafik tvärtom. I förbigående kan jag dock nämna, att man i England, som har vänstertrafik, förut fått köra om på vilken sida som helst, blott man kunde »sufficiently see far ahead to do so with safety». Först i år har den engelska Highway Code infört omkörningsregeln, men det är fortfarande i vissa fall tillåtet att verkställa omkörning till vänster.

Omkörning av *spårvagn* bör lämpligen ske på vänster sida vid vänstertrafik och på höger vid högertrafik.

Vad beträffar *regel 3*, om förtursrätten vid korsande möte, eller den regel, som i dagligt tal går under benämningen *vänsterregeln*, är det däremot ingalunda självklart, att vid vänstertrafik den, som kommer från vänster, bör äga rätt köra först och tvärtom vid högertrafik. Gång på gång ha röster höjts för återinförande av den rakt motsatta regeln, d. v. s. att vid vänstertrafik införa *högerregeln* vid korsande möte. Att här närmare ingå på alla de skäl, som tala för denna justering av trafikreglerna, skulle föra för långt. Jag är emellertid personligen böjd för att ansluta mig till sistnämnda uppfattning av det skäl, att därigenom lättare undvikes, att trafiken bringas att stanna eller stannas upp under själva passerandet av den korsande vägen. Ju intensivare trafiken är, dess oftare inträffa givetvis s. k. dubbelmöten, d. v. s. fordon

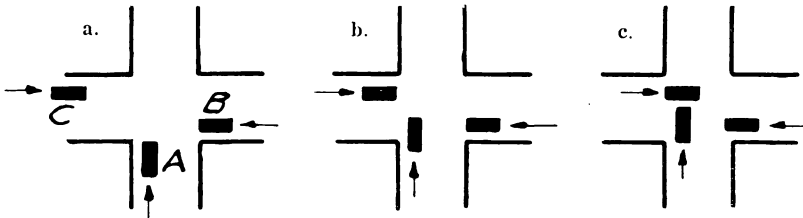


Fig. 2. Vänstertrafik med *vänsterregel*.

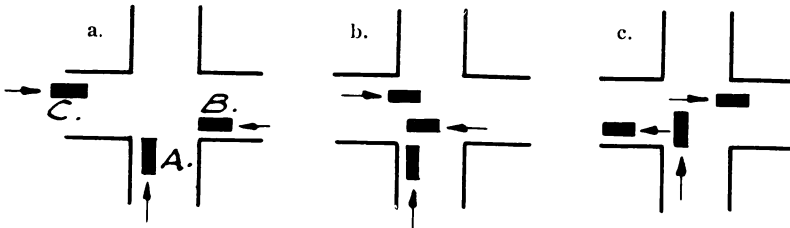


Fig. 3. Vänstertrafik med *högerregel*.

komma både från vänster och höger. För dessa fall vore det utan tvivel praktiskt att *förtursrätt lämnades vid passerandet av sista hälften av den korsande vägen*. Ett dylikt förfaringssätt skulle säkerligen betydligt underlätta framkomligheten å de gatuleder, där körbanorna äro så breda, att trafiken i båda riktningarna kan framgå i mer än en körfil, och ett fordon »från vänster» ofta dyker upp i sista ögonblicket.

Ovanstående två planskisser (fig. 2 och 3), där situationen *a* är gemensam, åskådliggöra innebörden härav. Enligt den s. k. vänsterregeln (fig. 2) har *A.* förtursrätt framför *B.*, men skall själv släppa *C.* före över gatukorset. Därest i stället »högerregeln» gällt, skulle situationen ha utvecklats på sätt framgår av fig. 3. Högerregeln befriar i detta fall *A.* från skyldighet att stanna, sedan *A.* kommit in i gatukorset. Det samma gäller såväl *B.* som *C.*

De sakkunniga ha emellertid icke frångått principen om vänsterregel vid vänstertrafik och högerregel vid högertrafik<sup>1</sup> och föreslå alltså införande av högerregel i samband med övergången till högertrafik. Det är därför av vikt, att man dessförinnan noggrant överväger, huruvida icke den s. k. vänsterregeln borde kunna bibehållas, om vårt land skall övergå till högertrafik. Den omständighet, att vi med all sannolikhet då ha bestämmelser om huvudvägar och bivägar med förtursrätt för trafiken å de förra, varigenom vänster- resp. högerregeln endast blir tillämplig för trafiken å vägar av samma slag, får ej inverka på ställningstagandet till de båda reglernas lämplighet i praktiken. Det är ju möjligt, att vi i Sverige liksom i England skulle kunna nöja oss utan ifrågavarande regel. Då det tyvärr alltför ofta i praktiken visar sig, att ett riktigt bedömande av vilket fordon som *faktiskt* bör få köra före över gatukorset är synnerligen vanskligt — omdömena äro ju så olika och önskan att »vara först» så stor — tror jag nog det är klokt bibehålla den gamla förtursregeln jämsides med regeln om förtur för huvudvägstrafiken.

Hur dessa trafikregler utformats i *lagtexten* synes mig sakna betydelse i detta sammanhang.

De sakkunniga ha emellertid i sitt förslag till ny vägtrafikstadga intagit kompletterade bestämmelser om vänsterregler även för *gående*. Huvudbestämmelsen innehåller en anvisning att vid möte å gångbana vika till vänster. Detta är vid vänstertrafik fullt riktigt. Lika trafiktekkniskt riktig vid vänstertrafik är nästa anvisning: »Använd högra gångbanan eller, där gångbana saknas, högra sidan av vägen», men det tål diskuteras, om det kan vara psykologiskt och praktiskt klokt att blott kort tid före en tänkt övergång till högertrafik, där man bör gå på vänstra sidan av vägen, söka högerrikta vår svenska allmänhet med dess inrotade vanor att använda vänstra trottoaren. Vore det ej förståndigt att låta i detta avseende gångtrafiken vara ifred till 1938 eller att åtminstone inskränka omsorgen om fotgängarna till en *anvisning att om möjligt gå mot strömmen av körtrafik*.

### Historik.

*Vänstertrafiken* har gamla anor i vårt land. Att vid möte hålla till vänster var dock länge blott en oskriven lag. Först år 1734 blev sedvänjan kodifierad. I § 23 av Kungl. Maj:ts *Gästgivareordning* den 12 december 1734 finnes nämligen intaget ett stadgande härom. Stadgandet lyder:

<sup>1</sup> En internationell, av Sverige ej biträdd *konvention av 24/4 1926 om regler för vägtrafiken* stadgar följande: »Principiellt och därest vederbörande myndigheter icke utfärdat motsatta föreskrifter, är förare skyldig att vid vägskäl och korsningar av vägar lämna plats åt förare som komma från höger, om reglementet föreskriver högertrafik, och åt förare som komma från vänster, om reglementet föreskriver vänstertrafik. (Art. 6.)

»När resande eller farande i städer eller på landet mötas böra de hvar till sin vänstra sida således vika, att de hinderlöst kunna komma hvarann förbi vid Tio Dalers Silfvermynts bot för den som häremot bryter.»

I fortsättningen av paragrafen lämnas vissa föreskrifter om företrädesrätt, som i och för sig äro ganska intressanta på grund av den rangordning, som uppgjorts mellan de vägförande, men som i detta sammanhang kunna förbigås.

Gästgivareordningen upphävdes år 1878 och ersattes av en *skjutsstadga*, vari ej några trafikbestämmelser funnos intagna. Även efterföljande skjutsstadga saknar trafikregler. Efter 1878 var så vänstertrafiken i 45 år så tillvida åter blott en sedvaneregul, som den ej fanns lagligen föreskriven för landsbygden och blott i vissa städer bibehållits i de särskilda föreskrifter, som stadens myndigheter utfärdat med stöd av § 20 i Ordningsstadgan för rikets städer.

Härefter återfinnes regeln först i den *speciallagstiftning*, som kom till för *automobiltrafiken*, dock ej i den första billagen — av den 21 september 1906. I § 16 mom. 4 av automobiltrafikförordningen av den 30 juni 1916 föreskrives däremot för varje bilförare

»att vid möte och när körbanan ej kan fritt överskådas hålla till vänster samt att hålla till höger, när annan trafikant förbiköres».

