

# BEHÅLLA VÄNSTER ELLER INFÖRA HÖGER?

Av direktör FRANK ALLAN THOMSON

SEDAN Svensk Tidskrift senast hade ett uttalande i detta ämne (häfte 6, 1953, sid. 337 ff.), har en hel del inträffat.

Innan jag övergår till att något redogöra härför och ur vissa synvinklar granska frågan, borde jag måhända förutskicka, att jag själv, som kört bil i betydligt över trettio år och därunder färdats tusentals mil och fortfarande ofta måste färdas och vistas i länder med högertrafik, tillhör den lilla grupp, som kunde antas ha direkt fördel — om också icke ekonomisk — av en omläggning till enhetlig väjningsregel i hela världen, något som f. ö. aldrig kan bli verklighet så länge Brittiska Imperiet består.

## *Frågans officiella läge.*

Kommunikationsministern, statsrådet Sven Andersson, fick den 8 januari 1954 Kungl. Maj:ts bemyndigande att tillsätta en ny kommitté för att utreda övergång inom den närmaste framtiden till högertrafik här i landet. Bland de sju medlemmarna var Stockholms Spårvägars direktör Martin Helin, vilken tyvärr avled under utredningens gång utan att ersättas av någon representant för detta trafikföretag.

Det märkliga med det betänkande, som kommittén med berömvärd snabbhet framlade redan den 30 oktober 1954, är att, utan att något starkt, påtagligt skäl anföres för införande av högertrafik, och ehuru inga säkra slutsatser dragas vare sig om härigenom uppkommande fördelar eller om genom vänstertrafikens bibehållande uppkommande olägenheter, det dock utmynnar i ett förordande av övergång. I själva verket synes utredningens med stor objektivitet framförda sakinnehåll vara en riklig arsenal av argument mot en sådan, varför slutsatsen vid genomläsningen kommer som en kalldusch och helt framstår som en oberoende av utredningen

förutfattad mening. Ordförandens, generaldirektören Nils Löwbeers, reservation, präglad av besinningsfullhet och klokhet, synes på ett föredömligt sätt sammanfatta saken. Den vore värd att i sin helhet anföras, men jag inskränker mig till att citera dessa rader: »Väger jag kostnaderna för en övergång till högertrafik och med en sådan övergång uppkommande olycksrisker mot vad som anförts som huvudskäl för en övergång, nämligen utvecklingen av den internationella landsvägstrafiken och det därav betingade intresset av enhetliga trafikregler länderna emellan, finner jag mig icke kunna stå till svars med att biträda kommittémajoritetens förslag att förordna en övergång från vänstertrafik till högertrafik. Jag reserverar mig därför mot detta förslag.»

Ur statsrådet Anderssons redogörelse för frågan i den proposition, som Kungl. Maj:t efter remissbehandling avlät den 25 februari i år, har man svårt att utläsa någon entusiasm för en trafikomläggning, och den utmynnar också i ett förslag om rådgivande folkomröstning, som Riksdagen antog. Denna folkomröstning skall nu äga rum den 16 oktober i år.

Kommunikationsministern har klokt nog velat ge denna omröstning den enkla formen av ett Ja eller Nej till övergången till högertrafik, vilket säkerligen är det enda praktiskt utförbara. Så kommer den även att äga rum. För att upplysa människor om vad frågan gäller ha vissa anordningar vidtagits. En nämnd av tre personer, folkomröstningsnämnden, har tillskapats, som dels själv skall utöva objektiv upplysningsverksamhet, särskilt genom en broschyr, som skall tryckas på statens bekostnad och distribueras till alla hushåll i landet, dels övervaka den av de båda kämpande åsiktsriktningarna drivna propagandan, till vilken anslag beviljats med en miljon kronor åt vardera. Sammanlagt anslås åt denna statliga upplysningsverksamhet 2,55 miljoner kronor och till administration av folkomröstningen 1 miljon.

