

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1945.

Första kammaren.

Nr 29.

Lördagen den 16 juni.

Kammaren sammanträdde kl. 11 förmiddagen.

Företogs jämlikt § 65 riksdagsordningen omröstning över följande av statsutskottet i dess memorial nr 168 föreslagna samt av båda kamrarna godkända voteringsproposition:

Den, som i likhet med första kammaren vill, att riksdagen må i anledning av Kungl. Maj:ts förslag och med bifall till motionen II:546

a) godkänna följande personalförteckning för landsfiskalerna m. fl.:

Personalförteckning.

Befattning.	Lönegrad.
Tjänstemän å ordinarie stat.	
364 landsfiskaler	A 22

Tjänstemän å övergångsstat.

b) godkänna följande avlöningsstat för landsfiskalerna m. fl. att tillämpas tills vidare från och med budgetåret 1945/46:

Avlöningsstat.

1. Avlöningar till ordinarie tjänstemän, förslagsvis	kronor 3 357 300
2. Avlöningar till icke-ordinarie personal	» 2 127 000
3. Arvoden till landsfiskalselever m. fl.	» 158 000
4. Rörligt tillägg, förslagsvis	» 817 000
	Summa kronor 6 459 300

Särskilda uppbördsmedel.

Ersättning från Trollhättans, Karlskoga och Askersunds städer	kronor 17 300
---	---------------

Summa förslagsanslag kronor 6 442 000.

c) till Landsfiskalerna m. fl.: Avlöningar för budgetåret 1945/46 under femte huvudtiteln anvisa ett förslagsanslag av 6 442 000 kronor,

röstar

Ja;

Den det ej vill, röstar

Nej;

Vinuer Nej, har riksdagen i likhet med andra kammaren, med bifall till Kungl. Maj:ts förslag och med avslag å motionen II:546, beslutat

a) godkänna följande personalförteckning för landsfiskalerna m. fl.:

Första kammarens protokoll 1945. Nr 29.

Personalförteckning.

Befattning.	Lönegrad.
Tjänstemän å ordinarie stat.	
363 landsfiskaler	A 22
Tjänstemän å övergångsstat.	

b) godkänna följande avlöningsstat för landsfiskalerna m. fl., att tillämpas tills vidare från och med budgetåret 1945/46:

Avlöningsstat.

1. Avlöningar till ordinarie tjänstemän, förslagsvis	kronor 3 350 300
2. Avlöningar till icke-ordinarie personal	» 2 132 000
3. Arvoden till landsfiskalselever m. fl.	» 158 000
4. Rörligt tillägg, förslagsvis	» 817 000
Summa kronor 6 457 300	

Särskilda uppbördsmedel.

Ersättning från Trollhättans, Karlskoga och Askersunds städer	kronor 17 300
---	---------------

Summa förslagsanslag kronor 6 440 000,

c) till Landsfiskalerna m. fl.: Avlöningar för budgetåret 1945/46 under femte huvudtiteln anvisa ett förslagsanslag av 6 440 000 kronor.

Sedan efter given varsel kammarens ledamöter intagit sina platser och voteringspropositionen upplästs, verkställdes omröstning medelst omröstningsapparat; och befunnos vid omröstningens slut rösterna hava utfallit sålunda:

Ja — 45;

Nej — 51.

Därjämte hade 3 ledamöter tillkännagivit, att de avstode från att rösta.

Efter det protokoll över omröstningen blivit uppsatt, justerat och avsänt till andra kammaren, ankom därifrån ett protokollsutdrag, nr 555, som upplästes och varav inhämtades, att omröstningen därstädes utfallit med 35 ja och 132 nej samt att båda kamrarnas sammanräknade röster befunnits utgöra 80 ja och 183 nej, vadan beslut i frågan blivit av riksdagen fattat i överensstämmelse med nej-propositionen.

