

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1938.

Andra kammaren.

Nr 38.

Fredagen den 27 maj.

Kl. 3.30 e. m.

§ 1.

Justerades protokollet för den 20 innevarande maj.

§ 2.

Upplästes följande till kammaren inkomna läkarintyg:

Sundbyberg den 27 maj 1938.

Riksdagsman herr Gustav Mosesson är på grund av febersjukdom oförmögen till arbete fr. o. m. 25 maj tills vidare, vilket härmed intygas.

Sundbyberg som ovan.

J. Barve,

leg. läk.

§ 3.

Ordet lämnades på begäran till

Chefen för socialdepartementet, herr statsrådet **Möller**, som anförde: Herr talman! Med andra kammarens tillstånd har herr Bagge, i anslutning till en redogörelse för vissa förhållanden, avseende de i privat sjukvård sysselsatta sköterskornas anställnings- och pensionsförhållanden interPELLERAT mig, huruvida jag är beredd att vidtaga åtgärder, som syfta till en lösning av hithörande frågor.

*Svar å
interpellation.*

Innan jag går att besvara den framställda frågan, vill jag i korthet redogöra för det ärende, till vilket interpellanten anknäper.

I medio av januari 1937 ingav borgarrådet Wictor Karlsson jämte andra den av interpellanten omnämnda framställningen, vari hemställdes, att Kungl. Maj:t ville vidtaga åtgärder för att bereda de i privatvård arbetande sjuksköterskorna tryggare anställningsförhållanden samt pensionsrätt. Framställningen lämnar en ingående redogörelse för de förhållanden, under vilka de i privatvård sysselsatta sköterskorna arbeta. Särskilt betonas de svårigheter, som möta äldre sköterskor vid deras inträde i pensionsåldern.

Av de undersökningar, som av petitionärerna omnämnas, framgår, att år 1936 antalet sjuksköterskor över 30 år, som ej voro anställda i befattningar, berättigande till pension i statens pensionsanstalt eller kommunala pensionskassor, uppgick till 532. Av dessa voro 178 över 40 år och 90 mellan 35 och 40 år. Sagda omkring 500 sjuksköterskor äro med hänsyn till gällande villkor av 25 tjänstår för full pension vid anställning å reglerad befattning för närvarande definitivt uteslutna från möjligheten att erhålla full pension efter eventuell övergång i allmän tjänst.

Frågan om att uppnå förbättrade utsikter för dessa i privatvård anställda sjuksköterskor erkännes av petitionärerna vara förbunden med betydande svår-

Svar å interpellation. (Forts.)

righeter. Såsom en allmän förutsättning för åtgärder i detta syfte angiva petitionärerna, att den nuvarande privatvården på ett eller annat sätt närmare anknytes till den offentliga sjukvården. Därvid hava olika vägar funnits böra övervägas. Ett grundläggande villkor för ett rationellt val av väg anses emellertid vara, att man uträner det behov av sköterskor, som kan föreligga för att på ett tillfredsställande sätt förse såväl sluten som öppen vård med lämpligt antal sjuksköterskor, samt därefter reglerar tillgången på sköterskor.

Därutöver antyda petitionärerna, att frågan möjligen skulle kunna lösas på så sätt, att de i privatvård arbetande sjuksköterskorna bleve anslutna till de offentliga sjukvårdsmyndigheterna. Därvid skulle sköterskorna anställas som befattningshavare hos vederbörande myndighet samt åtnjuta avlönings- och pensionsförmåner, som stode i lämpligt förhållande till de förmåner, som tillkomma andra fast anställda sköterskor. Alternativt skulle privatvården kunna företrädesvis besörjas, av de yngre sköterskorna och i samband därmed åldersgränsen för anställning å reglerad befattning höjas från den för närvarande praktiskt taget gällande — 30 år — till exempelvis 35 år. En dylik anordning skulle förutsätta, att sjuksköterska finge vid tillträddande av reglerad befattning efter vissa grunder räkna sig till godo jämväl den tid, hon tjänstgjort i oreglerad sjukvårdsverksamhet.

Nu angivna vägar hava emellertid icke synts framkomliga, när det gäller de nuvarande äldre privatsköterskorna. Med tanke på dessa skulle särskilda åtgärder vidtagas. Såsom en övergångsanordning ifrågasattes, att statsbidrag skulle kunna lämnas åt svenska sjuksköterskornas allmänna pensionsförening, till vilken en betydande del, kanske flertalet, av dessa sköterskor redan vore anslutna. Beträffande sådana sköterskor, som redan uppnått 47 års ålder och som därför icke kunde vinna inträde i pensionsföreningen syntes det bliva nödvändigt att ordna ålderdomsförsörjningen i form av rena understöd.

Den ingivna framställningen blev omedelbart föremål för remiss till medicinalstyrelsen, statens pensionsanstalt samt landstings- och stadsförbunden. Sedermera har den 14 augusti 1937 utlåtande avgivits jämväl av statskontoret.

Medicinalstyrelsen erinrar, att med hänsyn till den ökade efterfrågan på sköterskor vid sjukhusen, privatsköterskekåren kunde antagas komma att i motsvarande grad minskas. Styrelsen framhåller emellertid tillika, att även vid ett utbyggande av samhällets öppna sjukvård genom anställande av flera distriktssköterskor och stadssköterskor det syntes ofrånkomligt, att privatvården fortfarande bibehölles. Enligt styrelsens mening skulle den föreliggande frågan erhålla en lämplig lösning, därest anslutning till statens pensionsanstalt kunde vinnas exempelvis sålunda, att de godkända sjuksköterskebyråerna utgjorde huvudmän. Därvid vore det tillika önskvärt, att det toges under övervägande, huruvida för ändamålet statsbidrag kunde utgå till byråerna.

Statens pensionsanstalt framhåller beträffande den uppläggning av problemet, som skett i framställningen, att enligt dess åsikt de rena sjukvårdssynpunkterna — och ej önskemålet om beredande av bättre pensionsvillkor åt sköterskorna — borde vara avgörande vid ett eventuellt inordnande av privatvården i den offentliga sjukvården. Om, såsom av framställningen syntes framgå, pensionsfrågan vore kärnpunkten i det föreliggande ärendet, borde därför först och främst undersökas, om icke en tillfredsställande pensionering kunde ordnas utan vidlyftiga rubbningar i den nuvarande organisationen av privatvården. Därvid borde prövas möjligheten av en sådan anordning, att sjuksköterskebyråerna av anslutna sköterskor över exempelvis 30 års ålder obligatoriskt upptog viss avgift i och för inbetalning till lämplig försäkrings-

Svar å interpellation. (Forts.)

inrättning, sålunda ej statens pensionsanstalt. Mot den i framställningen skisserade planen, att bereda de från icke pensionsreglerad tjänst till befattning med pensionsrätt övergående sjuksköterskorna möjlighet till en efter mera summariska linjer uppbyggd tjänstårsberäkning för den tidigare tjänstgöringen mötte starka principiella betänkligheter. Om däremot en anknytning av privatvården till den offentliga sjukvården ur rena sjukvårdssynpunkter sett ansåges påkallad, komme problemet i ett annat läge. I sådant fall skulle givetvis pensionering genom statens pensionsanstalt kunna ifrågasättas. Spörsmålet huruvida vid ett ordnande av pensionsförhållandena för de i privatvård arbetande sjuksköterskorna anledning kunde föreligga att från det allmännas sida vidtaga särskilda åtgärder för att för de äldre sköterskorna åstadkomma lindring i pensioneringskostnaderna måste efter pensionsanstaltens mening röna stark inverkan av i vad mån privatvården kunde komma att betraktas såsom en det allmännas angelägenhet.

Styrelsen för svenska landstingsförbundet erinrar till en början om den otillräckliga tillgången på sjuksköterskor inom den offentliga sjukvården, varigenom av allt att döma allt flera sköterskor, särskilt de yngre, komme att dragas från privatvården med dess mera osäkra anställnings- och inkomstförhållanden till de reglerade befattningarna i offentlig tjänst. Det vore sålunda att vänta, att antalet privatsköterskor under de närmaste åren komme att avsevärt minska. Styrelsen framhåller tillika, att det vore helt naturligt, att behovet av sjuksköterskor i s. k. privatvård bleve allt mindre, i samma mån som samhället ginge in för att i stigande omfattning ombesörja även den öppna vården. När distriktsvården bleve utbyggd å landsbygden och införd i alla städer, komme den öppna sjukvården att till väsentlig del omhänderhavas av sjuksköterskor i allmän tjänst. Huru stort arbetsområde, som då kunde komma att återstå för de s. k. privatsköterskorna, vore vanskligt att förutsäga. Behov av ett mindre antal dylika sjuksköterskor syntes dock alltfjämt kvarstå. Att för deras räkning ifrågasätta några mera omfattande samhälleliga hjälpåtgärder ansåges åtminstone på nuvarande stadium ej erforderligt.

Det ville sålunda synas, som om spörsmålet om privatsköterskornas anställnings- och pensionsförhållanden skulle vara av större aktualitet allenast under en övergångsperiod, tills den av det allmänna beslutade eller planerade öppna vårdorganisationen bleve fullt genomförd. Under sådana förhållanden syntes man enligt styrelsens mening böra vara synnerligen försiktig, innan man fastläste privatsköterskeorganisationen i några bestämda former. Framförallt borde en dubbelorganisation undvikas. Starka betänkligheter i detta hänseende ingåve det i framställningen skisserade förslaget, att landstingen m. fl., samtidigt som de vore sysselsatta med distriktsvårdens utbyggande, skulle bliva huvudmän för privatsköterskorna. Med hänsyn till att distriktsvården i huvudsak vore avsedd att tillgodose bl. a. just det sjukvårdsbehov, som privatsköterskorna skulle fylla, kunde en dylik organisation icke anses rationell. Man syntes i stället böra inrikta sig på att bereda de privatpraktiserande sköterskor, som ej komme att absorberas i den av det allmänna bekostade sjukvården, lämpliga pensionsförmåner. På vilket sätt detta borde ske vore vanskligt att på frågans nuvarande stadium avgöra. Det förefölle emellertid, som om ett lämpligt avvägt statsunderstöd till sjuksköterskornas pensionsinrättning skulle erbjuda en framkomlig väg.

Styrelsen ställde sig sålunda avvisande till tanken, att huvudmannaskapet för privatsköterskorna skulle påläggas landstingen, men förordade en utredning rörande frågan om de privata sjuksköterskornas uppgifter i sjukvårdsorganisationen, samt deras anställnings- och pensionsförhållanden. Denna

Svar å interpellation. (Forts.)

syntes lämpligen kunna verkställas i samband med den inom medicinalstyrelsen pågående utredningen om tillgång på och behov av sjuksköterskor under den närmaste tiden.

Svenska stadsförbundets styrelse skänker sin anslutning till framställningens allmänna syfte men understryker önskvärldheten av en grundlig inventering av sjuksköterskebehovet. Våra sjukvårdsanstalter utökades, arbetstidens reglering krävde nya tjänster. När det nu ifrågasatts, att det allmänna skulle ikläda sig utgifter för nya grupper av sköterskor, måste en ingående kännedom om rekryteringsbehovet te sig särdeles påkallad. När i framställningen förordades en lösning av problemet, som i görligaste mån tillgodosåge även de äldre sjuksköterskornas önskemål i fråga om pensionsrätt, vore det givetvis mycket behjärtansvärt, att alla möjligheter undersöktes att på denna punkt komma till den bästa möjliga lösning. Tanken att bland annat städerna såsom huvudmän för sina sjukhus skulle medverka genom inrättande av reglerade tjänster syntes dock vara en mera tveksam utväg. Vid lösningen av försummade pensionsfrågor nödgades man i stadskommunerna ej sällan hänvisa de äldre till en relativt oförmånlig ställning. Att städerna samtidigt skulle ikläda sig utgifter för äldre sköterskor i privatvård syntes under sådana förhållanden föga tilltalande.

Statskontoret gör gällande — i anslutning till vad av styrelserna för svenska landstingsförbundet och svenska stadsförbundet anförts — att med hänsyn till den nuvarande utvecklingen på den slutna kroppssjukvårdens område och till distriktsvårdens och dispensärvårdens utbyggande, det ej kunde bedömas, huru stort arbetsområde, som kunde komma att återstå för s. k. privat-sköterskor. Ännu mindre kunde det för närvarande bedömas, om och i så fall under vilka former det allmänna borde lämna sin medverkan till förbättrande av privatsköterskornas anställnings- och pensionsförhållanden.

Vad angår själva huvudsyftet med den föreliggande framställningen, ville statskontoret helt ge sin anslutning till de synpunkter, som statens pensionsanstalt framfört. Således borde enligt statskontorets mening de rena sjukvårdssynpunkterna och ej önskemålet att bereda bättre pensionsvillkor för sjuksköterskorna vara avgörande vid ett eventuellt inordnande av privatsjukvården i den offentliga sjukvården. Utan att på något sätt taga ståndpunkt till frågan om och i vad mån det allmänna borde lämna sin medverkan till ordnandet av privatsköterskornas anställnings- och pensionsförhållanden, anser även statskontoret, att en utredning av hithörande förhållanden borde komma till stånd. Innan några närmare uppgifter förelåge angående den omfattning, i vilken sjuksköterskorna ägna sig åt privatvård, syntes det dock knappast vara möjligt att angiva några riktlinjer för en dylik utredning. I anslutning till vad styrelserna för landstingsförbundet och stadsförbundet anförts, håller statskontoret för önskvärt att som ett första led i en sådan utredning få till stånd en grundlig inventering av sjuksköterskebehovet vid såväl den offentliga som privatvården, varvid särskilt borde beaktas det framtida behovet av privatsköterskor och den omfattning, i vilken sådana sköterskor mera regelmässigt kunde påräkna möjlighet att övergå till allmän sjukvårdsanstalt och där erhålla befattning, som vore förenad med pensionsrätt i statens pensionsanstalt. Enligt vad som anförts i framställningen försigginge inom medicinalstyrelsen en utredning rörande behovet av sjuksköterskor, och ifrågasätter statskontoret, huruvida icke denna utredning lämpligen kunde utvidgas till en sådan mera omfattande inventering, som ämbetsverket antytt.

Såsom den lämnade redogörelsen giver vid handen, är den föreliggande frågan ingalunda lättlös. I själva verket innesluter densamma två delproblem, nämligen, å ena sidan, det vidare spörsmålet om privatvårdens allmänna orga-

Svar å interpellation. (Forts.)

nisatoriska ställning till den offentliga sjukvården och, å den andra, den mera begränsade frågan om eventuella åtgärder från statens sida, i syfte att de äldre privatsköterskorna omedelbart må komma i åtnjutande av förbättrade pensionsförmåner.

I den ingivna framställningen hava, såsom jag redan framhållit, dessa bägge delproblem sammanförts. Av remissbehandlingen har det enligt min mening framgått, att delproblemen ifråga böra hållas isär. Landstingsförbundet och i sak även stadsförbundet har nämligen från delvis samma utgångspunkter ställt sig avvisande till tanken att för närvarande i den ena eller andra formen anknyta den nuvarande privatsjukvården till den samhälleliga sjukvården. Då man, såvitt jag kan finna, icke lär kunna *tvångsvis* ålägga den samhälleliga sjukvårdens huvudmän att i ifrågavarande avseende vidtaga särskilda dispositioner, torde man på denna väg knappast nu hava utsikter att uppnå en bättre ordning.

Vad åter angår de äldre privatsköterskornas hjälpbehov, kunna billighets-skäl anföras för ett inskridande från statens sida. Om så kan — och under vilka former detta i så fall lämpligen bör — ske, måste bliva beroende av en särskild omprövning. En sådan har ock av mig ansetts böra komma till stånd, något som jag meddelat petitionärerna redan vid framställningens avlämnande. Att jag icke redan funnit mig böra påkalla åtgärder i sådant syfte betingas av flera omständigheter, som jag skall tillåta mig i korthet antyda.