De av folkomröstningsnämnden godkända organen för de båda åsiktsriktningarna existera redan i form av en högertrafikkommitté under ordförandeskap av förre LO-ordföranden August Lindberg och en vänstertrafikkommitté under ordförandeskap av borgarrådet Helge Berglund i Stockholm.

#### *En opolitisk fråga.*

Man kunde tycka, att denna fråga bort kunna hållas tämligen opolitisk, men försök ha inte helt saknats att politisera den. Av

praktiska skäl — väl närmast det, att människors minne mestadels är rätt kort — hade bestämts, att den aktiva propagandan utåt icke borde sättas igång förrän den 1 september. Nu organiserade vänstertrafikkommittén sista dagarna i juli en sammankomst med sina länsrepresentanter, vid vilken helt lojalt pressens representanter gavs tillfälle att närvara. En stor konservativ huvudstadstidning skyndade då att tala om »tjuvstart» och sammankopplade Berglunds skämtsamma anspelning på Marseljäsen i samband med en propagandavisa — som f. ö. just innehåller konstaterandet att man bör rösta nej helt oberoende av partianslutning — med hans politiska hemvist.

Det vore synnerligen olyckligt, om man sökte ge orden höger och vänster i detta samband deras vanliga partimässiga innebörd, vilket skulle resultera i att man läte 'vänstern' bli representant för en sund konservatism och 'högern' för en icke motiverad miljonrullning. Nej, tillfället till ett sakligt avgörande av en stor fråga, där endast argumenten få tala, bör icke försittas. — Jag var för övrigt personligen närvarande vid konferensen och kan betyga, att den höll sig på ett högt sakligt plan. Den var av intern natur. Att tala om 'tjuvstart' för dem, som äro till för att försvara den sedan långliga tider rådande sedvänjan, förefaller särskilt egendomligt, då högertrafiksidan i privat regi drivit propaganda snart sagt i decennier.

#### *Folkomröstning eller icke?*

Man har från 'högerhåll' — kanske i mening att gardera sig i händelse av en fruktad motgång i omröstningen — sökt göra gällande, att en dylik rent »teknisk» fråga icke skulle lämpa sig för ett referendum utan borde avgöras av »sakkunniga». Detta kunde låta säga sig, om ingendera trafikformen existerade i verkligheten, utan fråga vore endast om val mellan två lika dyra alternativ att tillämpas i framtiden.

Man glömmer, att det tvärtom gäller att överge en djupt inrotad sedvänja, ett alternativ, av vilket fördelar och eventuella olägenheter alla ha erfarenhet, för att med dryga kostnader och uppoffringar övergå till något annat. Det vore i själva verket svårt att leta upp något, som i och för sig bättre lämpade sig för ett referendum — vilket inte hindrar, att man alltid känner sig oviss om resultatet av ett sådant, bl. a. med hänsyn till att valdeltagandet möjligen kan bli svagt från deras sida, som tycka, att det är bra som det är.

*Den »internationella landsvägstrafiken».*

I samband med detta, det egentligen enda argumentet för övergång till högertrafik, uttalas ofta, att »Sverige är det enda av kontinentens länder, som har vänstertrafik». Den omständigheten, att Sverige är landfast högst upp i norr och har en gräns till Norge, över vilken man aldrig kan vänta sig någon större trafik, ändrar icke på det faktum, att landet i realiteten är ungefär lika insulärt som Stor-Britannien.

Diskussionerna om övergång till högertrafik ha pågått med ungefär samma argumentering i bortåt trettio år nu (sedan mitten av tjugotalet), men det märkliga är, att någon infrielse av de olycksprofetior, som med den expansion motorismen fått just under dessa år längesedan borde ha inträffat, icke kan påvisas existera.

