

Nr 9.

Ankom till riksdagens kansli den 4 mars 1943 kl. 5 e. m.

Utlåtande i anledning av väckta motioner om införande av högertrafik.

Andra lagutskottet har till behandling i ett sammanhang förehaft två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nämligen nr 47 i första kammaren av herr *Nisser m. fl.* och nr 7 i andra kammaren av herr *Pettersson* i Hällbacken *m. fl.*

I motionerna, vilka äro likalydande, hemställes, »att riksdagen måtte i princip besluta att införa högertrafik i riket samt bemyndiga regeringen att, så snart förhållandena det medgiva, genomföra reformen, dock senast 2 år efter krigets slut».

Beträffande de skäl, som anförts till stöd för denna hemställan, får utskottet hänvisa till motionerna.

Spörsmålet om övergång till högertrafik har vid flera tillfällen behandlats i riksdagen samt varit föremål för utredningar av sakkunniga. En redogörelse för vad sålunda och i övrigt beträffande frågan förekommit till och med 1938 års riksdag finnes intagen i andra lagutskottets utlåtande nr 24 vid 1939 års lagtima riksdag. Utskottet får hänvisa till denna redogörelse.

Vid 1939 års riksdag väckte herr *Lindhagen* en motion, I: 217, vari hemställdes, att riksdagen ville anhålla hos Kungl. Maj:t att överväga och för riksdagen framlägga förslag snarast möjligt om övergång till högertrafik.

I utlåtande, nr 24, i anledning av motionen yttrade andra lagutskottet bl. a.:

Såsom framgår av den i detta utlåtande lämnade redogörelsen har högertrafiken på senare tid vunnit allt vidsträcktare tillämpning. I Europa torde inom en nära framtid allenast Sverige samt Storbritannien och Irländska fristaten komma att fortfarande tillämpa vänstertrafik. Den stora anslutning, som regeln om högertrafik sålunda erhållit, innebär otvivelaktigt för Sveriges vidkommande vissa olägenheter. Frågan om införande av ändrade trafikregler i förevarande hänseende synes på grund därav förr eller senare böra även i vårt land bliva föremål för allvarligt övervägande från statsmakternas sida. En omläggning till högertrafik måste emellertid under alla förhållanden under övergångstiden vara förenad med vissa svårigheter och kostnaden för en sådan omläggning kommer uppenbarligen att belöpa sig till betydande belopp. Spörsmålet om vårt lands övergång till högertrafik bör följaktligen undersökas ur olika synpunkter. Enligt utskottets mening är det angeläget, att ett ställningstagande till denna fråga icke uppskjutes till en tidpunkt, då kostnaderna för en omläggning och de olägenheter, som äro förenade därmed, måhända kunna visa sig vara större än vad för närvarande är fallet.

I den diskussion, som under senare tid förts i vårt land angående övergång till högertrafik, har såsom en av de mera betydande olägenheterna av vänstertrafik framhållits den risk för olycksfall, som vore en följd av att olika körregler tillämpades i Sverige i förhållande till flertalet andra länder. En i ämnet verkställd utredning — — — har emellertid visat, att antalet av de olyckor, som kunna tillskrivas utländska förarens ovana vid vänstertrafik, är relativt ringa. Antalet olyckshändelser, som i utlandet vållas av svenska motorförarens ovana vid högertrafik, torde icke heller vara av någon mera betydande storleksordning. Av de skador, som uppstått i följd av trafik med utländska fordon, stå emellertid anmärkningsvärt många i samband med utländska förarens ovana vid vänstertrafik. De av utskottet inhämtade uppgifterna rörande motorfordonstrafiken mellan Sverige och utlandet giva dessutom vid handen, att denna trafik sedan åtskilliga år tillbaka befinner sig i snabb ökning. Skäl synas icke föreligga för annat antagande än att denna ökning av trafiken även framdeles kommer att fortsätta. Med hänsyn härtill kan det icke anses uteslutet, att den olycksfallsrisk, som är förbunden med ett bibehållande av vänstertrafiken, med tiden kan komma att framstå såsom mera allvarlig än för närvarande.

