

# RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1937.

Första kammaren.

Nr 43.

Tisdagen den 8 juni.

Kammaren sammanträdde kl. 3.30 e. m.

Anmäldes och godkändes statsutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 431, i anledning av Kungl. Maj:ts framställning angående anslag till vissa byggnadsarbeten vid statens sinnessjukhus;

nr 432, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående exploatering av Konradsbergs- och Mariebergsområdena å Kungsholmen i Stockholm m. m. jämte i ämnet väckta motioner;

nr 433, i anledning av väckt motion om restitution till två personer i Eskilstuna av för högt erlagda kronoutsylder;

nr 434, i anledning av väckt motion om inrättande av ett centralt organ för planmässig organisation av de statliga och statsunderstödda anstalterna för asociala individer; samt

nr 441, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till inkomst- och utgiftsstat för statens allmänna fastighetsfond för budgetåret 1937/1938 m. m.

Anmäldes och godkändes första lagutskottets förslag till riksdagens skrivelse, nr 435, till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till grunder för dyrtidstillägg åt präster för budgetåret 1937/1938.

Anmäldes och godkändes bankoutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 438, i anledning av framställningar angående pensioner och understöd åt vissa i statens tjänst anställda eller förut anställda personer m. m.;

nr 439, i anledning av framställningar angående pensioner och understöd åt vissa i statens tjänst anställda eller förut anställda personer m. m.; samt

nr 440, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändrad lydelse av § 2 mom. 1 och 4 förordningen den 21 juni 1922 (nr 277) angående postsparbanken.

Herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet **Forslund**, som tillkännagivit, att han hade för avsikt att vid detta sammanträde besvara herr Lindhagens interpellation angående förslaget om anläggning av en bro över Svinesund, erhöll ordet och yttrade: Herr talman! Med första kammarens tillstånd har herr Carl Lindhagen till mig framställt följande frågor:

»1) Vilka äro anledningarna till att den av svenska riksdagen förordade och av en svensk-norsk kommitté i detalj tillstyrkta bron över Svinesund ej för- anlett någon proposition till årets riksdag om brons definitiva byggande?

2) Kan en sådan proposition förväntas bli omsider framlagd i god tid för 1938 års riksdag?»

*Ang. anläggning av en bro över Svinesund.*

*Ang. anläggning av en bro över Svinesund. (Forts.)*

Med hänsyn till den utförliga redogörelse för frågans dåvarande läge, som gavs i hans excellens herr statsministerns svar på interpellation av herr Lindhagen vid 1934 års riksdag angående en broförbindelse mellan Sverige och Norge över Svinesund, kan jag inskränka mig att här erinra, att Kungl. Maj:t genom beslut den 15 juni 1934 uppdrog åt dåvarande landshövdingen i Göteborgs och Bohus län, sedermera riksmarskalken O. von Sydow att med vederbörande norska myndigheter förhandla angående en färjeförbindelse eventuellt anläggande av en broförbindelse över Svinesund. Sedan riksmarskalken von Sydow anhållit om befrielse från uppdraget, uppdrog Kungl. Maj:t genom beslut den 17 januari 1936 åt nuvarande landshövdingen i nämnda län Malte Jacobsson att fortsätta förhandlingarna.

I en den 15 december 1936 dagtecknad skrivelse inkom landshövding Jacobsson till Kungl. Maj:t med redogörelse för de förda förhandlingarna samt den preliminära överenskommelse, vari förhandlingarna resulterat. Av de vid förhandlingarna förda protokollen framgår, att representanterna för de båda länderna enat sig om att avstyrka färjeförbindelse och föreslå anläggande av en bro över sundet. Till brobyggnad hade utarbetats flera alternativa förslag, av vilka båda ländernas representanter på i den preliminära överenskommelsen närmare angivna villkor tillstyrkt vissa alternativ.

Till de sålunda i överenskommelsen upptagna alternativa förslagen har jag emellertid ännu inte haft anledning att taga bestämd ställning, enär, såsom givet är i fråga om en mellanriksförbindelse mellan Sverige och Norge, brons utförande förutsätter norska statens medverkan och jag under hand erfarit, att norska regeringen icke varit beredd att framlägga frågan för årets storting. Huruvida frågan kan komma att föreläggas 1938 års riksdag kan i dess nuvarande läge icke med säkerhet angivas. Det är emellertid min förhoppning att den på många håll livligt önskade förbindelsen inom en icke allt för avlägsen framtid skall kunna komma till stånd.

**Herr Lindhagen:** Jag får tacka för det benägna svaret, fast det innehåller ju egentligen inte mer än vi visste förut. Jag hade tänkt mig, att vi skulle få en något mera ingående redogörelse för de senaste norska betänkligheterna.

I anledning av min tidigare interpellation, som statsrådet omnämnt, ändrade regeringen sina direktiv så tillvida, att den inte begärde undersökning endast om någon ny färja, utan lät undersökningen omfatta även frågan om en bro. Sedan har intresset för saken hållits vid makt, och även jag har varit kallad till Norge för att hålla föredrag i ämnet. Slutligen kom det till stånd ett bestämt förslag från svensk sida om byggande av en bro, till att börja med en landsvägsbro, eftersom den svenska autostradan fram till Svinesund är färdig och väntar på en överfart.

För att motivera mitt intresse för saken kan jag även åberopa, att riksdagen 1936 på motion av mig framhållit, att den önskat att få till 1937 års riksdag framlagd en proposition i denna sak. Den hade naturligtvis betydelse även därigenom, att den skulle bereda stenarbetarna ökade arbetstillfällen i verkligt produktivt arbete i stället för i företag, som inte kunna slå i spann. Men framför allt därför att genom en sådan bro skulle läggas grunden till utförande av det svenska programmet om en första sammanbindning emellan södra Sverige och Norge genom den gamla Kongevejen över Svinesund.

Nu hade man ju hoppats, att regeringen skulle framlägga en proposition om byggande av bron i år, och vi ha även fått höra, att man, som det står här, inom kommunikationsdepartementet hoppats, att ett förslag därom skulle kunna komma till stånd. En svensk-norsk kommitté har nämligen enhälligt till-

*Ang. anläggning av en bro över Svinesund. (Forts.)*

styrkt en landsvägsbro. Även norrmännen lära inte ha velat veta av någon-ting annat, och de komma visst aldrig att lämna bidrag till någon ny färja. Enighet uppnåddes även beträffande kostnaderna för bron och fördelningen av dessa och givetvis också angående brons läge, därvid det också lär tagits hänsyn till att den inte skulle ligga i vägen för en eventuell järnvägsförbindelse över Svinesund.

Jag har ju under riksdagens lopp försport av kommunikationsministern, att man var sysselsatt med ivriga förhandlingar med Norge för att försöka få frågan framlagd vid årets riksdag. Men man ser nu, att dessa bemödanden icke lyckats, därför att den norska regeringen icke varit beredd att framlägga frågan för Norges storting i år, och saken tycks till och med ligga så pass illa, att underhandlingarna med Norge inte ens lett till någon klarhet om huruvida man kan framlägga något förslag för nästa års storting. Det står nämligen i svaret: »Huruvida frågan kan komma att föreläggas 1938 års riksdag kan i dess nuvarande läge icke med säkerhet angivas.» Men det är i alla fall statsrådets förhoppning, att den på många håll i varje fall inom Sverige och icke minst ibland bohusläningarna livligt önskade förbindelsen inom en icke alltför avlägsen framtid skall kunna komma till stånd. Jag har mottagit tillfredsställelse från bohuslänska reservanter i riksdagen över denna interpellation.