Anmäldes och godkändes första lagutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 403, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående ändrad lydelse av 23 § lagen den 15 juni 1935 (nr 343) om ungdomsfängelse, m. m.;

nr 404, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i 9 § utsökningslagen; samt

nr 405, i anledning av väckta motioner angående förbättring av tomträttsförfarandet såsom upplätelseform beträffande kommunernas och statens markområden.

Föredrogs och hänvisades till utrikesutskottet Kungl. Maj:ts proposition nr 333, angående Sveriges anslutning till den vid luftfartskonferensen i Chikago

år 1944 antagna internationella luftfartskonventionen m. fl. överenskommelser.

Föredrogos ånyo statsutskottets utlåtanden:

nr 204, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående fullmakt att i arbetslöshetsbekämpande syfte igångsätta arbeten för vilka anslag uppförts å allmän beredskapsstat för budgetåret 1944/45;

nr 205, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag för budgetåret 1945/46 till flyktingverksamheten;

nr 206, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående bidrag till omhändertagande av utlandssvenskar jämte i ämnet väckt motion; samt

nr 207, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag för budgetåret 1945/46 till undersökningar rörande levnadsvillkor och hushållsvanor.

Vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt bifölls.

Föredrogos ånyo statsutskottets utlåtande nr 208, i anledning av väckta motioner angående utsträckning av statens sakrevisions granskningsrätt.

Ang. utsträckning av statens sakrevisions granskningsrätt.

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *K. Wistrand* (I: 6) och den andra inom andra kammaren av herr *A. Törnkvist* (II: 11) hade hemställts, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning av möjligheten att utsträcka statens sakrevisions granskningsrätt i enlighet med vad i motionerna anförts och därefter vidtaga av utredningen betingade åtgärder.

Motionärerna åsyftade, att berörda granskningsrätt skulle utsträckas att omfatta jämväl statens arbetsmarknadskommission, statens järnvägar och statens vattenfallsverk ävensom viss statsunderstödd verksamhet och viss statlig verksamhet, som bedreves i bolagsform.

Utskottet hade i det nu föredragna utlåtandet anført:

»Vid inrättande av statens sakrevision förutsattes av statsmakterna, att revisionens granskning i princip borde omfatta all verksamhet, som helt eller delvis finansierades av statliga medel, och följaktligen även de områden, som avses i motionerna. Att dessa likväl undantogs från revisionens granskning berodde huvudsakligen på att revisionen närmast vore att betrakta som en försöksinstitution. Erfarenheterna från dess verksamhet borde avvaktas innan den utbyggdes vidare till ett led i statsförvaltningens fredsorganisation.

I likhet med motionärerna anser utskottet, att frågan om utsträckning av sakrevisionens granskningsrätt nu bör upptagas till övervägande. Utskottet får därför hemställa, att riksdagen må, med bifall till motionerna I: 6 och II: 11, i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning av möjligheten att utsträcka statens sakrevisions granskningsrätt.»

Reservation hade anmälts av herrar *Karl Andersson* och *Hall*, vilka likväl ej antytt sin åsikt.

Herr Andersson, Karl: Herr talman! Vid detta statsutskottsutlåtande har fogats en blank reservation av herr Hall i andra kammaren och undertecknad. Detta visar, att det funnits en viss tveksamhet i utskottet, när utskottet behandlat och tillstyrkt de motioner, som här föreligga. Denna tveksamhet har nog emellertid varit större än vad av utlåtandet kan synas framgå. Det var i själva verket en ganska liten majoritet i utskottet för motionerna, men minoriteten önskade icke reservera sig för avslag. Jag har inte heller för avsikt

Ang. utsträckning av statens sakrevisions granskningsrätt. (Forts.)
att ställa något yrkande, utan jag har endast velat begagna tillfället att säga några få ord med anledning av det föreliggande förslaget.