Vid remissbehandlingen har, såsom jag redan erinrat, upplysts, att den undersökning av sjuksköterskebehovet, vilken av petitionärerna betecknats såsom den primära frågan i problemkomplexet, påginge i medicinalstyrelsen. Under dessa omständigheter borde givetvis resultatet av densamma avvaktas, i syfte att erforderliga hållpunkter måtte föreligga för ett mera säkert bedömande av läget i övrigt. Resultatet av sagda utredning har av medicinalstyrelsen redovisats först den 15 oktober 1937. Därvid framgick, att den 31 december 1936 antalet pensionsberättigade sjukskötersketjänster i riket utgjorde 5,404. Samtidigt funnos för privatvård och vikariat tillgängliga 1,137 sköterskor; den 1 oktober 1937 hade sistnämnda siffra reducerats till 870, av vilka 164 uppnått en ålder av 40 år eller däröver. Enligt vad jag inhämtat har den tendens, som sålunda framträtt, till minskning av antalet äldre sjuksköterskor jämväl sedermera ytterligare accentuerats, i det att den 20 maj i år, trots ett något ökat totalantal, 915, 159 voro 40 år gamla. Av beskaffenhet att böra beaktas är vidare den omständigheten, att Kungl. Maj:t föreslagit årets riksdag att utvidga distriktssjukvårdsorganisationen jämväl till landstingsstäder med över 5,000 invånare. Riksdagens ställningstagande i denna del var givetvis önskvärt, innan utredningsåtgärder vidtoges. Sedan beslut numera föreligger i detta hänseende, har nödig klarhet skapats även på denna punkt. Slutligen vill jag erinra, att jag avsett att, i samband med förslag till inrättande av en statens sjuksköterskeskola, frågan om sjuksköterskebehovet och dess tillgodoseende skulle bringas under prövning av innevarande års riksdag. Vissa brister i den föreliggande utredningen ha emellertid nödgat till uppskov med åtgärder i sådant syfte till 1939 års riksdag.

Jag vill alltså sammanfatta min ståndpunkt till interpellantens fråga sålunda, att jag har för avsikt att under den närmaste tiden gå i författning om att en omprövning verkställes av den mera begränsade frågan, om och under vilka former det allmänna må kunna medverka vid pensioneringen av de äldre, i privatvård arbetande sjuksköterskorna. Däremot finner jag det mera ovisst, om man redan nu har anledning att närmare överväga på längre sikt inriktade anordningar, mot vilka från huvudmannahåll vägande erinringar framkommit. Att märka är härvid att inom landet i dess helhet föreligger

Svar å interpellation. (Forts.)

en så begränsad tillgång på sjuksköterskor för den offentliga sjukvården, att Kungl. Maj:t nyligen på medicinalstyrelsens hemställan måst påkalla omedelbara åtgärder för att genom uppskov med pensionering av eljest pensionsberättigade sköterskor vinna en tillfällig lättnad i den konstaterbara bristen.

Härpå yttrade

Herr **Bagge**: Herr talman! Jag ber att få tacka herr statsrådet för det svar han varit vänlig ge mig, och jag skall be att därjämte få betyga min uppskattning av att han gjort åtminstone en avvikelse från den traditionella utvecklingen av interpellationsinstitutet — som vi talade häromdagen om i kammaren — då han inte låtit mig vänta i det oändliga utan lämnat svaret ganska snabbt. Därutöver får man nog säga, att interpellationssvaret var synnerligen traditionellt, men jag har ingen särskild anledning klaga på det.

Herr statsrådet framhöll, att man bör skilja mellan två olika delproblem, nämligen å ena sidan det vidare spörsmålet om privatvårdens allmänna organisatoriska ställning till den offentliga sjukvården, och å andra sidan den mera begränsade frågan om eventuella åtgärder från statens sida för att låta äldre privatsköterskor omedelbart komma i åtnjutande av förbättrade pensionsförmåner. Herr statsrådet ansåg att dessa båda frågor böra hållas isär, och den uppfattningen delar jag helt. Herr statsrådet yttrade vidare, att billighetsskäl kunna anföras för att man från statens sida inskrider i vad angår de äldre privatsköterskornas hjälpbehov. När herr statsrådet sedan motiverade, varför han inte nu ämnade vidtaga några åtgärder just i detta hänseende, gick han återigen in på den mera vidlyftiga delen av problemet. Om nu herr statsrådet anser att dessa frågor böra hållas isär, tycker man att frågan om de äldre privatsköterskornas ställning hade bort kunna ordnas rätt snart, oberoende av hur det andra, mycket mer svårlösta problemet ligger till.

Jag är emellertid mycket tillfredsställd med att herr statsrådet förklarade sig under den närmaste tiden planera en omprövning beträffande understöden åt dessa äldre privatsköterskor. Deras ställning är verkligen sådan, att det är mycket angeläget att handla snabbt. Ur rent mänsklig synpunkt är det viktigt att man härvid verkligen skrider till handling så fort som möjligt. Det gäller ju här personer som ägnat ett helt liv åt en strävsam, uppoffrande verksamhet för att hjälpa sina medmänniskor. De leva i mycket blygsamma förhållanden och på ett mycket sparsamt och enkelt sätt, men när de äro gamla finna de, att de inte ha någon möjlighet att klara sig. Jag har en viss personlig anledning att veta hur de ha det, jag känner dem och vet att de leva ett mycket svårt liv och ha det besvärligt på ett sätt som jag verkligen finner vara upprörande, i synnerhet när det gäller människor av den kalibern. Jag är därför som sagt glad över att finna, att vi här skola kunna få någon rätsida på saken.

Beträffande privatsköterskornas ställning överhuvud taget var statsrådet kanske inte lika positivt inställd, tycktes det mig. Han hänvisade till motståndet mot tanken på att anknyta privatvården till den samhällliga sjukvården och sade, att då man inte tvångsvis lär kunna ålägga den samhällliga sjukvårdens huvudmän att i detta hänseende vidtaga särskilda dispositioner, kan man knappast på den vägen ha några utsikter att uppnå en bättre ordning. Herr statsrådet fann det även ovisst, om man redan nu hade anledning att överväga på längre sikt inriktade anordningar i detta avseende. — En sådan försiktighet tycker jag nog är en liten smula olik herr Möller — han brukar ta, hur skall jag säga, kraftigare tag även i fråga om ärenden, som äro betydligt mera invecklade och svårlösta än fallet är med detta. Jag kan

Svar å interpellation. (Forts.)

mycket väl förstå betänkligheterna mot privatvårdens anknytning till samhälls-sjukvården, men man kan väl ändå inte anse att problemet om privatvårdens ställning är löst i och med att man konstaterar svårigheterna. Man kan ju tänka sig — vilket jag också vill minnas att någon av de myndigheter som åberopades, yttrat — att man kunde åstadkomma en lösning genom bidrag till institutionerna inom den privata sjukvården. Sådana bidrag kunna ju anpassas med hänsyn till det föreliggande behovet och behöva icke, såvitt jag förstår, medföra att man på något sätt binder sig för framtiden.

Flera av de myndigheter som yttrat sig i frågan ha föreslagit en utredning. Styrelsen för svenska landstingsförbundet, som motsätter sig privatvårdens anknytning till det allmänna, förordar i alla fall en utredning rörande de privata sjuksköterskornas uppgifter i sjukvårdsorganisationen och deras anställnings- och pensionsförhållanden. Styrelsen ifrågasätter också statsbidrag till sjuksköterskornas pensionsinrättning, vilket jag nyss berörde. Här förefaller det mig som om herr statsrådet hade fått en ganska tydlig vink om att han inte borde resignera, därför att det visat sig att det finns en hel del praktiska svårigheter.

Jag skulle också vilja stryka under lämpligheten av att man så snart som möjligt ordnar med en sådan utredning som föreslagits. Det förefaller mig som om denna först och främst borde syssla med frågan om behovet av en sådan sjukvård, som hittills ombesörjts av privatvården. För min del anser jag att det tydligt framgår, att sådan sjukvård behöves också i framtiden, både som en beredskapstjänst och som en självständig vårdform. Den är nyttig och nödvändig därför att den gör det möjligt att såsom petitionärerna framhållit, avlasta från sjukhusen fall, som faktiskt icke behöva vårdas där. Man har under den senaste tiden hört mycket klagomål från läkarna över att sjukhusvården missbrukas genom att sådana patienter, som lika väl eller bättre kunde vårdas i hemmen, i allt för stor utsträckning ta upp platser på anstalter och sjukhus. Allt detta visar väl, att om vi hade en mera omfattande privatvård, skulle vi inte ha behövt räkna med en sådan platsbrist som nu råder på vissa sjukhus.

Jag hyser således för min del den uppfattningen, att vi inte kunna undvara den privata sjukvården; den blir alltid nödvändig att ha. Jag har också den meningen, att det är galet att låta det nuvarande systemet fortgå så länge, att det uppstår en stor minskning av privatsköterskekåren. Det ligger verklig fara i ett sådant dröjsmål, ty det är mycket svårare att sedan kunna ta upp saken igen. Jag tycker alltså att det finns mycket starka skäl för åtminstone en utredning, inte bara beträffande de äldre sjuksköterskorna utan även i fråga om dessa allmänna problem, en utredning, som bör igångsättas så fort som möjligt. Jag kan inte finna att den skulle behöva bli särskilt vidlyftig eller långvarig, utan med litet god vilja tror jag saken borde kunna ordnas ganska snart.

Härmed förklarades överläggningen avslutad.

§ 4.

Herr talmannen lämnade på begäran ordet till

Chefen för socialdepartementet, herr statsrådet **Möller**, som anförde: Herr talman! Med andra kammarens medgivande har herr Verner Karlsson interpellat mig, huruvida jag uppmärksammat behovet av att åtgärder vidtagas för att göra arbetarskyddet inom gruvindustrin mera effektivt och behovet av en bättre ordnad yrkesinspektion inom denna industri, samt om jag i så fall, i samråd med chefen för handelsdepartementet, ämnade undersöka möjligheten av att — eventuellt i samband med en revision av arbetarskyddslagen — fram-

*Svar å
interpellation.*

Svar å interpellation. (Forts.)

lägga förslag om en mera effektiv yrkesinspektion inom gruvindustrin och om vidgade befogenheter för de av arbetarna utsedda skyddsombuden, ävensom att dessa tillförsäkras en bättre skyddad ställning och hjälp för sin utbildning.

Innan jag går att angiva min ståndpunkt till de av interpellanten berörda frågorna, anser jag mig böra något uppehålla mig vid de uttalanden, som interpellanten gjort rörande förhållandena kring den olyckshändelse, som föranlett interpellationen.

Jag vill härutinnan först framhålla, att jag låtit mig angeläget vara att söka skapa nödig klarhet kring Basttjärn-olyckan och vad därmed äger sammanhang. I detta syfte har på länsstyrelsens i Örebro län föranstaltande undersökning verkställts genom polismyndigheterna. Likaledes har genom riksförsäkringsanstalten, som i sin ordning hört vederbörande bergmästare, utredning åvägabragts rörande förhållandena på arbetsplatsen. Och slutligen har kommerskollegium beretts tillfälle att ingå i ett fackmässigt bedömande av de verkställda utredningarna.

Genom de vidtagna undersöknings- och utredningsåtgärderna synes man berättigad göra gällande, att interpellantens framställning i väsentliga avseenden visat sig utgöra en riktig relation av vad som tilldragit sig vid olyckstillfället i fråga.

Jag anser mig icke här böra ägna mera ingående uppmärksamhet åt denna sida av den föreliggande frågan. Jag vill emellertid erinra, att länsstyrelsen i Örebro län i sitt yttrande framhållit, att ledningen vid gruvan underlåtit att i enlighet med gällande föreskrifter göra anmälan om olycksfallet till polismyndigheterna i orten, något som i sin tur föranlett, att bergmästaren först omkring ett dygn efter det olyckan inträffat kunnat infinna sig på platsen. Vidare finner länsstyrelsen vissa uppgifter i utredningen till synes giva anledning att sätta i fråga, huruvida ledningen vid gruvan iakttagit all den omsorg och försiktighet, som vederbort, till förebyggande av olycksfall av nu förevarande eller annan art. Och slutligen har länsstyrelsen — med erinran om de synnerligen vanskliga förhållanden, under vilka arbetet pågått och som ställt såväl ledningen som arbetarna inför osedvanligt svåra prov — ansett vissa erinringar kunna göras med avseende på det sätt, varpå den lokala ledningen av räddningsarbetet tidvis fungerat.

Länsstyrelsen har tillika hemställt, att med hänsyn till ärendets art handlingarna måtte överlämnas till kommerskollegium för yttrande. Så har ock skett, och har därvid erinran icke gjorts mot vad länsstyrelsen i angivna hänseenden uttalat.

För egen del håller jag före, att vad som sålunda förekommit tydligt nog visar, att allvarliga brister i olika avseenden kunnat medverka till olyckan och den räckvidd densamma fick.

Jag går så över till de önskemål i olika avseenden beträffande ett förbättrat olycksfallsskydd, som av interpellanten framhållits. Jag vill härvid först erinra, att jag den 12 mars i år vid framläggandet inför Kungl. Maj:t av förslag till effektivisering av yrkesinspektionsverksamheten i allmänhet givit uttryck åt i allt väsentligt med interpellantens överensstämmande synpunkter och jämväl påkallat omedelbara åtgärder i syfte att tillgodose desamma.

Sålunda har jag förordat en förstärkning av säkerhetstjänsten genom skyddsombud och säkerhetskommittéer, en målmedveten upplysningsverksamhet och en klokt lagd propaganda för åtgärder ägnade att skapa förbättrad arbetshygien och effektiva skyddsanordningar. Jag har likaledes hävdatt nödvändigheten av en formfri samverkan mellan chefsmyndigheten, yrkesinspektionen, och de lokala organen för säkerhetstjänsten. Till främjande av en

Svar å interpellation. (Forts.)

snabb utveckling i sådan riktning har Kungl. Maj:t på min hemställdan föreslagit riksdagen att dels vidtaga vissa ändringar av arbetarskyddslagen, dels väsentligen förstärka olika inspektionsorgan. Dessa Kungl. Maj:ts förslag har riksdagen numera bifallit.

De organ, vilkas förhållanden närmare beröras i interpellationen, sortera visserligen under yrkesinspektionens chefsmyndighet i dess egenskap av specialinspektion för gruvindustrien men ha som bekant därutöver vidsträckta uppgifter av annan art. Om och i vad mån den förefintliga organisationen i sin nuvarande gestaltning kan anses tillräcklig för att uppnå nödig effektivitet i arbetet, ankommer närmast på chefen för handelsdepartementet att pröva. För egen del har jag allenast att uttala, att från de ansvariga myndigheterna, riksförsäkringsanstalten och kommerskollegium, icke framkommit några krav på personalförstärkning. Och den av interpellanten förordade anordningen med biträdande yrkesinspektörer, vilka skulle utgöra en mellanhand mellan bergmästare och skyddsombuden, har av de nämnda ämbetsverken icke befunnits lämplig.

Det bör emellertid i fråga särskilt om den specialinspektion, varom nu närmast är fråga, uppmärksammas, att redan 1928 samtliga bergmästare cirku-
lärledes erinrats därom, att varje i drift varande gruvföretag av någon större omfattning såvitt möjligt gjordes till föremål för en genomgående grundlig inspektion två gånger om året samt att mindre gruvföretag ävensom stenbrott inspekterades om möjligt en gång varje år. Den sålunda anbefallda besiktningens frekvensen har av kommerskollegium uttryckligen ansetts såsom minimum och bör, där förhållandena giva anledning därtill, utökas med tillfälliga besiktningar utom den ordinarie planen. Jag förutsätter, att från ämbetsverkens sida tillses, att de angivna reglerna för inspektionsverksamhetens bedrivande tillämpas.

Mot bakgrunden av vad jag nu anfört framgår, att arbetarskyddet inom gruvindustrien från och med den 1 januari 1939 blir föremål för samma principiella nyordning, som skall gälla i fråga om hantverk och industri i övrigt, vadan i detta avseende interpellantens önskemål, i vad på mig ankommer, redan vunnit beaktande.

Jag anser mig till detta konstaterande allenast böra foga den upplysningen, att vid den översyn av arbetarskyddslagen, som jag avser att inom en näraliggande framtid låta verkställa, frågan om en ytterligare förstärkt ställning åt skyddsombuden bör komma under övervägande. Därvid torde ock spörsmålet om biträdande yrkesinspektörer inom gruvdriften bli föremål för fortsatt prövning. Överhuvud taget bör vid den planerade översynen arbetarskyddet inom gruvindustrien med hänsyn till de stora olycksfallsrisker, som uppenbarligen äro förbundna med detta arbetsområde, bli föremål för ingående beaktande.