Underhandlingarna med Norge ha med andra ord inte ens givit säkerhet för att det skall framläggas något förslag i Norge ens till 1938 års storting, och därav följer, att statsrådet inte med säkerhet kan utlova en proposition ens till 1938 års svenska riksdag. Statsrådet har emellertid en förhoppning, att bron inom en icke alltför avlägsen framtid skall kunna komma till stånd. Där ligger ju en stor och bred marginal. Staden Haldens motstånd beror, tror jag, på oförstånd. Staden skulle florera ännu mera, om den finge en ny utfartsväg även till dessa fruktbara orter i det gamla Viken med hamnar och till Sydsverige. Denna stads motstånd måtte spela en oerhörd roll inom den norska politiken. Naturligtvis finns det också andra skäl: norrmännen ha ju ganska ont om pengar och många vägar, som vänta på anläggning, att förmodligen de måste ransonera pengarna och använda dem till de närmast liggande ändamålen. Men i detta flagranta fall skjutes alltid Haldens motstånd i förgrunden, och Sverige åtar sig ju största delen av kostnaden, då bör det väl ligga även Norge om hjärtat att få en sådan här gammal mellanfolklig förbindelse mellan de två länderna återupplivad. Men då sägs det alltid, att det är staden Halden, som det hänger på.

Jag vågar väl inte fråga statsrådet — ty det skulle då ha stått något om det i motiven — men jag ville särskilt veta, vad det är för skäl, som i Norge under senaste förhandlingarna anförts för detta uppskov, så att man även därav kan draga några slutsatser om hur länge utförandet kan dröja. Om det dröjer »ad calendis græcas», d. v. s. så länge Halden äger bestånd, då få vi väl ta saken i egna händer och till en början dra fram också Bohusbanan till Svinesund. Därigenom skulle den nödlidande stenarbetarbefolkningen under ett par tre år få ett betydande tillskott i arbete, och på samma gång norra Bohuslän, som varit eftersatt i fråga om samfärdsmedel, tillförsäkras järnvägsförbindelse fram till Svinesund. På så sätt tror jag det skulle gå fortare att få fram både en landsvägsbro och en järnvägsbro. Det var endast genom att vi utan att avvakta överenskommelse med Norge förde fram vår autostrada ända fram till Svinesund, som det överhuvud taget kunde komma till stånd några överläggningar om denna sak.

Och är det meningen, att det inte skall komma något norskt förslag ens till landsvägsbro, så länge Halden finnes till, kunna vi lika gärna taga i tu med saken nu som senare. Då få vi väl också anlägga en filial till Strömstad un-

*Ang. anläggning av en bro över Svinesund.* (Forts.)

der denna stads administration på den svenska sidan om Svinesund som slutpunkt för vår autostrada och vår järnväg med en särskild hamn och köpen-skap även för Sverige i detta fagra och välbelägna farvatten.

Ja, herr statsråd, det sista säger jag nu bara för att kåsera, när man inte kan få några påtagliga svar. Jag vill nu dock fråga i alla fall, om statsrådet vill ge riksdagen något mera konkret svar om de sista förhandlingarna med norrmännen, men jag begär inte, att statsrådet skall göra det, om han anser det inopportunt. Jag förstår ju inte den saken närmare.

*Ang. anläggning av gång- och cykelbanor.*

Ordet lämnades härefter ånyo till herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet **Forsslund**, som meddelat, att han ämnade vid detta sammanträde även besvara herr Lindhagens interpellation om anläggning av gång- och cykelbanor, och nu anförde:

Herr talman! Med första kammarens tillstånd har herr Lindhagen till mig framställt följande spörsmål:

1) Är statsrådet benäget att föranstalta om statistik länsvis *dels* över längden och eventuellt den ungefärliga bredden av gamla landsvägar och nya autostrador, som utanför stadsplanlagda samhällen upplåtits till motortrafik, och *dels* över längden, omfattningen och eventuellt den ungefärliga belägenheten av anlagda banor för fotgängare och cyklister på dessa vägar?

2) Anser statsrådet ej en systematisk reform främst kräva att vid nyanläggning av austrador med bidrag från bilskattemedel i anläggningen *skall* ingå någon anspråkslös fotbana på åtminstone en sida av vägen samt nödtorftiga cykelbanor helst på ömse sidor?

3) Kan det ej anses särdeles påkallat, att även vid gamla landsvägar, upplåtna för motortrafik, bör med *bidrag givetvis från bilskattemedel* omsider något i möjligaste mån åtgöras i förenämnda syfte?

4) Kan det ej i fall som i frågan 3) sägs vara lämpligt att börja omedelbart, exempelvis med den vägsträcka om 6 å 7 kilometer av gamla landsvägen från Ystad till Malmö, där under senare tider 5 fotgängare dödats, minst 13 skadats och samtliga tillskyndats andra vedervärdigheter, på sätt erinrats i en petition från 158 fotgängare, vidfogad riksdagsmotionen I: 275 för år 1935?

I likhet med interpellanten är jag av den mening, att det är en angelägenhet av synnerlig vikt att tillse, att särskilda gångbanor och även cykelbanor anordnas, där så av trafikförhållandena är påkallat. En dylik anordning är ägnad såväl att skydda gående och cyklande mot den tyngre vägtrafiken som också att underlätta de motordrivna fordonens framförande på starkt trafikerade sträckor.

Frågan om anordnande av gång- och cykelbanor har också vid olika tillfällen varit föremål för uppmärksamhet och åtgärder. Sålunda avlät dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet den 24 november 1933 en cirkulärskrivelse till länsstyrelserna i ämnet. Han framhöll därvid, bland annat, att den uppdelning av trafiken, som ifrågavarande anläggningar avsåge att möjliggöra, vore ett synnerligen beaktansvärt önskemål, ej blott för cykeltrafiken, utan även och icke minst med hänsyn till den allmänna trafiksäkerheten på vägarna. Där behov av särskilda cykelbanor föreläge eller kunde förutses, borde fördenskull företagen från början planläggas med hänsyn till sådana banor. Departementschefen, som vidare framhöll, att vad som sagts om behovet av särskilda cykelbanor och åtgärder för anordnande av dylika, gällde även i tillämpliga delar beträffande särskilda banor för gångtrafik, anmodade genom ifrågavarande ämbetsskrivelse samtliga länsstyrelser att var och en inom sitt län i samråd med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen verka för att sålunda framförda synpunkter vunne beaktande.

*Ang. anläggning av gång- och cykelbanor. (Forts.)*

Vidare må erinras om att 1931 års väg- och brosakkniga i sitt betänkande den 7 juni 1934 rörande vägbyggnader upptogo förevarande anläggningsfrågor och bland annat föreslog, att en särskild plan skulle uppgöras över de i länen erforderliga cykelbanorna och cykelstigarna. Genom Kungl. Maj:ts beslut den 4 oktober 1935 har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen erhållit uppdrag att vidare bearbeta denna fråga. Enligt vad jag inhämtat har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen under år 1936 bland annat igångsatt utredning angående behovet av gång- och cykelbanor samt föranställt om utarbetande av nya normalbestämmelser för vägbyggnad. Att härutinnan ännu icke så mycket kunnat åtgöras, beror på att till grund för nämnda plans upprättande måste ligga kännedom om trafikens art och omfattning på de skilda vägarna, och denna kännedom kan vinnas först då resultaten av de under år 1936 utförda omfattande trafikräkningarna föreligga. Enligt vad jag inhämtat är det att förvänta, att dessa resultat skola bliva färdigbearbetade under instundande höst. Givet är att till grund för en dylik plan måste ligga uppgifter även om förefintliga banor och att planens genomförande kommer att medföra även en sådan löpande statistik, som interpellanten i sin första fråga efterlyst; statistik rörande förefintligheten av allmänna vägar och deras längd finnes sedan lång tid.