Man kan göra sig en föreställning om den »internationella landsvägstrafiken» i Sverige genom att betrakta antalet gränspasseringar av utländska motorfordon. Dessa lära under 1954 ha uppgått till i runt tal, låt oss för enkelhetens skull säga 600 000. Detta skulle betyda 300 000 fordon (en in- och en utpassering per fordon). Låt oss också anta, att de alla komma från högertrafikländer (fast givetvis ett stort antal kommer från England och andra vänsterländer). Många stanna blott en dag eller en del av en dag. Något större antal dagar kan det inte röra sig om i genomsnitt, kanske man kan gissa på tre. Antalet registrerade motorfordon i landet är ett tal av storhetsordningen 900 000 och de användas numera mest hela året, säg 300 dagar. På motorfordonsområdet skola vi alltså jämföra ett tal av ordningen  $300 \times 900\,000$  med ett tal av ordningen  $3 \times 300\,000$ , det vill säga 0,3 %. Men den inhemska trafiken består ju dessutom av mopeder, cyklar, gående, åldringar, barn osv. De utländska fordonen ha sålunda en fullständigt försvinnande betydelse. En ytterligare sak är, att en besökande motorist i regel använder sitt fordon mycket litet, när han väl kommit fram till en stad som exempelvis Stockholm. Av det enkla skälet, att han inte »hittar i sta'n» — och även med hänsyn till parkeringssvårigheterna o. dyl. i centrum — låter han det stå i garaget. I det garage, där jag har min bil, har jag observerat ett flertal just engelska bilar — sådana alltså, som hemma ha vänstertrafik —, som stå inne på detta sätt.

Att döma av uttalandena från 'högerhåll', för vilka en artikel i Motor (nr 28 i år) väl får anses representativ, behöver man inte alls räkna med något problem för den svenske bilisten i utlandet.

Han tycker, att han befinner sig i paradiset, så snart han lämnat det efterblivna vänstertrafiklandet och kommit i högertrafik, och har inga som helst svårigheter. De svenska utlandsbilisterna skulle man alltså enligt detta helt kunna bortse ifrån.

*Rattens placering.*

Från 'högerhåll' har man gjort stor affär av att de flesta bilar i Sverige äro vänsterstyrda och »alltså avsedda för högertrafik», och det är naturligtvis detta, som vanligen åsyftas, då man talar om hur underbart det är att köra i högertrafik.

Det egendomliga är emellertid, att precis samma försäkran om hur lätt det är att ställa om till högertrafik uttalas i ett brev till mig den 27 juli i år av en av redaktörerna för den ledande motortidskriften »The Autocar», vari han förklarar, varför man i England såväl från officiellt håll som från motororganisationernas sida helt förkastat tanken på att byta sida. »One of the least important reasons for a change has been many times proved to be the difficulty of driving on the opposite side of the road on the Continent. For some reason or other this rarely presents any difficulty.»

Nu förhåller det sig så, att man i England ännu i den senaste, i år ikraftträdde, »Highway Code» bibehållit skyldigheten att göra handtecken (vilket i vänstertrafik naturligtvis blir viktigast åt höger). Detta nödvändiggör, att ratten sitter till höger, vilket är obligatoriskt i England. På vänsterstyrda bilar, som tillfälligtvis användas där, bör man därför ha en skylt: »Left Hand Drive — No (Hand) Signals.»

Slutsatsen härav är närmast den, att med den rattplacering, man är van vid, kan man köra i högertrafik eller vänstertrafik ungefär lika bra.

I själva verket är jag personligen övertygad om att i vårt land, med det vägnät och den ännu outvecklade trafikultur vi ha, vänsterstyrd bil är det rätta i vänstertrafik. Som en personlig bekänelse kan jag tillägga, att det enda lilla obehag, jag kände första gången jag körde i högertrafik, var att min vänsterratt gjorde det litet svårt för mig att köra tillräckligt långt åt höger. Jag var inte fullt säker var min högra sida befann sig.

Man söker ofta ge sken av att vi på något sätt skulle vara tvungna att ha vänsterstyrda bilar. Detta är icke alls förhållandet. Det är fråga om ett fullständigt fritt val. Både i Amerika och England och annorstädes göras bilarna i högerstyrda versioner, men för ex-

port till Sverige efterfrågas praktiskt taget icke annat än vänsterstyrda; likaså tillverkas här i landet för inhemsk förbrukning enbart vänsterstyrda bilar, fast det vore lika lätt att göra dem högerstyrda.