I motionerna har begärts och utskottet har tillstyrkt en utvidgning av sakrevisionens verksamhet till nya områden. Enligt ett brev, utfärdat av Kungl. Maj:t den 31 december 1943, ha från sakrevisionens granskning undantagits vissa verksamhetsområden, nämligen statens arbetsmarknadskommission, statens järnvägar och statens vattenfallsverk, de krisorgan, vilka äro underkastade granskning av överrevisionen för krisförvaltningen, statsunderstödd verksamhet, i den mån icke vid statsunderstödet åtnjutande fästs villkor, på grund varav verksamheten må underkastas sakrevisionens granskning, samt statlig verksamhet, som bedrivs i bolagsform, där icke Kungl. Maj:t särskilt förordnar, att sådan verksamhet skall vara underkastad sakrevisionens granskning. Dessa områden äro således undantagna från sakrevisionens granskning. I motionerna har nu begärts, att revisionens granskningsrätt skall utsträckas.

Jag anser för min del, att någon särskild invändning icke kan riktas mot motionernas syfte i vad det gäller den utsträckta befogenheten. En sådan har säkerligen inte i och för sig så stor betydelse. Anledningen till att Kungl. Maj:t gjort dessa undantag torde väl vara dels att sakrevisionen hittills betraktats såsom ett experiment, en institution i vardande, varför man ännu icke kan bedöma hur långt dess verksamhetsområde bör få sträcka sig, dels att dessa statliga verk, som äro undantagna, äro underkastade särskild revision genom av Kungl. Maj:t utsedda överrevisorer. Det torde vara det sakliga underlaget för de undantagsbestämmelser, som hittills varit gällande.

Det är emellertid inte detta som föranlett min blanka reservation, utan det är egentligen frågan huruvida det kan vara att rekommendera, att vi så att säga mera stadigvarande på detta sätt upprätta olika statliga granskningsinstrument — en sakrevision och en statsrevision. Olikheterna mellan dessa båda reviderande organ äro framför allt tvenne. För det första är det en rent organisatorisk skillnad och en skillnad beträffande arbetsmetoden. Sakrevisionen, vilken består av sju ledamöter som bilda en styrelse, har under sig ett ständigt kansli, som har möjlighet att fortlöpande följa granskningsarbetet under hela året. Statsrevisionen sammanträder under tre månader av året och granskar i efterhand förvaltningen under föregående år. Det är således den första skillnaden mellan sakrevisionen och statsrevisionen. Den andra och kanske väsentligaste skillnaden är att sakrevisionen sorterar under och är redovisningsskyldig till Kungl. Maj:t, under det att statsrevisionen sorterar under riksdagen och avger sitt betänkande till riksdagen, vilket på det sättet blir offentligt och kommer under riksdagens prövning.

Det är enligt mitt förmenande något av det väsentligaste i all revision att revisionen är offentlig. Sakrevisionen efterträdde på sin tid den s. k. krisrevisionen. Krisrevisionens största svaghet var väl att dess redogörelser och rapporter i regel eller åtminstone i många fall hemligstämplades och aldrig kommo till allmänhetens och inte ens till riksdagens kännedom. Det måste innebära en mycket stor svaghet, att en revision på detta sätt hemligstämplas och inte blir offentlig. Nu vill jag inte göra gällande, att det kommer att förhålla sig på samma sätt med sakrevisionen. Det är rent av sannolikt, att den framdeles kommer att bli offentlig, men redan detta förhållande, att den inte sorterar under riksdagen och följaktligen inte heller för riksdagen framlägger resultatet av sin granskning, kommer säkerligen att medföra, att många till och med av riksdagens ledamöter icke få del av sakrevisionens arbete. Sakrevisionen har varit i verksamhet sedan den 1 januari 1944, men jag har i varje fall för min del ännu inte sett någonting av dess redovisning. Jag har efterhört huruvida någon redogörelse kommit ut i tryck, men så har inte

Ang. utsträckning av statens sakrevisions granskningsrätt. (Forts.)
varit fallet. Inte heller statsutskottet har hitintills fått någon rapport eller någon föredragning från sakrevisionen rörande dess verksamhet. Det har emellertid ställts i utsikt, att statsutskottet på begäran skall kunna erhålla sådan redovisning.

