

Nr 177.

Av herr **Birke**, om införande av högertrafik i Sverige.

Frågan om införande av högertrafik här i landet är sedan åtskilliga år tillbaka föremål för uppmärksamhet. Efter Kungl. Maj:ts bemyndigande till-satte chefen för kommunikationsdepartementet 1939 en kommitté, vilken 1940 framlade ett betänkande, däri man förordade, att — därest ej ur statsfinansiella synpunkter eller av andra skäl, som undandroge sig kommitténs bedömande, hinder mötte — beslut fattades om införande av högertrafik i vårt land i enlighet med av kommittén förordade riktlinjer.

Sedan ha under både 1941 och 1943 års riksdagar motioner väckts i ämnet. Vid det senare tillfället hemställde man, att riksdagen måtte i princip besluta att införa högertrafik i riket samt bemyndiga regeringen att, så snart förhållandena det medgäve, genomföra reformen, dock senast två år efter krigets slut. Andra lagutskottet, vars hemställan bifölls av riksdagen, intog icke någon avisande hållning gentemot förslaget i och för sig om införande av högertrafik. Åtminstone gavs icke i betänkandet något uttryck för en sådan ståndpunkt. Men utskottet ansåg icke att ett principbeslut borde fattas förrän det kunde förutses, vid vilken tidpunkt en eventuell reform kunde genomföras. Emellertid förutsatte utskottet, att Kungl. Maj:st, då förhållandena det medgäve, toge frågan under omprövning.

Vid den tidpunkt, då utskottet yttrade sig i ämnet — vid 1943 års riksdag — var läget i väsentliga avseenden annat än det nu är. Ett av de mera framträdande och vägande argumenten mot en omedelbar omläggning av trafiken var på den tiden, att en sådan omläggning i då rådande beredskapsläge skulle kunna medföra olägenheter. Vi kunde icke tillnärmelsevis bilda oss en uppfattning om krigets utveckling eller om tidpunkten för fredens inträde, och på många håll ansåg man det därför riktigast att skjuta frågan om högertrafik på framtiden.

Nu är situationen en annan. Även om vi inte ännu kunna med bestämdhet avgöra, när kriget kan komma att sluta, så kunna vi dock förutse, att det inte kan komma att dröja så särdeles länge tills den stunden är inne. Redan under frågans behandling hittills har från olika håll påtalats, huru angeläget det är med hänsyn till förnyelsen av bil- och bussparken samt spårvagnsbeståndet, vilkas underhåll blivit eftersatt under krigsåren, att i god tid klarhet vinnes i fråga om vilken ståndpunkt statsmakterna intaga till spørsmålet om införande eller icke av högertrafik. Vi närma oss den tidpunkt, då en synnerligen omfattande nyansskaffning av dylika trafikmedel måste ske för att möta efterkrigs-

tidens stora trafikbehov, och i sådant avseende komma mycket stora kostnader att nedläggas. Det vore uppenbarligen orimligt, om ett dröjsmål med ett eventuellt beslut om införande av högertrafik skulle behöva föranleda ytterligare kostnader, som en med hänsyn därtill nödvändigjord ändring av materielen måste medföra. Slutligen är det ur allmän säkerhetssynpunkt angeläget, att en reform genomföres i så god tid, att trafiken hinner anpassa sig därefter, innan den trafikintensitet, som väntas efter kriget, sätter in på allvar.

Såsom förut nämnts uttalade utskottet vid 1943 års riksdag, att det förutsatte, att Kungl. Maj:t, då förhållandena det medgäve, toge frågan om högertrafik under omprövning. Emellertid skulle det uppenbarligen vara av synnerligt värde för Kungl. Maj:t att redan nu få en uppfattning om riksdagens ställning till själva principfrågan. Om riksdagen nu uttalade sig för högertrafik, skulle det bli mycket lättare för Kungl. Maj:t att i god tid vidtaga nödiga åtgärder än om fortfarande själva huvudfrågan förbleve svävande.

På grund av vad sålunda anförts och med stöd av de sakliga argument, som i den hittillsvarande debatten anförts för en övergång till högertrafik här i landet, hemställes,

att riksdagen måtte i princip besluta införande av högertrafik i riket samt bemyndiga regeringen att, så snart förhållandena det medgiva, genomföra reformen.

Stockholm den 19 januari 1945.

E. Birke.