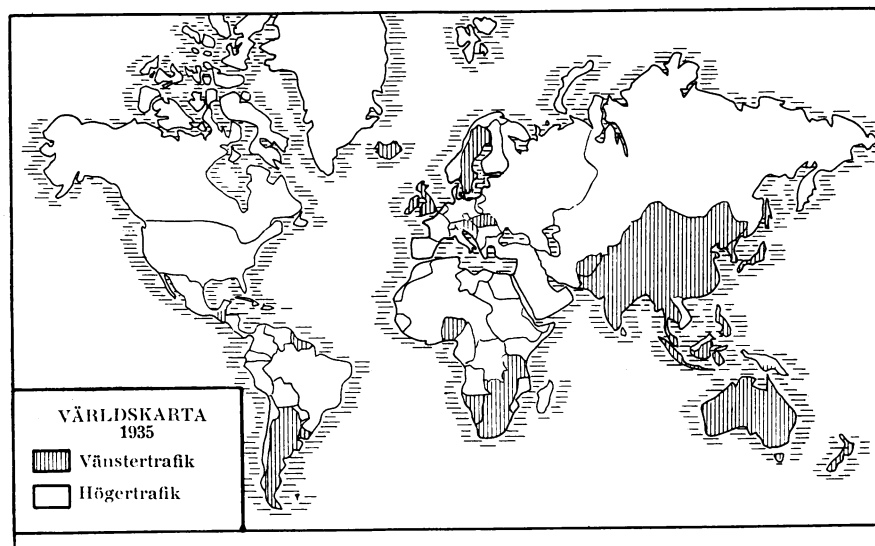
Den 15 juni 1923 erhöilo vi vår första *allmänna vägtrafikstadga*. I denna gjordes vänstertrafiken åter till allmän lag i Sverige. I § 7 av stadgan återfinnas alla de tre huvudregler, om vilka ovan talats, och detsamma är förhållandet med nu gällande vägtrafikstadga, som är dagtecknad den 30 juni 1930. I samband med tillkomsten av dessa två stadgar, d. v. s. såväl 1923 som 1930 bragtes frågan om övergång till högertrafik på tal, men fick falla: år 1923 efter pratiskt taget allmänt avstyrkande bl. a. av Kungl. Automobilklubben, och år 1930 i saknad av nöjaktig utredning. Det är ett svalg befast mellan den tidens sakkunniga och 1934 års. Jag kan ej underlåta citera 1920 års automobilsakkunniga, som i sitt betänkande enhälligt framhöilo, att »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.»

Vad är det nu, som kunnat förmå 1934 års *vägtrafiksakkunniga* att enhälligt föreslå motsatsen, d. v. s. en övergång från vänster- till högertrafik i Sverige? Svaret är helt enkelt det, att de sakkunniga funnit de »fördelar, som måste anses förenliga med internationellt enhetliga trafikregler», så stora, att de uppväga övergångstidens nackdelar och kostnader. Och härvid ha de sakkunniga utgått från, att det ej »finnes något hopp om att andra länder skulle komma att lämna högerregeln för att i stället välja den i vårt land tillämpade vänsterregeln».

## De olika trafikreglernas förekomst.

Att denna premis är riktig, åtminstone vad Europa och Amerika beträffar, måste anses höjt över allt tvivel.

En blick på vidstående kartor (fig. 4 och 5) och tabeller torde övertyga en var, som tilläventyrs ännu tänker sig motsatsen. Tabellerna äro uppgjorda på basis av Nationernas Förbunds officiella statistik 1934/1935.



1.000-tal invånare					
Världsdel	Total	Vänstertrafik		Högertrafik	
Europa .....	519.140	85.813	16,53 %	433.327	83,47 %
Asien .....	1.121.200	1.017.400	90,74 %	103.800	9,26 %
Afrika .....	144.900	57.850	39,98 %	87.050	60,07 %
Amerika .....	262.490	19.818	7,55 %	242.672	92,45 %
Australien .....	10.080	9.408	93,33 %	672	6,67 %
Summa	2.057.810	1.190.289	57,84 %	867.521	42,16 %

Fig. 4.

Av dessa dokument framgår, att den europeiska kontinenten är praktiskt taget helt högerriktad. Detsamma är förhållandet med såväl Nord- som Sydamerika. De viktigaste vänsterländerna äro England, Kina och Japan samt de brittiska besittningarna med undantag av Canada. Som ett kuriosum påpekas, att dessa vänsterländer ur folk-mängdssynpunkt hava majoritet i världen, men förhållandet kan ej tillmätas någon större betydelse i diskussionen om vänster- eller högertrafik i Sverige, då av denna majoritet över 80 % utgöras av kineser och andra folk i områden utan ordnade vägförhållanden. Borträknas

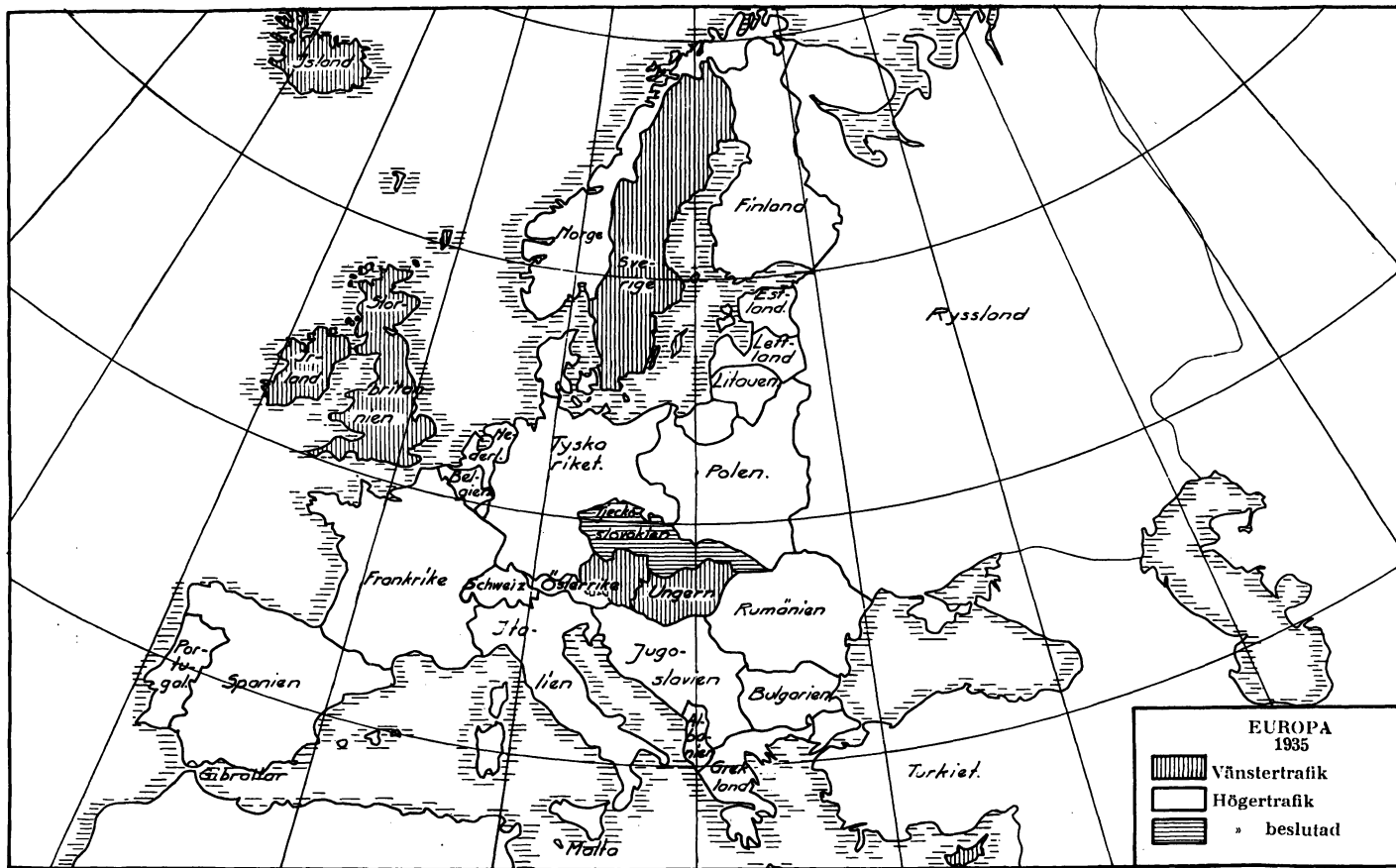


Fig. 5.

dessas 80 %, blir vänstermajoriteten förbytt i  $\frac{1}{3}$ -minoritet. Bland den s. k. civiliserade världens nationer innehar högertrafiken absolut majoriteten.

Jag har hos spårvägsföretagen i Budapest, Prag och Wien låtit efterhöra, hur trafikriktningsspörsmålet ligger till i Ungern, Tjeckoslovakiet och Österrike, de enda europeiska kontinentalländer, som fortfarande ha vänstertrafik.

Svaren blevo:

*Budapest:* . . . övergång till högertrafik har officiellt ej framlagts som förslag. Det föreligger överhuvudtaget icke någon avsikt att inom den närmaste framtiden upptaga denna fråga till avgörande.

*Prag:* . . . Ehuru tjeckoslovakiska republiken biträtt den internationella konventionen om högertrafik, har tills dato högertrafiken varken genomförts i huvudstaden eller i övriga delar av landet.

*Wien:* . . . Österrike gränsar till såväl höger- som vänsterriktade länder. Genom omläggningen till högertrafik i de västliga delarna av landet har sörjts för att den nord—sydliga genomgångstrafiken ej behöver växla körriktning. Allmän övergång i Österrike från vänster- till högertrafik har strandat på de stora kostnader (13 miljoner Schilling), som omändringen skulle medföra i avseende å Wiens spårvägar.

Österrikes uppdelning i vänster- och högertrafikområden åskådliggöres på nedanstående skiss (fig. 6).