Slutligen vill jag uttala, att jag i likhet med kommerskollegium finner det fullt befogat, att vederbörande myndighet ägnar särskild uppmärksamhet åt förhållandena i sådana gruvor, där driften efter lång tids stillestånd återupptages. Kollegium har givit uttryck åt sin avsikt att i samråd med yrkesinspektionens chefsmyndighet åstadkomma föreskrifter i sådant avseende. Genom den i den nya gruvlagen stadgade skyldigheten för gruvägare att hos bergmästaren anmäla påbörjande av brytning har för övrigt förutsättning skapats för effektiva åtgärder i nu angivet syfte.

Vidare yttrade:

Herr **Karlsson** i Grängesberg: Herr talman! Jag ber att få uttala ett tack till socialministern för det svar, som jag erhållit på min interpellation. Jag

Svar å interpellation. (Forts.)

vill också uttala min och gruvarbetarkårens tacksamhet för den uppmärksamhet, som socialministern ägnat de i interpellationen berörda spörsmålen.

Jag framhöll i interpellationen att gruvbrytningen är ett särskilt riskfullt arbetsområde, där en dåligt kvalificerad arbetsledning och ett slappt övervakande av arbetarskyddet lätt kan giva anledning till svåra olyckor och katastrofer. Vid åtskilliga av de större gruvfälten har man också från arbetsgivarernas sida insett nödvändigheten av att genom förebyggande åtgärder söka nedbringa olycksfallsriskerna så långt detta är möjligt. Det erkännandet vill jag oförbehållsamt giva, att vissa gruvföretag nedläggat ett intresserat och fruktbringande arbete i syfte att förebygga olycksfallsriskerna och nedbringa olycksfallsfrekvensen. På de arbetsplatser, där så är förhållandet, råder också ett gott samarbete mellan arbetsledning och arbetarna i fråga om skyddsarbetet. Det finnes emellertid beklagligt nog många arbetsplatser, där mindre goda förhållanden i detta avseende äro rådande, och där arbetsledningarna icke ha insett och icke känna sitt ansvar. Det är sådana missförhållanden, som det gäller att söka komma till rätta med. Arbetarskyddsombuden äro nog i allmänhet medvetna om sitt ansvar och äro även inställda på att, så långt i deras förmåga står, bidra till att förebygga och nedbringa olycksfallsriskerna. På sådana arbetsplatser, där arbetsledningarna betrakta arbetarskyddet bara som en tryckande börda, där blir emellertid arbetarskyddsombudens ställning alltid synnerligen svår. På dylika arbetsplatser är det nödvändigt att statens inspektionsmyndigheter övervaka arbetsförhållanden på ett verkligt effektivt sätt. Arbetarskyddsombudens legala ställning bör också stärkas på ett sådant sätt, att de kunna känna sig skyddade mot förföljelser från arbetsledningens sida. Om man från statsmakternas sida inriktar sig på bestämda åtgärder i den riktningen, då skall det också säkert snart lyckas att komma till rätta med de missförhållanden, som ännu förefinnas på vissa arbetsplatser beträffande arbetarskyddet, och säkerligen skall det då även bli möjligt att så småningom nå fram till en god samverkan över hela linjen mellan arbetsledningarna och arbetarna på detta område.

Beträffande gruvolyckan vid Basttjärn, som var den omedelbara anledningen till min interpellation, vill jag bara hänvisa till vad jag därom anfört i interpellationen. Socialministern har ju också i sitt svar meddelat, att de undersökningar, som vidtagits, visat, att min redogörelse för missförhållandena på denna arbetsplats var riktig. Jag har för övrigt här i min hand en sammanfattande redogörelse rörande dessa förhållanden. Jag skall emellertid avstå ifrån att tynga kammarens protokoll med ytterligare detaljer beträffande den saken. Huvudsaken är ju att åtgärder bli vidtagna, som giva garantier för att dylika missförhållanden i fortsättningen icke få förekomma vid de svenska gruvfälten. Jag vill taga fasta på det uttalandet, som socialministern i sitt svar gjort i den riktningen.

Beträffande bergmästarens övervakning av gruvbrytningen och arbetarskyddet inom det distrikt, som det här är fråga om, kan jag meddela, att han före gruvolyckan icke besökt Basttjärn sedan i november månad 1936. Under en tidsperiod alltså på omkring 1 år och 4 månader har han icke alls varit där, och hade den här ruskiga gruvolyckan inträffat först längre fram i tiden, hade det väl säkerligen dröjt ännu längre, innan bergmästaren kommit att besöka platsen.

I sitt svar omnämnde nu socialministern den cirkulärskrivelse, som kommerskollegium tillställt bergmästarna med instruktion om att de i regel skola besöka gruvfälten två gånger årligen. Vi ha sett hur bergmästaren i det distrikt, till vilket Basttjärn hör, rättat sig efter den instruktionen. Då socialministern nu emellertid uttalat, att han förutsätter, att bergmästarna skola iakttaga och

Svar å interpellation. (Forts.)

följa kommerskollegiets instruktion i detta avseende, få vi väl hoppas att så också hädanefter kommer att ske.

Jag framhöll i interpellationen den dubbla arbetsuppgift, som åligger bergmästarna, nämligen dels den rent bergstekniska övervakningen av gruvbrytningen och bergsbruket, men dels också dessutom vid sidan därav tillsynen av arbetarskyddet. Med de stora arbetsuppgifter, som sålunda i övrigt åvila bergmästarna, blir tillsynen av arbetarskyddet helt naturligt för dem endast en andrahandsfråga. Inspektionen och tillsynen av arbetarskyddet bli därför i viss mån ineffektiva, och mellan bergmästaren och arbetarnas skyddsombud upprätthålles inte den intima kontakt som är behövlig med hänsyn till gruvarbetets riskfyllda natur. Socialministern ställer nu i utsikt, att vid den kommande översynen av arbetarskyddslagen dessa frågor skola uppmärksammas och tas under särskilt övervägande. Jag hälsar med tillfredsställelse detta socialministerns löfte. Jag skall inte här gå in på någon diskussion om de åtgärder, som därvid lämpligen böra vidtagas. När jag framställde min interpellation, framförde jag några synpunkter rörande tänkbara åtgärder i detta avseende, och jag vill för tillfället nöja mig med att hänvisa till vad jag då anförde.

Socialministern omnämnde i slutet av sitt svar, att kommerskollegium kommer att tillställa de olika bergmästarna en anmaning att ägna särskild uppmärksamhet åt förhållandena i sådana gruvor, där driften återupptagits efter att under lång tid ha legat nere. Det är med nöje jag konstaterar, att kommerskollegium beaktat de synpunkter, som jag i interpellationen framfört beträffande denna sak. I dessa gruvor finnas säkerligen åtskilliga dödsfallor, som böra undanröjas.

Till sist vill jag säga, att det bör vara en för alla parter angelägen uppgift att söka få arbetarskyddet ordnat på bästa möjliga effektiva sätt. I det långa loppet är det till lika stor nytta för arbetsgivarparten som det är för arbetarna. På arbetsgivarvidan brister det emellertid ännu på vissa håll åtskilligt i förståelsen för den saken, och statsmakterna böra med bestämdhet söka komma till rätta med bristerna och missförhållanden, där sådana finnas på detta område. Det är också ett samhällsintresse att så sker.

Herr talman! Efter det tillfredsställande svar, som socialministern här har lämnat på min interpellation, har jag ingen anledning att för tillfället ta kammarrens tid i anspråk för några ytterligare utläggningar i det här föreliggande spörsmålet.

Chefen för socialdepartementet, herr statsrådet **Möller**: Herr talman! Med anledning av interpellantens meddelande, att vederbörande bergmästare inte besökt Basttjärns gruva på 1 år och 4 månader vill jag utan kommentarer endast upplysa om vad bergmästaren själv uttalat i en skrivelse till riksför-säkringsanstalten i anledning av de undersökningar, som äro gjorda kring Basttjärnsolyckan. Han säger: »Basttjärns gruva hade av undertecknad senast inspekterats den 30 november 1936 i samband med det komplex av gruvfält, som är beläget mellan Stäldalen och Grängesberg. Under år 1937 besöktes samma gruvtrakt den 25 och 26 november, varvid Ställbergs-, Hag- och Yxsjöfälten inspekterades. Jämväl Basttjärn skulle därvid ha besökts, men då jag erfor, att driftsingenjören var bortrest under närmaste veckan, avstod jag därifrån i syfte att återkomma innevarande vår.»

Herr **Karlsson** i Grängesberg: Herr talman! Jag har för min del ingenting att anmärka emot att den förklaring, som bergmästaren lämnat, kommer till protokollet. Men jag vill samtidigt skicka med den anmärkningen, att det

Svar å interpellation. (Forts.)

är ju en synnerligen svag motivering för att han underlåtit att vidtaga någon inspektion under hela denna tid vid Basttjärnsgruvan.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 5.

Svar å interpellation Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet **Forslund**, som på begäran erhöi ordet, anförde: Herr talman! Med andra kammarens tillstånd har dess ledamot herr Erik Hagberg till mig framställt följande frågor:

1. Anser herr statsrådet den på senare år allt mera framträdande internationaliseringen av motorfordonstrafiken motivera en övergång för Sveriges del från vänster- till högertrafik för att därigenom i trafiksäkerhetens intresse vinna anpassning till inom det överväldigande antalet kontinentala länder tillämpat system?

2. I så fall, har herr statsrådet för avsikt att snarast låta verkställa en förnyad och på nu rådande förhållanden baserad utredning av samtliga på frågans bedömande inverkan de faktorer av ekonomisk och annan art?

I samband härmed har med kammarens tillstånd dess ledamot herr E. Lithander efter att ha anført vissa synpunkter på spörsmålet om övergång från vänster- till högertrafik till mig riktat den frågan, om jag vid besvarandet av förenämnda interpellation även ville beakta av honom anförda synpunkter.

För vad som hittills i vårt land förekommit i frågan har herr Hagberg i sin interpellation lämnat en relativt fyllig redogörelse, till vilken jag i frågans nuvarande läge icke finner skäl att göra något annat tillägg, än att spörsmålet om övergång till högertrafik var föremål för behandling jämväl vid 1931 års riksdag, då en motion om utredning i ämnet bifölls av första kammaren med 68 röster mot 31 men avlogs av andra kammaren.

Herr Hagberg har i sin interpellation behandlat den föreliggande frågan huvudsakligen ur trafiksäkerhetens synpunkt. I detta hänseende har interpellanten dels erinrat om den ökade risk för trafikolyckor, som till följd av de olika körreglerna uppstår vid utlänningar resor i Sverige liksom även vid svenskars resor i utlandet, och dels framhållit den särskilda fara, som vore förenad med användningen av vänsterstyrda bilar i ett land med vänstertrafik.

I vilken grad de anförda omständigheterna verkligen medverka till en stegring av olycksfallsrisken, synes mig emellertid icke så klart som interpellanten förutsatt. Jag vill erinra om att på mitt föranstaltande för närvarande pågår en utredning genom särskilda sakkunniga rörande trafikolyckornas orsaker. Det är min förhoppning, att resultatet av de sakkunnigas arbete skall vara ägnat att giva säkrare hållpunkter för bedömande även av den av herr Hagberg framförda frågan. Redan på utredningens nuvarande stadium synes emellertid ur det material, som är föremål för de sakkunnigas bearbetning, kunna hämtas vissa preliminära uppgifter, vilka äro av betydelse för frågans bedömande. Enligt den statistik, som upprättats på grundval av vederbörande polischefers rapporter, utgjorde antalet motortrafikolyckor i vårt land 10,820 under år 1935, 12,382 under år 1936 och omkring 14,000 under år 1937. Under nämnda tre år dödades vid dylika olyckor respektive 331, 420 och 440 personer, medan antalet svårt skadade utgjorde respektive 1,084, 1,314 och 1,450 samt antalet lindrigt skadade respektive 3,643, 4,178 och 4,450. Antalet olyckor, vid vilka utländsk förarens ovana vid vänstertrafik kan antagas hava medverkat, utgjorde högt räknat under alla tre åren tillsammans 56, och vid dessa olyckor dödades en person, medan 17 personer blevo svårt skadade och 23 personer lindrigt skadade. Av samtliga vid motortrafikolyckor dödade eller skadade per-

Svar å interpellation. (Forts.)

soner hade sålunda under dessa tre år knappt $\frac{1}{4}$ procent fallit offer för olyckor, föranledda av utländsk förarens ovana vid vänstertrafik, medan drygt $99\frac{3}{4}$ procent varit utsatta för olyckor, som sammanhängt med andra orsaker. Jag vill självfallet på intet sätt underskatta det lidande, som beretts de av förstnämnda trafikolyckor drabbade personerna och deras närmaste. Även med hänsyn tagen till de svårigheter, som ofta föreligga för fastställande av orsaken till en trafikolycka, synes dock av de anförda siffrorna den slutsatsen kunna dragas, att antalet av anförda orsaker framkallade olyckor icke är av den storleksordning, att en övergång till högertrafik skulle vara ägnad att i nämnvärd grad öka trafiksäkerheten i vårt land. Jag vill även nämna, att de siffror jag nyss meddelat stå i god överensstämmelse med uppgifter, som framkommit vid en tidigare av den s. k. trafikförsäkringsföreningen gjord utredning, vilken finnes återgiven i 1934 års vägtrafiksakkunnigas betänkande.

Vad härefter angår frågan om de särskilda riskerna av vänsterstyrda bilars användning i vänstertrafik, torde icke heller denna fråga ligga fullt så klar, som interpellanten synes ha antagit. Vid körning med bil eller omnibus är det tydligen lättare för föraren att bedöma avståndet till dikeskanten eller trottoaren, om föraren har sin plats på den närmaste sidan av fordonet, d. v. s. på vänstra sidan i ett land med vänstertrafik och på högra sidan i ett land med högertrafik. Jag kan i detta sammanhang meddela, att ett svenskt företag, som tillverkar omnibussar för export till bland annat Norge, Finland och Estland, vilka tre länder alla ha högertrafik, på uttrycklig begäran av kunderna uteslutande levererar högerstyrda fordon. Den särskilda risken av vänsterstyrda bilars användning i vänstertrafik skulle väl i närmast bästa i en förare, som står i begrepp att köra om ett framförvarande fordon, har svårare att bli varse ett mötande fordon, då han sitter till vänster i bilen, än fallet skulle vara, om han hade sin plats till höger. Denna omständighet torde emellertid vara så väl känd och beaktad av alla bilförare, att risken därav näppe-ligen torde vara särdeles stor. Det är dessutom att märka, att förarens placering till vänster i bilen just vid en omkörning gör det lättare för honom att upptäcka en på vänstra vägkanten befintlig cyklist eller fotgängare, som i nästa ögonblick kan föranleda det framförvarande fordonet att hålla ut åt höger, en omständighet som under nu rådande trafikförhållanden i vårt land icke torde sakna betydelse.

Då interpellanten särskilt framhållit, att kollisioner i samband med omkörning spela en framträdande roll i vår olycksstatistik, och synes sätta detta i samband med att vi trots den övervägande användningen av vänsterstyrda bilar tillämpa vänstertrafik, kan jag nämna, att exempelvis den danska statistiken i detta hänseende uppvisar ännu högre procenttal än den svenska, oaktat Danmark som bekant tillämpar högertrafik.

Det vore givetvis icke tillrådligt att av det föreliggande materialet draga bestämda slutsatser i frågan om övergång till högertrafik i vårt land. De anförda uppgifterna synas mig dock visa, att spörsmålet icke ur trafiksäkerhets-synpunkt är av sådan aktualitet, som interpellanten synes förutsätta eller som göres gällande i den allmänna diskussionen i frågan.

Härmed vill jag ingalunda hava sagt, att icke en övergång till högertrafik förr eller senare kan finnas önskvärd ur andra synpunkter. Därest man emellertid ur dessa andra synpunkter skulle finna en övergång till högertrafik påkallad, uppställa sig två särskilda frågor, nämligen dels frågan om kostnaderna för en omläggning av trafiken och dels frågan om mötandet av de risker för trafiksäkerheten, som kunna vara att vänta i samband därmed.

Rörande kostnadsfrågan vill jag i detta sammanhang endast uttala, att om en övergång till högertrafik befinnes påkallad, de med omläggningen för-

Svar å interpellation. (Forts.)
enade kostnaderna enligt min mening icke ensamma böra få utgöra något hinder däremot.

Risken för en stegring av trafikolyckorna under en sannolikt tämligen lång övergångsperiod synes mig vara ganska betydande, särskilt för fotgängare i städerna och för den visserligen numera starkt minskade trafiken med hästfordon på landsbygden. Det har påståtts, att vissa främmande länders övergång från vänstertrafik till högertrafik kunnat äga rum utan nämnvärd ökning av trafikolyckorna. Något verkligt belysande utredningsmaterial har emellertid i detta hänseende mig veterligt icke framlagts, och det är dessutom att märka, att de lämnade uppgifterna i vissa fall hänföra sig till en tidpunkt, då trafiken icke på långt när fått en sådan omfattning som nu.