Med avseende å nyssnämnda normalbestämmelser för vägbyggnader kan jag nämna, att inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen sedan år 1936 arbete pågått med upprättande av förslag till nya dylika bestämmelser, avpassade efter de nu gällande förhållandena. Detta förslag till nya normalbestämmelser, vilket i många avseenden, bland annat, även i fråga om gång- och cykelbanor, i väsentliga delar ansluter sig till de av 1931 års väg- och brosakkniga framlagda riktlinjerna, har varit föremål för yttrande av åtskilliga tekniska myndigheter och sammanslutningar och är för närvarande under överarbetning i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. De nya normalbestämmelserna med tillhörande normalsektioner väntas föreligga färdiga under år 1937 och komma att innehålla erforderliga bestämmelser med normalsektioner, bland annat för anordnande av cykel- och gångbanor.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har även sin uppmärksamhet fäst på möjligheten att för cykeltrafiken anordna i förhållande till själva vägarna friliggande cykelstigar, där så med hänsyn till omständigheterna och för ernående av förbilligande kan ske.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har därjämte genom väginspektörerna och vägingenjörerna sökt arbeta för att i vägförslagen hänsyn i erforderlig mån tages till gång- och cykeltrafiken genom intagande i respektive förslag av erforderliga gång- och cykelbanor eller förarbeten för dylika banor, där behov av sådana i en närmare framtid kan förutses. I och med utfärdandet av de nyss nämnda nya normalbestämmelserna för vägbyggnad kunna myndigheter och förslagsställare utgå från gemensamma riktlinjer och bestämmelser vad beträffar anordnande av dylika banor.

Emellertid förhåller det sig ju så, att anordnandet av gång- och cykelbanor väsentligen är en kostnadsfråga. Ofta nog — och särskilt på de platser där behovet av dylika banor är störst, nämligen vid infartsvägarna till större städer — uppkomma betydande kostnader även för erforderliga markförvärv. Möjligheterna att åstadkomma ifrågavarande anordningar äro alltså beroende av tillgången till medel för ändamålet.

Vanligen utföras gång- och cykelbanor i samband med nyanläggning av vägar eller vid förefintliga vägars omläggning och förbättring, men det föreligger icke något formellt hinder mot att utföra en vägbreddning endast genom anläggande av gång- och cykelbanor. Till varje arbete av denna natur

*Ang. anläggning av gång- och cykelbanor.* (Forts.)  
 kan författningsenligt utgå statsbidrag från vederbörande anslag. Och dessa anslag hava, som bekant, under senare år i regel utgått av automobilskattemedel; jag bortser då från arbetslöshetskommissionens vägarbeten.

De i interpellantens frågor nr 2)–4) avsedd åtgärderna kunna alltså komma till genomförande inom ramen av nu gällande författningar. Jag är emellertid icke beredd att nu taga ståndpunkt till den i frågan nr 2) upptagna tanken att stadga skyldighet för vederbörande att vid vissa väganläggningar alltid utföra gång- och cykelbanor. Av naturliga skäl måste nämligen de flerårsplaner, som ligga till grund för vägarbetena i landet, upprättas under noggrant vägande mot varandra av de förefintliga behoven av olika slag, och det låter sig i praktiken svårigen göra att giva ett visst slag av vägarbeten företräde framför andra, kanske mer behövliga arbeten. I vilken mån gång- och cykelbanor kunna upptagas i flerårsplanerna är, såsom nyss antytts, i hög grad beroende av medelstillgången, och som bekant har under de senaste åren en viss knapphet på medel för nya arbeten gjort sig gällande, främst beroende på att statsbidrag nu måste utgå till en hel rad vägarbeten, som vägdistriktet utfört under de svåra krisåren utan att hava erhållit sitt statsbidrag.

Om alltså åtskilliga svårigheter av ekonomisk art komma att möta, när det gäller att genomföra den plan, som nu är under arbete hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, är det likväl min livliga förhoppning att det skall visa sig möjligt att inom rimlig tid åstadkomma ett så tillfredsställande resultat, som omständigheterna medgiva.

**Herr Lindhagen:** Jag får tacka herr statsrådet för den redbara möda, han och kanske främst hans kansli nedlagt på att framföra detta oklara tal, som utströmmar ifrån kungl. automobilklubben och de högre ämbetsmännen i orterna, som ta för givet, att de förnämliga trafikanterna på allfarsvägarna inte äro de, som blivit utträngda från dem, utan först och sist vägnars nye enväldshärskare motorismen. Mina frågor äro egentligen besvarade med ett bleklagt nej. Det har knappast statsrådet vetat, men så är förhållandet.

Jag vill bara återgiva anslaget: »I likhet med interpellanten är jag av den meningen, att det är en angelägenhet av *synnerlig vikt* att tillse, att särskilda gångbanor och även cykelbanor anordnas.» Jag skulle ha sagt »av vikt», ty det är försiktigare, när man inte kan utlova några handgripliga resultat, men det står »synnerlig» och då menar jag, att det måste slå i spann också.

Jag får tacka för att de svagaste, som inte äro skyddade av mer än sin kropp, komma först; cyklisterna ha åtminstone sin maskin, cykeln, som i någon mån värnar dem på de stora nu motoriserade trafikbanorna. Men så fortsätter statsrådet med att omedelbart därpå inskränka den synnerliga vikten till: — »*där så av trafikförhållandena är påkallat*». Där kommer det kolossala förbehållet, som redan i begynnelsen trampade ned alla mina frågor. Vad menas med »*där så av trafikförhållandena är påkallat*»? Ja, det kommer fram, kanske omedvetet men klart, i följande sats: »En dylik anordning är ägnad såväl att skydda gående» — de stå först, tackar! — »och cyklande» — därnäst, tackar! — »mot den tyngre vägtrafiken, som ock att underlätta de motordrivna fordonens framförande *på starkt trafikerade sträckor*». Där ha vi den gamla opinionen bland de motoriserade experterna i landet, att gångbanor och cykelbanor endast skola förekomma på de starkt trafikerade sträckorna. När man sedan undersöker vad som menas med »*starkt trafikerade sträckor*», finner man, att det är sådana, som *ligga närmast de större städerna*. Alla de andra vägnarna äro alltså även i svarets inledning avskurna i stort sett från verkligheternas värld.

Jag övergår nu till de skilda frågorna. Vi ha ju en viss erfarenhet av hur

*Ang. anläggning av gång- och cykelbanor. (Forts.)*

det går till i sådana här ärenden i riksdagen. Nu för tiden är ju riksdagen till följd av de många ärenden, som förekomma, och det invecklade partilivet inte längre en sådan folklig representation, som den ursprungligen var avsedd att vara. En representation, som sade ifrån till de mäktige. Nu lita vi oss till expertisen. Och mest till vederbörande ämbetsverk, som i våra grundlagar till skillnad från andra länders grundlagar fått ett ofantligt inflytande i statsstyrelsen. Ty med förbigående av dem kan ju ingenting väsentligt ske. Och när man frågat dem, är det så många som äro tillfrågade, att man tycker det kan vara Gudi nog, och så blir det magert med hänvändelserna till de svaga, som skola skyddas.

Här i riksdagen gissar man sig också till riktigheterna i sådana fall som dessa utan att veta något därom. Det åberopas den välsignade cirkulärskrivelsen från chefen för kommunikationsdepartementet den 24 november 1933 och en kommitté, som tillsattes med dessa instansers medgivande att något borde göras i denna sak i nödfall. Nu betonar senast andra lagutskottet gissningsvis, att här är ingen fara på taket, ty här görs så ofantligt mycket på det området här i landet. Men jag har frågat personer, som närmast ha med arbetet att göra, och de säga, att det är inte alls på det sättet. Och det ligger i sakens natur, att det inte kan vara så. Statsrådet har själv angivit detta i motiveringen till svaret.

Jag vill nu komma ifrån de där gissningarna. Man sitter och gissar i andra lagutskottet till och med, att här anläggas så mycket cykel- och fotgängarbanor även vid de gamla landsvägarna, vilket ju inte alls är fallet. Det var en representant i utskottet som invände, att han som kände sitt län väl märkte inte att där anlagts mer än 700 meter cykelbanor. Men ändå antecknades ingen skiljaktighet annat än min mot utskottets vilseledande motivering.