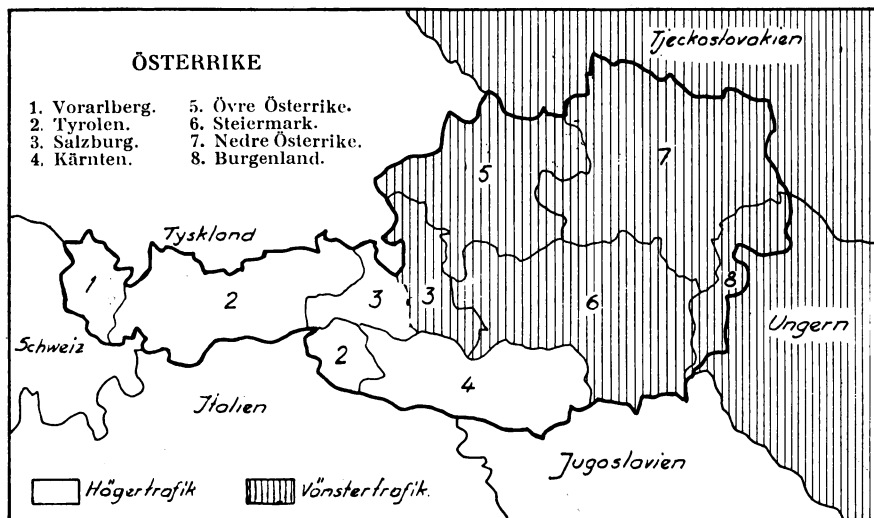


Fig. 6.

**T A B L Å**  
utvisande  
trafikriktningen (*vänster- och högertrafik*) i olika länder.

L a n d	Vänstertrafik		Högertrafik	
	areal 1.000 km <sup>2</sup>	invånarantal 1.000-tal	areal 1.000 km <sup>2</sup>	invånarantal 1.000-tal
<b>A. Europa.</b>				
Albanien .....	—	—	28	1.050
Andorra .....	—	—	—	5
Belgien .....	—	—	30	8.248
Bulgarien .....	—	—	103	6.020
Danmark .....	—	—	44	3.664
Danzig .....	—	—	2	410
Estland .....	—	—	48	1.125
Finland .....	—	—	388	3.534
Frankrike .....	—	—	551	41.900
Gibraltar .....	—	16	—	—
Grekland .....	—	—	130	6.630
Irländska Fristaten .....	69	3.000	—	—
Island .....	103	112	—	—
Italien .....	—	—	310	42.217
Jugoslavien .....	—	—	248	14.514
Lettland .....	—	—	66	1.939
Lichtenstein .....	—	—	—	12
Litauen .....	—	—	56	2.451
Luxemburg .....	—	—	3	303
Malta .....	—	252	—	—
Monaco .....	—	—	—	25
Nederländerna .....	—	—	34	8.290
Norge m. Spetsbergen .....	—	—	386	2.858
Polen .....	—	—	388	33.024
Portugal .....	—	—	93	7.090
Rumänien .....	—	—	295	18.800
Ryssland .....	—	—	5.999	132.500
San Marino .....	—	—	—	13
Schweiz .....	—	—	41	4.135
Spanien med Kanarieöarna ..	—	—	503	24.242
Storbritannien och Nordirland jämte Kanalöarna och Man	245	46.610	—	—
Sverige .....	449	6.212	—	—
Tjeckoslovakien .....	140	15.020	—	—
Turkiet .....	—	—	24	1.150
Tyskland .....	—	—	471	66.178
Ungern .....	93	8.841	—	—
Vatikanstaten .....	—	—	—	1
Österrike .....	56	5.750	28	1.000
<b>Europa .....</b>	<b>1.155</b>	<b>85.813</b>	<b>10.269</b>	<b>433.327</b>
<b>Ryssland .....</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>5.999</b>	<b>132.500</b>
<b>Europa utan Ryssland .....</b>	<b>1.155</b>	<b>85.813</b>	<b>4.270</b>	<b>300.827</b>

L a n d	Vänstertrafik		Högertrafik	
	areal 1.000 km <sup>2</sup>	invånarantal 1.000-tal	areal 1.000 km <sup>2</sup>	invånarantal 1.000-tal
<b>B. Asien.</b>				
Afganistan .....	650	7.000	—	—
Brittiska Indien .....	4.684	363.000	—	—
» besittningar (övriga)	412	12.030	—	—
Filippinerna .....	296	12.850	—	—
Irak .....	—	—	302	3.300
Iran (Persien) .....	—	—	1.626	9.000
Japan med Korea etc. ....	678	96 350	—	—
Kina .....	11.103	450.000	—	—
Nederländska Indien .....	1.904	63.500	—	—
Palestina .....	—	—	66	1.140
Siam .....	518	12.670	—	—
Övriga .....	—	—	19.671	90.360
Asien .....	20.245	1.017.400	21.665	103.800
Kina .....	11.103	450.000	—	—
Asien utan Kina .....	9.142	567.400	21.665	103.800
<b>C. Afrika.</b>				
Algeriet .....	—	—	2.196	6.850
Egypten .....	—	—	1.000	15.210
Marocko .....	—	—	452	6.250
Tunis .....	—	—	125	2.500
Sydafrika .....	1.222	8.430	—	—
Brittiska besittningar .....	8.636	49.420	—	—
Tripolis .....	—	—	1.842	720
Övriga .....	—	—	14.477	55.520
Afrika .....	9.858	57.850	20.092	87.050
<b>D. Amerika.</b>				
Argentina .....	2.793	12.030	—	—
Brasilien (Rio Gr. do Sul) ..	237	3.000	—	—
I övrigt:			8.288	41.900
Brittiska besittningar .....	724	2.795	—	—
Canada .....	—	—	9.542	10.760
Chile .....	—	—	742	4.433
Förenta Staterna .....	—	—	9.369	127.754
Mexiko .....	—	—	1.969	17.600
Peru .....	—	—	1.249	6.700
Uruguay .....	187	1.993	—	—
Övriga .....	—	—	5.455	33.525
Amerika .....	3.941	19.818	36.614	242.672
<b>E. Australien.</b>				
Brittiska besittningen .....	8.493	9.408	—	—
Övriga .....	—	—	57	672
Australien .....	8.493	9.408	57	672
<b>Världen.</b>				
Europa .....	1.155	85.813	10.269	433.327
Asien .....	20.245	1.017.400	21.665	103.800
Afrika .....	9.858	57.850	20.092	87.050
Amerika .....	3.941	19.818	36.614	242.672
Australien .....	8.493	9.408	57	672
Världen .....	43.692	1.190.289	88.697	867.521

## Problemställningen.

Frågan om övergång från vänster- till högertrafik i Sverige är som jag redan tidigare antytt ingalunda ny. Vad *Svenska Spårvägsföreningen* beträffar har föreningen redan år 1929 på sätt och vis tagit ställning till detta problem. I yttrande till Konungen över dåvarande förslag till ändringar i vägtrafikstadgan<sup>1</sup> konstaterade föreningen genom sin styrelse, att *körriktningsfrågan i och för sig endast hade betydelse för den icke-reguliära motorfordonstrafiken*. »Ett införande av högertrafik i Sverige», framhöll styrelsen, »måste emellertid medföra en omläggning av trafikriktningen även för spårvägar och bussar». För spårvägstrafikens vidkommande beräknades kostnaden för en omläggning till 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> miljoner, »en kostnad, som» — jag citerar fortfarande — »givetvis icke i någon mån kan påläggas spårvägsföretagen». I full förvisning om att kravet på reformens genomförande icke längre kunde utan vidare avvisas, rekommenderade styrelsen, att en allsidig utredning komme till stånd.

1934 års Vägtrafiksakkunniga hava verkställt denna *utredning* och som sagt enhälligt kommit till det resultat, att reformen bör genomföras och genomföras snarast möjligt.

Övergången till den nya trafikordningen kräver helt naturligt vidtagandet av omfattande åtgärder på olika områden och beräknas av de sakkunniga medföra *kostnader på 8—10 miljoner kronor*.

Huvudparten härav kommer på de trafikmedel, som företrädas av Svenska Spårvägsföreningens medlemmar. För omändringsarbetena fordras nämligen: i spårvägsdrift 3 miljoner och i busstrafiken närmare 4 miljoner. Denna de sakkunnigas kalkyl grundar sig vad spårvägarna beträffar helt på uppgifter, som under hand införskaffats från vår förening. I avseende å bussarna ha de sakkunniga däremot ansett sig kunna kalkylera med en betydligt lägre genomsnittskostnad per buss än den som lämnats av föreningen.

På en utomstående verka dessa kostnader säkerligen överväldigande höga. Yrkesmannen är däremot snarare av den uppfattningen, att omläggningen blir ännu dyrare.

De åtgärder, som krävas för övergång till högertrafik, äro i huvuddrag följande:

för *spårvägstrafiken*:

- 1) *Vagnparken*. Ändring av på- och avstigningsdörrar.
- 2) Flyttning av *refuger*.
- 3) Omläggning av *spårväxlar*.
- 4) » » *väntpaviljonger*.