Det är ju rätt egendomligt att i ett land, där man sålunda genom decenniernas erfarenhet funnit vänsterstyrda bilar bäst i vänstertrafik, söka åberopa existensen av dessa bilar som ett skäl att gå över till högertrafik! Vänsterrätten är ju här tvärtom ett skäl att bibehålla vänstertrafiken, ty våra erfarenheter borde vid högertrafik leda till högerstyrda vagnar.

Att omkörningar i vårt land äro svåra (och lättare ha de icke blivit genom de senaste hastighetsbegränsningarna) beror icke alls av rattens placering. Den, som vill ha riskfri uppsikt framåt över högra körbanan, kan dessutom få detta på ett betydligt enklare och billigare sätt än genom landets övergång till högertrafik, nämligen genom en liten framåtvänd »backspegel» på högra dörren.

Svårigheterna ligga dels hos vägnätet, dels hos trafikanterna. Eftersom man inte i en hast kan bredda och räta ut alla vägar, är f. n. det viktigaste att man får fram omkörningskultur. Var och en måste vara absolut villig att bli omkörd av den som kör fortare och göra allt för att bereda honom plats och tillfälle, sakta in och köra så långt till vänster som möjligt. Det kan han, tack vare att han har en vänsterstyrd vagn, och denna gör det också möjligt att hela tiden köra långt ut åt kanten och därigenom göra den smala vägen effektivt bredare. Resonemangen från 'högerhåll' röra sig mest på fiktiva autostrador (där dessutom en blick i backspiegeln är tillräcklig omkörningsförberedelse), men här i landet behöver man inte avlägsna sig långt från rikshuvudvägarna för att känna det trångt och bli mycket tacksam för sin vänsterrätt. Man bör erinra sig, hur oerhört mycket vanligare *möten* äro än *omkörningar*, och att de i vårt land huvudsakligen ske på en gemensam vägbana — ofta vid en skylt med bokstaven M.

#### *Olycksfall genom ovana vid vänstertrafik?*

Ingen tror väl på allvar, att det kan vara någon svårighet i en miljö, där alla hålla åt vänster, att vid enkla möten eller omkörningar iaktta denna regel. Det var emellertid ett par bilgästande brittiska vänner, som alltså hemma ha vänstertrafik, som påpekade för mig, vad som är den farligaste punkten i svenska trafikvanor för den oförberedde främlingen, nämligen den s. k. »förkörsrätten»

### *Behålla vänster eller införa höger?*

för den, som korsar en annans väg från vänster, vilken tycks hänsynslöst utnyttjas. Någon sådan regel finns inte i England och någon full motsvarighet väl knappast någonstans. Fråga är, om det icke vore i trafiksäkerhetens intresse att avskaffa denna »förkörsrätt», särskilt i ett land, där man ganska allmänt har en stark benägenhet för rättshaveri i stället för smidighet och tillmötesgående.

### *Höger eller vänster i och för sig bäst?*

Man hör ofta från 'högerhåll' att det är det naturliga att hålla till höger. Då syftar man kanske mestadels på käpphästen rattplaceringen.

Eftersom människan är oliksidig (normalt högerhänt), är det emellertid anledning att tro, att endera regeln borde vara naturligare än den andra. Alla stiga vi normalt upp på en häst, cykel, motorcykel osv. från vänster och alltså helst från vänstra väggkanten. Lättast är det också att stiga upp i ett fordon från den sidan — och att kliva in till ratten med. Detta talar både för vänstertrafik och vänsterrätt. Så finns det en liten sällan berörd sak: ur *militär* synpunkt är det en fördel att ha en annan trafikregel (och däremot svarande anordningar) än övriga länder.