Känt är emellertid, att högertrafik under innevarande år kommer att införas i vissa delar av Österrike, som hittills haft vänstertrafik, bland annat även i staden Wien. Min avsikt är att tillse, att de erfarenheter, som därvid vinnas, bliva tillgängliga för oss. Jag anser nämligen, att även om en övergång till högertrafik, såvitt nu kan bedömas, icke är av någon avgörande betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt, frågan dock bör ägnas fortsatt uppmärksamhet. Den bör sålunda skänkas vederbörligt beaktande ur olika synpunkter vid bedömning av de förslag rörande åtgärder för trafiksäkerhetens höjande, som de sakkunniga kunna komma att framlägga.

Härrå anförde

Herr Hagberg i Malmö: Herr talman! Jag ber att till herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet få framföra mitt värdsamma tack för att han så snabbt som skett velat besvara min interpellation, ävensom för att jag i så utomordentligt god tid har fått taga del av herr statsrådets svar.

Herr statsrådets svar synes mig kunna uppdelas i två bestämda avsnitt. I det första underkastar herr statsrådet frågan, huruvida ur trafiksäkerhetssynpunkt en övergång till högertrafik kan anses påkalla en närmare undersökning, och kommer då till det resultatet, att spörsmålet icke ur trafiksäkerhetssynpunkt är av sådan aktualitet som interpellanten synes förutsätta eller som göres gällande i den allmänna diskussionen i frågan. Härmed ville herr statsrådet emellertid ingalunda ha sagt, att inte en övergång till högertrafik förr eller senare kunde finnas önskvärd ur andra synpunkter, och den senare delen av svaret sysslar med spörsmålet ur dessa andra synpunkter.

Vad nu först den förra delen av herr statsrådets svar beträffar, så upptas det av en ganska detaljerad statistik, som avser att visa, att de risker, som utländska förare här utsättas för, äro ytterligt obetydliga. Det antal olycksfall, där utländska förares ovana vid vänstertrafik kan anses ha medverkat, är ju till antalet mycket litet. Jag har givetvis ingen som helst anledning att bestrida riktigheten av dessa siffror i och för sig. Men då herr statsrådet själv anför i svaret, att dessa siffror synas stå i god överensstämmelse med uppgifter, som framkommit vid en tidigare av den s. k. trafikförsäkringsföreningen gjord utredning, vilken finnes återgiven i 1934 års vägtrafiksakkunnigas betänkande, vill jag erinra om vad nämnda trafikförsäkringsförening i anslutning till detta siffermaterial själv påpekar. Föreningen är beträffande alla utländska motorfordon ansvarig för fullgörandet av skadeståndsskyldighet, som under fordonens brukande i Sverige kan uppkomma för deras förare eller ägare. Alla skador, som inträffa i Sverige i följd av trafik med utländskt motorfordon, anmälas dock ej till föreningen. Flera fall torde förekomma, i första hand rörande skador av mindre omfattning, där försäkringstagaren ej anlitar sin försäkring och således ej heller föreningens garanti utan själv ersätter den

Svar å interpellation. (Forts.)

skadade. Vidare torde fall förekomma, där den skadade vänder sig direkt till den utländska försäkringsanstalten och därifrån får skadan reglerad utan att föreningen erhåller kännedom därom. Härav följer givetvis, att de siffror, som här äro anförda, måste beaktas med en viss försiktighet.

Vidare har herr statsrådet påpekat, att den s. k. omkörningsstatistiken här i landet, vilken visar en olycksfallsfrekvens av 16 %, i och för sig inte behöver skänkas så stor uppmärksamhet, enär exempelvis den danska statistiken i detta avseende uppvisar ännu högre procenttal än den svenska, oaktat Danmark som bekant tillämpar högertrafik. Gentemot detta uttalande vill jag endast erinra därom, att så vitt jag vet är den danska och den svenska olycksfallsstatistiken inte konstruerad på samma sätt, och därav följer, att siffrorna inte äro alldeles jämförbara. Jag har mig bekant, att de nordiska motororganisationernas permanenta kommitté för närvarande sysslar med att få till stånd gemensamma normer för olycksfallsstatistiken i de nordiska länderna, men ännu har man inte kommit fram till något resultat härvidlag. Dylika jämförelser bli därigenom i någon mån haltande.

Vad sedan olycksfallsstatistiken i övrigt beträffar, så är det kanske inte alldeles opåkallat att erinra därom, att vänstertrafiklandet England, såvitt känt, har den högsta olycksfallsfrekvensen i Europa.

Jag skulle härmed möjligen kunna lämna denna del av herr statsrådets svar, men jag finner angeläget att beakta detsamma ur ännu en synpunkt. Herr statsrådet har här även snuddat vid vad man populärt brukar kalla dikes-teorien, och som innebär, att om man i länder med vänstertrafik har ratten till vänster, så kan man ägna uppmärksamhet åt diket. Denna s. k. dikesteori spelade en viss roll i meningsutbytet här i landet för låt oss säga 15 år sedan, och då kunde man möjligen förstå den, ty vid den tidpunkten var ju vägarnas beskaffenhet helt annorlunda än nu. I synnerhet vägkanterna voro lösa och ganska riskabla, och det låg vikt uppå att ägna uppmärksamhet just åt dessa vägkanter. I dag är ju förhållandet, som alla veta, helt annorlunda. Det svenska vägväsendet har genomgått en ganska grundlig revolution och är i dag av en kvalitet, som vida överstiger den kvalitet det kunde uppvisa för omkring 15 år sedan. Riskerna att nu komma ut på vägkanterna är ju mycket liten, enär vägkanterna äro av samma goda konsistens som vägarna i övrigt. Däremot ha riskerna ur en annan synpunkt vuxit. I ett motorfordon med ratten till vänster i ett land med vänstertrafik har man givetvis svårighet att beakta de mötande fordonen, som man då har till höger om sin högra främre stänkskärm. Denna omständighet föranleder i all synnerhet i våra städer, där ju trafiken kan vara mycket tät på de ofta smala gatorna, ideligen sammanstötningar, och det går här i Stockholm knappast en vecka utan att bilkrokar äga rum på grund av att föraren, därigenom att han sitter till vänster i sitt fordon, inte kan bedöma avståndet mellan sin högra främre stänkskärm och det mötande fordonets högra främre stänkskärm. I städerna spelar det ingen som helst roll, om man har den klara sikten till vänster.

För övrigt är ju detta ett spörsmål av mycket komplicerad natur, ett spörsmål, som har givit anledning till mycken diskussion, angående vad ur trafik-säkerhetssynpunkt kan vara det riktiga, att ha ratten till vänster eller att ha den till höger. Jag skall inte närmare gå in på den saken, men jag vill fästa uppmärksamheten därpå, att man i alla högerstyrda länder konstruerar vagnarna så att man har ratten till vänster, och att man i de få länder, som ännu ha kvar vänstertrafiken, konstruerar vagnarna med ratten till höger. Jag vill erinra om att i England, som ju ännu är det stora klassiska exemplet på vänstertrafik, tillverkar man motorfordonen med ratten till höger. Fordkoncernen har byggt en mycket stor fabrik i England. De fordon, som där tillver-

Svar å interpellation. (Forts.)

kas, äro givetvis avsedda för försäljning i England, men dessa äro konstruerade med ratten på höger sida.

Man frågar sig då: Vad kan anledningen vara till att man i »högerländerna» fullständigt konsekvent har motorfordon med ratten på vänster sida och i »vänsterlandet» England konstruerar fordonen med ratten på höger sida? Bakom detta förhållande ligger naturligtvis — någon annan förklaring finns näppeligen — decenniernas erfarenhet beträffande vilket system, som ur trafiksäkerhetssynpunkt är det bästa. Annars finnes det väl inte något rimligt skäl att fortsätta med en dylik ordning. Jag skulle också kunna erinra där-om, att antalet motorfordon i hela världen för närvarande torde uppgå till något över 40 miljoner. Av dessa 40 miljoner motorfordon är det alldeles överväldigande antalet konstruerade med ratten på vänster sida.

Jag lämnar härmed denna del av herr statsrådets svar och övergår till den andra, som är väl så intressant, den del nämligen, där herr statsrådet behandlar detta betydelsefulla problem ur, som det heter, andra synpunkter än trafiksäkerhetssynpunkter. Herr statsrådet meddelar inte, vilka dessa andra synpunkter äro, men jag tror inte att man gör sig skyldig till någon överdrift, om man antar, att herr statsrådet därvid menar »praktiska synpunkter», om jag får lov att använda den termen. Herr statsrådet tänker givetvis — det ligger nära till hands — på den internationalisering, som är utmärkande för kommunikationsväsendet överhuvud taget, en internationalisering, som ju är fullt utbildad i fråga om sjöfarten, där man har enhetliga regler, en internationalisering, som man skyndat sig att genomföra i samma ögonblick som det blev klart att lufttrafiken skulle spela en roll för samfärdseln — där har man också enhetliga regler — och slutligen en internationalisering, som i betydande utsträckning ägt rum i fråga om det kommunikationsmedel, för vilket herr statsrådet har ett speciellt begripligt intresse, nämligen järnvägsväsendet. Man bör ju hålla i minnet att inte minst järnvägarna, med hänsyn till önskvärdheten av att få trafiken att flyta så friktionsfritt som möjligt över gränserna, ha internationaliserats i betydande utsträckning. Jag vill erinra om att spårvidden är internationaliserad, bromssystemet är internationaliserat, vagnarnas överbyggnad är ett spörsmål, som är internationaliserat o. s. v. Det förhållandet, att man t. ex. kan åka i direkt vagn ifrån Stockholm till, skola vi säga, Berlin, är ju beroende på att man internationaliserat järnvägstrafiken. Detta ur rent praktisk synpunkt. Jag har nog ett intryck av att herr statsrådet menar, att om man skulle övergå till högertrafik, skulle detta kunna ske också ur praktiska synpunkter. Jag delar denna uppfattning, därest detta är herr statsrådets mening.

Vidare berörde kommunikationsministern ett par av de spörsmål, som naturligtvis uppstålla sig, därest man nu skulle gå över till högertrafik. Den ena frågan gäller kostnaderna för den nödvändiga omläggningen av trafiken, och den andra mötandet av de risker för trafiksäkerheten, som kunna vara att vänta i samband därmed. I fråga om kostnaderna uttalade herr statsrådet, att om en övergång till högertrafik befinnes påkallad, de med omläggningen förenade kostnaderna inte ensamma böra få utgöra något hinder däremot. Jag ber att få tacka herr statsrådet för denna deklARATION. Jag delar den helt, och jag är förvissad om, att den ligger i linje med en allmän uppfattning. På den punkten är interpellationssvaret enligt min mening tillfredsställande.

Sedan övergår herr statsrådet till att undersöka den andra sidan av saken, nämligen risken för ett ökat antal trafikolyckor under en sannolikt tämligen lång övergångsperiod, en risk som herr statsrådet anser vara ganska betydande. Meningarna på denna punkt äro ju mycket delade. Herr statsrådet erinrar där-om, att vissa främmande länder ha övergått från vänster- till högertrafik, och

Svar å interpellation. (Forts.)

att man i det sammanhanget gjort gällande, att denna övergång kunnat ske utan nämnvärd ökning av trafikolyckorna. Något verkligt belysande utredningsmaterial har emellertid, säger herr statsrådet, i detta hänseende honom veterligen inte framlagts. Ja, man kan naturligtvis tvista om vad som menas med ett verkligt betydande utredningsmaterial. Jag vill emellertid erinra om, att 1934 års vägtrafiksakkunniga i sitt den 28 maj 1935 avgivna betänkande lämnat en redogörelse för Canadas övergång från vänster- till högertrafik, en redogörelse som finns att läsa på sid. 125 i de sakkunnigas utlåtande. Jag vill också erinra om, att den s. k. trafiksäkerhetsföreningen, om vilken vi för ett ögonblick sedan talade, eller Föreningen för gemensamt lagenligt trafikförsäkringsansvar, som den officiellt heter, i sitt den 26 september 1935 dagtecknade yttrande över 1934 års vägtrafiksakkunnigas betänkande lämnat en ganska detaljerad redogörelse för vissa länders övergång till högertrafiken. Man uppehöll sig i detta senare yttrande särskilt vid de erfarenheter, som gjorts i Canada och i British Columbia. Vidare redogjorde man för erfarenheterna från den övergång som skett i Portugal, och slutligen uppehöll man sig mycket utförligt vid de erfarenheter, som gjorts i de delar av Österrike, som etappvis övergått från vänster- till högertrafik. Denna etappvisa övergång i Österrike gällde ju senast de återstående delarna av Tyrolen samt Kärnten, en övergång som ägde rum i juni 1935. Om dessa erfarenheter speciellt från Österrike säger trafikförsäkringsföreningen: »Erfarenheterna från omläggningarna inom Österrike hava som synes icke givit stöd för antagandet, att en övergång till ändrade trafikregler måste i högre grad ogynnsamt inverka på trafikriskerna.» Medan jag sysslar med denna försäkringsförening, kanske jag också bör erinra därom, att den i sitt yttrande över 1934 års vägtrafiksakkunnigas betänkande för sin del tillkännagav en inställning till förmån för vårt lands övergång till högertrafik. Föreningen skrev nämligen: »Att högertrafik i och för sig i vårt land med bortseende från de med en omläggning förbundna olägenheterna skulle vara lämplig kan ej bestridas. De sakkunniga hava angivit de fördelar, vilka kunna vinnas.»

I slutet av sitt svar lämnar herr statsrådet en upplysning, som jag anser vara av angenäm art. Herr statsrådet meddelar nämligen, att de erfarenheter, som man nu kommer att göra i Österrike, där ju en omläggning skall ske under de allra närmaste månaderna, noggrant skola studeras, och att de erfarenheter, som därvid vinnas, skola göras tillgängliga för oss. Jag tror att alla, som äro intresserade av detta spörsmål, äro herr statsrådet tacksamma för att man nu verkligen kommer att dra försorg om, att en auktoritativ rapport blir utarbetad rörande förloppet av trafikomläggningen i Österrike. För min del hyser jag intet tvivel om, att denna rapport kommer att bli av mycket stor betydelse för bedömandet av frågan rörande vårt lands övergång till högertrafik.

När jag tagit del av detta utförliga interpellationssvar, som är intressant och detaljrikt ur många synpunkter, har jag emellertid inte kunnat frigöra mig från den allmänna uppfattningen, att herr statsrådet har betraktat frågan om vårt lands eventuella övergång från vänster- till högertrafik företrädesvis ur så att säga motorismens synpunkt eller såsom ett spörsmål, det där företrädesvis intresserar motorfolket. Jag för min del ser inte saken på det sättet. Jag ser frågan om vårt lands övergång till högertrafik givetvis också som ett motorismens spörsmål men i minst lika hög grad som ett spörsmål av intresse för cyklisterna och för fotgängarna.

Vi leva i en tid, då de politiska och de ekonomiska motsättningarna ute i världen äro starkare än någonsin. Samtidigt har emellertid det sällsamma inträffat, att kommunikationerna folken emellan äro intensivare än någonsin.

Svar å interpellation. (Forts.)

Trots alla de hinder som resa sig, utvecklar sig reselivet år från år, och det uppvisar nu en intensitet, som man tidigare knappast hade kunnat drömma om. Jag vill erinra om, hurusom exempelvis en så betydande rörelse som den svenska arbetarrörelsen gripit tag i denna utveckling genom att skaffa sig en egen reseorganisation och därtill en mycket betydande sådan. Denna organisation, Reso, har skickat tusentals och åter tusentals svenskar till utlandet. Man har sålunda sagt mig, att enbart till senaste Parisutställningen skulle Reso ha befordrat över 5,000 personer. Huruvida siffran är riktig, vet jag inte, men under alla förhållanden har man här att räkna med en utomordentligt stark resefrekvens och en frekvens, som kommer att ytterligare öka. Åtskilliga av de människor, som fara ut i världen, äro kanske motorister, men de flesta resa naturligtvis på järnväg. Dessa senare komma därigenom att på de orter de besöka inrangeras bland fotgängarna. Många av dem äro också cyklister, men för såväl fotgängarna som för cyklisterna gäller att de komma till länder, där trafikreglerna äro rakt motsatta dem man har i hemlandet. Därmed följa givetvis ganska betydande risker.