Den alltmer stegrade trafiken mellan vårt land och utlandet torde medföra, att en övergång till högertrafik jämväl ur annan synpunkt kan befinnas önskvärd. Förefintligheten av olika trafikregler i skilda länder förorsakar uppenbarligen alltid vissa svårigheter för den resande allmänheten. Den försiktighet och omtanke, som måste åligga förare av motorfordon under färd i ett land med för honom främmande trafikregler, kan ofta vara ägnad att i viss mån verka avhållande från en sådan färd. Ett hämmande på detta sätt av den internationella motorfordonstrafikens utveckling står uppenbarligen icke i överensstämmelse med tidens krav. Enligt utskottets mening måste det framstå såsom en angelägenhet av vikt, att hindren för denna trafik i görligaste mån undanröjas. I detta sammanhang vill utskottet framhålla, att högertrafiken vunnit internationell tillämpning vid samfärdsel såväl till sjöss som i luften. Det synes utskottet uppenbart, att en fortsatt ökning av motorfordonstrafiken länderna emellan kommer att medföra allt starkare krav på enhetliga regler även såvitt angår trafiken till lands.

De av utskottet berörda olägenheterna av vänstertrafikens bibehållande göra sig för övrigt gällande icke allenast med avseende å trafiken med motorfordon. Jämväl andra trafikanter och framförallt fotgängare hava vid resor till länder med för dem främmande trafikregler ofta svårt att vänja sig vid dessa och kunna även på grund därav lätt bliva utsatta för olycksfall. Genom den år 1938 antagna semesterlagen hava stora grupper av vårt folk kommit i åtnjutande av en förlängd semesterledighet. Till följd därav synes en ökning av persontrafiken till våra närmaste grannländer kunna förväntas. Därvid torde förutom automobiler och omnibusar jämväl cyklar komma till användning i större utsträckning än för närvarande. Åstadkommande av enhetliga trafikregler i olika länder synes till följd härav vara ett intresse, som med tiden kommer att omfattas av allt bredare folklager i vårt land.

Enligt utskottets mening bör vid övervägande av frågan, huruvida högertrafik bör genomföras i vårt land, jämväl beaktas, att den utländska turisttrafiken för Sveriges vidkommande utgör en icke obetydlig inkomstkälla. Det torde sålunda vara ett ekonomiskt intresse för oss att tillse, att trafikreglerna i landet icke äro ägnade att verka hämmande på turisttrafikens omfattning.

Varje genomgripande förändring av trafikreglerna i ett land är otvivel-

aktigt förenad med vissa olycksfallsrisker. Erfarenheterna från det förutvarande Österrike giva sålunda vid handen, att den därstädes under föregående år genomförda övergången från vänster- till högertrafik varit förenad med en icke obetydlig ökning av trafikolyckornas antal. Även för vårt lands vidkommande torde en liknande omläggning av trafiken medföra stegrad olycksfallsfrekvens. Denna stegring kan emellertid förväntas bli av övergående natur. Den olycksfallsrisk, som äger samband med olikheten i trafikregler länderna emellan, är däremot av mera stadigvarande beskaffenhet. I detta sammanhang bör vidare beaktas, att motorfordonstrafiken i landet för närvarande befinner sig i oavbruten ökning. Även om samtidigt trafikordningarna förbättras och trafiksäkerheten därigenom höjes, kan till följd av trafikens fortgående stegring antalet olyckshändelser i samband med en övergång till högerkörning i vårt land förväntas bli större ju längre tid som förflyter, innan trafikomläggningen genomföres.

En övergång till högertrafik kommer uppenbarligen att medföra icke oväsentliga kostnader. Sålunda måste i de städer, där spårvägstrafik förekommer, åtskilliga ändringsarbeten verkställas med avseende å vagnpark samt banor och anläggningar. Vidare måste vägmärken och andra till tjänst för väg- och gatutrafiken uppsatta signaler flyttas, varjämte vissa ändringsarbeten i övrigt å gator och vägar torde bli erforderliga. En av de största utgiftsposterna vid en övergång till högertrafik torde föränledas av den ombyggnad av omnibusbeståndet, som därvid måste vidtagas. Av utskottets ovan lämnade redogörelse framgår, att antalet omnibusar i riket under senare år undergått en väsentlig ökning. Skäl synas föreligga för antagandet, att denna ökning under de närmaste åren kommer att fortsätta och att till följd därav kostnaden för en eventuell ombyggnad av omnibusar kommer att växa. Emellertid torde spårvägstrafiken i de inre delarna av vissa städer framdeles komma att nedläggas. Därigenom skulle uppenbarligen en minskning av kostnaderna för spårvägstrafikens omläggning inträda. Denna minskning kommer dock sannolikt att uppvägas av ökade utgifter för ombyggnad av det större antal omnibusar, som vid en sådan tidpunkt kan finnas i landet. Jämväl övriga utgifter, som äro förbundna med en övergång till högertrafik, torde till följd av de anordningar, som betingas av den alltmer växande trafiken, visa en tendens till ökning.