Nu förefaller det emellertid mig som om det kunde tänkas uppstå en viss dualism mellan å ena sidan sakrevisionen och å andra sidan statsrevisionen. Eftersom sakrevisionen utför en fortlöpande granskning under ett helt verksamhetsår, förefaller det inte osannolikt att statsrevisorerna, som komma i efterhand med sin granskning, anse sig överflödiga och att detta avtrubbar deras lust att granska vissa områden. Risk kan också tänkas uppkomma, att det på vissa områden blir ett slags mörkläggning genom att statsrevisorerna inte anse sig behöva för riksdagen berätta hur tillståndet är och riksdagen kanske inte får möjlighet att taga del av sakrevisionens granskning. Jag befarar således, att det kan uppstå en viss dualism mellan dessa båda reviderande organ.

Jag ifrågasätter fördenskill — det är bara en tanke, men jag tror, att den kan vara värd att överväga — huruvida man inte i stället för dessa dubbelorgan kunde tänka sig möjligheten av att under normala förhållanden — jag vill framhålla, att såväl krisrevisionen som sakrevisionen ju tillkommit under extraordinära förhållanden — nöja sig med en statsrevision, men en förstärkt och moderniserad statsrevision, som kunde sammanträda under hela året och som till sitt förfogande hade ett ständigt kansli. Jag kan inte förstå annat än att statsrevisionen likaväl som sakrevisionen skulle kunna verkställa en fortlöpande granskning under hela verksamhetsåret. Det är närmast denna tanke jag här velat framföra.

Jag har, herr talman, intet yrkande.

Herr Wistrand: Herr talman! Den siste ärade talaren har ju inte framställt något yrkande, utan funnit sig i det slut, vartill statsutskottets majoritet kommit, och jag har därför inte så stor anledning att gå in på huruvida en utvidgad revisionsrätt behövs eller inte. Därtill kan jag ju eventuellt återkomma, om det skulle visa sig nödvändigt.

Vad herr Andersson i övrigt anförde föranleder mig emellertid att säga några ord angående förhållandet mellan statsrevision och sakrevision, vilket jag kanske kan ha särskild anledning till, då jag är medlem av sakrevisionen och även sedan tre år tillbaka varit en av riksdagens revisorer. Förhållandet mellan dessa båda revisionsorgan har under hela den tid, jag varit med, varit mycket gott. Vi ha inte på något sätt gått i vägen för varandra, utan tvärtom ha vi i många fall mycket nära samarbetat och haft en synnerlig nytta av varandras arbete. Det är alldeles givet, att som riksdagens revision nu är ordnad, kan den inte arbeta med samma effektivitet i detaljerna som sakrevisionen gör. Det är ganska uppenbart, att så måste vara fallet. Riksdagens revisorer äro tvungna att vid sin revision utgå från mera allmänna synpunkter. Naturligtvis få de här och där göra en mera noggrann prövning, men den systematiska djupplöjning, som sakrevisionen kan åstadkomma på ett område, kunna de givetvis inte rå med under den jämförelsevis korta tid, som står dem till buds. Emellertid vill jag inte underlåta att nämna, att riksdagens revisorer just i år slagit in på en väg, som liknar den av sakrevisionen anlitade, så till vida som vi redan nu på våren omedelbart efter det vi konstituerat oss beslutat tillkalla sakkunniga för utredning av ett visst område av förvaltningen.