Inte minst emellan de nordiska länderna är ju detta reseliv statt i en intensiv utveckling, och man gör från statsmakternas sida den ena jämkningen efter den andra för att underlätta just denna samfärdsel mellan de nordiska länderna. Man har undan för undan raserat de hinder, som ligga i vägen för motortrafiken, och den ena åtgärden efter den andra har kommit till stånd. Är jag inte alldeles oriktigt underrättad, kommer man också att från ett av våra departement inom kort lämna meddelande om ytterligare medgivanden i detta hänseende. Vi fattade häromdagen beslut om en bro mellan Sverige och Norge i detta samma syfte att underlätta förbindelserna. Apropå denna bro vill jag för kammarens ledamöter påpeka det säregna förhållandet, att trafiken mitt på denna bro — om vi nu skola hålla fast vid vänsterregeln — måste omläggas från vänster- till höger och vice versa, beroende på från vilket håll man kommer. Det blir sålunda en ganska sällsam anblick som denna Svinesundsbro kommer att förete.

Det är emellertid inte bara fotgängarna i utlandet som löpa dessa faror. Vi ha även cyklisterna. En av de egendomligaste företeelserna i det moderna kommunikationsväsendet är cykelns renässans. Cykeln ansågs för blott ett fåtal år sedan vara stadd på avskrivning. Men den har blomstrat upp igen, om jag så får säga, och i dag är antalet cyklister rent överväldigande stort. Detta är inte bara en svensk företeelse utan en företeelse över hela världen. Dessa cyklister komma nu med hjälp av Reso och andra organisationer att kunna färdas i betydande antal i utlandet. Jag fick i min hand häromdagen ett prospekt från en mycket stor organisation här i landet, Cykelfrämjandet, som för instundande sommar lagt upp cykelturer för sina tiotusentals medlemmar över hela Europa. Dessa svenska cyklister, som bege sig ut i Europa, komma naturligtvis att utsättas för alla de risker, som äro förenade med att de komma från ett land med vänstertrafik och skola köra i länder, som praktiskt taget allesamman ha högertrafik.

Jag tillät mig i min interpellation nämna en del siffror, som åskådliggjorde intensifieringen av motortrafiken mellan Sverige och dess grannländer. Det är rätt intressant att se, hurusom de siffror som jag då nämnde redan i dag äro föråldrade. Jag anförde bland annat den siffran, att under 1937 ungefär 40,000 motorfordon fraktats enbart mellan Hälsingborg och Helsingör. Så vitt man i dag kan bedöma saken, kommer denna siffra för innevarande år att stiga måhända ända till 60,000 enbart på denna enda sträcka mellan Hälsingborg och Helsingör. Men vidare! Under förra årets fyra första månader transporterades av Hälsingborgs-, Malmö- och Trelleborgsfärjorna inalles 5,804 motorfor-

Svar å interpellation. (Forts.)

don. Under januari—april i år har antalet befordrade motorfordon emellertid stigit till 8,410, en ökning alltså med 45 procent på ett år. Men vi ha ju inte kommunikationer med utlandet enbart den vägen. Vi ha på sistone fått en mycket frekventerad linje mellan Göteborg och Frederikshavn, den s. k. Prinsesse-linjen. Frekvensen på denna är stadd i lovande utveckling. Under de första fyra månaderna 1937 befordrades 2,628 passagerare och 71 bilar i båda riktningarna. För januari—april i år äro siffrorna 5,075 och 236, d. v. s. för motorfordonen en ökning med 232 procent.

Tror man verkligen med dessa siffror för ögonen, att man i det långa loppet kan hålla vårt land utanför en trafikregel, som är accepterad praktiskt taget över hela Europa? Jag tror det näppeligen. Som bekant kommo 1934 års vägtrafiksakkunniga fram till ett enhälligt utlåtande i fråga om detta viktiga spörsmål. Jag skall be att som avslutning på detta anförande få erinra om de sakkunnigas principdeklaration i denna del. De anförde: »De sakkunniga skulle icke hava anledning att förorda en övergång till högertrafik för Sveriges del, om det förefunnes något hopp om att andra länder skulle komma att lämna högerregeln för att i stället välja den i vårt land tillämpade vänsterregeln. Detta läser emellertid få anses uteslutet. Med hänsyn härtill och till de fördelar, som ur olika synpunkter måste anses vid en alltjämt stegrad förbindelse mellan länderna vara förenade med internationellt enhetliga regler på förevarande område, förorda de sakkunniga för sin del, att även vårt land övergår till högertrafik. Om en dylik övergång skall ske, kan det icke vara till annat än fördel, att densamma nu bringas till genomförande utan ytterligare uppskov. Härigenom vinnes även den beaktansvärda fördelen, att de med en omläggning förenade kostnaderna utan tvivel bliva mindre, än om frågans avgörande uppskjutes.»

Enligt min mening har man i detta de sakkunnigas betänkande en fast principiell grundval att stå på vid bedömandet av detta spörsmål, och jag kan inte annat än uttrycka en förhoppning om, att den tid inte skall vara alltför avlägsen, då andra kammaren för sin del skall acceptera denna ståndpunkt.

Herr **talmannen** yttrade: Jag har nu ytterligare åtta talare antecknade. Kanske herrarna hädanefter ville yttra sig något kortare.

Härefter anförde:

Herr **Lithander**: Herr talman! Jag ber att liksom den ärade interpellanten få uttala ett tack till herr statsrådet för det snabba svaret, och för att även jag såsom extra interpellant fått på förhand ta del av detsamma.

Jag känner mig efter genomläsandet av detta svar fullt förvissad om, att herr statsrådet, liksom också de som äro sysselsatta med att utreda denna fråga, komma att ta hänsyn till de synpunkter, som jag tillåtit mig lägga på denna fråga, men som inte berörts av den ärade interpellanten.

Det är ju här såsom alltid, när det gäller att döma i saker och ting, på det sättet, att man måste ta hänsyn till folks olika inställning till det spörsmål, varom fråga är. Jag har, herr statsråd, tillåtit mig stryka under, att det råder delade meningar i denna fråga. Ute på den svenska landsbygden och även i Sveriges städer hyser man nämligen inom de breda lagren ingalunda den uppfattning, som den ärade interpellanten här gjort sig till tolk för. Man måste väl taga hänsyn inte bara till det årligen växande antalet bilar, som komma in i landet, utan också, och i mycket hög grad, till den befolkning som bor i detta land. Vi äro sex miljoner, unga och gamla, som alla äro vanda vid vissa trafikregler. Barnen få lära sig dem i hem och skola. De gamla känna dem av ål-

Svar å interpellation. (Forts.)

der. För att, såsom här sagts, internationalisera detta samfärdsmedel, skall nu hela den svenska befolkningen vid en viss tidpunkt ändra om sina vanor och sin inställning i detta hänseende. Jag vill bara påpeka en sak, som jag för övrigt var i tillfälle att bevittna i går. Nu blir de små barnen instruerade av sin far och mor exempelvis med följande ord: »På denna väg skola ni se upp åt det hållet.» Likadant säga lärare och lärarinnor i alla skolor. Om högertrafik införes, måste ju barnen plötsligt instrueras, att vad man talat om förut är galet, och att de skola göra tvärt om. Jag tror inte, att det är praktiskt genomförbart att övergå till högertrafik på ett ögonblick, och det är även riskfyllt att göra det under en längre tid.

För så vitt jag kan se, är det, herr talman och herr statsråd, mycket, som talar för att vi skola bibehålla den nuvarande ordningen i detta hänseende. Jag tycker, att de statistiska uppgifter, som herr statsrådet lämnade, äro ytterligt belysande för hur liten betydelse denna fråga har ur trafiksäkerhetssynpunkt. Herr statsrådet nämnde ju, att vi här i riket under tre år haft 37,202 olycksfall, som våra polismyndigheter haft att taga befattning med. Av alla dessa 37,202 olycksfall under 3 år är det sammanlagt 56, som äro förorsakade av utländska förarens ovana vid vänstertrafik, d. v. s. sådana som man skulle råda bot för genom omläggning till högertrafik. Det är ju en så försvinnande liten andel av hela antalet olyckor, att det inte bör få tagas till intäkt för en omläggning på den punkten. Vid olyckstillfällena ha beklagligt nog 1,191 personer dödats, men av dessa 1,191 dödsfall under tre år har på denna tid endast ett dödsfall inträffat av nyssnämnda anledning.

Man måste ju ställa de siffrorna emot varandra och göra sig den frågan: Vilken ökning av antalet olycksfall blir det bland unga och gamla och särskilt bland skolbarn, när man genomför denna omläggning för att få till stånd en internationalisering på den punkten? Den frågan tycks man inte ens ha reflekterat över. I det hänseendet föreligger ingen som helst utredning, som skulle kunna ge stöd för en omläggning till högertrafik. Av de svårt sårade som under dessa tre år utgjorde 3,848, var det sammanlagt 17 personer, som skadats på grund av utländska förarens ovana vid vänstertrafik. Antalet lätt sårade var i sin helhet under samma tid 12,271. Av dessa hade 23 personer skadats av sagda anledning. Jag kan inte tänka mig ett mera belysande material än dessa siffror för att visa, att vi skola vara ytterligt betänksamma, innan vi besluta denna omläggning.

Jag är säker på att de svenska bönderna ifrån den sydligaste spetsen av Sverige upp till den nordligaste med mycket få undantag skola vara på deras sida som vilja, att vi inte skola göra någon rubbning i detta hänseende. Jag är stadsbo, men jag vill i alla fall säga, att vi i detta land av ålder tagit hänsyn till Sveriges bönder och det med rätta, och jag hoppas, att vi skola göra det även i denna fråga. Det är olägenheterna för den svenska befolkningen, som främst böra beaktas vid bedömandet av denna fråga.

Man har sagt, att de utländska bilisterna ha svårt att vänja sig vid omändringen av trafiken i Sverige. Olycksfallsfrekvensen här visar, att så i varje fall inte är fallet i någon anmärkningsvärd grad. Det är dessutom mycket lätt att vidtaga effektiva åtgärder till förekommande av olyckor av den anledningen. När man far över till England, får man där en rund lapp som auktoriserar ens färd igenom landet. Den utgör ett bevis på att man har fyllt betingelserna ifråga om assurans och sådant. Vad är det som hindrar att vi gäve tulltjänstemän, som klarera bilar för utländska bilister, instruktion om att på vindrutan fästa en lapp, rund eller fyrkantig eller vilken form och vilken färg som helst, på vilken det står på olika språk: »Observera att det är vänstertrafik i Sverige.» Då har den utländske bilisten den varningen ständigt för

Svar å interpellation. (Forts.)

ögonen. Det behövs säkerligen inte mera. Sätta vi samtidigt ett liknande anslag på Svinesundsbron, som den ärade talaren nämnde, trygga vi Bohuslän, Halland och Skåne ända ned till Hälsingborg och Trälleborg mot trafikolyckor på grund av utländska bilisters ovana vid vänstertrafik. Det är en mycket enkel anordning, och vi behöva inte använda åtta till tio miljoner för att ändra våra vägmärken av hänsyn till dem som äro vana att köra på högra sidan. Låt oss säga: Charity begins at home, d. v. s. omsorgen om det egna börjar hemma.

Vidare har det framförts såsom ett skäl för omläggning till högertrafik, att omkörning skulle gå lättare och bli mindre riskfylld. När man skulle köra om, skulle man nämligen inte köra om på höger sida som nu, utan på vänster sida. Herr statsrådet har redan behandlat den saken i sitt svar. Jag har också i min interpellation tillåtit mig att påpeka, att *all* omkörning är riskfylld på vilken sida den än sker, om den inte sker med försiktighet och omsorg.

Sedan vill jag till sist säga, vad jag berört i interpellationen, nämligen att anledningen till den aktion som nu gjorts, var ett olycksfall i Danmark. Sedan har man inte mera talat om det olycksfallet. Anledningen härtill är väl, att polisutredningen visat, att olyckan inte berodde på att den svenske bilföraren var ovan vid högertrafik utan därpå, att föraren på den lastbil han mötte dels körde på fel sida och dels höll för hög fart. Det får man inte taga till intäkt för att lägga om lagstiftningen.

Nu skall jag försöka följa herr talmannens uppmaning att inte förlänga debatten. Jag kan måhända få återkomma senare ett ögonblick.

I detta anförande instämde herrar *Nilsson* i Antnäs, *Johansson* i Norrfors, *Werner* i Höjen, *Eriksson* i Toftered, *Johanson* i Huskvarna, *Carlström* och *Larsson* i Mörlanda.

Herr *Nilsson* i Göteborg: För att respektera herr talmannens vädjan att inte förlänga debatten om detta spörsmål skall jag väsentligen inskränka mig emot vad jag ämnat säga, ehuruval det den siste ärade talaren anförde utgör ett ganska gott exempel på nödvändigheten av att trafikfolket verkligen startar med en ordentlig upplysningspropaganda i denna fråga.

Om jag skulle se frågan enbart ur mitt yrkes synpunkt, spårvägsmannens synpunkt, skulle jag kunna säga mig, att för spårvägstrafiken skulle det kunna vara ganska likgiltigt, huruvida man övergår till högertrafik eller inte, i synnerhet som spårvägstrafiken endast är lokaliserad till ett fåtal städer här i landet. Det är emellertid en annan omständighet, som gör, att man måste allvarligt överväga en övergång till högerreglernas införande. Det är den omständigheten att den alltjämt stegrade motortrafiken, efter vad jag kan förstå, kommer att förorsaka, att Sverige förr eller senare blir nödsakat att införa högerregeln. Det är klart, att därvid spela kostnaderna in ganska väsentligt, och det är just om man ser frågan ur kostnadssynpunkt, som man finner, att ju längre vi dröja, ju dyrbarare blir det. År 1935 gjordes det en beräkning vid Göteborgs spårvägar vad en övergång till högerregeln skulle kosta verket. Man kom då till det resultatet att kostnaden skulle bli 1,200,000 kronor. Redan i år, då det gjordes en approximativ beräkning, har den summan stigit upp till 2,000,000 kronor, och den kommer ytterligare att stiga ju längre vi vänta. Jag vill säga dem, som vilja vänta med högerregelns införande på grund av kostnaderna, att de skola inte glömma, att dessa kostnader stegas undan för undan ju längre vi dröja, bl. a. på grund av den ofantliga utvidningen av omnibusstrafiken här i landet.

Jag vill också framhålla, att högerregeln inte hara är ett motoristintresse,

Svar å interpellation. (Forts.)

som sannolikt de förmenade, som instämde i herr Lithanders anförande. Det är också ett fotgängarintresse i lika hög grad, med den stora möjlighet som folk har att resa över till närgränsande länder såsom Danmark och Norge, för att nu taga de närmast liggande. Där förekomma verkliga invasioner av svenskar till dessa länder och vice versa. Dessa fotgängare i Köpenhamn, Oslo eller Helsingfors, där man överallt har högertrafik, utgöra ett verkligt faromoment i trafiken vid sådana tillfällen. Motsvarande är naturligtvis förhållandet med danskar, norrmän och finnar och de flesta andra utlänningar, som besöka vårt land. Sålunda besöktes Stockholm år 1934 av 44,000 utlänningar, som hade kommit ifrån länder med högertrafik. Den som tjänstgör i trafiken vid sådana tillfällen, som alltså har praktisk erfarenhet av vad dessa olika regler betyda, måste tvingas att påyrka likartade körregler, till att börja med åtminstone i hela Europa.

Vi måste således göra klart för oss själva problemställningen, nämligen att vi alla torde vara eniga om att det är bättre med ett enhetligt trafiksystem över hela världen än nu rådande olika förhållanden. Vi kunna vara fullt förvissade om att de övriga kontinentalstaterna inte komma att överge sitt högersystem för att gå över till vår vänsterregel. Lika säkert är, att den internationella samfärdseln på motortrafikens område än ytterligare kommer att stegras, det må vara fråga om resor i luften, till sjöss och inte minst till lands, och jag befarar, att denna utveckling kommer att betyda, att vi bli nödsakade att någon gång i framtiden införa högerregeln. Det är ur den synpunkten som jag för min del tagit ställning till detta spörsmål på det sättet, att jag anser, riksdagen bör sträva efter att medverka till att vi få fram enhetliga körregler, till att börja med åtminstone här i Europa.