På grund av vad sålunda anförts vill utskottet förorda, att utredning angående lämpligheten av en övergång till högertrafik i vårt land nu kommer till stånd. Vid en sådan utredning torde — förutom övriga på frågan inverkan omständigheter — särskilt böra beaktas de möjligheter, som kunna förefinnas att begränsa den ökning av olycksfallsrisken som måste befaras vid tiden för omlägningens genomförande. En sådan ökning läser åtminstone delvis kunna motverkas, om övergången genomföres vid därför lämpad tidpunkt och om densamma föregås av en omfattande upplysningsverksamhet.

Under återopande av vad sålunda anförts hemställde utskottet, att riksdagen i anledning av motionen måtte hos Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa en allsidig utredning rörande lämpligheten av att i vårt land genomföra högertrafik samt för riksdagen framlägga de förslag, till vilka utredningen kunde föränleda.

Riksdagen biföll utskottets hemställan.

Efter bemyndigande av Kungl. Maj:t tillkallade chefen för kommunikationsdepartementet den 26 augusti 1939 särskilda sakkunniga (1939 års

högertrafikkommitté) för att inom departementet biträda med verkställande av en förutsättningslös utredning i ämnet.

Kommittén avgav den 3 december 1940 betänkande med förslag rörande övergång till högertrafik i Sverige (Statens off. utredn. 1940: 30). Ur betänkandet torde här i anslutning till vissa av de synpunkter, som utvecklats i andra lagutskottets ovannämnda utlåtande nr 24/1939, böra anföras följande.

Enligt kommitténs uppfattning kunde avgörande företräde ur teoretisk eller teknisk synpunkt icke givas åt någotdera av de trafiksystem, varom fråga är. Huvudskälet för en övergång till högertrafik måste vara kravet på största möjliga enhetlighet beträffande trafikreglerena i den internationella landsvägstrafiken. Detta krav grundade sig givetvis i första hand på angelägenheten av att eliminera de orsaker till trafikolyckor, som med nu rådande oenhetliga system funnes och som uppenbarligen måste få större betydelse i den mån vårt land finge ökad andel i internationell trafik. Vid bedömande av detta kravs berättigande ur trafiksäkerhetssynpunkt måste hänsyn tagas ej blott till den utländska trafik, som inkomme till vårt land från länder med högertrafik, utan även till den trafik, som ginge till sådana länder från vårt land. Man måste vidare taga hänsyn till såväl bilar som cyklister och trafikanter till fots. I detta sammanhang borde ock beaktas den hämmande inverkan, som förekomsten av olika trafikregler i skilda länder kunde antagas utöva främst på den internationella motorfordonstrafikens utveckling, samt önskvärdheten av att detta hämmande moment kunde undanröjas icke minst med hänsyn till den för vårt land ur ekonomisk synpunkt betydelsefulla utländska turisttrafiken.

Beträffande frågan i vad mån tillämpningen av olika trafikregler i de skilda länderna utövat inverkan på olycksfallsrisken har kommittén kommit till samma uppfattning som andra lagutskottet vid 1939 års riksdag. Om alltså olycksfallsfrekvensen hittills icke varit betydande, vore det emellertid enligt kommitténs åsikt uppenbart, att olägenheterna av skilda trafikregler vid en intensifierad internationell trafik skulle komma att växa. Man hade alltså att taga ståndpunkt till frågan huruvida en sådan intensifiering vore sannolik.