Det ligger mycket i vad den föregående talaren yttrade angående förhållandet mellan dessa båda institutioner, ehuru jag tror, att hans framhållande av att sakrevisionen inte skulle vara offentlig till den grad, som vore

Ang. utsträckning av statens sakrevisions granskningsrätt. (Forts.)
önskvärt, är tämligen vilseledande. Det är ju dock inga hemliga handlingar, som sakrevisionen ger ifrån sig, annat än i sådana fall, då det är fråga om saker av sådan hemlig natur, åt vilka knappast heller riksdagens revisorer skulle ge offentligt uttryck. De flesta av sakrevisionens promemorior finnas i departementen tillgängliga för allmänheten och tillgängliga också för publicering, men jag har en känsla av att en del av de förändringar, som sakrevisionen lyckats genomföra — och det har ingalunda varit oväsentliga summor som sakrevisionen redan hunnit spara åt statsverket — kunnat nås tack vare att det hela gått smidigare och utan offentlig uppmärksamhet. Kanske just därför ha förslagen inte väckt det motstånd, som ofta uppstår av prestigeskäl och som eljest möjligen skulle kunnat komma till synes.

Förhållandet mellan dessa båda institutioner diskuterades ingående, när de tillskapades, och jag tycker, att det ännu så länge inte funnits anledning att överväga någon annan revisionsform. Jag är inte riktigt säker på att den av den föregående talaren ifrågasatta anordningen, som innebar att riksdagens revisorer skulle så att säga bli permanenta med ett stort kansli, skulle kunna verka lika säkert och bra som sakrevisionen gör. Riksdagens revisorer äro ju redan nu mycket svårt handikappade av höstriksdagarna. Tillkomsten av dessa har i allra högsta grad försvårat riksdagsrevisionens behöriga fullgörande. Det är inte lätt att vara en effektiv statsrevisor och samtidigt ha arbete i kammaren. Skulle revisionsinstitutet handhas av riksdagsmän, som skulle fungera såsom revisorer samtidigt som de deltaga i det intensiva riksdagsarbetet på vårarna, tror jag, att revisionsarbetet ganska snart skulle bliva lidande. Detta är en av orsakerna till varför jag håller den nuvarande ordningen för den bästa. Det kan ju bli tillfälle att pröva frågan framdeles, men jag tror inte, att de skäl, som herr Andersson framhållit, vid ett närmare övervägande av hur revisionsinstitutet bör vara ordnat komma att visa sig bärande.

I övrigt ber jag endast att såsom motionär få tacka statsutskottet för dess välvilliga behandling av denna motion, vilken är avgiven av riksdagens båda representanter i sakrevisionen, och jag ber att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr Johansson, Johan Bernhard: Herr talman! Då den förste ärade talaren inte gjort något yrkande, kan det vara onödigt att taga till orda, men det var en passus i hans anförande, där han uttryckte en viss tveksamhet om lämpligheten av den åtgärd statsutskottet föreslår, som jag vill bemöta.

Han nämnde bland annat, att sakrevisionen sorterar under Kungl. Maj:t och att vissa organ, statens järnvägar, statens vattenfallsverk m. fl., ha s. k. överrevisorer. Den omständigheten att revisionen sorterar under Kungl. Maj:t ändrar enligt utskottsmajoritetens mening inte någonting i det förhållandet, att det dock är riksdagen som är den anslagsbeviljande myndigheten och att riksdagens ledamöter böra ha den största möjliga och lättast möjliga insyn i förvaltningen och de resultat, som detta granskande organ kan komma till. Vad beträffar de överrevisorer, som finnas vid ett fåtal kungliga verk, känna vi ju till från statsutskottsbehandlingen av de berättelser över ämbetsverkens verksamhet, som dessa ha att avgiva, att överrevisorerna inte kunna utföra en så ingående granskning, att man kan säga, att den är likartad med den sakrevisionen har att fullgöra. Dessa överrevisorer, vilka för övrigt fylla en mycket nyttig och gagnande funktion, ägna, såvitt jag har kunnat fatta, uppmärksamheten främst åt en allmän överblick över den förvaltande myndighetens verksamhet, åt själva förvaltningen i stort.