Herr Liedberg: Herr talman! Det är med uppriktig ledsnad som jag måste bereda herr Lithander en liten missräkning. Det är nämligen så, att han har inte alla Sveriges bönder bakom sig i sin uppfattning, ty jag är tvungen att anmäla avvikande mening.

Min inställning har tidigare varit densamma som hans är i denna dag. Utvecklingen har emellertid helt och hållet omvänt mig. Det som varit avgörande för min nuvarande ståndpunkt i denna fråga är emellertid inte bara det, att det ena landet i Europa efter det andra gått över till högertrafik; som nämnts har senast Österrike gjort det, och nu är det väl egentligen bara England som är kvar som vänsterstyrande land. Jag syftar också på den ökade intensiteten av trafikutbytet mellan oss och utlandet, d. v. s. den ökade trafiken med utländska bilar här i Sverige och det ökade antalet svenska bilar som av en eller annan anledning bilar i utlandet. Denna ökning leder till att de ömsesidiga riskerna för mötande bilar ökas i så hög grad, att man i längden inte kan blunda för den saken.

Det är emellertid inte bara riskerna för bilisterna utan lika mycket riskerna för våra egna fotgängare och cyklisterna som för min del varit avgörande för mitt ståndpunktstagande i frågan. Om man bilar en sommardag på, låt oss säga, huvudvägen Malmö—Jönköping—Stockholm, så möter man — och detta gäller i ännu högre grad stora vägen från Malmö till Göteborg — en oändlig ström av bilar med tyska, danska, belgiska, franska eller andra utländska märken, och jag kan inte neka till att man för var gång man ser ett sådant märke, påminner sig, att man får se upp och komma ihåg, att här löper man en något större risk än vad som vanligen är fallet vid möten. I ännu högre grad måste detta givetvis vara fallet, om någon kritisk situation plötsligt skulle inträffa.

Man kan naturligtvis säga, att olycksfallsfrekvensen på grund av utländska

Svar å interpellation. (Forts.)

bilförarens ovana vid vänstertrafik är ganska liten. Man kan som herr statsrådet gjorde nämna antalet olyckor, och man kan också ange hur stor procent dessa olyckor utgjort av samtliga trafikolyckor. Hur obetydlig procenten än är, är det dock ett ganska väsentligt antal olyckor. Dessa olyckor borde kunna helt elimineras, om alla länder hade samma trafikregler i ifrågavarande hänseende. Då vi väl inte kunde vänta oss, att den övriga världen skall rätta sig efter oss, anser jag, att vi i detta fall böra taga hänsyn till den övriga världen. Vid möte mellan båtar och flygplan ha vi ju samma regler som utomlands. Jag tror inte, att man i längden kan uppehålla skilda regler för motortrafiken, sedan de internationella gränserna i trafikhänseende numera få anses raserade.

Det är alldeles givet, att man kan, om man är kritiskt inställd till denna tanke, måla övergångstiden med mycket mörka färger. Det förefaller mig ändå som om det funnes erfarenheter att bygga på i detta avseende. Vi få ytterligare sådana erfarenheter, när Österrike har fått vänja sig vid högertrafik. Det finns emellertid redan länder, som ha gått över till högertrafik. Det förefaller mig också som om man under den relativt korta övergångstid, som enligt samstämmiga vittnesbörd från personer, som kört i olika länder och prövat förhållandena i praktiken, är erforderlig, skulle kunna sätta i gång en så pass stark varningspropaganda, att olycksfallen av den anledningen skulle kunna minskas. Å andra sidan få vi räkna med att ju längre tiden lider, ökas riskerna på grund av att vi ha ett system och så gott som hela den övriga världen har ett annat. Det blir också, ju längre tiden lider både svårare och dyrare att genomföra denna omläggning, som enligt min uppfattning förr eller senare blir nödvändig.

Det har också varnats för hästfordonen. Man har sagt, att hästarna skulle ha svårt att lära sig de nya reglerna. Jag ser i Svensk Motortidning för den 28 maj — eftersom det är den 27 i dag kan ju tidningen inte beskyllas för att vara efter sin tid, när den behandlar detta problem — att den citerar en herre, som heter Larsson, och som bor någonstans i Dalsland eller Värmland, och som har importerat mycket hästar från vårt västra grannland. Han säger, att det inte är några större svårigheter i stort sett med hästar, som äro vanda vid högertrafiken, ty de lära sig mycket snart vänstertrafiken. Vår sagesman tillägger att, jag citerar tidningen, »svenska hästar skola väl inte vara dummare än norska».

Detta var litet vid sidan av saken, men i alla händelser tror jag för min del på ofrånkomligheten av en ändring härvidlag. Det är enligt min mening ofrånkomligt, att vi ju förr desto hellre övergå till högertrafik. Även om herr statsrådets svar på interpellationen andas en viss tveksamhet, och det förstår jag, därför att det är ett allvarligt beslut, som skall fattas, hoppas jag likväl, att herr statsrådet vid fortsatt övervägande av frågan skall komma till den uppfattningen, att detta är ett steg som måste tagas ju förr desto hellre.

Herr Lovén: Jag tror, att herr Lithander kan taga herr Liedbergs utsago, att herr Lithander inte hade Sveriges bönder bakom sig, ganska lugnt. Jag tror nämligen inte, att herr Liedberg är någon riktig bonde. I katalogen står det godsägare och riddare av Nordstjärneorden, och det var inte dem herr Lithander talade om. Godsägarna bruka utom hästar också ha egna bilar.

Det råder alldeles tydligt delade meningar bland motorfolket om vänster- eller högertrafiken. Jag har i dag ringt upp transportarbetarförbundets styrelse i Stockholm, som har organiserat alla chaufförer i stort sett och frågat, om den tagit ställning i frågan. De svarade: »Nej, någon ståndpunkt till högertrafiken ha vi inte intagit. Det är så delade meningar.» Jag ringde upp Svenska

Svar å interpellation. (Forts.)

kommunalarbetarförbundet, som organiserat alla busschaufförer och frågade, om de tagit ställning till denna fråga. De svarade, att de diskuterat saken, men att det var så delade meningar om den saken, och att de inte intagit någon ståndpunkt.

Såvitt jag vet, är det, som herr Lithander sade, inte några delade meningar, om det skall vara vänster- eller högertrafik bland fotgängarna, i varje fall inte bland de fotgängare som äro måna om sina egna och de sinas liv.

Som herr Lithander sade, har nog denna fråga aktualiserats av den bekanta olyckan i Danmark, där en svensk tandläkare blev påkörd och avled. Det har emellertid, som herr Lithander också nämnde, »kunnat konstateras», jag citerar tidningen, »att lastbilens chaufför, Carl Hagensen, bär en stor del av skulden till olyckan och att Bodorffs vänsterkörning icke varit en så betydande anledning som man först antog. Det har nämligen fastslagits, att lastbilen ända till 40 meter innan kollisionsplatsen kört mera på vägbanans vänstra sida och först sekunderna före sammanstötningen sökt komma över på högra sidan. Det råder intet tvivel om att denna körning förvirrat tandläkaren. Dessutom har man konstaterat att lastbilen kört med otillåten hastighet.» I tidningspressen gjorde man emellertid genast gällande, att det var helt och hållet den omständigheten, att den svenske bilföraren var van vid vänstertrafik och att den andre var van vid högerkörning, som var orsaken till olyckan. Som sagt har detta redan vederlagts av utredningen. Trots detta beslöto Forenede Danske Motorejere och Kgl. Dansk Automobil Klub genast att hos danska regeringen göra en hänvändelse med begäran, att danska regeringen skulle öva påtryckning på svenska regeringen, att denna med anledning av den i Köge inträffade katastrofen, som givit frågan om införande av högertrafik i Sverige en så sorglig aktualitet, borde överväga, om inte tiden nu vore inne att övergå till högertrafik. Jag tycker, att det är en ganska opåkallad inblandning i ett annat lands lagar och ordningsföreskrifter, som danskarna därigenom gjort sig skyldiga till.

I anledning av denna danska framställning intervjuade en tidning här i landet en av vårt lands äldsta och mest kunniga bilförare, nämligen ingenjör Carl Skånberg. Jag skall be, herr talman, att få citera vad han sade, och jag skall be att få, så långt uttalandet inte är rent personligt, göra hans ord till mina egna. Han säger: »Redan i det ögonblick då jag i radio hört den beklagliga nyheten om det senaste sorgliga olycksfallet på dansk landsväg, var jag fullt på det klara med att fallet skulle komma att användas som propagandamedel av den lilla klick som vill ha högertrafik. Enligt mitt enkla förstånd utgör emellertid olyckan snarare ett ytterligt skarpt argument mot en dylik omläggning. Här ha vi nu en gammal erfaren och skicklig bilist. Jag har själv lärt honom köra bil 1909 eller 1910, och jag har sedan åkt med honom många gånger, så jag vet vad jag talar om. Han har kört mycket utomlands både i Amerika och i Europa. Om nu verkligen en sådan, på grund av inrotad vana vid vänsterväning, skulle ha begått det felet att vid möte ha svängt åt vänster, vilket jag, inom parentes sagt, håller för otroligt till dess utredningen visat att så verkligen var fallet, så måste man ovillkorligen fråga sig hur många dödsoffer en omläggning i Sverige skall komma att medföra när alla landets hundratusentals 'enkla' förare ställas inför situationer som en erfaren och skicklig förare ej bemästrat.» Och så slutar han citatet — orden äro i tidningen tryckta med fetstil: »*Ha vi verkligen råd att offra massor av människoliv, materiel och pengar i miljontal för en omläggning som icke är nödvändig utan snarast har sin grund i snobberi — vi skola bevars vara lika utlandet? Nej, och åter nej.*» Det är inte någon lekman, som har sagt detta, utan det är en av vårt lands äldsta och mest kunniga bilförare.

Svar å interpellation. (Forts.)

Redan nu inträffa ett otal olyckor på landsbygden på grund av trafik med motorfordon, såsom redan sagts såväl i statsrådets svar som av herr Lithander. Nästan varje dag får man läsa, att bilister kört på cyklister bakifrån, fastän dessa senare kört på sin sida av vägen, och häromdagen körde en bilist på en barnvagn och körde ihjäl barnet. Det är ju inte så svårt att tänka sig, hur det kommer att bli under övergångstiden, om vi skulle införa högertrafik. Motor-
männen begära, att det skall tagas hänsyn till deras synpunkter men inte till den mängd av fotgängare som alldeles säkert komma att råka illa ut vid om-
läggningen till högertrafik. Om det blir högertrafik är jag säker på att premierna för olycksfalls- och för livförsäkring och även för försäkring av bilarna skola bli så höga, att ingen kommer att orka betala dem.

När herr statsrådet säger, att han skall med uppmärksamhet följa utvecklingen i Österrike, skall jag be att få säga, att man skall inte taga alltför stor hänsyn till de erfarenheter man gör där. Vi skola nämligen komma ihåg, att Österrike är ett land med så gott som uteslutande landgränser. På grund av att det råder en livlig trafik mellan detta land och angränsande länder med högertrafik, är man där mera van vid högertrafik än i något annat land med vänstertrafik. Jag var förra sommaren på besök nere i Wien och åkte då bil ett stycke utåt landet. Och långt innan vi kommo fram till gränsen, hade man växlat om till högerstyrning. Sedan fanns det oavbrutet utefter vägen anslag med påminnelser om, att man skulle köra till höger. Jag tror, att man utom den där lappen, som herr Lithander vill sätta på vindrutan på de utländska bilar som komma in i landet, bör ha en lapp till. Vi böra ändra lagen så att det blir mycket strängare straff för påkörning, och sedan bör man sätta en lapp med påminnelse om den saken vid sidan av herr Lithanders lapp. Vidare bör det fordras, att de utländska bilisterna ställa säkerhet för att deras bilar äro försäkrade på ett sådant sätt, att de kunna betala de kostnader, vilka orsakas av kollisioner som de eventuellt åstadkomma här i landet.

I motsats till herr Liedberg ber jag alltså herr statsrådet att han måtte vila på hanen mycket länge, innan han tar befattning med någon omläggning till högertrafik, och jag uttalar till sist den förhoppningen, att de flesta av oss skola slippa uppleva den dag, då vi få högertrafik här i landet.

Häruti instämde herr *Råstock*.

Herr **Liedberg**, som nu för kort genmäle erhöi ordet, anförde: Ja, herr talman, herr Lovén har nyss förmenat mig att vara bonde, och inför detta litet egendomliga argument må jag säga, att jag icke på något vis förmenar herr Lovén att vara järnvägsman, även om det är f. d. Men jag vill påpeka, om vi nu skola hålla oss till den sortens argument, att för järnvägarna uppstå icke dessa problem, i all synnerhet icke, om de, såsom den järnväg där herr Lovén hämtat sina erfarenheter, äro enkelspåriga.

Vidare yttrade:

Herr **Pettersson** i Hällbacken: Herr talman! De argument som framförts under denna debatt känner man nog en smula igen från andra debatter här i kammaren om trafikbestämmelser. Jag skulle vilja säga till herr Lovén, när han nu gör sig till riddare för vänstertrafiken här i landet, att det kanske skulle vara hälsosamt för honom att läsa riksdagsprotokollen från den tid, då det skulle lämnas koncessioner till de första järnvägarna här i Sverige. Om jag icke gör mig skyldig till minnesfel, herr talman, så spådde man, när det var fråga om att draga den första järnvägen mellan Stockholm och Uppsala och avskaffa den gamla hästdiligensen, dels att en del av lantbrukarna skulle

Svar å interpellation. (Forts.)

bli ekonomiskt ruinerade, emedan de hade sin utkomst av hästdiligensen, dels att lokomotiven skulle skrämra ihjäl djuren utefter järnvägslinjen, dels slutligen — och det kanske var det viktigaste — att ingen skulle vilja bosätta sig utefter järnvägen, därför att röken från lokomotiven skulle icke bara förgifta människorna utan också i viss mån fördärva skörden. Jag kom att tänka på detta, när herr Lovén blev bonde här för några ögonblick och skulle göra sig till talesman för dem som ha hästar här i landet, vilka vant sig vid att gå till vänster. När det i Portugal var fråga om att gå över från vänster- till högertrafik, åberopade man icke hästarna — man skrämde där överhuvud taget icke så mycket med de argument som här har kommit fram — men man åberopade åsnorna. Man sade, att åsnan är ett mycket envist djur, och har hon en gång lärt sig att gå till vänster, kan hon icke vänja sig av med det. Även om man skulle dra i högra tömmen, så att hon vred huvudet åt höger, skulle hon hålla kroppen till vänster. Hur gick det emellertid i Portugal, sedan man hade genomfört högerregeln? Efter den propaganda, som bedrevs dels i pressen, i radion och i skolorna, sjönk olycksfallsfrekvensen rätt väsentligt, måhända på grund av försiktigare körning, och det visade sig, och man blev överens om, att det varit ett mycket lyckligt beslut man fattat, då man gått in för att ta bort vänsterregeln och införa högertrafik.

En sak som är av rätt stor betydelse i detta sammanhang är, att de flesta bilar numera byggas med ratten till vänster. Var och en som har kört en bil, där ratten sitter till vänster, vet att den vagnen är bättre avpassad för högertrafik än vänstertrafik. Det har sagts — jag hörde det till och med i interpellationssvaret, och jag blev överraskad, herr statsråd, just över den saken — att då vänsterregeln tillämpas, har man dikeskanten till vänster vid ett möte, och sitter då ratten till vänster, kan man se sig för, så att man icke kör i diket. Men vi skola icke förbise en annan omständighet. Hur är det om jag skall köra förbi en annan bil? Jag skall t. ex. försöka komma förbi en lastbil, en långtradare med en last som en järnvägsvagn, som i branta uppförsbackar kanske håller 6—7 km./tim. och i utförsbackar brassar på för glatta livet. Det kan vara sjukdomsfall eller andra förhållanden som göra att man måste försöka tränga sig förbi honom. Han hör icke några signaler och ser icke i backspeglarna. Och hur har jag diket då? Jo, med vår vänsterregel måste jag köra om honom på höger sida, och då ser jag icke dikeskanten lika bra, om ratten sitter till vänster. Jag har kört bil sedan 1921. varför jag känner till vad jag talar om, och jag vet att det mest riskabla är just sådana här omkörningar. Jag har själv en bil, där ratten sitter till vänster, och jag har kört genom de flesta av Europas länder. Jag har då gjort den erfarenheten, att en bil med ratten till vänster lämpar sig alldeles utmärkt för högertrafik.