Därför trodde jag det skulle vara av värde för oss alla och särskilt för den här förbisedda allmänheten att få exakta upplysningar.

Det talas vackert om ifrågakvarande önskemål, men man önskar inte få dem effektivt tillgodosedda utan faller tillbaka på det här kvacksalveriet med »vägkultur».

Jag har alltså begärt, att vi skola få veta den precisa längden länsvis på alla vägar, som äro frigjorda för automobiltrafik, dels gamla landsvägar och dels nya autostrador, och vidare att för länen anges längden, omfattningen och eventuellt även den ungefärliga belägenheten av anlagda banor för fotgängare och cyklister, allt i den mån dessa banor ligga utom stadsplanlagda samhällen. Då får man ju verkligen se, vad som är sanning i de där gissningarna.

Jag såg citerat i en tidning häromdagen vad Göteborgs Morgonpost, som visst är ett organ för det konservativa partiet i södra Sverige, skrev om denna interpellation, nämligen att det var en kitslig fråga av herr Lindhagen, men den var berättigad. Det är en konservativ tidning, herr statsråd, och då är det väl sannolikt, att det är riktigt. Tidningen har gemenligen skällt på mig tidigare, men här medger den, att min fråga är berättigad.

Av interpellationssvaret i dag få vi veta, att det redan finns en statistik för de färdiga vägarna och ett slags generalplan, som är i vardande. För att få den färdig måste man vänta på resultatet av trafikräkningarna, och först när dessa äro färdiga, får man förmodligen — fastän det säges inte i svaret — veta vad som redan är anlagt av gång- och cykelbanor. Det är således svaret på min första fråga.

Men vi få inte veta huruvida, när man någon gång kommer fram med denna generalplan, som efter påstötningar nu lär utarbetas i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, kan motses, att denna statistik framlägges länsvis med

*Ang. anläggning av gång- och cykelbanor. (Forts.)*

uppgift på vad som är upplåtet för automobiltrafiken samt vilka och huru mycket av dessa vägar äro försedda med gångbanor och cykelbanor.

När statsrådet i början av sitt svar sagt, att dylika anordningar komma i fråga på »starkt trafikerade sträckor» och längre fram i svaret har sagt, att detta endast gäller vägar i närheten av större städer, är det klart, att det inte är så mycket bevänt med den saken.

Ett statsråd är ju i avsevärd utsträckning diktator i sådana frågor som dessa. Statsråden äro här Karl XI och Karl IX. Då skola ni väl inte behöva fråga edra ämbetsverk, som äro alltför automobiliserade, kan man säga, och spörja fördomsfulla övermänniskor i övrigt. Utan ta itu med att skydda menige man, som ha lika stor rättighet att bli skyddade som de stora automobilfartygen!

Herr statsrådet undanskjuter skyddet för de svaga, när han på ett ställe i svaret säger, att man får inte ge företrädesrätt för vissa grupper. Här är det inte fråga om någon företrädesrätt, ty det kan väl inte kallas företrädesrätt, när man fordrar likställighet även för fotgängare och cyklister.

Hur förhåller det sig i detta avseende? Jo, på de gamla landsvägarna släpptes denna automobilisering in på slumpens skickelse, och då uppkommo nya förhållanden, varav följde stor blodsutgjutelse och mycken kroppsskada. Huvudsaken är ju, att vägarna inte skola bli avrättningsplatser eller platser för lemlästning av människor. De skola vara kulturella färdevägar. Det är klart, att man här gjort sig skyldig till ett förbiseende, och det händer alla; det skulle jag kanske också ha gjort. Men man kan, som jag, låta sig varnas av erfarenheterna och säga, att här måste något göras. Det måste så mycket mera göras något, som det ju faktiskt är så, att man på de gamla landsvägarna släppt in ett fordon, som är omaka med dem, som förut haft rätt och vana att där färdas. När man tillåter en sådan radikal förändring beträffande de gamla landsvägarna, skall man också se till att detta kompletteras med särskilt skydd för de svagaste, som förut utan fara trafikerat dessa landsvägar. Det skall ske även på de gamla landsvägarna, samtidigt som det bygges nya vägar med särskilda gång- och cykelbanor. Det kan nu inte ske på en gång, ty det har försummats så mycket, men det kan ske småningom. Det är förvånande, att nya autostrador verkligen få byggas utan dylika anordningar, och fortfarande ställas i utsikt att vid byggandet även av nya autostrador hänsyn icke skall tagas till detta krav annat än där trafikförhållandena så påkalla, d. v. s. »på starkt trafikerade sträckor». Annars skulle det bli för dyrt, antydes det. Detta är bara ett eko från den stora opinionen t. ex. i andra lagutskottet. När jag där 1936 ifrågasatte, att det skulle byggas sådana vägar, hördes ett par rop från bilfolk i utskottet: »Det ha vi inte råd till.» Det är en ekonomisk fråga, mena även vederbörande ämbetsverk, stora som små. Motorismen är konungen för dagen, och det är den, som skall gå hänsynslöst fram, och det är för den det skall byggas nya bilvägar utan tanke på om det händelsevis finns medel att hjälpa de svaga. Men anser man sig inte ha råd att bygga vägar med gång- och cykelbanor, då har man inte råd med att bygga autostrador heller längre än att pengarna räcka även för de andra ändamålen.

Det är för övrigt billiga anordningar, dessa gångbanor. Det behövs i regel fotgångarbanor av enklaste beskaffenhet, i vanliga fall räcker det med en gångbana, tillräckligt bred för en person. Om trafiken är stor, bör det däremot finnas fotgångarbanor på båda sidor om vägen. Inte heller cykelbanorna behöva bli dyrbara i anläggning, fastän de naturligtvis måste göras bredare och merendels byggas en på vardera sidan om vägen.

Nu säges det i svaret på ett ställe, att det har också ifrågasatts att anlägga »friliggande cykelstigar». Det låter ju bra. Men så säges det i fort-



*Ang. anläggning av gång- och cykelbanor. (Forts.)*

sättningen: »där så med hänsyn till omständigheterna och för ernående av förbilligande kan ske». Kan man alltså anordna cykelbanor billigare friliggande än om man lägger dem invid vägarna, skall man göra det, men ej underlåta anläggningen om det ej kan ske friliggande.

Talet om att man inte bör ge vissa *fördelar* åt fotgängarna och cyklisterna är ganska oförståeligt. Här är det ju bara fråga om att ge alla lika rätt. I Tyskland byggas vägar enbart för automobilerna. De första tågen kördes visst också på landsväg, men man såg snart, att det inte gick, och då inrättades särskilda järnvägar. I utlandet har man börjat förstå, att automobilfrågan knappast löses på annat sätt än genom att bilarna få särskilda vägar.

Sedan kommer jag till *den andra frågan*: »Anser statsrådet ej en systematisk reform främst kräva att vid nyanläggning av autostrador med bidrag från bilskattemedel i anläggningen *skall* ingå någon anspråkslös fotbana på åtminstone en sida av vägen samt nödortfuga cykelbanor helst på ömse sidor? Jag har sedan utvecklat, att detta bör alltid ske. Det säges nu, som herrarna i lagutskottet sade, att det kanske inte finns pengar. Men då får man som sagt bygga, så långt pengarna räcka, för alla erforderliga ändamål. Ty en väg blir inte anständig, om det inte också blir sörjt för särskilda banor åt gångtrafikanter och cyklister. Cykeln är dessutom det meniga folkets mekaniska medel att komma snabbt fram, och den har verkligen lika stor rätt att kräva att få särskilda vägar som de stora och dyrbara automobilerna, vilka endast kunna användas av folk med större förmögenhet eller också officiellt i drosktrafik.