<sup>1</sup> Föreningens årsskrift för år 1929 sid. 24.

för *busstrafiken*:

Ombyggnad av *vagnparken* såväl i avseende å kaross (på- och avstigningsdörrarna) som chassi (ombyggnad och flyttning av motorn, styrning, växellåda m. m.)<sup>1</sup>

Då det ifrågasatts, att flyttning av förarplatsen icke skulle vara oundgängligen nödvändig vid ändring av körriktningsreglerna, anser jag mig böra erinra om att det ur trafiksäkerhetssynpunkt ingalunda saknar betydelse på vilken sida *ratten* är placerad i ett motorfordon. I automobilens barndom voro i Amerika, som har högertrafik, alla bilar högerstyrda. Nu tillverkas i Amerika icke *en* högerstyrd bil. Detta är riktigt. Vid högertrafik bör nämligen bilen vara vänsterstyrd och tvärtom vid vänstertrafik. Ju snabbare automobilen blir, dess viktigare är det att gardera sig för den mötande trafiken. Att »klara vägkanten» är visserligen också viktigt, men faran från det hållet är nog mindre. *Den mötande är en rörlig fara, vägkanten något, som ej flyttar sig.*

Jag har redan angivit *huvudmotivet*, ja, kanske det enda motivet för den ställning, 1934 års Vägtrafiksakkunniga intagit till frågan om ändring av körriktningsreglerna. *Den internationella samfärdseln, där enhetliga regler gälla för trafiken till sjöss och i luften, kräver att förhållandet blir detsamma även till lands.* För varje år, som går, växer den mellanfolkliga trafiken och därmed olägenheterna av de nu rådande motsatta förhållandena i världen i avseende å körriktningen. Sverige får för varje år dyrare betala ett uppskjutet likriktande av trafiken.<sup>2</sup>

Innan jag överlämnar till herrar debattörer att komma med sina pro et contra anser jag av nöden att ytterligare något klarlägga, hur problemet egentligen ligger till.

Först och främst:

*Vilket av de båda systemen kan anses ur praktisk lämplighetsynpunkt såsom det bästa?*

Svaret har varit och är åtminstone i vårt land att vänstertrafik »bäst torde svara mot de förutsättningar och anlag, vilka stå i samband med den så gott som allmänt rådande *högerhäntheten*».

<sup>1</sup> Här lämnades specificerade uppgifter från olika trafikföretag. Då uppgifterna icke kunna betraktas annorledes än såsom rent vägledande, intagas de ej här.

För Stockholms Spårvägars vidkommande kalkyleras kostnaderna till Kr. 1.150.000 för spårvägstrafiken och Kr. 1.000.000 för busstrafiken.

Som jämförelse kan nämnas, att i avseende å spårvägarna i Wien en övergång från vänster- till högertrafik beräknas medföra en kostnad av 13 miljoner Schilling.

<sup>2</sup> Då frågan senast var på tal, eller åren 1928—1930, angavs från ett håll som ett skäl *mot* övergång till högertrafik, att åtgärden var för sent påtänkt för att kunna genomföras.

För en högerhänt person faller det sig mest naturligt att söka få på sin högra sida den person, som han möter och vill hälsa med handslag, d. v. s. han går själv till vänster om denna. Lika naturligt torde det — för att taga ett exempel från en svunnen tid — hava varit för en stridskämpe att söka få över sin motståndare på högra sidan och själv söka sig till vänster om denne. En körsven vill helst sitta till höger för att få rätt bruk av sin piska, och för att då lättare kunna se vägen fram söker han sig över till vägens vänstra sida. När samfärdseln så i tidernas fullbordan krävde utformande av regler för de vägfarande låg detta liksom i blodet, och regeln blev: »Håll till vänster!» Vänsterentusiasterna framhålla också, att vid vänstertrafik på- och avstigning lättast sker på fordonets vänstra sida och att härvid höger hand i allmänhet bäst torde komma till hjälp. I fråga om spårvagn och buss är detta ej minst viktigt.

Allt detta är fullkomligt riktigt, men jag är övertygad om, att vår ordförande har rätt, då han i en intervju år 1929 sade, att det hela egentligen vore *en vanesak*. Kan man i kontinentens stora städer reda sig med högertrafik i spårvägs- och busstrafik, går det nog här också. Väl genomförda, äro systemen säkerligen i det stora hela likvärdiga. Att ett så stort antal av världens länder ha högertrafik beror helt enkelt på det faktum, att man där tidigare kommit till insikt om, att den redan urgammalt vänsterriktade gångtrafiken krävde mötande körtrafik.

Som läget i världen nu är torde det emellertid vara absolut uteslutet att få likformighet tillstånd på basis av vänsterregeln. Då kravet på likformiga trafikregler icke kan tillbakavisas, är det därför min absoluta övertygelse, att *högertrafik förr eller senare måste införas i vårt land*. Det går kanske ej i längden att rida spärr mot utvecklingen och vårt geografiska läge är ej sådant, att vi för vår egen fördels skull kunna konservativt bevara vår särställning. Även det stolta Albion säges hava diskuterat en ändring av den sekelgamla vänstertraditionen.

Det är mäktiga krafter i rörelse för uppnående av detta önskemål. På vägtrafikkonferensen i Paris den 6—8 oktober 1921 uppställdes internationella normer för trafikregler. Konferensen tog dock ej steget fullt ut, utan fastställde endast principerna för de tre huvudregler, jag tidigare redogjort för. Inom *Nationernas förbund* arbetar en »Permanent Committee on Road Traffic» för samma mål och svenska delegationen för *nordiskt ekonomiskt samarbete* har officiellt förordat, att Sverige skulle övergå till den i grannländerna Danmark, Finland och Norge tillämpade högertrafiken. *La vérité est en marche*.

Att den internationella samfärdseln är stadd i synnerligen kraftig utveckling torde icke behöva här påvisas. Det samma är förhållandet med motorfordonen såsom förmedlare av denna samfärdsel. År 1919 funnos i Sverige 4 401 bilar. Härefter är kurvan: 1921 = 9 120,

1924 = 62 820, 1928 = 127 660 och 1934 = 140 957. Bussbeståndet i vårt land var år 1928 2 292. År 1934 hade antalet vuxit till 3 504. Mellan de båda åren förefinnes sålunda en differens på 1 200 fordon, vilkas ombyggnad till högertrafik nu beräknas kosta 1 200 000 kronor.

Intet tvivel torde råda om att utvecklingen icke stagnerat. Så har Kungl. Automobilklubben i sin framställning om övergång till högertrafik framlagt som exempel på den utländska motorfordonstrafiken till Sverige förhållandena i Hälsingborg. Denna stad passerades år 1930 av cirka 11 000 motorfordon. För år 1934 är motsvarande siffra 25 000.

Men det är ej riktigt, att i denna diskussion enbart fästa avseende vid biltrafiken. En bilförare vänjer sig säkerligen lätt vid främmande regler. Detta är däremot ingalunda förhållandet med gåtrafikanten, och det är säkert ej överdrift att påstå, att faran av olika trafikregler är störst ur fotgängarsynpunkt. Som mätare på den mellanfolkliga utvecklingen härvidlag har jag plockat ut följande siffror rörande antalet resande utlänningar i Stockholm och därvid fördelat dessa på vänster- och högerländer:

*Tablå utvisande antalet anmälda utländska resande i Stockholm.*

L a n d	1929	1930	1931	1932	1933	1934
England .....	3,977	4,843	3,704	4,016	5,205	6,234
Japan .....	346	348	209	151	204	248
Tjeckoslovakiet .....	492	986	646	399	425	571
Ungern .....	332	588	575	304	355	429
Österrike .....	1,111	1,318	1,263	845	774	964
Summa	6,258	8,083	6,397	5,715	6,963	8,446
½ av ej specificerade land	993	1,290	834	762	765	1,096
Från Vänsterland .....	7,251	9,373	7,231	6,477	7,728	9,542
» Högerland .....	43,770	56,362	42,040	38,902	35,532	44,477
Total	51,021	65,735	49,271	45,379	43,260	54,019
Turistbåtar .....	4,665	7,211	4,020	4,090	8,155	10,769

Det är talande siffror. När det i Nationernas förbunds årsbok för 1935 står »Every country is now visited by a growing number of foreign motorists», kunde det lika gärna ha stått »visitors». Och av dessa utländska turister i Sverige är blott en ringa minoritet från länder med samma trafiksystem som vi. I avseende å våra egna utlandsresor kunna intressanta siffror hämtas ur den internationella statistik, som årligen sammanställs rörande vissa storstäder.

Någon har sagt, att bilen snart är var mans egendom. Jag frestas att i detta sammanhang tillägga: »och utlandsresan var mans semester-nöje».

Två *huvudargument* anföras *mot övergången till högertrafik*, nämligen:

- a) Det kostar pengar, mycket pengar.
- b) » » människoliv.

Dessutom anses en ändring ej vara av behovet påkallad, då bilföraren lätt vänjer sig vid körrikttningsregeln i det land han besöker.

Att *övergången är dyrbar*, har nyss visats, men det har också visats, att en övergång för 5—10 år sedan varit billigare. Ett uppskjutande av reformen medför utan något som helst tvivel ökade övergångskostnader. Är en övergång ofrånkomlig, bör den därför av ekonomiska skäl ske snarast.

Att övergången kommer att medföra *ökad antal trafikolyckor* är inebörden av det andra argumentet. Skola vi genom att hjälpa våra utlandsresande svenskar öka riskerna för de svenskar, som stanna hemma. Äro våra plikter gent emot den i Sverige turistande utlänningen större än våra skyldigheter mot våra egna landsmän?