### *Kostnaderna.*

Om dessa bli bortåt  $\frac{1}{4}$  miljard eller snarare  $\frac{1}{2}$  miljard är inte avgörande. Vad vi verkligen kasta bort på något fullständigt improduktivt, är våra begränsade resurser av tid, arbetskraft, material. Det är alldeles uppenbart, i synnerhet vid full och överfull sysselsättning, att en trafikomläggning icke kan ske utan att andra saker eftersättas: vägarnas förbättring, husbyggen, brobyggen osv.

Detta är dock icke allt. För någon tid sedan hade jag tillfälle att vara med om en demonstration som trafikpolisintendenten Erik Forsselius och spårvägschefen Hans von Heland, båda medlemmar av vänsterkommittén, gjorde av de svårigheter, som skulle uppkomma i Stockholm, om trafikapparaten och spårvägarna skulle göras om till högertrafik. Med oerhörda kostnader skulle åratals mödor och tankearbete, som lyckats utnyttja de topografiska egenheterna i vår ur trafiksynpunkt så oerhört svårbemästrade huvudstad för lösning av trafikproblemen under nu rådande vänstertrafik, helt ödeläggas. Det finns platser som Västerbroplan och Gustaf Adolfs torg, där de geografiska förutsättningarna och det nu ska-

på systemet gör, att man icke kan skönja någon lösning på de problem, som skulle uppkomma vid en omkastning av trafikriktningen. Utan att gå in i alla detaljer beträffande Stockholms Spårvägar vill jag röra vid ett par saker. För närvarande är där en personalbrist av ungefär 400 man. Vid en trafikomläggning skulle av diverse grunder, bl. a. insättningen av föråldrad material under ombyggnadstiden, en personalökning av minst 500 behövas — 500, som sedan skulle avskedas efter den tidrymd av två år, som övergången beräknas ta. Varifrån skall man ta dessa människor, om rekryteringen till spårvägen redan nu ter sig nästan omöjlig? Under hela denna tid kommer dessutom trafikkapaciteten att minskas till den grad, att flertalet människor komma att få restiden till och från arbetsplatserna förlängda halvtims- och timvis, och därmed hela sin livsföring rubbad. Detta är blott antydningar om det kaos, som lång tid skulle komma att råda i Stockholm — en stad som redan normalt är känd för sina svärbemästrade trafikproblem och sina överansträngda resurser.

En hel massa sekundära effekter skulle naturligtvis också uppträda, t. ex. att butiker förlora sin kundkrets genom att hållplatser flyttas eller enkelriktningar kastas om åt andra hållet.

#### *Nationalekonomiskt.*

Att kasta ut några hundra miljoner kronor på marknaden för i och för sig fullständigt improduktiva ändamål måste bli ytterligare inflationsdrivande.

#### *Finansieringen.*

Att döma av det redaktionella svaret på en insändare den 9 augusti i en stor huvudstadstidning synes man vilja föreställa sig, att hela trafikomläggningen utan vidare skulle betalas med »fonderade bilskattemedel». Detta är emellertid långt ifrån riktigt. Kommunikationsministern uttalar i propositionen: »Huruvida kostnaderna för en eventuell högertrafikreform helt eller till någon del skall kunna bestridas med ianspråktagande av detta överskott och den av de sakkunniga föreslagna tillfälliga extrabeskattningen skall kunna underlåtas, är emellertid en fråga, som får prövas senare, när förhållandena, bl. a. med hänsyn till det reala utrymmet för en önskvärd utvidgning av den egentliga väginvesteringsverksamheten, bättre kan överblickas.»

Kan någon föreställa sig, att man skulle försumma ett tillfälle



att ta ut en extra skatt (i detta fall tre öre per liter bensin under förslagsvis fyra år)?

Vidare äro de föreslagna statsbidragen ingalunda 100 %-iga. I vissa fall (t. ex. ombyggnad av bensinstationer) skulle inga bidrag utgå, i andra »i mån av tillgång å därtill anslagna medel», i andra med högst 75, 90 resp. 95 %. Det förtjänar nämnas, att i motsvarande fall, t. ex. statsbidragen till Stor-Stockholms vägar, dessa i praktiken utgå med blott 22 %. Övriga städer få cirka 54 %. Uppenbart är alltså, att kommunalskattemedel och enskilda medel i stor utsträckning skulle få släppas till.