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

Kommittén ansåg, att en övergång till högertrafik beträffande väg- och gatutrafik (alltså ej järnvägstrafik) måste anses principiellt riktig och borde genomföras under förutsättning att därmed förväntad vinst i trafiksäkerhetsavseende kunde antagas större än därmed förenad olägenhet. Att till grund för ett beslut i förevarande avseende lägga några kalkyler rörande ekonomisk vinst i form av ökad utländsk turisttrafik vid en omläggning ansågo kommittén icke tillrådligt, då några tillförlitliga beräkningar i detta hänseende icke torde kunna framläggas.

De med en övergång till högertrafik förenade olägenheter, som borde vägas mot vinsten därav, vore dels faran för ökade olycksfallsrisker under övergångsperioden och dels kostnaderna för omläggningen. Vid bedömandet av detta avvägningsspörsmål borde beaktas, att vinsten skulle bli för framtiden bestående under det att olägenheterna vore av övergående natur.

Att olycksfallsrisken under övergångsperioden skulle stegras vore enligt kommitténs uppfattning ofrånkomligt. För ett riktigt bedömande av detta faktum borde emellertid den totala omfattningen av de skador, som på lång sikt kunde förväntas uppstå, om högertrafik infördes, ställas i förhållande till omfattningen av skador vid bibehållen vänstertrafik. En beräkning av detta förhållande torde dock icke med någon större grad av tillförlitlighet kunna verkställas, då resultatet i verkligheten måste bli beroende på en mångfald olika faktorer, vilka ej kunde bestämmas på förhand. Ett försök att med utnyttjande av tillgänglig statistik belysa förhållandet hade dock på föranstaltande av kommittén utförts. Av de därvid gjorda beräkningarna hade dragits den slutsatsen, att, i händelse högertrafik ej infördes, olyckor, som berodde på ovana vid vänstertrafik, måste i det långa loppet medföra skadeverkningar av större omfattning än de som kunde förväntas uppkomma av olyckor, som berodde på ovana vid högertrafik, i händelse sådan trafik infördes, en slutsats som uppenbarligen talade till förmån för en omläggning till högertrafik. I fråga om den tidpunkt, då vid en dylik omläggning vinsten i förevarande avseende skulle uppkomma, utvisade åter de verkställda beräkningarna ej alltför gynnsamma resultat. Härvid borde emellertid beaktas, att beräkningarna ytterst utginge från den statistik, som hade verkställts i samband med trafikomläggningen i Österrike under år 1938. Denna omläggning hade skett under särdeles ogynnsamma förhållanden, bl. a. i samband med större trupprörelser, mörklägningsövningar m. m. Ej heller hade omläggningen genomförts samtidigt i hela landet, vilket säkerligen bidragit till ökat antal olyckor. Vidare borde beaktas, att beräkningarna ej togo hänsyn till de olyckor, som på grund av vår ovana vid högertrafik inträffade utomlands. Efter en omläggning bortföle jämväl denna orsak till olycksrisker.

Kommittén ansågo sig därför med fog kunna antaga, att — även om ett ökat antal trafikolyckor i samband med övergång till högertrafik i vårt land ej kunde undvikas — man dock härvid, såvida ej oförutsedda ogynnsamma omständigheter inträffade, borde kunna påräkna ett vida bättre resultat än de på grundval av beräkningarna skisserade, allt under förutsättning att

effektiva åtgärder till motverkande av olycksrisken vidtoges i enlighet med vissa av kommittén förordade riktlinjer.

De med en övergång till högertrafik förenade kostnaderna ha av kommittén beräknats för följande åtgärder:

förändring av vissa anordningar för trafiken å vägar och gator, såsom vägmärken, trafiksignaler och refuger m. m.,

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

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

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

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

Under förutsättning att övergång till högertrafik kunde ske i juni 1943, skulle kostnaderna för ovan nämnda åtgärder enligt kommitténs beräkningar uppgå till omkring 16 miljoner kronor, därav för åtgärder beträffande omnibusar m. m. omkring 10.3 miljoner. Kostnadsberäkningarna hade beträffande sistnämnda belopp grundats å prisläget den 1 september 1940 och i övrigt på prislägena vid skilda tider från hösten 1939 till utgången av 1940.

Enligt kommitténs förslag borde av kostnaderna något mer än 14 miljoner kronor bäras av statsverket.