Det har således inte rätt någon tveksamhet inom utskottet i fråga om

Ang. utsträckning av statens sakrevisions granskningsrätt. (Forts.)
lämpligheten att utsträcka revisionsrätten även till de ytterligare områden, vartill motionen siktar. Statens verksamhet griper ju allt mer och mer omkring sig, och det är uppenbart, att denna revisionsverksamhet också blir mer och mer omfattande, men det är också ganska uppenbart, att riksdagen bör ha största möjliga insyn i själva förvaltningen.

Jag understryker vad herr Andersson i Rixö sade om önskvärdheten av publicitet rörande resultatet av sakrevisionens granskning, och jag skulle i detta sammanhang vilja framföra önskemålet, att liksom statsrevisorernas berättelse tryckes och hålles tillgänglig för riksdagens ledamöter också sakrevisionens granskning bleve på samma sätt offentlig.

Jag yrkar, herr talman, bifall till utskottets hemställan.

Efter härmed slutad överläggning bifölls vad utskottet i förevarande utlåtande hemställt.

Föredrogs ånyo statsutskottets utlåtanden:

nr 209, i anledning av väckt motion angående omorganisation av den statliga statistiken; och

nr 210, i anledning av väckta motioner angående upprättande av passbåtsförbindelser mellan öarna i Öckerö socken och Hjuvik i Torslanda kommun samt öarna i Styrso socken och Saltholmen å Göteborgs stads område.

Vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt bifölls.

Föredrogs ånyo statsutskottets utlåtande nr 211, i anledning av väckta motioner om utredning angående byggande av en järnvägslinje mellan Örnsköldsvik och Umeå.

Ang. en järnvägslinje Örnsköldsvik—Umeå.

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *E. Näsström* m. fl. (I: 237) och den andra inom andra kammaren av herr *G. Skoglund* i Umeå m. fl. (II: 402), hade hemställts, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t begära utredning angående byggande av järnvägslinje från Örnsköldsvik till Umeå, så beskaffad att den kunde ingå som ett led i en kommande utbyggnad av ostkustbanan från Härnösand mot Luleå.

Utskottet hade i det nu föreliggande utlåtandet av angivna orsaker hemställt, att riksdagen måtte, i anledning av motionerna I: 237 och II: 402, i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte uppdraga åt norrlandskommittén och järnvägsstyrelsen att gemensamt verkställa utredning rörande ostkustbanans förlängning norrut till Umeå.

Herr *Näsström*: Herr talman! Jag ber att till statsutskottet få framföra ett tack för den välvilliga behandling, denna fråga har rönt.

Vi norrlänningar hoppas nu också, att denna fråga även i fortsättningen måtte få samma välvilliga behandling från berörda instansers sida till fromma för Norrland och därmed för hela vårt land.

Jag ber att få yrka bifall till utskottets förslag.

Sedan överläggningen ansetts härmed slutad, bifölls vad utskottet i det nu föredragna utlåtandet hemställt.

Vid förnyad föredragning av bevilningsutskottets betänkande nr 50, i anledning av väckta motioner om viss lindring beträffande förmögenhetsbeskattningen, bifölls vad utskottet i detta betänkande hemställt.

Ang.
taxeringen för
inkomst
genom avytt-
ring av bränn-
ved m. m.

Föredrogs ånyo bevillningsutskottets betänkande nr 51, i anledning av väckt motion angående vissa beskattningen av inkomst av skogsbruk berörande frågor, i vad motionen avser uppskov med taxering av inkomst genom avyttring av avverkad brännved och massaved.

I detta betänkande hade utskottet hemställt, att riksdagen måtte i anledning av motionen II: 278 av herrar *Liedberg* och *Janson* i Frändesta, såvitt densamma avsåge uppskov med taxering av inkomst genom avyttring av avverkad brännved och massaved, för sin del antaga i betänkandet infört förslag till förordning med särskilda bestämmelser angående taxering för inkomst av under år 1945 avyttrad brännved eller massaved m. m.