Det har ofta förvånat mig, att motorfolket här i landet, dvs. just de, som skulle betala kalaset, ivrade så våldsamt för en högertrafikreform. Kanske det kan förklaras med att man föreställt sig att därigenom en del 'infrusna' bilskattemedel skulle återbördas till bil- och verkstadsindustrien. Att enligt gjorda opinionsundersökningar just Metallarbetareförbundet tycks luta åt en trafikreform, har måhända liknande bakgrund. Sådana förhoppningar synas emellertid rätt onödiga i en tid av överfull sysselsättning och för min egen del tror jag knappast de skulle komma att gå i uppfyllelse.

Då denna fråga var uppe i England, var förhållandet ett helt annat. Autocar's redaktör uttalar härom: »A change of the rule of the road has been widely discussed in this country and the idea has certainly been scotched (förkastad). The period during which the discussion took place was immediately after the war. The idea was rejected on the usual grounds such as notices to be switched over, traffic lanes (körfiler) would need re-siting, buses with entrances on the wrong side and the general confusion caused to the populace in a very crowded country. The motoring organisations more or less agreed with this view.»

#### *Framtidsperspektiv.*

På högertrafikåll söker man suggerera fram en sorts framtidsvision där det stackars efterblivna Sverige skamset fortfar med den föråldrade vänstertrafiken, medan alla framstegsländer ha den överlägsna högertrafiken. Slutligen tvingas landet att till oerhörda kostnader gå över.

Detta perspektiv tror jag är felaktigt. För det första finns det knappast något skäl att tro på någon ytterligare våldsam ökning av »den internationella landsvägstrafiken». Mycket troligare är, att nya tekniska landvinningar komma att förlägga allt större del även

av den privata trafiken till luften. För det andra är föreställningen, att kostnaderna med nödvändighet skulle ökas icke alls säkert riktig. Det gäller ju icke kostnadernas siffermässiga storlek, utan deras relation till våra resurser, vilkas utveckling i atomåldern kan bli utomordentligt stor. Dessutom är det mycket möjligt, att flera av de problem, som nu föreligga, i en framtid försvinna. Som synes talas i det engelska citatet ovan inte alls om spårvagnar. Sådana finnas inte längre i London, utan de ha helt ersatts av bussar. Det är rätt sannolikt, att så kan bli förhållandet i ett framtida Stockholm. En småningom skeende ombyggnad av städerna kan skapa förut oåtkomliga utrymmen genom bebyggelsens lyftande på pelare (såsom redan skett i den modernaste bebyggelsen i exempelvis Antwerpen). En annan sak är, att samhällsutvecklingen troligen kommer att söka sig från de storstadsmässiga konglomeraten till en mera spridd bebyggelse.

#### *Tveeggade argument.*

Granskar man de flesta av 'högersidans' argument, finner man dem oftast tveeggade. Man vill t. ex. förneka sannolikheten för en ökning av olycksfallsfrekvensen genom omläggningen, men det kan ju inte betyda annat, än att ett besök i ett land med annan trafikregel ej medför någon risk alls. Tror man å andra sidan på olycksfall på grund av främlingars ovana vid trafikregeln, hur oerhört mycket större måste man då icke tro, att olycksfallsrisken skulle bli, då ett helt folk skall vänjas om och i det tekniska kaos, som måste uppstå under ombyggnadstiden!

Det är alltså farligt med en omläggning, om man tror på risken, men onödigt, om man icke tror på den.

På samma sätt med rattens placering, iakttagandet av en främmande regel osv. Man påstår, att det är lätt att vänja om — men i så fall varför byta regel? Det måste alltid vara lätt för en besökare under några dagar, som har miljoner människors exempel att följa, att tillämpa den gällande regeln, men oerhört svårt för ett helt folk att lägga om.