För klarläggande av sin ståndpunkt beträffande frågan om övergång till högertrafik anförde kommittén följande:

En övergång till högertrafik i vårt land beträffande väg- och gatutrafik måste anses vara principiellt riktig för vinnande av största möjliga enhetlighet i fråga om trafikreglerna till lands på sätt redan skett till sjöss och i luften. Man bör jämväl kunna antaga, att därest effektiva åtgärder mot den ökade risken för trafikolyckor i samband med övergången till dylik trafik vidtagas, antalet av nämnda trafikolyckor skall kunna nedbringas så att trafikomläggningen inom en ej alltför lång tid skall visa sig berättigad ur trafiksäkerhetssynpunkt. Såvitt nu kan bedömas, synes en övergång till högertrafik i anslutning till den nuvarande perioden av minskad trafik å vägar och gator vara att förorda, därest en övergång överhuvud i vårt land skall ske, enär en ökad trafik, som väl måste inom ett antal år förväntas, kommer att medföra såväl ökade kostnader för som större olycksrisker vid omläggningen.

Kommittén vill därför förorda, att — därest ej ur statsfinansiella synpunkter eller av andra skäl, som undandraga sig kommitténs bedömande, hinder möter — beslut fattas om införande av högertrafik i vårt land i enlighet med av kommittén förordade riktlinjer.

Över kommitténs betänkande hava yttranden inhämtats från ett flertal myndigheter och sammanslutningar.

Vid 1941 års riksdag väcktes ånyo motioner, I: 110 av herr *Nisser m. fl.* och II: 214 av herr *Lundell*, om införande av högertrafik.

I utlåtande, nr 13, i anledning av motionerna yttrade andra lagutskottet:

Frågan, huruvida högertrafik skall införas i vårt land, är för närvarande efter verkställd utredning föremål för Kungl. Maj:ts prövning. Med hänsyn härtill anser utskottet, att riksdagen icke nu bör taga ställning till denna fråga.

På grund härav hemställde utskottet, att motionerna icke måtte föranleda till någon riksdagens åtgärd.

Vid behandlingen av utskottsutlåtandet i andra kammaren anförde chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Andersson:

Regeringen har beslutat att icke i år förelägga riksdagen förslag i ärendet. I de inkomna remissyttrandena har man kunnat spåra en ganska positiv inriktning. Flertalet hörda myndigheter ha uttalat sig för införande av högertrafik, men det har också rests mycket starka betänkligheter emot att införa högertrafik just nu. Särskilt har överbefälhavaren poängterat, att det icke gärna kunde vara rimligt att genomföra en i trafikhänseende så genomgripande omläggning i det osäkra läge, som nu är för handen. Påståendet, att det just nu skulle vara särskilt lämpligt att övergå från vänsterkörning till högerkörning, därför att trafiken är inskränkt, bemötes alltså från militärt håll med hänvisning till att det skulle vara en mycket dålig beredskapsåtgärd att vidtaga en trafikomläggning, när man icke vet, om icke under tiden armén till äventyrs måste ställas på krigsfot. — — — De skäl mot en omläggning, som anförts från militärt håll, måste av regeringen tillerkännas en utomordentligt stor betydelse. Regeringens hållning har dessutom bestämts av statsfinansiella hänsyn. Arrangemanget skulle enligt kommitténs förslag kosta 16 miljoner kronor, varav staten skulle bidra med omkring 14 miljoner kronor. Man måste väl ändå erkänna, att det finns andra ändamål, som det är mera nödvändigt att tillgodose i dessa tider.

Som motiv för en övergång till högertrafik har — — — åberopats, att det ur arbetslöshetssynpunkt skulle vara förmånligt att nu övergå till högertrafik. Så är icke förhållandet. Saken är nämligen den, att det mesta av de arbeten, som skulle behöva utföras vid en övergång från vänstertrafik till högertrafik, består i omändring av omnibusparken och eventuellt ombyggnad av spårvagnarna. Det gäller speciella arbeten, som endast kunna utföras vid karosseri- och andra för dylik specialtillverkning uppförda verkstäder. Inom verkstadsindustrien har för övrigt icke rått och befaras icke någon arbetslöshet. Övriga arbeten, som skulle behöva utföras, äro av så ringa omfattning, att de ur arbetslöshetssynpunkt varken göra till eller ifrån. Allra minst torde de arrangemang, som behöva vidtagas för flyttande av vägmärken och vägvisare, ha någon betydelse ur arbetslöshetssynpunkt. De måste nämligen vidtagas på mycket kort tid, och arbetena lämpa sig därför icke för arbetslösa.