Nu har det i svaret också sagts här, att det endast i händelse av behov skall tagas hänsyn till gång- och cykeltrafiken. Jag menar, att det alltid är behov därav, eftersom det på alla vägar kommer att finnas fotgängare och cyklister.

*Den tredje frågan* lyder: »Kan det ej anses särdeles påkallat, att även vid gamla landsvägar, upplåtna för motortrafik, bör med bidrag givetvis från bilskattemedel omsider något i möjligaste mån åtgöras i förenämnda syfte?» Det har sagts mig, att det i regel inte bygges några sådana gång- och cykelbanor ens vid ombyggnad av gamla vägar. Och sådana banor har jag aldrig sett heller där jag rest i landet, annat än något litet i omedelbar närhet av större städer, alltså inom det stadsplanlagda området, och någon bit utanför, när det gäller Stockholm, men visst inte överallt.

Beträffande denna fråga säger statsrådet, att det är nog riktigt att så sker och »det föreligger icke något *formellt hinder*» — det är hemskt, att statsrådet skall tvingas av motoropinionen ute i landet att på detta sätt taga avstånd från det dock tillåtna utförandet av vägbreddning endast genom anläggande av gång- och cykelbanor. Och så fortsätter statsrådet: »Till varje arbete av denna natur kan författningsenligt utgå statsbidrag från vederbörande anslag. Och dessa anslag hava, som bekant, under senare år i regel utgått av automobilskattemedel; jag bortser då från arbetslöshetskommissionens vägarbeten.»

Det måtte ägt rum i ett mycket fåtal fall, och då kan det knappast vara »bekant». Detta har väl skrivits i kansliet och har undgått statsrådets uppmärksamhet.

För att taga ett blodigt exempel, har framställts *frågan nr 4* på följande sätt: »Kan det ej i fall som i frågan 3 sägs vara lämpligt att börja omedelbart exempelvis med den vägsträcka om 6 å 7 kilometer av gamla landsvägen från Ystad till Malmö, där under senare tider 5 fotgängare dödats, minst 13 skadats och samtliga tillskyndats andra vedervärdigheter, på sätt erinrats i

*Ang. anläggning av gång- och cykelbanor.* (Forts.)  
en petition från 158 fotgängare, vidfogad riksdagsmotionen I: 275 för år 1935?»

Om jag vore Karl IX eller Karl XI, skulle jag ögonblickligen taga itu med denna vägsträcka. Det får väl inte räcka med att säga, att det formellt finns möjligheter att göra det. Om man ser något sådant fall, får man lov att ingripa. Med svaret tager statsrådet avstånd även från frågan nr 4, som han förresten inte har yttrat sig om. Skall man göra något i saken, skall man väl börja med ett sådant fall som det i frågan nr 4 omnämnda.

Så får jag tacka herr statsrådet för att han ägnat omtanke åt detta för honom särskilt besvärliga ärende och för att han också säger, att han hoppas att kunna »inom rimlig tid åstadkomma ett så tillfredsställande resultat, som omständigheterna medgiva». Men omständigheterna medgiva aldrig detta, så att statsrådet får aldrig tillfälle att bli herre över dem, när man låter dem vara herre över oss, som skola lagstifta. Min livliga förvissning är, att det inte blir något resultat av detta, förrän det blir nya tider, då man börjar förstå, att även de svagaste ha lika stor rätt som andra att bli skyddade. Detta till billigt pris, när det ändå nedlägges så stora kostnader och offras så mycket liv och lemmar för den där stora och naturligtvis även tidsenligt och segerrikt framåtstormande motortrafiken.

---

Justerades protokollen för den 1 och den 2 innevarande månad.

---

Föredrogos bankoutskottets utlåtanden:

nr 78, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag om ändring i vissa delar av civila tjänstepensionsreglementet den 30 juni 1934 (nr 442);

nr 79, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag om ändring i vissa delar av allmänna familjepensionsreglementet den 16 oktober 1936 (nr 542);

nr 80, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag om ändring i vissa delar av militära tjänstepensionsreglementet den 17 maj 1935 (nr 167);

nr 81, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående tillämpning av civila tjänstepensionsreglementet å lärare vid statens undervisningsväsen;

nr 82, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse av 2 § lagen den 11 oktober 1907 (nr 85) angående civila tjänst-innehavares rätt till pension;

nr 83, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående upphörande av tjänstepensionsrätten i statens pensionsanstalt för vissa lärare vid statens undervisningsväsende m. m.;

nr 84, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar angående dyrtidstillägg åt befattningshavare i statens tjänst m. fl. under budgetåret 1937/1938, i vad rör pensionsväsendet;

nr 85, i anledning av Kungl. Maj:ts framställning om anslag till dyrtidstillägg åt f. d. befattningshavare i statens tjänst m. fl. pensionärer samt åt pensionsberättigade änkor och barn efter befattningshavare i statens tjänst m. fl.; samt

nr 86, angående provisorisk avlöningsförstärkning under budgetåret 1937/1938 till befattningshavare vid riksdagens verk.

Vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt bifölls.

---

Föredrogs och företogs punktvis till avgörande bankouts-kottets utlåtande nr 87, angående regleringen för budgetåret 1937/1938 av utgifterna under huvudtiteln Riksdagen och dess verk m. m.

*Punkterna 1—8.*

Vad utskottet hemställt bifölls.

*Punkten 9.*

Lades till handlingarna.

*Punkten 10.*

Utskottets hemställan bifölls.

*Punkten 11.*

Lades till handlingarna.

*Punkten 12.*

Utskottets hemställan bifölls.

*Punkten 13.*

Lades till handlingarna.

*Punkterna 14—20.*

Vad utskottet hemställt bifölls.

*Punkten 21.*

Lades till handlingarna.

*Punkten 22.*

Vad utskottet hemställt bifölls.

*Punkten 23.*

Lades till handlingarna.

---

Vid föredragning av budgetdeputerades memorial angående arvode åt deputerades sekreterare bifölls vad deputerade i detta memorial hemställt.

---

Anmäldes och godkändes bevillningsutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 436, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om extra inkomst- och förmögenhetsskatt för år 1937;

nr 437, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om särskild skatt å förmögenhet för år 1937; samt

nr 442, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 294 med förslag till vissa ändringar i gällande tulltaxa m. m.

---

Anmäldes och bordlades

bevillningsutskottets betänkande nr 41, angående beräkning av bevillningarna för budgetåret 1937/1938, m. m.; och

jordbruksutskottets memorial nr 94, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning angående anslag till avsättning till fonden för mötande av förluster å spannmålsregleringen m. m.

Justerades protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 4.25 e. m.

In fidem  
G. H. Berggren.

## Onsdagen den 9 juni.

Kammaren sammanträdde kl. 11 f. m.

*Ang. revision  
av trafik-  
försäkrings-  
lagstiftningen.*

Herr statsrådet och chefen för justitiedepartementet **Westman**, som tillkännagivit, att han hade för avsikt att vid detta sammanträde besvara herr Lindhagens interpellation angående skyndsamt revision av trafikförsäkringslagstiftningen, erhöll ordet och anförde: Herr talman! Med kammarens tillstånd har herr Lindhagen i en interpellation till mig riktat följande frågor:

1) Av vilken anledning har Kungl. Maj:t i justitiedepartementet ej kunnat infria den av riksdagarna 1935 och 1936 äskade skyndsamheten med att inbegripa fotgängare lika fulländat som bilägare och motorförare under försäkringslagstiftningens hägn, trots att det för medlemmar av detta fotfolk gäller dagar, ja timmar?

2) När kan det förväntas att den förenämnda rättskränkningen mot fotgängare, som råka ut för bilolyckor, varder med regeringens begärda medverkan skyndsamt utplånad ur den svenska rättsordningen?