Nu kan man ju säga, att vi böra bygga om bilarna och sätta ratten till höger. Men vad skulle det kosta? Det skulle kosta minst dubbelt så mycket som den approximativa siffra som man nämnt, då det varit tal om — herr Lovén var inne på det nyss — vad kostnaden skulle bli för en övergång från vänster- till högertrafik. En omständighet som är mycket intressant i detta sammanhang är den, att det väl numera endast är England, som bygger bilar för vänstertrafik. Överallt ute i världen bygger man bilar med tanke på att de skola gå i högertrafik. Till och med Volvo- och Scania Vabis-bilarna här i Sverige byggas med ratten till vänster. Jag ringde upp vederbörande i onsdags och frågade vad orsaken var till detta. Man svarade då, att dels hade folk vant sig vid att ha ratten till vänster, dels vore det mest naturligt att chauffören sitter till vänster om medpassageraren och dels komme väl Sverige snart att tvingas gå över till högerregeln, eftersom samtliga länder runt om oss ha högertrafik.

Svar å interpellation. (Forts.)

Herr Lovén talade om Österrike och att man hade vänstertrafik där. Men, herr Lovén, Österrike har beslutat övergå till högertrafik, och i Tjeckoslovakien föreligger förslag om övergång till högertrafik.

De som nu spå om de väldiga olyckor, som skola inträffa i landet, om vi gå över till högertrafik, de frammana i viss mån de spöken som målades på väggen, när det var fråga om att ta bort maximihastigheten för trafiken ute på vägarna. Jag kommer ihåg, att det stod en man i talarstolen här i kammaren — han tillhör icke denna kammare nu — och förklarade, att det skulle komma att flyta strömmar av blod utefter vägarna, därför att alla skulle komma att köra som dårar, även om de visste att man icke får köra fortare än förhållandena medgiva. Herrarna kunna ju slå upp kammarens protokoll och titta efter. Nu spår man, att det kommer att gå på samma sätt, om vi gå över till högertrafik. Men jag tillåter mig att fråga, varför icke de länder som vågat göra denna övergång, ha gjort några dylika erfarenheter. Anser verkligen herr Lovén, att de svenska chaufförerna skulle vara så totalt borta, att de icke kunna anpassa sig efter högerregeln?

Sedan är det ännu en omständighet, som kanske har stor vikt i detta sammanhang. Vi komma nästa onsdag eller torsdag att genomföra en semesterlag, som ger folk rätt till fjorton dagars semester. Detta kommer att möjliggöra för det övervägande flertalet av Sveriges folk att taga ledigt den tiden, och det är möjligt att man då, i den mån man redan sett sig om i Sverige, kommer att vidga sina vyer utöver landets gränser. Man kommer kanske att använda sig av de populära resor, som anordnas av våra resebyråer, och sålunda besöka Danmark och Norge och även andra länder längre bort. Och nästan vart man kommer är det högertrafik — ja, för all del, man kommer kanske att besöka England också, där det är vänstertrafik. Men jag undrar, om icke detta kommer att ligga svenskarna en smula i fatet. Det sades av en person som besökte världsutställningen i Paris förra året, att han tackade sin skapare att han var hemma igen, ty han hade hållit på att bli överkörd flera gånger, emedan han vant sig vid vänstertrafiken. Och då gällde det ändå icke bil eller motorecykel eller ens vanlig cykel, utan han var bara fotgängare.

Det är alltså en viktig omständighet detta, att vi ha länder med högertrafik runt omkring oss. Gränsen från Strömstad via Karungi till Haparanda är ganska lång. Det är alltid mycket lustigt, när man reser till Norge, att få växla om till högerkörning vid gränsen. Inom parentes skulle jag vilja fråga, hur man skall göra nu, när man bygger den nya Svinesundsbron. Då får man väl sätta upp ett anslag mitt på bron med uppmaningen: var så god och växla om nu och håll till höger. Jag tillät mig en gång säga till en norsk bilist: vi äro ju det största folket i Skandinavien, och det vore väl det riktigaste att ni rättade er efter oss och gick över till vänsterkörning. Ja, sade han, vi ha högertrafik på sjön, vi ha högertrafik i luften och vi ha högertrafik på landet; överallt går man över till högertrafik, och det kommer också Sverige att göra rätt snart.

Ehuru jag icke är så gammal riksdagsman, var jag med, då det sades här i riksdagen, att vi aldrig i Sverige komma att gå över en hastighet av 65 km/tim. Nu ha vi, som alla veta, haft den fria hastigheten i många år. Vem är det nu av kammarens olyckskorpar — jag tillåter mig att använda det ordet — som vågar stå upp och säga: herr talman, jag hemställer, att vi återgå till en maximihastighet av 65 km/tim? — Den som ropar bravo må gärna interpellera statsrådet, ty jag tror, att erfarenheterna komma att visa, att det var ett klokt beslut vi fattade, då vi togo bort den olycksaliga hastighetsbegränsningen. — Jag skulle tro, att om vi införa högerregeln och få leva och vara med några år, komma de, som nu tala emot denna övergång att säga: gud ske lov, det var nog

Svar å interpellation. (Forts.)

bra, att vi ändå gick över så småningom. Till och med herr Lithander, som ju är en vidsynt man och anser att vi böra anpassa oss något efter våra grannar, skulle säkert göra samma reflexion, även om han vistas i England en stor del av året med sin bil och tycker att det är bra att ha samma körregler där som i Sverige.

Jag vädjar till herr statsrådet att han ägnar denna fråga den allra största uppmärksamhet. Han har ju också i sitt svar på interpellationen lovat att göra detta. Jag har, då jag lyssnat på herr statsrådets svar, fått den uppfattningen, att statsrådet anser denna fråga vara så betydelsefull, att man bör undersöka i vad mån det är möjligt att åtminstone genomföra enhetliga bestämmelser för de nordiska länderna på detta område. Lyckas det herr statsrådet att få danskar, norrmän och finnar att gå in för att tillämpa vänsterregeln, skall jag gärna vara med på den saken. Och varför icke ta med tyskarna också — numera binder man ju ihop länderna med broar, så att vi närma oss Centraleuropa. Om tio år kan man kanske — om man t. ex. vill hyra en buss för en semesterresa genom Europa — komma över till kontinenten utan att behöva anlita någon färja.

En grupp ASEA-arbetare, som icke ha mer än en veckas semester, gjorde upp om att få låna tre bussar av ett bussbolag i Dalarna för att resa till Norge. Den ena hade varit där på en cykeltur en gång i världen och berättat hur vackert det varit, och nu ville de andra se vårt västra grannland. Man fick tillstånd att köra med buss i Norge, och allt tycktes kunna ordnas, och allt tycktes arta sig väl. Men när det gällde att få förare, vägrade de svenska förarna att köra i Norge, därför att de inte ville ta den risken. Samma var förhållandet med en annan resa, som en annan industris arbetare skulle göra. Man kunde inte få körare. De vågade inte gå över gränsen. Dessa semestrande arbetare jämte hustrurna ville göra denna tur, som under föreliggande förhållanden var mycket lämplig. Det är klart, att vid den utökade semestern, där man får 14 dagars ledighet och därmed större möjlighet att resa ut för rekreationsresor utöver vårt lands gränser kommer att företagas i större utsträckning än tidigare. Det internationella umgänget befordras också genom enhetliga trafikbestämmelser.

Jag skulle, herr talman, vilja uttrycka den förhoppningen, att, för att denna fråga skall komma något framåt, måste den ägnas den allra största uppmärksamhet. Den bör framför allt ägnas uppmärksamhet av statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet, och jag hoppas och tror, att statsrådet Forslund kommer att ägna frågan all den uppmärksamhet som den är värd. Man kan ju nu följa övergången till högertrafik ute i världen och se vilka erfarenheter man där gör. Där kan man inhämta viktiga upplysningar, som kunna vara av nytta, då man förr eller senare kommer att taga ställning till frågan. Skulle vi oupphörligt, år efter år, diskutera denna fråga och göra på stället marsch utan vidare och låta det ena året gå efter det andra, blir genomförandet, när det en gång sker, säkerligen också dyrare. Hade vi tagit förslaget år 1934, hade det knappast kostat 30 % av vad det nu skulle kosta. Och jag tror, att om vi hade gjort det, skulle ingen nu ha sagt, att det hade varit ett oklokt beslut.

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet **Forslund**: Herr talman! Jag är fullkomligt medveten om att det svar, som lämnats på interpellationen, inte kommer att tillfredsställa en rätt så stor grupp av motorfolk. Men i den mån det svar som lämnats kommer att — som jag önskar — medverka till att diskussionen om denna fråga — för att använda ett drastiskt uttryck — flyttas ner till marken i stället för att den under en tid svävat i det

Svar å interpellation. (Forts.)

blå, har jag nästan anledning att vara interpellanten tacksam för att interpellationen framställts.

Det är ju så, att våra trafikproblem, framförallt det, som berör motortrafiken, tarva mycket noggrant övervägande, och det förpliktar oss alla, att var på sitt håll kallt, lugnt och utan känslobetoning pröva alla hithörande detaljer. Det är fara värt, att så inte kan ske, om man på grund av en tillfällighet, som här faktiskt varit fallet, sätter i gång med ett rent av maskinmässigt cirkulärskrivande i våra tidningar för att påpeka, att nu är dagen inne för att övergå till högertrafik. Jag menar, att det är för frågans egen skull och för motorfolkets och andras skull, vilka färdas på gator och vägar, lyckligast, om man får överväga frågan i lugn och ro och inte från början insnör sig i någon ståndpunkt, som inte under några förhållanden får rubbas.

Sedan vill jag med anledning av vad som här sagts, framförallt av herr Pettersson i Hällbacken, göra den påminnelsen, att den där omkörningen, sådan han skildrar den, står i fullkomlig strid mot vad som föreskrives i den trafikstadga vi ha. Om en chaufför med en lastbil kör med stor hastighet och observerar, att en annan bil vill köra om, är det hans plikt enligt gällande bestämmelser att gå ner med hastigheten. Å andra sidan får den, som vill köra förbi, inte göra det, i händelse den andra bilens förare inte observerat hans signaler. Således torde såväl herr Pettersson i Hällbacken som jag, om vi skola följa bestämmelserna, vara skyldiga att iakttaga det förhållandet, att den stora lastbilens förare inte observerat, att herr Pettersson i Hällbacken eller herr Forslund vill köra förbi, och rätta oss därefter. Det är så, att när man är ute på vägarna, får man inte bara pressa sig förbi, utan man måste iakttaga den ordning som avses med gällande bestämmelser.

Jag tror, att den diskussion, som förts här i anledning av interpellationen, om den rätt återgives — som jag hoppas kommer att ske — skall bidra till att vi under betydligt lugnare förhållanden skola kunna överlägga om dessa saker. Det gäller nämligen här, som litet var lätt kan uppfatta, inte ett trafiksäkerhetsproblem av mycket stora mått, som kunde förplikta oss till att på mycket kort tid göra denna stora omläggning. I stället visar allt det siffermaterial som föreligger, att frågan inte är en stor trafiksäkerhetsfråga. Jag vill nämna ett par siffror ytterligare, som styrka detta påstående och som jag fick strax före detta sammanträde. De härstamma från samma förening, varifrån herr Hagberg fått de siffror, som han anförde. De visa tydligt och klart, att under tiden den 1 januari 1930—den 15 maj detta år har antalet anmälda olycksfall, som inträffat med sådana bilar, vilka kommit till vårt land från länder, där man har högertrafik, uppgått till sammanlagt 418, varav 95 äro att hänföra till sådana som berott på ovana vid körreglerna. Om jag dessutom ser efter, hur det förhåller sig med en sak som också interpellanten pekat på, nämligen denna stora trafik över Öresund — enligt hans uppgift gingo under år 1937 40,000 bilar över sundet och blevo sålunda beroende av de olika körreglerna — visar det sig, att under denna tid av 8½ år var det inte mer än 29 fall, där danskar anmält, att de råkat ut för olycksfall på grund av de olika körreglerna. För Norge var motsvarande siffra 23 och för Tyskland 18. Ser jag på antalet olycksfall, där det funnits blandade orsaker, kommer jag till en siffra för Danmark av 48, för Norge av 41 och för Tyskland av 34. Ser jag efter, hur under den tid dessa uppgifter från föreningen omfattar, nämligen tiden från och med 1930 till fram i maj detta år, antalet ökats av de bilar, som förts över till Hälsingborg från Helsingör, så finner jag att detta antal ökats från 11,000 till 40,000. Där ser man, att antalet olycksfall under samma tid inte ökats. Detta bevisar ytterligare vad jag tidigare sagt här, att de olika körreglerna — hur besvärliga de än kunna vara för de enskilda —

Svar å interpellation. (Forts.)

inte medfört olyckor till sådant antal, att vi här i landet böra söka nervöst övertyga varandra om vilken av körreglerna som kan vara lämplig.

Vidare vill jag nämna, att det inte bara är Danmark och Norge som varit representerade här utan även England. England har ju samma körregel som Sverige, nämligen vänstertrafik. Vi få komma ihåg, att engelsmännen under samma period naturligtvis överfört ett mycket mindre antal fordon till Sverige, men det har anmälts, att 27 olycksfall med sådana motorfordon inträffat här i landet. Ställer man det i jämförelse med de olyckor, som drabbat bilförare från Danmark och Norge, är det ju procentuellt ett rätt högt antal olyckor, som drabbat engelsmän, änskönt de ha samma trafikregel som vi.

Till sist skulle jag vilja säga, att om den fråga vi nu behandla kunna vi resonera i det oändliga utan att kunna övertyga varandra, och det är ju inte meningen att göra det i dag. Här är endast meningen att det skall lämnas upplysning om hur frågan faktiskt ligger till. Jag tror, att vi göra trafik-tjänsten den största nyttan, om vi, var och en på sitt håll, medverka till att göra frågan till vad den faktiskt är och inte förstora den genom att göra gäl-lande att flera olycksfall, där människor bli skadade, än vad som verkligen är fallet, inträffa på grund av att den är olöst.

Herr **Pettersson** i Hällbacken, som nu för kort genmäle erhöi ordet, anförde: Herr talman! Jag känner mycket bra till vägtrafikstadgans bestämmelser beträffande omkörning och dylikt, och jag tror, att de, vilka köra motorfordon, också känna till dessa bestämmelser. Och de böra göra det. Men det är en annan omständighet, som den, vilken färdas utefter vägarna, erfar, nämligen att det inte är riktigt säkert, även om man signalerar i det oändliga, att farten sättes ner av den som kör före mig och har en stor lastbil. Han anser, att han inte behöver sätta ner farten. Men även om farten sättes ner, är det stor risk förenad med omkörning, därför att ratten sitter till vänster. Var och en, som kör motorfordon, känner till, att när han möter en bil, är risken aldrig så stor, som när det gäller att köra förbi en bil på en smal väg. Risken blir större, om det är en lastbil, då man har ratten till vänster, så att man inte har fri sikt över vägbanan framför sig. Då tillkommer också det förhållandet, som jag tidigare omnämnt, att man efter vår vänsterregel har diket på andra sidan. Möter man åter igen en bil, har man diket på den sida, där man sitter.

Jag skulle önska, att vi hade en fullständig statistik, ty, herr talman, den vi nu ha haltar betydligt, på den grund att vi inte ha uppgifter om hur många trafikolyckor det är, där saken gjorts upp i goda. Hade vi en fullständig statistik, skulle vi finna, att det är ett stort antal olyckor, vilka skett på grund av att bilarna äro vänsterstyrda, där sådan uppgörelse träffats.

Herr **Hagberg** i Malmö, som jämväl för kort genmäle erhöi ordet, yttrade: Herr talman! Även jag har tillgång till den statistik, som herr statsrådet omnämnde. De siffror han anförde äro givetvis riktiga. Jag vill emellertid fästa uppmärksamheten på att i denna statistik ha endast sådana olyckor medtagits, för vilka utländska bilister varit skadeståndsskyldiga. Därutöver förekommer givetvis ett betydande antal olyckor, som inte blivit föremål för en dylik skadereglering, enär vederbörande skyndat att göra upp under hand. Därtill kommer en ytterligare omständighet, som jag anser böra påpekas, nämligen den att svenska bilförare i utlandet givetvis med hänsyn till de skiljaktiga körreglerna äro utsatta för ett betydande antal missöden, ehuru ingen statistik föreligger beträffande dessa.