Regeringen har icke principiellt fattat ståndpunkt i frågan om övergång till högertrafik, men regeringen anser det oundgängligen nödvändigt att vänta med sitt ståndpunktstagande, till dess det framtida läget kan bättre överblickas.

Riksdagen biföll utskottets hemställan.

Såsom framgår av den här ovan lämnade redogörelsen har 1939 års högertrafikkommitté i sitt den 3 december 1940 avgivna betänkande förordat, att — därest ej ur statsfinansiella synpunkter eller av andra skäl, som undandroge sig kommitténs bedömande, hinder mötte — beslut utan uppskov

Utskottet.

fattas om införande av högertrafik. Enligt kommitténs åsikt skulle en övergång till högertrafik i anslutning till den nuvarande perioden av minskad trafik å vägar och gator vara att förorda, därest en övergång överhuvud skulle ske, enär en ökad trafik, som väl måste inom ett antal år förväntas, skulle komma att medföra såväl ökade kostnader för som större olycksrisker vid omläggningen.

Kommitténs förslag har tillstyrkts av flertalet av de myndigheter och sammanslutningar, som yttrat sig över detsamma. Mot förslaget har emellertid också rests starka betänkligheter.

Regeringens inställning har uttalats av chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Andersson, vid debatten i frågan i andra kammaren vid 1941 års riksdag, därvid statsrådet förklarade, att regeringen icke principiellt fattat ståndpunkt i frågan men ansåge det oundgängligen nödvändigt att vänta med sitt ståndpunktstagande, till dess det framtida läget kunde bättre överblickas.

I förevarande motioner har hemställts, att riksdagen måtte i princip besluta att införa högertrafik samt bemyndiga regeringen att, så snart förhållandena det medgiva, genomföra reformen, dock senast två år efter krigets slut.

Enligt utskottets mening kan det med hänsyn till det statsfinansiella läget ej ifrågasättas att under nuvarande förhållanden genomföra en så omfattande omläggning av trafikväsendet, som skulle bli följden av införande av högertrafik. Att fixera den framtida tidpunkt, då en övergång till högertrafik kunde ur ifrågavarande synpunkt vara lämplig eller möjlig, torde ej heller låta sig göra. Hur det statsfinansiella läget kan komma att gestalta sig efter ett fredsslut lär nämligen för närvarande ej kunna med någon säkerhet överblickas.

Såsom skäl för fattande av ett principbeslut har anförts, att omnibusägare och andra företagare inom det yrkesmässiga trafikväsendet därigenom skulle lämnas tillfälle att verkställa förberedande åtgärder för övergång till högertrafik, vilka åtgärder kunde förväntas nedbringa kostnaderna för omläggningen. Detta skäl kan dock enligt utskottets mening knappast vara berättigat under annan förutsättning än att man åtminstone tillnärmelsevis kan fastställa tidpunkten för övergången.

Med hänsyn till vad sålunda anförts och då ett principbeslut ej synes böra fattas, förrän det kan förutses, vid vilken tidpunkt en eventuell reform kan genomföras, finner utskottet ej skäl att tillstyrka bifall till motionerna. Utskottet förutsätter emellertid, att Kungl. Maj:t, då förhållandena det medgiva, tager frågan under omprövning.

På grund härav får utskottet hemställa,

att förevarande motioner icke måtte föranleda till någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 25 februari 1943.

På andra lagutskottets vägnar:

DAVID NORMAN.

Vid ärendets behandling hava närvarit

från första kammaren: herrar *Norman, Linder, Forslund, Löfvander, Olof Carlsson, Mannerskantz, Roos* och *Sundberg*;

från andra kammaren: fröken *Hesselgren*, herrar *Pettersson* i *Hällbacken, Hallagård, Hermansson, Cruse, Holm, von Seth* och *Lundgren*.

Reservationer:

1) av herrar *Linder, Forslund, Löfvander* och *Hallagård*, vilka ansett, att utskottets utlåtande bort hava följande lydelse:

Såsom framgår av — — — (lika med utskottet) — — — två år efter krigets slut.