Frågor av detta och liknande innehåll översvämma tidningarnas spalter för inlägg från allmänheten. Jag förnekar ingalunda, att det är svårt för en hel nation att vänja sig av med en vänstertrafik, som har hävd ända sedan urminnes tider. Men allt går.

När vi den 1 juli i år införde den s. k. tysta trafiken i vårt land, saknades ej olycksprofeter. Idag blott två månader efter den reformens införande, tror jag, att vårt land är fullt enigt om att det var en alldeles förträfflig åtgärd. Jag är optimist nog att tro detsamma om den reform, vi idag skola diskutera.

Härutinnan kan jag hänvisa till rapporter från Canada, ett av de länder, som vågat experimentet. Vägtrafiksakkunniga sammanfatta rapporterna därifrån sålunda, att omläggningen icke föranlett någon ökning i antalet trafikolyckor. Som en fingervisning i diskussionen skulle jag vilja nämna, att i en provins omläggningen verkställdes ej så mycket för att undvika de olyckor, som följde med att trafikreglerna voro olika, utan med hänsyn till framtiden, d. v. s. av ekonomiska skäl för att få en som nödvändig ansedd reform införd billigast möjligt.

Mitt anförande skulle ej vara fullständigt, om jag ej tillade, att Vägtrafiksakkunniga anse onödigt för de egentliga *järnvägarna* att när övrig trafik högerriktas, även verkställa omläggning till högertrafik. Härvid ha de sakkunniga säkert utgått från att reformen endast kräves för den trafik som framföres på *gemensam* körbana. Det synes mig också riktigt — ej minst av ekonomiska skäl — att ej högerrikta de uteslutande på egen banvall gående banorna. Detta är förhållandet i Frankrike, och några olägenheter hava ej därav påtalats. På de ställen, där väg och bana korsa varandra, böra dock särskilda försiktighetsåtgärder vidtagas.

### Sammanfattning.

När vi nu gå att diskutera detta problem, är det nödvändigt, att var och en gör klart för sig själva problemställningen. Alla torde vi vara eniga om, att det är bättre med ett enhetligt trafiksystem över hela världen än nu rådande olika förhållanden. Vi är nog också tämligen eniga om, att de båda systemen äro likvärdiga, när de väl hunnit slutgiltigt genomföras. Fullt förvissade äro vi jämväl om att de europeiska kontinentalstaterna icke komma att övergiva sitt högersystem för att anamma vår vänstertrafik. Detta skall vara utgångspunkten för våra överläggningar. Problemet skulle måhända därför riktigare hava givits följande formulering: »*Lika eller olika trafikregler i världen?*» Då svaret på denna fråga i princip ej kan bliva mer än ett, återstår helt enkelt av hela problemet att avgöra om den eftersträvade likformigheten är värd de kostnader, obehag och måhända ökade faror, som en ändring för med sig. För oss spårvägs-, buss- och förortsbanemän och de av oss företrädde trafikmedlen är en ändring i och för sig obehövlig, men vi böra ej motsätta oss reformen, därest den av andra skäl är för vårt land nödvändig. Det synes mig dock rättvist, att våra företag ej härför skola betungas med kostnader, som eljest skulle hava uteblivit.

---

## II.

### DISKUSSION.

Direktör *E. Hultman*, Malmö:

Med hänsyn till att stora flertalet länder i Europa hava högertrafik och Sverige ligger mellan länder med sådan trafik anser jag det vara naturligt, att även Sverige får högertrafik.

Kostnadsberäkningarna för en övergång till högertrafik böra av oss skärskådas. De sakkunniga anse, att omändringen av bussarna skulle kunna ske för i genomsnitt kr. 1 000 per buss. Detta är enligt min åsikt en allt för låg siffra. Visserligen kan det vara möjligt att hålla omändringskostnaderna nere vid detta belopp i vissa fall, t. ex. om förareplatsen ej behöver flyttas, men vid enmansbetjänade bussar bliva kostnaderna betydligt högre, ty å dessa måste förareplatsen flyttas över från högra till vänstra sidan och därav följa vidlyftiga omändringsarbeten. Vi måste också, medan dessa ändringsarbeten pågå, hava tillgång till reservbussar.

Alla kostnaderna för omläggningen, vad beträffar spårvägar och bussar etc., anser jag böra betalas av staten. Jag vet, att det finnes länder, som vid övergången till högertrafik lagt en viss del av kostnaderna på företagen. Detta förfaringssätt torde med skäl få anses oriktigt, ty de ändringsarbeten, som måste vidtagas, äro fullständigt improduktiva.

Beträffande tiden för övergången till högertrafik anse de sakkunniga, att högertrafiken bör kunna genomföras 1½ år efter det beslut härom fattats. I detta avseende har ett annat förslag framkommit och debatterats hos Länsstyrelsen i Malmöhus län, och har jag erhållit tillstånd att omnämna detsamma på detta möte. Förslaget går ut på att en betydligt längre övergångstid skulle väljas. Om högertrafik skulle beslutas, skulle denna icke genomföras förrän 6 à 7 år efter beslutet. Vid tillverkning av bussar efter beslutsdagen skulle dessa byggas med all möjlig hänsyn till kommande användning i högertrafik. De extra kostnader, som härigenom skulle uppstå för bussbeställaren, skulle betalas direkt till beställaren av staten. Vidare skulle, under det bussarna byggas, kostnaderna beräknas även för de slutliga ändringar beträffande dörrar etc., som måste utföras omedelbart före högertrafikens inrättande. Medel för täckande av dessa kostnader skulle reserveras och utbetalas till bussägaren, om och då han vid övergången insatte bussen i högertrafik. Kostnadsbedömningen borde kunna ske genom Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens inspektörer. Genom detta förslag skulle kostnaderna för staten fördelas på 6 à 7 år.

Kapten *J. A. Ericsson*, Lidingö:

De båda föregående talarna ha i viss mån redan yttrat sig om de skäl, som förefinnas för vänstertrafikens bibehållande. De ha visserligen också bagatelliserat dem och framdragit vissa skäl för högertrafikens införande här i Sverige. Vi äro ju alla, som inledaren nämnde, ense om att det är önskvärt att ha ett enhetligt system härvidlag över hela världen, men det torde väl vara tvivelaktigt minst sagt, om det brittiska väldet kommer att övergå till högertrafik. För oss torde den ekonomiska frågan vara den avgörande.

Enligt de sakkunnigas förslag har man räknat med en kostnad av kr. 1 000:— för ombyggnad av en buss för högertrafik. Nära nog samtliga Sveriges bussar hava enmansbetjäning. Jag har inom mitt företag sökt finna vad det skulle kosta att bygga om en buss för enmansdrift till högertrafik. Det blir ganska betydande kostnader, uppgående till närmare kr. 3 000:— per vagn och i vissa fall betydligt mera. (Flertalet av Sveriges bussägare torde ha en busspark på 1—5 bussar, alltså ett ganska litet vagnantal.) För de små företagen blir det säkerligen också nödvändigt att hyra eller köpa en reservvagn under ombyggnadstiden, — kostnader, som man åtminstone får hoppas på skola bestridas med statsmedel och icke av den enskilde företagaren. för vilken det många gånger skulle vara omöjligt att komma ut med erforderliga belopp. Detta gör, att kostnaderna, redan med de sakkunnigas egna siffror för bussbeståndet, skulle stiga betydligt. De sakkunniga ha räknat med att vissa vagnar skulle vara så gamla, att de borde tagas ur trafik och därigenom icke behöva omändras. Det torde väl knappast finnas någon bussägare, som, när han har en vagn som ännu kan gå ett år och han får den omändrad på statens bekostnad, icke gör detta. Det lilla antal vagnar, som bortfaller genom åldersgränsen, uppgår måhända till 10 à 12 % av den vagnpark, varmed man räknat, men antalet bussar stiger ju också år från år och torde blivit betydligt större när frågan avgöres, än när de sakkunniga gjorde sina beräkningar.

En annan sak som är något otydlig i sakkunnigeförslaget är hur det skall förfaras med vissa av järnvägarnas *signaler*. Järnvägarna äro ju undantagna ifrån övergången till högertrafik, men man säger ingenting om ljussignalerna vid vägövergångar. Det står visserligen ett litet allmänt uttalande om vägsignaler. En ändring av ljussignalerna vid vägövergångarna drar emellertid betydande kostnader, i många fall omkring kr. 600:— per vägövergång, där elektriska ljussignaler finnas. På grund av jordkablarna måste man riva upp och sedan återställa vägarna. Aga-signalerna för gasbelysning torde bli billigare att ändra. Allt gör emellertid, att det blir väsentliga kostnader. Jag tror för min del, att man minst måste fördubbla de sakkunnigas siffra på 10

miljoner kronor, innan man kan komma fram till några slutgiltiga be-  
lopp för kostnaderna för övergång till högertrafik.