Spörsmålet om utvidgning av den obligatoriska trafikförsäkringen till att avse även olyckshändelser har länge varit aktuellt. I samband med antagandet av lagen om trafikförsäkring å motorfordon hemställde sålunda 1929 års riksdag hos Kungl. Maj:t om utredning i sådant syfte. Det ansågs emellertid, att innan frågan om försäkringspliktens utvidgning upptoges till omprövning en statistik borde åvägbringas till ledning för bedömandet av den ökning i risken, olyckshändelsernas indragande under försäkringen skulle innebära.

Sedermera ha trafikförsäkringsanstalterna till försäkringsinspektionen lämnat fortlöpande statistiska uppgifter om trafikförsäkringen, och från och med år 1935 ha polismyndigheterna till statistiska centralbyrån lämnat uppgifter om inträffade trafikolyckor. Genom de sålunda hos försäkringsinspektionen och statistiska centralbyrån insamlade uppgifterna torde numera ett grundläggande statistiskt material ha erhållits för frågans bedömande.

Den 23 april 1937 begärde och erhöll jag nådigt bemyndigande att tillkalla tre sakkunniga för att inom departementet biträda med utredning angående reform av gällande rättsregler rörande trafikförsäkring samt ansvarighet för skada i följd av trafik med motorfordon. Jag lämnade därvid en närmare redogörelse för frågans läge, till vilken jag ber att få hänvisa. Jag underströk särskilt att den ifrågasatta revisionen av trafikförsäkringen borde ske på sådant sätt att en ökning av försäkringspremierna i möjligaste mån undvekes. Det är ju också uppenbart att detta är en angelägenhet av väsentlig betydelse.

*Ang. revision av trafikförsäkringslagstiftningen.* (Forts.)

delse för problemet. För fullgörande av sitt uppdrag komma därför de sakkunniga att med stöd av redan förefintligt eller särskilt infordrat material verkställa en ingående statistisk undersökning till ledning för bedömande av den premiehöjning en utvidgning av trafikförsäkringen enligt olika av riksdagen ifrågasatta eller eljest tänkbara alternativ kan medföra. Förberedelser för igångsättandet av en sådan undersökning ha också enligt vad jag inhämtat vidtagits av de sakkunniga i samråd med försäkringsinspektionen. Det torde icke kunna förväntas att de sakkunnigas på denna statistiska undersökning grundade förslag kan föreligga förrän under loppet av nästa år. Erinras må att utredningen omfattar frågor av delvis invecklad natur och berör stridiga intressen.

Till sist vill jag framhålla att den närliggande frågan om åtgärder för att nedbringa olycksfallsfrekvensen vid trafik med motorfordon för närvarande utredes av särskilda inom kommunikationsdepartementet tillkallade sakkunniga.

**Herr Lindhagen:** Herr talman! Jag får naturligtvis i underdånighet tacka för svaret, ehuru det inte just är så hoppningivande, lika litet som kommunikationsministerns svar i går. De spela också på samma negativa sträng.

Jag får lov att säga några ord även om själva saken, herr talman, ty det gäller här en nödlidande samhällsklass, och det är så svårt i majoritetsvälden och deras styrelsesätt att få någon tid över till omtanke om dem. Det är en lång rad, och jag har särskilt fått den otacksamma uppgiften att syssla med dem, därför att de så ofta komma till mig med sina problem, jag vet inte varför. Men det är ganska betungande.

Statsrådet har erinrat att redan år 1929 skrev riksdagen och begärde trafikolyckshändelsernas indragning under försäkringslagstiftningen. Det ansågs emellertid, att innan man kunde utreda i sak, måste göras en statistik för bedömande av ökningen i risken, därest olyckshändelserna skulle indragas under försäkringen. Denna »ökning i risken» är väl detsamma som ökningen i risken att få högre premier för bilägarna och mindre utdelning för aktieägarna. Ty olycksfallsförsäkringsanstalterna äro ju inte tillkomna i människovänligt syfte, fastän de samtidigt i sin mån tjäna ett sådant, utan de äro tillkomna för att placera kapital och få högre ränta än vad som överhuvud taget består i den allmänna marknaden. De är således fråga om dels en risk för ökning av bilägarnas försäkringsavgifter och dels eventuellt för minskning av aktieägarnas utdelningar.

Nu ha undersökningarna beträffande statistiken inkommit både från trafikförsäkringsanstalterna och från statistiska centralbyrån, och nu, år 1937, förklarar statsrådet, att det finns en förhoppning i viss mån att vi erhållit ett grundläggande statistiskt material för frågans bedömande. Där ha vi således en utgångspunkt.

Jag interPELLERADE den 10 april i år och framställde de frågor, som nu lästes upp av statsrådet. Den 23 april begärde och erhöLL herr statsrådet nåDIGT beMYNDIGANDE att tillkalla tre sakkunniga för att sätta i gång en ny utredning i nu förevarande fråga. Med andra ord: min interpellation har således verkat DÄRHÄN, att man omsider den 23 april började tänka på saken. Det är inte det nuvarande statsrådets fel att man inte kommit i gång tidigare, fastän riksdagen skrev redan 1935 och gjorde en ytterligare påminnelse 1936 om att den ville ha en skyndsamt utredning. Det är i första hand den föregående justitieministern, som lagt armarna i kors och inte vidtagit ens de förberedande undersökningarna, och sedan var den efterföljande nära att följa exemplet, om ej min interpellation kommit.

*Ang. revision av trafikförsäkringslagstiftningen.* (Forts.)

Justitieministern har nu förklarar, att han lämnat den föreskriften eller det direktivet för de tre sakkunniga, att en ökning av försäkringspremierna i möjligaste mån skulle undvikas. Jag vet inte vad syftet kan vara, men han tillägger, att detta är en angelägenhet av väsentlig betydelse för problemet. Jag förmodar att det *inte* betyder, att om det befinnes, att höjningen blir väl stor, så skall man lämna fotgängarna åt sitt öde. Det är väl förmodligen inte meningen? Men det är visserligen tacksamt för alla, som vederbör, att apparaten kan hållas inom en så måttlig ram som möjligt i ekonomiskt avseende. Statsrådet vill till och med ställa i utsikt, att en ökning skall kunna undvikas. Jag vet inte hur det skall gå till, men kan det ske så vore det ju ett ganska tacknämligt trolleri.

Nu tillkommer emellertid, sägs det, behovet av en annan statistik, sedan vi fått den primära statistiken, och det är den speciella statistiken för att få material för ett bedömande av premieökningen. Man kan därför inte vänta något resultat förrän under loppet av år 1938. Sedan kommer utarbetandet av propositionen och den onödiga hänvisningen till det onödiga lagrådet, denna spärrfästning mot de mänskliga behoven i detta land, vilken saknas i andra länder, men som här blivit en institution och en evig päle i vårt kött till att fördröja brådskande lagförslag. Det ligger därför i gudarnas knän, tydligen, när något resultat kan komma till synes.

Ända från år 1929, då riksdagen började begära en lagstiftning, har trots påminnelserna ingen lagstiftning kommit till stånd och är fortfarande ställd på långdrag, och under tiden har rättskränkningen mot fotgängarna fortgått obeskuren, ehuru för den gäller dagar, ja timmar. Ett totalt kärlekslöst statsmaskineri således. Jag känner till det, ty jag har fått behandla åtskilliga sådana speciella fall, och försäkrar att det är upprörande vilka lidanden och förluster fotgängare rättslöst tillskyndas genom att ställas utanför rättsordningen till skillnad från chaufförerna.