Enligt utskottets mening kan det med hänsyn till det statsfinansiella läget ej ifrågasättas att under nuvarande förhållanden genomföra en så omfattande omläggning av trafikväsendet, som skulle bliva följden av införande av högertrafik. Att fixera den framtida tidpunkt, då en övergång till högertrafik kunde ur ifrågavarande synpunkt vara lämplig eller möjlig, torde ej heller låta sig göra. Hur det statsfinansiella läget kan komma att gestalta sig efter ett fredsslut lär nämligen för närvarande ej kunna med någon säkerhet överblickas. För bekämpande av den med en eventuell fredskris följande arbetslösheten äro de arbeten, som måste företagas i samband med övergång till högertrafik, av underordnad betydelse.

Såsom skäl för fattande av ett principbeslut har anförts, att omnibusägare och andra företagare inom det yrkesmässiga trafikväsendet därigenom skulle lämnas tillfälle att verkställa förberedande åtgärder för övergång till högertrafik, vilka åtgärder kunde förväntas nedbringa kostnaderna för omläggningen. Detta skäl kan dock enligt utskottets mening knappast vara berättigat under annan förutsättning än att man åtminstone tillnärmelsevis kan fastställa tidpunkten för övergången.

Med hänsyn till vad sålunda anförts och då ett principbeslut ej synes böra fattas, förrän det kan förutses, vid vilken tidpunkt en eventuell reform kan genomföras, får utskottet hemställa,

att förevarande motioner icke måtte föranleda till någon riksdagens åtgärd.

2) av herr *Pettersson* i *Hällbacken*, som anført:

Ur trafiksynpunkt måste det vara ett allmänt intresse, att samma trafikbestämmelser tillämpas för intill varandra gränsande länder. Till sjöss och i luften är högerregeln gällande för hela världen. Till lands är högerkörning

genomförd inte endast för de länder, som gränsa mot Sverige, utan praktiskt taget i hela Europa. För att få frågan om införande av högertrafik även i Sverige närmare utredd tillsatte Kungl. Maj:t år 1939 en femmannakommitté, som år 1940 avgav betänkande i ämnet och efter en saklig utredning och motivering bl. a. anförde följande: En övergång till högertrafik i vårt land beträffande väg- och gatutrafik måste anses vara principiellt riktig för vinnande av största möjliga enhetlighet i fråga om trafikreglerna till lands på sätt redan skett till sjöss och i luften. Man bör jämväl kunna antaga, att därest effektiva åtgärder mot den ökade risken för trafikolyckor i samband med övergången till dylik trafik vidtagas, antalet av nämnda trafikolyckor skall kunna nedbringas så att trafikomläggningen inom en ej alltför lång tid skall visa sig berättigad ur trafiksäkerhetssynpunkt. Såvitt nu kan bedömas, synes en övergång till högertrafik i anslutning till den nuvarande perioden av minskad trafik å vägar och gator vara att förorda, därest en övergång överhuvud i vårt land skall ske, enär en ökad trafik, som väl måste inom ett antal år förväntas, kommer att medföra såväl ökade kostnader för som större olycksrisker vid omläggningen. Kommitterade sluta med att förorda, att — därest ej ur statsfinansiella synpunkter eller av andra skäl, som undandra ga sig kommitténs bedömande, hinder möter — beslut fattas om införande av högertrafik i vårt land i enlighet med av kommittén förordade riktlinjer.

Av de yttranden, som inforrats över betänkandet, tillstyrkte samtliga länsstyrelser införande av högertrafik med undantag av länsstyrelserna i Uppsala, Södermanlands, Hallands, Skaraborgs, Västerbottens och Norrbottens län.

Införande av högertrafik har vidare tillstyrkts av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, generalpoststyrelsen, järnvägsstyrelsen, överbefälhavaren över rikets försvarskrafter, arméförvaltningens tygdepartement och statens arbetsmarknadskommission. Av de genom länsstyrelsernas försorg hörda myndigheterna i länen hava 12 vägingenjörer, 6 vägstyrelser jämte gatukontoret i Stockholm, 6 länsbesiktningsmän och 9 polismyndigheter tillstyrkt övergång. Vidare hava 16 av de 19 genom departementets försorg hörda enskilda sammanslutningarna uttalat sig för högertrafik.