Vinsten av ett införande av högertrafik här i landet skulle vara till förmån för den internationella samfärdseln, anser man. Men de sakkunniga säga själva, att en svensk bilist icke besväras något, i stort sett åtminstone, av högertrafiken vid färder i bil utomlands. Samma sak skulle väl även gälla för dem, som komma hit från länder med högertrafik. Om sakkunnigas nyssnämnda mening är riktig, saknas ju av den anledningen fog för införande av högertrafik här i landet. Vore det däremot så, att det är av utomordentlig betydelse för bilisten att överallt ha samma trafiksystem, motverka vi genom en övergång den turisttrafik, som under senare år kommit till stånd från England. Svenska Lloyd fraktar ju under vissa förutsättningar bilar gratis till och från Sverige, vilket gjort, att ett betydande antal engelska turister kommit hit — vilka alltså under ändrade trafikförhållanden icke skulle infinna sig. Jag anser emellertid av egen erfarenhet, att det betyder relativt litet för bilisten, om det är höger- eller vänstertrafik.

Olyckshändelser under en övergångstid få anses ofrånkomliga. Sakkunnige ha i sitt betänkande ett uttalande, att c:a 20 olyckshändelser per år ha inträffat i Sverige på grund av vänstertrafiken. Det förefaller mig som vore detta så ytterst litet — endast en bråkdel av en procent av alla utländska trafikanter äro utsatta för olycka — att av den orsaken någon trafikomläggning icke behöver komma till stånd.

Om det skulle bli tvångsomröstning bland våra svenska bilförare, tror jag knappast, att förslag om övergång till högertrafik skulle vinna majoritet. Flertalet av de bilförare, som jag talat vid, hava varit av den meningen, att vi böra behålla vår gamla invanda vänstertrafik. Inledaren sade, att det vore lika bra, om det vore höger- eller vänstertrafik, bara det vore enhetligt överallt. Jag kan inte underlåta att erinra, att människan är i regel högerhänt och att därför vänstertrafiken är att föredraga, enär en passagerare i buss, spårvagn eller dylikt vid vänstertrafiken betjänar sig av höger hand vid på- eller avstigning.

Inledaren yttrade också, att gångtrafiken borde gå emot den övriga trafikriktningen. Detta är alldeles riktigt, men svårt att genomföra. På Lidingöbron hava anslag varit uppsatta under bortåt 8 års tid att man skall gå på den högra gångbanan. Det har t. o. m. stipulerats böter för den som går på den vänstra. Men man behöver inte stå där lång stund för att se, att ett ganska stort antal gångtrafikanter fortfarande, trots bötesbestämmelserna, använda sig av denna.

Hur önskvärt det än vore med enhetlig trafik överallt, tror jag dock för min del att kostnaderna, vilka med säkerhet bliva betydligt större än de sakkunnige beräknat för införandet av högertrafik i Sverige, icke motsvaras av de fördelar, som kunna vinnas.

Direktör *C. A. Reuterswärd*, Göteborg:

Man skulle nog ha rätt mycket att säga om denna fråga, men jag vet inte riktigt var jag skall börja, och som jag inte vågar ta tiden för mycket i anspråk skall jag icke ingå i några detaljer.

Skulle man välja vad som vore det bästa i detta fall, valde man givetvis vänstertrafik av det skälet, att människorna i allmänhet äro av naturen högerhänta. Men när det nu blivit så olyckligt, att högertrafiken vunnit ett sådant insteg i andra länder, är man ju mycket betänksam, huruvida man skall bibehålla vänstertrafiken här i landet eller övergå till högertrafik. De två föregående talarna ha i mitt tycke uppehållit sig alltför länge vid kostnaderna för denna övergång. Varken kostnaderna eller de säkerligen hastigt övergående riskerna vid en övergång äro den avgörande synpunkten, utan det avgörande är frågan: kan olycksfallsfrekvensen minskas då vi trafikmässigt sett umgås med våra grannländer? Denna fråga kanske kan ge anledning till en underordnad fråga, nämligen huruvida vi umgås med våra grannar i det ifrågavarande avseendet. Det göra vi tydligen, det har kapten Ericsson deklarerat, och vi komma väl att göra det ännu mer. Men kan olycksfallsrisken minskas, om vi övergå till högertrafik? Många säga, att det inte har skett några olycksfall på grund av att vi ha vänster- och andra länder högertrafik. Jag undrar om detta är riktigt. I tidningarna har omtalats minst två ganska allvarliga sådana olycksfall enbart i sommar.

En annan fråga är: bli de olycksfall vi själva komma att råka ut för här inom landet, då vi övergå till högertrafiken, så stora att vi anse dem vara mycket större än de som inträffa nu, när vi umgås med våra grannar? Skulle så vara förhållandet, skola vi naturligtvis bibehålla vänstertrafiken. Kapten Ericsson framhöll emellertid, att det är ganska lätt för bilisten att ackommodera sig efter de olika ländernas förhållanden härvidlag, men då antar jag också, att vi rätt smärtfritt kunna ackommodera oss, om det blir fråga om en övergång från vänster- till högertrafik.

Har man klart för sig detta beträffande olycksfallsrisken, får man sedan taga kostnaderna, hurudana de än bli. 8—10 miljoner är ju mycket pengar. Men om man tänker på vad bilskattemedlen årligen inbringa, är det intet stort belopp, kanske 10 % därav. Bilskattemedlen uppgå ju för närvarande till 80, kanske snart 100 miljoner kronor om året, och då är det ifrågavarande beloppet inte så förfärligt avskräckande, även om man skulle behöva ge ut det på en gång. För övrigt bör väl staten kunna förskjuta erforderliga medel och därefter täcka summan med mindre belopp under ett flertal år. Enligt min mening är det icke trafikföretagen, som skola bära kostnaderna utan staten, och bilskattemedlen torde väl vara de, som i första hand bära ifrågakomma.

Maskiningenjör *J. Lindholm*, Stockholm:

Direktör Nerell, som tyvärr måste avlägsna sig, har bett mig meddela huvuddragen av vad han tänkt säga. I stort sett är det ett instämmande med kapten Ericsson. Det var emellertid en synpunkt, som hittills inte hade berörts och som han ansåg vara utav den vikt, att den borde framhållas.

Inledaren meddelade, att trafiksakkunnige icke ansett det nödvändigt att järnvägarna inbegreps vid en övergång till högertrafik. Direktör Nerell befarade, att det sedermera, och ganska snart, skulle uppstå allvarliga svårigheter i synnerhet vid de dubbelpåriga banornas korsningar med landsväg. Den landsvägsfarande väntar sig givetvis där möte efter samma principer som på landsvägen. Herr Nerell ansåg, vilket även är min åsikt, att det borde framhållas, att det sannolikt komme att framställas krav på ändring även i avseende å järnvägarna. Att de trafiksakkunnige så lätt berört detta får kanske tolkas så, att de, genom att fullständigt bortse från de kostnader, som äro betingade av en eventuell högerriktning jämväl av järnvägarna, velat så mycket som möjligt jämna vägen för sitt förslag i dessa frågor.

Herr *J. A. Wallin*, Stockholm:

Jag skulle nog kunna ha rätt mycket att säga i denna fråga. Jag är nämligen vänsterman även beträffande trafiken, men eftersom tiden är långt framskriden, skall jag försöka fatta mig kort.

Från min tidigaste ungdom minns jag en debatt, som pågick i landet om ändring av visst förhållande, som man ville ha mera internationellt betonat. Det gällde införandet av metersystemet. För min del var jag mycket angelägen därom. Jag hade med en affär att syssla, och där införde jag metersystemet, t. o. m. tidigare än det blev påbjudet. Vi blevo då lovade, att samma system skulle införas i hela världen. Ha våra vänner danskarna, som nu kanske mest ivra för att vi skola införa högertrafiken, detta system? Räkna de inte med sin gamla aln och vad det heter, precis som i forntiden? Ha våra vänner engelsmännen infört metersystemet? Ha de över huvud taget infört några förenklingar i fråga om mått, vikt och mynt, etc.?

Nu säger man här, att engelsmännen äro på väg att ändra trafiken till högerriktad. Men vad är då enklare än att vi vänta, tills engelsmännen äro färdiga? När de för sitt imperium ha beslutat införa högertrafik, nåväl, då kan tiden vara inne även för oss. När jag ser på sista sidan i den tablå om de båda körriktningarnas förekomst, som inledaren uppgjort, finner jag, att det inte alls är på det sättet, att man mest har högertrafik. Det är i själva verket mest vänstertrafik i världen, låt vara att högertrafiken är mera tillämpad i Europa. Där ha dock England, Österrike och Tjeckoslovakiet fortfarande vänstertrafik.

Österrike har visserligen för många år sedan beslutat övergå till högertrafik, men man har inte ansett sig ha tillräckliga medel därför.

Jag vill inte vara någon olycksprofet, men jag tror, att faran av en övergång åtskilligt bagatelliserats. Här i Stockholm ha vi genom den nyss avhållna trafikveckan, genom utställningar och på alla möjliga sätt försökt lära folk att gå mellan gula streck, att rätta sig efter gröna och röda signaler, o. s. v. Tro ni det blir så lätt att i en handvändning ändra alla dessa signaler, om ett gottköpsuttryck får beagnas. För min del tror jag inte det.

Vilka är det nu som påyrka högertrafikens införande? Naturligtvis de bilister från Sverige, vilka resa till utlandet, och de utländska bilister, som komma hit. Jag har hört precis samma åsikter, som kapten Ericsson gjorde sig till tolk för. Det är ingen konst att ändra sitt körsätt i Charlottenberg, som ligger mitt på gränsen mellan Sverige och Norge. Det hela går utmärkt och möter inga svårigheter. Är inte den ansvarskännande bilisten mera att lita på än den okunnige fotvandrandaren, som kommer att bli ett offer för det nya systemet? Jag anser, att vi måste skydda våra gångtrafikanter.