Herr *Franzon*: Herr talman! Jag anser att man bör vara utskottet mycket tacksam för det lofvärda initiativ, som utskottet tagit i denna fråga.

Som kammarens ledamöter torde ha observerat, utmynnär motionen av herrar *Liedberg* och *Janson* i Frändesta endast i en begäran om utredning rörande uppskov med taxering av inkomst på försäljning av avverkad ved. Bevillningsutskottet har däremot med hänsyn till det prekära läge, som vår bränslefråga nu befinner sig i, begagnat sin initiativrätt till att upprätta ett förslag till förordning om sådant uppskov med taxering.

Det är därför jag velat begagna tillfället att framföra ett tack till utskottet, så mycket mera, herr talman, som kristidsstyrelserna varje dag få kännning av detta mycket bekymmersamma bränsleläge. I egenskap av kristidsstyrelsens ordförande i Stockholms län har jag också blivit påmind om önskvärdheten av ett uppskov med taxeringen, då vi propagerat för en ökad avverkning, och man har flera gånger anhållit om att kristidsstyrelsen skulle medverka till ett sådant uppskovsförfarande. Det är mycket möjligt, att resultaten av denna åtgärd icke bli så stora, såsom bevillningsutskottet också har understrukit, men man bör dock försöka alla möjligheter för att få till stånd en mera betryggande avverkning. Naturligtvis hade det varit ännu bättre, om detta förslag framkommit redan tidigare, men att så ej skett är ingalunda bevillningsutskottets fel.

I detta sammanhang är det emellertid en sak jag skulle vilja påtala. Sveriges skogsägareföreningars riksförbund har i en skrivelse, daterad den 12 februari detta år, hemställt om just sådant uppskov med taxering, och bränslekommissionen har samma månad, närmare bestämt den 27 februari, enhälligt tillstyrkt denna framställning. Det förefaller mig, herr talman, som om man på vederbörligt håll och från det ansvariga statsrådets sida kanske sett alltför optimistiskt på bränsleläget och fördenskill ej vidtagit de åtgärder, som i den rådande situationen skulle vara önskvärda.

Jag vill framhålla att Stockholms län, som jag representerar, hör till de län, där avverkningarna fortskridit längst. Produktionsplikten för vårt län omfattade i runt tal 800 000 m³, och denna avverkningsplikt var fullgjord den sista april. Jag tror mig veta, att man kan komma upp till en avverkning av ca 1 000 000 m³, d. v. s. 200 000 m³ utöver den föreskrivna avverkningskyldigheten; avverkningsresultatet skulle i så fall bli ungefär detsamma som föregående år.

Men trots detta storartade avverkningsresultat är läget för länets del mycket prekärt. Vi ha inom länet icke mindre än 16 stora tätorter, belägna intill Stockholms stad, och de äro alla utpräglade underskottsområden. För att belysa läget tillåter jag mig nämna, herr talman, att dessa tätorter jämte Stockholms stad för sin bränsleförsörjning skulle behöva i runt tal 270 järnvägsagnar ved per dag från Norrland, men vad man kan räkna med att få under de närmaste fyra månaderna begränsar sig till ca 60 vagnar per dag. Av dessa siffror framgår kanske, hur allvarligt läget verkligen är.

Ang. taxeringen för inkomst genom avyttring av brännved m. m. (Forts.)

Även om avverkningsresultatet tvärt emot vad man förmodade blivit stortartat i många län, är icke därmed all avverkad ved framkörd. Genomsnittligt torde icke mer än 50 å 60 procent av veden ha framkörts, medan det övriga ligger kvar i skogen tills väderleksförhållandena bli mera gynnsamma för skogstransporter.