Av de myndigheter och sammanslutningar, som uttalat sig för övergång till högertrafik, hava somliga förordat det av kommittén gjorda förslaget — att övergå år 1943 — andra önskat övergång tidigare, medan slutligen en del icke haft något i princip att erinra mot införande av högertrafik men föreslagit, att själva övergången till den nya trafikriktningen skulle med hänsyn till de rådande förhållandena ställas på framtiden. Till den *första kategorien* höra länsstyrelserna i Jönköpings, Blekinge, Kristianstads, Malmöhus, Älvsborgs, Värmlands, Örebro, Kopparbergs och Jämtlands län samt 5 vägingenjörer, 5 vägstyrelser, 5 länsbesiktningsmän, polismästaren samt ordnings- och trafikpolisintendenterna i Stockholm, poliskamrarna i Göteborg och Norrköping, vidare väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, generalpoststyrelsen, järnvägsstyrelsen, arméförvaltningens tygdepartement och statens arbets-

marknadskommission samt av de av departementet hörda sammanslutningarna svenska spårvägs-, buss- och förortsbaneföreningen, trafikförsäkringsföreningen, motormännens riksförbund, automobilbesiktningsmännens förening, svenska trafikförbundet, svenska teknologföreningen och svenska vägstyrelsernas förbund. Den *andra kategorien* omfattar överståthållarämbetet och länsstyrelsen i Gotlands län, 3 vägingenjörer och en polismyndighet samt nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (N. T. F.), kungl. automobilklubben, svenska bilskolors riksförbund, svenska automobilhandlareföreningen, automobilhandlareförbundet och cykelfrämjandet. Till den *tredje kategorien* höra länsstyrelserna i Stockholms, Östergötlands, Kronobergs, Kalmar, Göteborgs och Bohus, Västmanlands, Gävleborgs och Västernorrlands län, 4 vägingenjörer, en vägstyrelse och gatukontoret i Stockholm, en länsbesiktningsman och 2 polismyndigheter, vidare överbefälhavaren samt svenska lasttrafikbilägareförbundet, svenska omnibusägareförbundet och svenska vägföreningen.

I till Konungen ingiven framställning den 26 november 1942 har Svenska spårvägs-, buss- och förortsbaneföreningen, som representerar samtliga spårvägsföretag och flertalet större bussföretag i landet med sammanlagt 1,500 spårvagnar och 1,500 bussar, hemställt att principbeslut skulle fattas om införande av högertrafik i landet och bl. a. anfört följande:

att samtliga länder på den europeiska kontinenten numera hava högertrafik,

att i Norden endast Sverige har vänstertrafik,

att det endast torde vara en tidsfråga, innan trafikriktningen är enhetlig till sjöss, i luften och till lands,

att ett ytterligare uppskjutande av trafikomläggningen kommer att medföra stegrade kostnader och ökade organisatoriska svårigheter,

att betydande besparingar i fråga om den största kostnadsposten — ombyggnad av vagnparkerna — kunna ernås,

att omläggningen bör genomföras, innan trådbussdriften i landet ytterligare utbyggs, samt

att vissa ombyggnadsarbeten snarast möjligt kunna successivt vidtagas, så att olägenheterna och kostnaderna under tiden omedelbart före omläggningen minskas.

Såsom främsta skäl för en övergång har bl. a. anförts kravet på *enhetlighet i trafikbestämmelserna länderna emellan*. Det måste anses vara icke endast ett motortrafikens intresse, utan införande av högertrafik är en allmän trafikfråga, som icke i längden kan undanskjutas. Skulle Sverige bibehålla vänstertrafik, finge landet bereda sig på att bli isolerat. Särskilt som samtliga grannländer i Norden hava högertrafik, måste man för att uppehålla och i framtiden intensifiera samfärdseln med dessa länder införa den så gott som överallt rådande högertrafiken. Genom övergången skulle de olyckor i Sverige och i utlandet, som bero på olikheter i trafikreglerna och vilka med ökad internationell trafik bliva allt flera, helt undanskaffas.

Med hänvisning till vad sålunda förekommit hemställles,

1) att riksdagen i princip måtte uttala sig för införande av högertrafik; samt

2) att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla, att Kungl. Maj:t så snart förhållandena det medgiva för riksdagen framlägger förslag härom.