När direktör Hultman säger, att det väl inte kan bli någon annan råd än att bekosta övergången med skattemedel, tycker jag det borde ligga bra nära till hands för honom att säga: de som skola betala äro de bilister, som resa till utlandet, och de bilägare från utlandet, som komma hit. Det skall läggas skatt på dem, ty det är till deras fördel en övergång genomföres. Och hur det kan vara möjligt, att en spårvägsförening, som väl inte har det ringaste intresse för denna sak, kan vara i färd med att tillstyrka högertrafikens införande, det förstår jag inte, det få herrarna ursäkta mig. Jag anser att Spårvägsföreningen skall svara: Vi ha icke något som helst intresse av införandet av högertrafik i landet, men om myndigheterna komma att besluta den saken, anse vi, att staten skall fullt ut betala de kostnader, som äro förenade med en dylik anordning.

Herrarna kanske tycka, att jag är rysligt konservativ, men när jag följer sådana signaler som att gå till vänster, kan jag väl inte beskylldas som konservativ!

Kapten *C. F. Asker*, Stockholm:

I mitten på förra århundradet uppstod en liknande diskurs angående styrningsreglerna till sjöss. Det nya förslaget väckte liksom nu mycket stark opposition. Sedan urminnes tider, då segelfarten började, kommanderades ombord rorpinnen, icke rodret. Skulle man till vänster, kommenderades »höger»! Det gick utomordentligt bra, ända tills ångbåtarna i början på förra århundradet blevo talrikare. Då försvann rorpinnen och det blev en ratt i stället, men de sjöfarande nationerna bibehöllo ändå det omoderna kommandot. Allt efter som sjöfarten,

farten och hästkrafterna ökades, blevo riskerna därmed allt större, för att icke säga alldeles oerhörda.

Jag tycker, vi stå ungefär på samma ståndpunkt nu visavi trafiken till lands. Det sista land, som övergick till ett modernt och ändamålsenligt kommando, var England. Olyckorna tilltogo emellertid i oerhörd grad, inte direkt genom de sjöfarande utan genom lotsarna. En lots hade varit ombord på ett fartyg, där fartyget kommenderades »babord!», när det skulle babord hän och tvärtom. Dagen därpå var han ombord på ett annat fartyg, som tillämpade andra regler. Följden blev en väldig villervalla. Dock tror jag icke, att risken av ett dylikt oenhetligt system är så stor i det dagliga som just vid kritiska tillfällen. Man skall tänka sig en chaufför, som i alla sina dar väjt till höger och kommer i ett kritiskt läge, då det gäller att fatta beslut på ett ögonblick. Det är mycket naturligt, om han då glömmer en för honom tillfällig ändring av denna trafikregel. Det kan göra detsamma, när man kör med en hästskjuts, men inte då man sätter 100-tals hästkrafter emot varandra.

För min del är jag övertygad om att högertrafiken måste genomföras och att det måste bli uniformitet härutinnan i samma stund som man sätter så stora krafter i rörelse. Jag känner inte till styrningsreglerna i luften, men förmodar, att de äro lika över hela världen.

Vi ha nu också berört kapitlet omkörning, och i detta avseende äro styrningsreglerna till sjöss alldeles lika: den som har den andre på vänster sida, om babord, har företräde. Denna fråga kan naturligtvis inte bestämmas genom någon uppdelning i huvudvägar och bivägar, ty en främling vet ingenting om huvudvägar och bivägar, men han vet absolut, om han har den andre till höger eller vänster. Därför tror jag, vi göra klokt uti att inte motsätta oss högertrafikens genomförande. Däremot synes det mig synnerligen klokt, att tiden för övergången blir betydligt längre, så att man ekonomiskt kan ordna saken. Är det nu riktigt som en talare här sagt, att bilskattemedlen belöpa sig till 80 miljoner om året, så borde väl nu, när vägväsendet hunnit så långt i utveckling, därifrån avstås de erforderliga medlen till kostnaderna. Det är alldeles uppenbart, att denna fråga måste ordnas så att det blir lika överallt — om det inte blir högertrafik i Kina, kan ju göra oss detsamma!

Riksdagsman *C. Lovén*, Malmö:

Jag undrar, om jag inte till att börja med bör rätta en uppgift av min vän Wallin. Han sade, att Danmark ännu inte infört metersystemet. I varje fall ser man i Köpenhamns butiker och även på landet priser per kilogram. Jag tror, att Danmark åtminstone är på god väg i fråga om metersystemet, även om det måhända kommer att ta en rundlig tid, innan det överallt blir tillämpat.

Beträffande den fråga vi här diskutera ber jag få säga att det, såvitt jag kunnat finna, varken i pressen eller i den muntliga diskussionen kunnat framhållas ett enda *nationellt* skäl, varför det vore nödvändigt för vårt eget land och dess trafikanter inom landet att övergå till högertrafik. Man vill endast ha det internationellt i detta avseende. Men man må vara hur internationellt sinnad som helst, så ställer man sig i alla fall tvivlande inför frågan, om det kan vara vår skyldighet att — även om man i alla länder, om hela världen inför högertrafik — göra detsamma, då detta inte kan påvisas vara till gagn för vårt eget land och dess trafikanter.

Artiga och gästvänliga, som vi äro, vill man att vi skola säga till utlänningarna: Kom hit, så skola vi ordna med högertrafik, som ni äro vana vid. Men därmed skulle vi vara oartiga mot engelsmännen, som här alltså inte finge den trafik, de själva äro vana vid. Vore det så, att man för mig kunde påvisa, att vi skulle gagna vårt eget land och vårt eget lands trafikanter inom landet, skulle jag med ett bevingat ord vilja säga: »Gagnar det, så slå till!» Då skulle jag också kunna böja mig.

Den ärade inledaren ville låta påskina — han var så försiktig, att han uttryckte saken så — att man i England börjat diskutera frågan om eventuell övergång till högertrafik. Tack så mycket! Tro herrarna att detta konservativa land, som ännu till den grad är stelnat i formerna — ehuru det räknas som parlamentens moder — att det den dag som är inte har sittplats för varje medlem av dess parlament, tro herrarna, att detta land skulle vara hågat att gå över till högertrafik hux flux och när som helst, för att man i någon liten avkrok av England möjligtvis börjat diskutera den frågan? Det är väl inte många av herrarna här, som inte ha varit i England och åkt genom Londons City och även i utkanterna. Man förstår, vilken villervalla, som där skulle bli följden av en ändring. Det är inte någon motsvarighet till Kungsgatan och Vasagatan, och inte är det Stureplan heller!

Diskussionen har även förts in på fotgängarna. De skola också ha någon rättighet i detta land. Man behöver bara se hur alla de svenskar, som fara över Sundet till Danmark, hoppa jämfota för bilar och andra fordon på grund av att de äro vana vid vänstertrafik, och hurusom de snoka på vänstra sidan av spårvagnar t. ex. Skåningarna äro ju lika mycket i Danmark som hemma. Och ändå skulle man införa detta danska system i hela vårt land och inlåta sig på detta experiment med hela vårt lands befolkning! Det är inte riktigt att tvinga vårt lands fotgängare, alltifrån Riksgränsen till Ystad och Trälleborg, att springa som yra höns i gatukorsningar och på vägar, vilket skulle bli följden av ett införande av högertrafik. Om man gör det, kunna herrarna vara säkra på att det inte blir någon reda i trafiken, förrän en helt ny generation vuxit upp. Man håller på att lära våra skolbarn,

hur man i enlighet med vänstertrafiken skall se upp för all trafik. Då skulle man alltså på nytt excersera med dessa barn efter helt andra bestämmelser. Och man skall väl tänka på alla de gamla människorna och på landsbygdens trafik. Det är inte ens osanning, när jag säger, att det knappast finns en enda häst, som inte känner till vänstertrafiken. Låt bonden sova på sin kärra — om hästen möter ett fordon, försöker han allt gå till vänster. Men de kunna naturligtvis tvingas, både hästar och folk, att lära om, men nog tar det en halv generation. Tänk på metersystemet, som hr Wallin säger, och tänk på hur länge dessa gamla och halvgamla ville köpa efter aln och skålpund o. s. v. Jag minns det också från min barndom och vet hur länge det dröjde, innan man begärde ett hekto.

De, som vilja ha sina gator och vägar i ordning, komma alldeles säkert att resa motstånd emot användandet av bilskattemedlen för detta ändamål, framför allt därest järnvägarna komma med. Jag instämmer härvidlag med vad som sades av maskiningenjör Lindholm. Det blir varken hackat eller malet, och det blir ingenting helt med en övergång, om inte all trafik lägges om. Men skola bilskattemedlen också betala de dyra kostnaderna för järnvägarna? Eller hur skall det bli? De utfattiga enskilda järnvägarna äro skuldsatta redan förut.

Frågan har också en annan sida. Ingen har ännu berört försäkringsfrågan. Vore jag delägare i ett försäkringsbolag, som tecknade försäkringar på människor eller materiel, skulle jag höja premierna betydligt. I annat fall skulle aktierna komma att sjunka avsevärt under de närmaste tio, femton åren, det kunna herrarna vara övertygade om.