#### *Olycksfallens ökning.*

Allvarligt talat kan det inte råda något tvivel om att en trafikomläggning skulle kräva många offer. Fråga är ju icke om en liten elit av utlandsresande bilförare utan om ett helt folk, kloka och dumma, unga och medelålders, åldringar och barn. Verkningarna

skulle troligen inte bli värst alldeles omedelbart, så länge den medvetna tanken och propagandan verkade, men de skulle otvivelaktigt sträcka sig över decennier. Allt vad vi gjort för barnens trafikträning skulle gå förlorat och få göras om. Åldringarna skulle väl aldrig lära sig och de medelålders endast med svårighet och säkerligen med otaliga återfall.

Vi ha givetvis icke rätt att offra ett enda liv för en dylik dubiös reform och de indirekta kostnader, den skulle kunna medföra, låta sig helt enkelt icke överblickas.

För att ta en drastisk liknelse är det hela som om man med våldsamma uppoffringar tvingade hela folket att övergå till ett främmande språk, blott emedan några besökande talade det och några av våra egna foro och hälsade på i deras land.

#### *Användningen av resurserna.*

De resurser, oberoende av vem som betalade dem, som skulle gå till spillo fullständigt improduktivt genom en högertrafikreform, ha produktiv användning på otaliga håll.

För att ta ett exempel ur högen. Turismen. Ingen turist låter sig avskräckas från att besöka ett land på grund av dess trafikregler. Förhållanden olika mot hemma äro intressanta, och utländska bilister yvas lika mycket över att kunna klara vänstertrafiken, som svenskar över att det är så lätt att klara högertrafiken. Vad som däremot avskräcker turisten är avsaknaden av hotell och andra anordningar till hans glädje och trevnad. Det är meningslöst att ivra för turism, om man inte kan ta emot turisterna.

Vad de »fonderade bilskattebidragen» beträffar, tillhöra de redan potentiellt vägväsendet. Enligt en artikel i Sv. D. helt nyligen (den 20 augusti 1955) konstaterades av ordföranden i Svenska Kirurgförbundet med. dr Stig Lindgren, efter en vetenskaplig undersökning vid Falu lasarett, att vägarna — smala, krokiga och med dålig sikt — äro den viktigaste orsaken till trafikskadorna. För byggande av bättre, bredare vägar, broar, trafikordningar, som skydda mot olycksfall, och allt möjligt annat behövs en oändlighet medel. Om Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen kunde vara säker på att aldrig behöva befatta sig med en 'högerreform', utan helt kunna ägna sig åt produktiva vägförbättringar nu och i framtiden, skulle säkerligen ingen vara lyckligare. Man räknar med att inom överskådlig tid behöva skapa ett nytt vägnät. Det finns på vägväsendets område andra brännande, men ännu otillfredsställda medelsbehov. Statens

*Frank Allan Thomson*

Väginstitut behöver medel för en stark ökning av sin verksamhet, särskilt på vägforskningens område. Vidare kan erinras om staden Stockholms alla olösta trafikproblem.

*Högersidan eller vänstersidan?*

Förespråkarna för högertrafiken röra sig på gissningarnas eller utopiernas område. På det området finns det en utmärkt engelsk ordvändning: »My guess is as good as yours», och jag har ovan på några ställen skisserat, vilka tankegångar, som där kunna sättas mot deras. Deras enda sakliga argument — rattplaceringen — är i bästa fall tvivelaktigt och under inga förhållanden av sådan betydelse, att det kunde ge motiv för en trafikreform.

På den andra sidan rör man sig med fakta eller åtminstone med närmelsevis kalkylerbara ting.

Vad mera är: man försvarar en bestående anordning, i vilken redan en oändlig massa investerats, och som dessutom är en rotfast sedvänja hos svenska folket. Intet bärande skäl har förebragts, varför denna skulle rubbas. Det synes omöjligt att icke instämma i Nils Löwbeers av trafikministern i propositionen citerade ord: »Jag finner mig icke kunna stå till svars med . . . att förorda en övergång från vänstertrafik till högertrafik.»