Det hela har kommit till genom staten, som således är den ende skyldige. Jag lägger ej skulden för några bilolyckor på någon av kontrahenterna — från fotgängarna och till chaufförerna äro de statens offerväsen. Och det beror på, att *staten på allfarsvägarna släppt in ett livsfarligt nytt fordon, utan att på samma gång skydda allfarsvägarnas gamla klientel.* Minst skyddade äro fotgängarna, ty de ha till värn bara sin kropp. Cyklisterna ha större skydd genom sin cykel, och kärrorna med hästar gå mest fria. Det är ju en kolossal risk för bilarna att köra över dem, så att här måste de fara försiktigare fram.

Således har under den långa tiden från 1929 en uppenbar rättskränkning uppehållits av statsmakten, utan att man i departementet kommit sig för att påskynda utredningen för att få till stånd åtgärder häremot. Det beror på att när det gäller de svagare, så sakna vi den riktiga rättskänslan. Majoritetssystemet gör att majoriteten får så mycket att syssla med, när det gäller att övertaga regeringen och utöva sina majoritetsprivilegier och allt sådant, och då får folket vara biltogt, till dess att »förhållandena», som majoriteten alltid talar om, äntligen hjälper dem.

Jag menar också, fastän detta är ju ett nästan gudlöst tal, att den kommitté som skall ta itu med saken, även bör få överväga huruvida inte alla de, som från 1929 oförskyllt tillfogats lidande, skulle kunna få någon *retroaktiv ersättning.* Vissa lagar ha ju retroaktiv verkan. Bördan kan här knappast läggas på försäkringsanstalterna, utan det måste vara staten, den verkligt skyldige, som med sina medel ger dem denna retroaktiva ersättning. Det svaras nog, att »man kan inte». Men där vilja finns, där finns också en väg.

*Ang. revision av trafikförsäkringslagstiftningen.* (Forts.)

Finns däremot inte viljan, så kan givetvis den, som icke har viljan, icke heller någonting. Det är naturvetenskapligt och således ofrånkomligt.

Nu förklarade också statsrådet, att detta är en invecklad fråga till sin natur och berör stridiga intressen. Det förstär jag så väl. Men Schlyter kunde ju ha börjat i tid med utredningen och inte kastat hela bördan på den nuvarande justitieministern. Man har väl haft mycket majoritetsaktuellt att göra i departementen, och för dessa förbisedda medborgare har »vederbörande ämbetsverk» inte haft något intresse till övers. Och välviljan mot de svagaste, mot maktlösa minoriteter, har det demokratiska systemet lika litet som det ohöjlt diktatoriska systemet haft förmåga att tillägna sig någon levande nitälskan. Det ligger väl naturlagar även bakom ett sådant missförhållande.

Herr statsrådet slutade sitt svar med ett intressant tillägg, för vilket jag får särskilt någorlunda tacka honom. Han säger: »Till sist vill jag framhålla att den närliggande frågan om åtgärder för att nedbringa» — varför inte *avskaffa*, ty man bör inte tillåta att folk mördas eller göras till krymplingar — »olycksfallsfrekvensen vid trafik med motorfordon för närvarande utredes av särskilda inom kommunikationsdepartementet tillkallade sakkunniga.»

När nu en utredning skall ske med sikte på att man skall undvika en minskning i aktieutdelningen eller en höjning i premierna för redan försäkringstekniskt tillgodosedda medborgare såsom kanske rent av viktigare angelägenheter, vill jag fästa statsrådets uppmärksamhet därpå att här bör äga rum jämväl en *djupgående undersökning om försäkringsbolagens finansiering såsom kapitalistiska företag* i syfte att åstadkomma en avsevärd utdelning åt aktieägarna. Här möter man också den dyrbara administrationen. Den har särskilt manifesterat sig däri att de högsta cheferna tillerkännas furstliga arvoden, någonting som också drar med sig nödvändigheten att höja premierna för dem, som skola anlita den människovänliga delen i dessa anstalters verksamhet, ty det skall naturligtvis inte bestridas att en sådan föreligger. Dit hör den omfattande administrationen i övrigt och alla agents provision. Detta bidrar också till höjning av premierna naturligtvis. Man blir i vår tid översvämmad av agenter, som telefonera morgnar och kvällar för att inte säga nätter, om de ha fått spår på någon, som möjligtvis skulle kunna ta en sådan här försäkring på det ena eller andra. Det där behövs alltså synas i sömmarna och därför vill jag ha anmärkt här, att om 50 eller 75 år blir väl också någon åtgärd vidtagen.

Så var det detta tal om att »nedbringa olycksfallsfrekvensen», vilket väl bör omläggas till ett principiellt avskaffande av olycksfallen. Då vill jag vänligen be att få påminna herr statsrådet om *den s. k. trafikulturens kvacksalveri*, som visserligen kan uträtta något litet — statistiken visar fortfarande att den ej är något mera — men har till ledande princip att skyggt undvika allt gående till grunden av problemet.

Man skall sålunda lära skolbarnen, hur de böra akta sig för bilarna. Det är en fördel för bilarna och även gubevars för barnen, fastän deras framtid i vår tid inte är så förfärligt lysande. Vidare anser man sig nu utan några begränsningar kunna släppa lös hastigheten. Alla dessa olika människor, som sitta vid en ratt och som varenda en har olika ansikte och även olika omdömesförmåga, skola förutsättas ha samma omtänksamma sätt att styra sin bil. Det är också kvacksalveri att hoppas på något, som strider mot alla gudomliga och mänskliga naturlagar.

Vidare göres stor affär av att i några stora städer på en handfull ställen ha vi fått några gula streck, och det anses av experterna här i huvudstaden vara en av huvudlösningarna på den här frågan för hela staden och hela landet. Det är i det närmaste rena humbugen, det förstär statsrådet nog lika bra som jag.

*Ang. revision av trafikförsäkringslagstiftningen.* (Forts.)

Därmed vill jag dock inte alldeles ha klandrat ut de här strecken, ty om man blir överkörd när man går mellan dem, får den skadade eller de efterlevande ersättning. I annat fall få de det inte. Bilarna skola kunna stanna framför ett sådant streck under alla förhållanden. De skola stanna ögonblickligen, men det göra de sällan eller aldrig, och därför gå vi heller aldrig mellan strecken, förrän vi se, att passagen är fri från bägge håll. Jag frågade en poliskonstapel på Tegelbacken: hur länge skola vi vänta? Han svarade: tills strecken för ett tillräckligt ögonblick äro fria från fara för bilarna. Och sedan vände han mig ryggen och tittade åt annat håll. Klart besked alltså! Det här förstod jag förut, men det var bara att pröva vad konstapeln hade för instruktioner. Kvacksalveri alltså, herr statsråd. Det enda rejäla är fyrarna på de få ställen de äro anbragta och under den tid de äro tända.

Huvudsaken är väl, herr statsråd, att gå *till grunden med tingen* och ej lita blott till palliativ. Är det inte så, herr statsrådet, att man för att bli befriad från ogräs måste dra upp det med rötterna? Det är med samhällets ogräs på samma sätt, att man måste dra upp det med rötterna. Varför göra vi det icke? Jo, därför att inom majoritetsfolkets och ämbetsverkens sfärer är man ovillig, ytterst ovillig, att till exempel till sakkunniga utse sådana, som kunna anses ha benägenhet att vilja dra upp ogräset med rötterna, utan de skall vara »försiktigt» folk, som icke inlåter sig på en sådan genomgripande åtgärd i allmänhet. Och det beror väl därpå att även ogräsets vidsträckta fält i samhället äro våra majoritetens och styrelsers omistliga betesmarker i mångt och mycket. Ogräset kan av den ena eller andra orsaken för dagen icke undvaras.

