

## Nr 110.

Av herr **Nisser m. fl.**, om införande av högertrafik i Sverige.

1939 års högertrafikkommitté har vid sitt nyligen avgivna betänkande föreslagit övergång till högertrafik i Sverige våren 1943. Sedan åtskilliga år hava från organisationer och enskilda liknande förslag framlagts under olika motivering. Högertrafikkommittén har i detta avseende huvudsakligen fäst sig vid önskvärdheten av att införa internationellt enhetliga regler på området, vilket även är det starkaste motivet för en övergång. Det synes då önskvärt, att de nu rådande förhållandena utnyttjas i detta avseende, enär en övergång med den inskränkta trafik, som för närvarande råder, under alla förhållanden torde ske lättare än under normala förhållanden. De farhågor, som yppats, att det skulle medföra vissa risker, om personer, som för närvarande icke kunna använda sina bilar, sattes i tillfälle att köra först efter det en övergång till högertrafik kommit till stånd, torde få anses överdrivna, enär erfarenheten givit vid handen, att enbart vistelse i ett land med högertrafik medför, att man automatiskt övergår till och handlar efter nämnda trafikregler. Det torde böra framhållas, att en övergång till internationella trafikregler icke i första hand skall ses mot bakgrunden av tidigare eller nuvarande förhållanden utan med tanke på den trafikintensitet man har att emotse, sedan fredliga förhållanden åter inträtt i världen. Trafikväsendet är nämligen ingalunda något stabilt utan genomgår en ständig utveckling, och den tid torde ej ligga alltför långt fram i tiden, då vi här i Sverige ha att räkna med en mångdubbelt större trafik än under förkrigsåren och även med en mycket ökad internationell landsvägstrafik. Det är alltså ej omtanken om de relativt fåtaliga svenska bilister, som tidigare trafikerat utlandets vägar eller utlänningar i Sverige, som föranlett motionen, även om hänsynen till dem kunnat spela en viss roll, utan i mycket högre grad tanken på cyklister och fotgängare, som utgöra det vida övervägande antalet trafikanter, och som komma att utsättas för ökade risker genom att i Sverige tillämpas trafikregler direkt motsatta dem som gälla i alla våra grannländer. Beträffande kostnaderna för en övergång måste givetvis hänsyn tagas till det avsevärda belopp en omläggning kräver, men kostnaderna komma att stiga ytterligare ju längre man dröjer med en övergång till internationella regler, som dock förr eller senare tvingar sig fram. Det måste därför betraktas som angeläget, att omläggningen sker snarast möjligt. Skulle kriget och nuvarande avspärrning av förbindelserna med utlandet fortsätta, blir ökad arbetslöshet en ofrånkomlig följd. De genom omläggning till högertrafik erforderliga arbetena kunde då lämpligen användas för motverkande av arbetslösheten. Flyttning av vägmärken och varningstavlor representerar över hela landet fördelade arbeten, och ändring av bussar kunde giva verkstä-

derna ett välkommet arbetstillskott, när monteringen av gengasaggregat börjar avtaga.

Då man sålunda måste förutsätta, att en övergång till internationella trafikregler förr eller senare blir nödvändig, vore det olyckligt om man lämnade nuvarande tillfälle obegagnat, då en övergång kan ske med minsta möjliga risk och med säkerhet till mycket lägre kostnader än vid ett senare tillfälle.

Med stöd av vad ovan anförts få vi sålunda hemställa,

att riksdagen ville besluta sådan ändring av vägtrafikstadgans kap. 3, att högertrafik införes i Sverige hösten 1942 eller senast våren 1943.

Stockholm den 23 januari 1941.

*William Nisser.*

*C. F. Carlström.*

*Karl H. Andersson.*