Det är givetvis synnerligen svårt att försöka spå, hur denna fråga kan komma att ligga till i riksdagen. Alldeles säkert är det ingen partifråga, och den gången denna fråga skall avgöras blir det alldeles säkert ingen kohandel, utom möjligen en sorts kohandel från yttersta högern och nästan ner till kommunisterna. Men lika säkert är att det särskilt från landsbygdens och även från en del stadsrepresentanters sida kommer att resas ett bestämt och starkt motstånd mot införandet av högertrafik. Och för min del vill jag ytterligare understryka, att om det kunde påvisas rimliga skäl för en övergång med hänsyn till vårt land och dess trafikanter, så länge de hålla sig inom vårt eget lands gränser, skulle man kunna börja resonera om saken. Men några sådana skäl ha ännu inte, såvitt jag vet, varken i tal eller skrift framkommit.

Man säger att svensken är svag för allt, som smakar eller luktar utländskt, och det är sanning. Men jag skulle djupt beklaga, om svenskarna i detta fall skulle, därför att det är en utländsk historia, även nappa på denna krok och införa högertrafik i sitt eget land, trots att det inte gagnar landet som sådant. Jag hoppas och tror att Sverige — och däri instämmer jag med hr Wallin — skall kunna hålla sig utan-

för utländska påfund, både denna högertrafik och annat, som man nu kommit upp med i vårt land.

Direktör *H. Ångström*, Uppsala:

Genom den allttjämt stegrade trafiken och den ökade hastigheten på land, i luften och på vattnet, varigenom avstånden mellan de olika länderna förkortas, framträder alltmera kravet på *enhetliga bestämmelser* för de olika trafikslagen. Då det dessutom ställes i utsikt, att de olika spårvägsföretagen skola få ersättning för de kostnader, som äro förenade med en omläggning, förefaller det mycket rimligt, att man enar sig om att icke bromsa upp utvecklingen utan går över till högertrafik, i all synnerhet som inledarens tablå visar, att endast 20 % av trafiken inom Europa föres fram enligt vänsterregeln.

Vid det företag jag tillhör hade vi för en tid sedan denna fråga uppe till diskussion. Vi beslöto där enhälligt — det fanns ingen styrelsemedlem, som hade avvikande mening — att tillstyrka övergången till högertrafik under förutsättning, att kostnaderna bestredos av statsmedel. Vi voro fullt på det klara med att detta skulle förorsaka oss bekymmer och besvär, men samtidigt räknade vi med att respektive länsstyrelser skulle få möjlighet att ge respit rörande tidpunkten för bestämmelsernas trädande i kraft för de olika trafikslagen, så att kostnaden kunde nedbringas så mycket som möjligt.

Vi veta alla, att en övergång kommer att kosta oerhört mycket mer om vi uppskjuta avgörandet härom ett tiotal år. Särskilt vi spårvägsmän, som stå inför uppgiften att lägga om trafiken och modernisera med nytt vagnmaterial, kunna icke nog understryka, att detta kommer att kosta betydligt mycket mer om tio år. Man behöver bara peka på dessa moderna dragfria vagnar med billig elektrisk utrustning och med ingång från endast ena sidan och insatta i slingtrafik. Det är ett flertal städer, som nu överlägga, huruvida detta icke är den lämpligaste vagnstypen, något som amerikanarna och en hel del europeiska länder redan funnit.

Kapten Ericsson nämnde något om att ändringen av ljussignaler icke ingick i kostnadsberäkningen. Det har från flera håll framhållits, att ljussignalerna vid järnvägs korsningarna icke sitta på rätt plats. De sitta på vänster sida, men den mötande trafiken kommer till höger, och föraren har därför sin uppmärksamhet riktad åt det hållet. Kunna inte signalerna sitta kvar? Trafiksäkerheten skulle säkert vinna på att man t. o. m. satte dit en signal till, oavsett om det blir höger- eller vänstertrafik.

Riksdagsman Lovén efterlyste några fördelar för vårt eget land med en övergång till högertrafik. Är icke detta en fördel, att om jag ena dagen flyger eller seglar och andra åker i buss, jag då kan tillämpa samma regler? Om det icke i dag förhåller sig så, får man väl

räkna med att det säkerligen inom tio år blir lika vanligt att flyga som att åka bil — i varje fall lika vanligt som det senare var för ett tiotal år sedan.

Till slut en ganska viktig sak. Den s. k. »vänsterregeln», som i en gatu- eller vägkorsning ger företräde åt de fordon som komma från vänster, och som i vårt land förorsakat så många olyckshändelser och onödiga trafikstockningar (varom alla som haft att göra med trafikmål vid våra domstolar torde kunna vittna), skulle, om den bibehölls vid högertrafik, kunna få något berättigande. Bibehållandet av vänsterregeln vid vänstertrafik och utan bestämmelse om huvudtrafikstråk är emellertid groteskt. Regeln torde ursprungligen ha tillkommit genom en faute från myndigheternas sida genom att dessa vid trafikreglernas uppställning synes ha tillämpat spegelbilden av de föreskrifter, som äro gällande vid högertrafik. Högertrafikens länder ha för såväl vägtrafik som för sjöfarten likartade bestämmelser nämligen att den, som kommer från höger, skall ha företräde. Med kännedom om svagheten i regelns tillämpning vid gatutrafik ha högertrafikens länder i stor utsträckning skyndat införa begreppet huvudtrafikstråk, som ger denna trafik företräde, varigenom vid viktigare väg- och gatukorsningar en eventuell höger- eller vänsterregel blir av mindre avgörande betydelse. Att vi en gång införde vänsterregeln i vänstertrafik, synes ha berott på att vi kritiklöst apat efter utlandet, närmast Tyskland, som emellertid infört högerregeln i högertrafik närmast för ernående av likartade föreskrifter till lands och vatten.

Kamrer *O. Kloo*, Karlskrona:

Då man önskat få uttalanden från de olika städer och platser, som äro anslutna till Svenska Spårvägsföreningen, skall jag be att få yttra några få ord i frågan. Då jag själv inte är så sakkunnig i fråga om motortrafiken, blir mitt yttrande en helt kort rapport över hur myndigheterna ställa sig till saken i den stad, där jag är hemma, nämligen Karlskrona.

Spårvägsstyrelsen i Karlskrona fick frågan på remiss från drätselkammaren för yttrande. Styrelsen beslöt enhälligt — en av ledamöterna delade icke majoritetens åsikt, ehuru han ej reserverade sig — tillstyrka införandet av högertrafik. Jag skall fatta mig mycket kort angående den ganska ingående diskussion, som ägde rum. Man ansåg, vilket även direktör Ångström nyss nämnde, att det blir avsevärt mycket billigare ju förr vi införa högertrafiken, och man var också av den åsikten, att vi förr eller senare måste införa den. Kostnaderna härför borde huvudsakligen läggas på staten, då det bleve alltför betungande för de olika kommunerna. Motorn har ju gjort världen, i synnerhet Europa, så oerhört liten. Länder, som förr lågo långt borta, ha genom den snabba trafiken både med motorer på vägarna och i luften blivit våra grannar.

Därför ansåg man, att det var en skyldighet för oss, då högertrafiken oundgängligen kommer i alla fall, att så fort som möjligt ansluta oss till den i Europa i allmänhet gällande högertrafiken. Kapten Asker har ju också här såsom varande gammal sjöman påvisat, att man nästan alltid tillämpat den trafiken på havet, och i och med en övergång skulle ju regeln att köra till höger överallt bli densamma.

Alla motormän jag talat med ha varit av den övertygelsen, att man ganska snart skulle finna sig i de nya förhållandena, och de trodde också, att olyckshändelsernas antal vid övergången icke skulle komma att väsentligt ökas utan efter någon tid tvärtom minskas. Från övriga talare, även motståndare till högertrafiken, har påvisats, att motormännen ganska snart lära sig köra till höger.

Det finns en kategori, har det framhållits här, som kommer att ha ganska svårt för att lära sig detta, och det är hästarna. Enligt uppgift skulle det finnas ännu en kategori, nämligen korna, som inte skulle kunna lära sig högertrafiken; de skulle absolut komma att hålla på vänstertrafiken. Nu gällde visst detta endast nöten i Sverige, ty på annat håll ha de ju lärt sig saken. För oss som bo i städerna kanske detta dock inte betydde mer än att vi finge köpa biffstek en smula billigare under någon tid! — För min del tror jag, att man kan våga skämta med de skäl, som anföras emot en högertrafik, de äro alltför konservativa. Jag har visserligen inte den meningen, att man skall ta allt nytt, bara för att det är nytt. Men då det kommer något nytt, får man inte bara säga: Ja, om också alla andra länder ha det så och så, behöva vi inte ha det på samma sätt. Vi få nog lära oss här i världen att anpassa oss efter varandra, det gäller inte bara individerna utan också nationerna. Och ju större anpassningen blir, mellan individerna såväl som mellan nationerna, dess större bli utsikterna till frid på jorden.

Alltnog: i den stad jag tillhör ha myndigheterna ansett det nödvändigt att genomföra övergången till högertrafik ju förr dess hellre. Ju längre vi vänta, desto dyrare blir det.