Nu finns det emellertid här en närliggande allvarlig utväg, som man först bör ta itu med för att kunna avskaffa olycksfallsfrekvensen. Vi böra förstå, att när allfarvägarna fingo in de här livsfarliga fordonen på sitt område, vidtog man för allfarvägarnas gamla klientel icke några skyddsanordningar från samhällets sida, vilka nu äro en sådan modern sak i fabrikena åtminstone — men ännu icke på vägarna. Vad olycksfallsfrekvensen ännu särskilt väntar på är *särskilda vägbanor åt de gamla trafikanterna på allfarvägarna*. För hästfordonen är det mindre nödvändigt. De äro så skrymmande, att motorfordonen av egen omtanke ej våga sig på dem. Men det behövs så mycket mer för fotgängarna och cyklisterna. När man nu bygger en ny autostrada, måste det sålunda höra till, att också samtidigt anlägges en gångbana — mycket anspråkslös — å ena sidan av vägen och på mera öde sträckor gärna så smal, att bara en person kan gå i bredd, men så beskaffad att man kan gå om varandra — och en cykelbana på båda sidor. Då först kan man på ett effektivt sätt förekomma olyckor. Refuger för övergång och effektivt särskiljning av bilriktningarna åtminstone i kurvor och backkrön verka i samma riktning, och jag skall be herr statsrådet tala om för dessa s. k. sakkunniga, att detta måste de också sysselsätta sig med och att de för övrigt böra ta del av mitt genmäle till kommunikationsministern i går med anledning av min trafikinterpellation till honom.

I går gav nämligen kommunikationsministern det för frågan mest främmande och nedslående interpellationssvar, man kan tänka sig. Man fick veta, att *gång- och cykelbanor voro vederbörande livligt intresserade för, men att göra dem, det funno de inte lämpligt*.

Det var så många förhinder. Endast när »omständigheterna» föranledde därtill fick det ske. Och sedan blev det klart, att därmed menades endast intensivare trafiksträckor nära större städer. På alla vägar finns det dock ett klientel som heter fotgängare och cykelåkare, och de skola väl också tas någon hänsyn till *normalt och regelbundet*.

Det skylldes också på kostnaderna för gång- och cykelbanor. De borde vika



*Ang. revision av trafikförsäkringslagstiftningen. (Forts.)*

för autostradorna därför att dessa voro dyrare. Det ansåg till och med därför vara »ett obehörigt företräde» att giva gång- och cykelbanor jämlikhet »med andra och mera behövliga vägarbeten»! Men det var ju fråga om att söka nedskära olycksfallsfrekvensen! Därpå svaras att en huvudorsak till dem måste dock bibehållas av kostnadsskäl och hänsyn till maskinernas kungliga anstormande på allfarvägarna. *Alltså: »Guds fred — yxskäft»!*

En landsregering, vartill bemödanden nu guskelov börjat yppas, bör väl självständigt leta sig ned till alla svaga, förtryckta och hotade med undanskjutande av vederbörande ämbetsverks ofullgångna expertis.

Till sist måste sägas någonting om detta ständiga fallande i armarna på »s. k. sakkunniga».

Förr, i den gamla goda tiden, kallades de för kommittéer, ett neutralt namn. Nu ha dessa i stället blivit »sakkunniga»! Det är väl därför, att de äro mindre sakkunniga än förut och därför behöva någon skylt för att inbilla allmänheten, att sakkunskap ligger bakom!

Nu förhåller det sig emellertid så, att först och främst får ingen komma in som sakkunnig, som vill rycka upp ogräset med rötterna. Det kan ju ha sina sidor för den, som skall regera försiktigt och måste hålla sig kvar vid makten. Men det blir ju ett räddningslöst regerande, om man ej ens vägar diskutera det väsentligaste.

För det andra är det ju så, att en mängd s. k. sakkunniga tillsättas för att de skola lära sig frågan, som är fallet exempelvis med många utkorade riksdagsmän. Jag har tidigare ock haft nöjet att någon gång få sådana där uppdrag, innan jag kunde någonting. Meningen med en sådan sakkunskap är ju, att den sålunda befordrade skall till tack hjälpa regeringen att få igenom sina förslag i riksdagen och annorstädes.

Vidare är det särskilt på det här området nästan en mani hos höga vederbörande att såsom »sakkunniga» tillkalla företrädesvis motorfordonsintressenter och deras förtroendemän. De kunna väl inte sägas vara sakkunniga annat än till tillvaratagande av sina speciella, redan förut dominerande intressen. Någon »intressenas harmoni» kan ej utgå från en sådan sakkunskap och allra minst någon lösning från roten. Här borde icke något intresseskap få dominera utan ledningen ytterst läggas i händerna på neutrala välvilliga människor, som vilja hjälpa de svaga. Det ligger nog i själva verket för det nuvarande statsrådets kynne, om han får hållas ensam. Det skall jag nu be honom göra och inte ta råd från sitt kansli eller från partihåll eller sådant utan vara verkligen för en gångs skull en diktator på det rätta sättet, som ju tillfälle är för ett statsråd inom sitt departement nu för tiden. Mantla diktaturen där uppe, herr statsråd, annars blir det ingenting av i denna viktiga och brådskande angelägenhet.

Ja, herr talman, jag tackar herr statsrådet för att han nu upptagit detta initiativ, som Schlyter inte hunnit med, och jag tackar honom också för att han åtminstone *tillsatt* »sakkunniga». Jag känner dem inte och vill verkligen inte höra vad de heta. Det är kanske förmodligen i detta fall icke bara motorfolk, som åtminstone kommunikationsdepartementet och överståthållarämbetet företrädesvis pläga tillsätta. Man bör inte fästa avseende vid vad en sådan kommitté av sistnämnda slag ensidigt deklarerat. Här gäller det en rättvis och välvillig hänsyn mot alla och framför allt skydd för de svagaste, men på samma gång för *alla*.

---

Justerades protokollet för den 3 innevarande månad.

Anmäldes och godkändes bankoutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 445, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag om ändring i vissa delar av civila tjänstepensionsreglementet den 30 juni 1934 (nr 442);

nr 446, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag om ändring i vissa delar av allmänna familjepensionsreglementet den 16 oktober 1936 (nr 542);

nr 447, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag om ändring i vissa delar av militära tjänstepensionsreglementet den 17 maj 1935 (nr 167);

nr 448, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående tillämpning av civila tjänstepensionsreglementet å lärare vid statens undervisningsväsen;

nr 449, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse av 2 § lagen den 11 oktober 1907 (nr 85) angående civila tjänst innehavares rätt till pension;

nr 450, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående upphörande av tjänstepensionsrätten i statens pensionsanstalt för vissa lärare vid statens undervisningsväsen m. m.;

nr 451, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar angående dyrtidstillägg åt befattningshavare i statens tjänst m. fl. under budgetåret 1937/1938, i vad rör pensionsväsendet;

nr 452, i anledning av Kungl. Maj:ts under vissa punkter av elfte huvudtiteln gjorda framställningar om anslag till dyrtidstillägg åt f. d. befattningshavare i statens tjänst m. fl. pensionärer samt åt pensionsberättigade änkor och barn efter befattningshavare i statens tjänst m. fl.; samt

nr 453, angående regleringen för budgetåret 1937/1938 av utgifterna under huvudtiteln Riksdagen och dess verk m. m.

---

Vid föredragning av bevillningsutskottets betänkande nr 41, angående beräkning av bevillningarna för budgetåret 1937/1938, m. m., bifölls vad utskottet i detta betänkande hemställt.

---

Föredrogs och lades till handlingarna jordbruksutskottets memorial nr 94, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning angående anslag till avsättning till fonden för mötande av förluster å spannmålsregleringen m. m.

---

Anmäldes och godkändes bevillningsutskottets förslag till riksdagens skrivelse, nr 443, till Konungen angående beräkning av bevillningarna för budgetåret 1937/1938, m. m.

---

Anmäldes och bordlades statsutskottets memorial nr 202, angående ersättning åt biträde, anlitat av statsutskottet vid handläggning av visst ärende.

---

Justerades protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 11.32 f. m.

In fidem  
G. H. Berggren.