I övrigt vill jag framhålla, att jag delar statsrådets mening beträffande angelägenheten av att föra ner denna fråga till ett sakligt plan och skära bort det

Svar å interpellation. (Forts.)

känslotänkande, som nog på många håll kommer till synes. Jag har den uppfattningen, att denna fråga är i väsentlig mån en trafiksäkerhetsfråga. Herr statsrådet har den meningen, att man skäligen kan betrakta den ur praktiska synpunkter, så att säga. Därmed må vara hur som helst. Det viktigaste är, att vi behandla spörsmålet något så när sakligt. Hur herr statsrådet i framtiden kommer att handla, vet jag inte, men jag har nog på känn, att herr statsrådet så småningom kommer att intaga en ståndpunkt till denna fråga, med vilken jag skulle kunna sympatisera.

Härefter anförde:

Herr Paulsen: Herr talman! Då och då dyker det upp här i kammaren sådana här förslag om högertrafik, och samvetsgrant slår den förståndiga andra kammaren ihjäl dessa förslag. Det kommer helt säkert att gå på samma sätt, om herr Hagberg i Malmö envisas med att komma med förslag om högerkörning. Jag tror inte, att andra kammarens ledamöter komma att vara pigga på den saken, lika litet som jag tror, att människorna ute i landet ha intresse av denna högerkörning. Jag tror sålunda inte, att herr statsrådet behöver någon som helst varning i det hänseendet, och jag tror inte heller, att han kommer med någon proposition i det avseendet.

Varför vilja nu dessa herrar ha högertrafik? Jo, det är därför att utlänningar skola komma hit och köra bil riskfritt här i landet. Syftet att få hit utlänningar är ju i och för sig vackert, men är det för den skull nödvändigt, att vi skola behöva köra ihjäl människor på landsvägarna här i landet? Ty detta kommer naturligtvis att ske. Ha inte dessa utländska turister, som i regel äro förmögat folk, råd att hålla sig med svenska chaufförer, under den tid de äro här i landet, för den händelse de inte kunna köra med vår vänsterregel?

Om vi nu se på förhållandena på landsbygden och vad det är för folk som där har sin sysselsättning, så finna vi, att det mest är pojkar och gamla gubbar. De unga arbetsföra gå i regel till industrien. Låt mig nu anta, att det kommer en av dessa landsbygdens arbetare körande, att det är en gammal gubbe som kommer körande. Sitter han och tittar på vägen? Nej, han sitter och filosoferar över livets fåfänglighet och grubblar på ting, som synas honom besvärliga. Det är ju möjligt, att han också kan ha något att fundera på, som kan komma att glädja honom i en framtid, men jag tror det knappast. Ja, men pojken då, frågar någon. Jo, han visslar och har roligt. Men den gamla kampen lunkar vidare, han är van vid det. För honom är det en vana att vika till vänster, nedärvd från generationer tillbaka. Han viker till vänster utan vidare, och olyckan undgås.

Herr Liedberg var nyomvänd, sade han själv. Ja, det är ju väl, om man omvänder sig, om det nämligen sker till bättring. I det här fallet tycker jag emellertid, att det inte varit en omvändelse till bättring. Herr Liedberg hade emellertid den nyomvändes hela önskan att framhäva den starka tro, som han hade kommit till.

Herr Pettersson i Hällbacken brukar köra bil utomlands. Han vill lära sig här hemma att köra i högertrafik, så att han inte skall dabba sig för mycket, när han kommer ut. Det starkaste skälet, han hade att komma med, tyckte jag emellertid var litet klen. Han tog ju som exempel åsnorna för att klargöra för kammaren, hur bra till och med de kunde lära sig högertrafiken, och då borde även svenska folket kunna göra det, tyckte han.

Här ha alla talare som uppträtt till förmån för högertrafiken ställt en vädjan till statsrådet och sagt: överväg noga, så kommer nog statsrådet i sinom tid med ett förslag om en omläggning. Jag skall inte ställa någon vädjan till

Svar å interpellation. (Forts.)

statsrådet. Jag är övertygad om, att han är en alldeles för klok karl för att låta lura sig. Och det gör han alldeles rätt i. Han kommer säkerligen ej att framlägga förslag om högertrafik.

Herr Lundell: Herr talman! Om inte herr Liedberg blir godkänd som lantbrukare i denna kammare, är det väl inte värt att jag uppträder som sådan jag heller, fastän jag inte är nordstjärneriddare, och jag skall därför be att få anlägga en vanlig bilkörares synpunkt på denna fråga.

Jag vill då först ta upp ett par saker, som statsrådet nämnde i interpellationssvaret, men som enligt mitt förmenande ännu inte blivit tillräckligt kommenterade. Herr statsrådet sade, att en övergång till högertrafik inte är ägnad att öka trafiksäkerheten i landet, och han anförde statistik till försvar för detta sitt påstående. Han lämnade i sitt andra anförande andra statistiska uppgifter, som efter mitt förmenande ha större betydelse för saken än de först anförda. Man skall naturligtvis inte räkna med andra olyckshändelser än sådana, där en utlänning är en av kontrahenterna. Man skall statistiskt behandla just de olyckshändelserna och se efter, hur många av dessa som bero på de olika körreglerna och sedan huru många på motorfel och på andra fel på bilen eller på fel på själva vägen.

Nu har jag den erfarenheten från de gånger jag har kört bil utomlands, att en mycket stor osäkerhetskänsla gör sig gällande de första dagarna. Jag vill gärna ha någon som sitter bredvid och påminner mig för varje möte om, att det är högertrafik. Det är emellertid inte nog med detta, utan när man sedan vänder tillbaka till sitt land, vill man ha ideliga påminnelser, ett par dagar framåt åtminstone, om att nu är man tillbaka i vänstertrafiken.

Det är för mig alldeles självklart, att om man finge bort denna vänsterregel, så skulle detta medföra en betydande ökning i trafiksäkerheten. Som det nu är bli olyckorna kanske ändå icke så förskräckligt många, beroende därpå, att de utlänningar, som resa i Sverige, och de svenskar, som resa i utlandet, försöka iaktta all möjlig försiktighet, köra sakta och på allt sätt undvika olyckor.

Det var ju en annan sak också, som herr statsrådet utvecklade. Han sade, att risken för ett ökat antal olyckor under övergångsperioden skulle bli betydande. Jag tror inte, att en övergångsperiod i det avseendet kommer att bli så förfärligt märkvärdig eller svår. Jag har det intrycket, att om man bara under övergångstiden praktiserade denna sak i 14 dagar, eventuellt i förening med ett påbud om nedsatt hastighet, det hela skulle gå ganska bra och smärtfritt. Jag tror sålunda inte, att någon nämnvärd procent av landets befolkning skulle komma till skada under dessa 14 dagar.

För mig är det emellertid inte avgörande, om risken under övergångstiden blir betydande. Avgörande för problemets lösning måste vi väl i stället anse den omständigheten vara, att ju längre man väntar med övergången, ju större bli riskerna under övergångsperioden.

Jag skall säga ett par ord också med anledning av herr Lithanders yttrande i denna fråga. Han talade om den trafikundervisning, som nu förekommer i skolorna, och att man redan i ungdomen blir inpräntad vänsterregeln, som man därför sedan kan förmoda skall sitta ganska fast. Ja, detta är naturligtvis riktigt, men om man nu har den uppfattningen, som jag alldeles bestämt har, nämligen att vi förr eller senare alldeles nödvändigt måste göra denna övergång, är det ju all anledning att göra denna så fort, att så få årsklasser av skolbarn som möjligt få denna vänsterregel inpräntad i sig. För övrigt är det mig ganska förstäeligt, att herr Lithander håller på vänsterregeln. Han är ju till 50 procent engelsman, ibland skulle man kunna tro till 150 procent, och

Svar å interpellation. (Forts.)

engelsmännen ha det sinnelaget, att de räkna med, att alla omgivande länder skola rätta sig efter England, medan de själva inte på något sätt skola ta intryck av det som händer bland utlänningarna. Detta gäller inte bara vänstertrafiken, utan det gäller även deras mått- och myntsystem och en hel del andra saker.

Nog måste vi väl ändå i detta land räkna med, att samfärdseln är någonting som vi böra befrämja. Den är i alla fall det bästa sättet för människorna att kunna komma till internationell förståelse och till en utjämning av de motsättningar, som finnas olika länder emellan. När folk reser mycket hos varandra och lär förstå varandras mentalitet, försvinna ansatser till folkhat och annat sådant, som ibland kan uppkomma. Vi kunna inte anse, att turisttrafiken är något, som vi på något sätt böra motarbeta, utan att vi tvärtom böra underlätta den så mycket som möjligt. Det kanske i det här sammanhanget kan vara en sak att tänka på, nämligen att det t. ex. för norrmännen, då de skola ut och resa i Europa, naturligtvis är rysligt förargligt att behöva köra genom Sverige, där man har en annan trafikregel än annorstädes. Så vitt jag kunnat märka och efter de uppgifter jag fått, går det ju också därhän, att norrmännen mer och mer dra sig för att göra denna lilla tur genom Sverige, och att de i stället köra över på färja direkt till Danmark.

Ja, herr talman, jag skall inte dra fram så många fler argument, eftersom diskussionen redan har rört allt som är väsentligt i frågan. Vad angår herrar Paulsen och Lovén ha de ju som vänstermän uppträtt här som talesmän för vänsterregeln. Men ifrån mina synpunkter sett måste jag säga, att de visat sig vara mycket för mycket konservativa. Det är en äldre generations uppfattning, som de föra till togs. De äro representanter för en generation, som försvinner, och för en uppfattning, som försvinner med den.

Jag vill bara till sist säga, att det avgörande argumentet för mig är den omständigheten, att vi redan ha internationella konventioner om trafiken på sjön och om trafiken i luften, och där har man ju högertrafik. Vi kunna omöjligt tänka oss, att vi i detta land i all framtid skola kunna behålla en motsatt regel i vad rör trafiken på våra landsvägar. Jag skulle vilja fråga, om det i denna kammare, i fall den nu vore fullsatt med sina 230 ledamöter, verkligen finns någon enda, som på fullt allvar skulle kunna säga, att han tror, att vi kunna bibehålla vänsterkörregeln i vårt land i all framtid. Om det inte finns någon som kan göra ett sådant påstående, ligger naturligtvis saken så till, att vi böra byta om så fort som möjligt. Skulle det finnas någon som påstår, att han kan tänka sig möjligheten av att fortsätta med vänstertrafiken för all framtid, ja, herr talman, då skulle jag nästan vilja få honom hänvisad till hans själasörjare, inte precis för att bli undervisad om edens betydelse, utan fastmer för att bli undervisad om nyttan av att tala sanning. För min del har jag mycket svårt att tro, att någon fullt ärligt kan påstå, att vi skulle kunna stå kvar vid vänstertrafiken här i landet för all framtid.

Herr De Geer i Lesjöfors: Herr talman! Jag skall förlänga debatten endast ett par minuter.

Kommunikationsministern efterlyste en tillförlitlig utredning angående de erfarenheter som gjorts i länder, som övergått från vänster- till högertrafik. Jag kan inte stå till tjänst med någon auktoritativ utredning i det avseendet, men jag hade förmånen att vara i British Columbia under tre veckor just vid det tillfälle, då denna stat övergick från vänster- till högertrafik. Under de veckor jag var där konstaterades det, att intet enda olycksfall hade ägt rum, vilket kunde föras tillbaka på övergången såsom sådan. De röda lappar, som herr Lithander här talade om, användes där. Klockan 12 på natten, då över-

Svar å interpellation. (Forts.)

gången skulle träda i kraft, beordrades alla bilförare att på vindrutan sätta en röd lapp som påminnelse om övergången, och tvärsöver gatorna spändes stora skyltar, som förkunnade samma sak. Denna övergång gick som sagt synnerligen smärtfritt. Sedan ett år gått konstaterades det, att under tiden inte så mycket som ett enda olyckstillbud kunde föras tillbaka på själva övergången.

I vintras träffade jag här i Stockholm en affärsvän från Vancouver i British Columbia, och han förklarade, att det nu var snart 10 år, sedan man genomförde denna trafikomläggning, och att man var tacksam för att övergången gjorts vid detta tillfälle, en omläggning som man skulle ha varit tvungen att vidta förr eller senare och som givetvis skulle ha ställt sig dyrare ju längre man väntat.

Jag skall inte sluta mitt anförande med någon vädjan, men jag vill kategoriskt försäkra, att det är hjärnspöken, när man talar om den stora olycksfallsrisk, som vi skulle löpa här i landet genom en övergång från vänster- till högertrafik.

Överläggningen förklarades härmed avslutad.

§ 6.

Föredrogos, men bordlades åter statsutskottets utlåtanden nr 167—172, bankokskottets utlåtande nr 60, första lagutskottets utlåtanden nr 51—54 samt jordbruksutskottets utlåtanden nr 89—95.

§ 7.

Föredrogs och lades till handlingarna jordbruksutskottets memorial, nr 96, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen under nionde huvudtiteln gjorda framställning om anslag till ersättning till statens allmänna fastighetsfond.

§ 8.

Föredrogos följande från första kammaren överlämnade protokollsutdrag:

nr 574, innefattande delgivning av första kammarens beslut över dess första tillfälliga utskotts utlåtande, nr 14, i anledning av väckt motion om ett livligare samarbete i vetenskaplig undervisning och forskning mellan olika universitet och högskolor i Norden; samt

nr 575, innefattande delgivning av nämnda kammares beslut över dess första tillfälliga utskotts utlåtande, nr 15, i anledning av väckt motion angående utredning och förslag i fråga om en friare omflyttning inom Norden.

Kammaren beslöt hänvisa dessa ärenden till sitt första tillfälliga utskott.

§ 9.

Anmälades och godkändes följande förslag till riksdagens skrivelser till Konungen, nämligen

från statsutskottet:

nr 308, i anledning av riksdagens år 1937 församlade revisorers berättelse angående verkställd granskning av statsverkets jämte därtill hörande fonders tillstånd, styrelse och förvaltning;

nr 312, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående uppförande och underhåll av landsvägsbro mellan Sverige och Norge över Svinesund;

nr 313, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anordnande av bombskyddstak å krafstationen vid Stadsforsen i Indalsälven m. m.; och

nr 314, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till tekniska läroverk m. m.;

från sammansatta stats- och andra lagutskottet:

nr 318, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående folktandvård;

nr 319, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om lindring i obemedlades och mindre bemedlades tandvårdskostnader m. m.;

nr 320, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om livräntetillägg av statsmedel åt vissa livräntetagare enligt lagen den 5 juli 1901 angående ersättning för skada till följd av olycksfall i arbete;

nr 321, i anledning av Kungl. Maj:ts framställning om anslag till livräntetillägg åt vissa livräntetagare enligt lagen den 5 juli 1901 angående ersättning för skada till följd av olycksfall i arbete; och

nr 322, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om upphävande av §§ 5 och 6 lagen den 29 maj 1896 (nr 34) angående blindundervisningen samt lagen den 7 juli 1921 (nr 408) om skyldighet för landstingsområde och stad, som ej i landsting deltagar, att bidraga till kostnaden för vård av blinda med komplicerat lyte;

från bevillningsutskottet:

nr 331, i anledning av väckta motioner om nedsättning av tullsatserna på industrimaskiner, som ej tillverkas inom landet;

nr 332, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 304 med förslag till vissa ändringar i gällande tulltaxa; och

nr 333, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om fortsatt giltighet av förordningen den 18 juni 1937 (nr 481) angående rätt för Konungen att i vissa fall meddela särskilda bestämmelser om stämpelavgift vid köp och byte av fondpapper; samt

från jordbruksutskottet:

nr 334, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning av mark från kronoegendomen Valsberga nr 2 i Södermanlands län m. m.;

nr 335, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående åtgärder till underlättande av belåning av jordbruksegendom med växande skog; och

nr 336, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse av 5 § skogsvårdslagen den 15 juni 1923 (nr 212).

§ 10.

Justierades protokollsutdrag.

§ 11.

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades:

herr <i>Jansson</i> i Falun	under 3 dagar fr. o. m. den 28 maj,	
» <i>Lövgren</i>	» 3 » » » 28 »	
» <i>Vougt</i>	» 4 » » » 28 »	
» <i>Mosesson</i> (sjuk)	tills vidare » » 25 »	
» <i>Larsson</i> i Östersund	under 3 » » » 28 »	
» <i>Nyblom</i>	» 3 » » » 28 »	och
» <i>Kilbom</i>	» 3 » » » 28 »	

Kammarens ledamöter åtskildes härefter kl. 6.23 e. m.

In fidem
Sune Norrman.