Jag har, herr talman, ansett mig böra framlägga dessa synpunkter och uttalar den förhoppningen, att bevillningsutskottets förevarande förslag kommer att effektueras så fort sig göra låter och därmed få den gynnsamma inverkan, som man hoppas.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till utskottets förslag.

Efter det överläggningen förklarats härmed slutad, bifölls vad utskottet i det nu ifrågavarande betänkandet hemställt.

Föredrogos ånyo bevillningsutskottets betänkande och memorial:

nr 52, i anledning av väckta motioner om undantagande från skatteplikt av viss ersättning, som utgår på grund av tvångsvis gjord upplåtelse av mark, tillhörande jordbruksfastighet; samt

nr 53, angående ersättning åt av utskottet vid behandling av visst ärende anlitat biträde.

Vad utskottet i dessa betänkanden hemställt bifölls.

Vid förnyad föredragning av bankoutskottets utlåtande nr 50, i anledning av väckta motioner om förbättring av vissa äldre tjänste- och familjepensioner, bifölls vad utskottet i detta utlåtande hemställt.

Föredrogos ånyo första lagutskottets utlåtande och memorial:

nr 50, i anledning av väckta motioner om utredning och förslag angående redogöransvaret inom statsförvaltningen; och

nr 51, angående ersättning åt av utskottet vid behandling av vissa ärenden anlitade biträden.

Vad utskottet i dessa betänkanden hemställt bifölls.

Föredrogos ånyo andra lagutskottets utlåtande nr 62, i anledning av väckta motioner om införande av högertrafik. *Om införande av högertrafik.*

Andra lagutskottet hade till behandling förehåft tre inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nämligen motionen i första kammaren nr 37 av herr *Helgesson* m. fl. samt motionerna i andra kammaren nr 71 av herr *Nilsson* i Göteborg m. fl. och nr 177 av herr *Birke*.

I motionerna, av vilka de två förstnämnda voro likalydande, hade hemställts, att riksdagen måtte i princip besluta införande av högertrafik i landet samt bemyndiga regeringen att så snart förhållandena det medgåve genomföra reformen, enligt de två förstnämnda motionerna dock senast två år efter krigets slut.

Utskottet hade i det nu föredragna utlåtandet på anförda skäl hemställt, att förevarande motioner ej måtte föranleda till någon riksdagens åtgärd.

Om införande av högertrafik. (Forts.)

Reservation hade avgivits av herrar *Norman, Carl Eric Ericsson, Helgesson, Pettersson* i Hällbacken, *Cruse, Andersson* i Eskilstuna och *Osterman*, vilka på återopade grunder hemställt, att riksdagen måtte

A. för sin del besluta, att högertrafik skulle införas i landet; samt

B. i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville närmare överväga frågan om den lämpliga tidpunkten för en trafikomläggning och förelägga riksdagen förslag härom.

Herr Norman: Herr talman! Mot utskottets negativa inställning ha sju ledamöter anmält reservation. Vi anse att denna fråga, som varit mer eller mindre aktuell inom riksdagen åtminstone de sista 15 åren, nu är mogen för ett avgörande och att den innevarande tidpunkten är särdeles lämplig därför.

När riksdagen år 1939 begärde utredning rörande detta spörsmål, förefanns inom riksdagen ett påtagligt positivt intresse för en reform i detta avseende. Frågan har sedan två gånger, år 1941 och år 1943, varit föremål för riksdagens prövning på grund av motioner vari yrkats, att riksdagen skulle fatta principbeslut om införande av högertrafik.

År 1941 var utredningsmaterialet ganska färskt. 1939 års trafikkommitté hade blivit färdig med sitt betänkande i december 1940, och frågan var således föremål för Kungl. Maj:ts prövning. I det läget var det ganska naturligt, att riksdagen icke ville intaga någon bestämd ståndpunkt, och även principiella anhängare av högertrafiken kunde då vara med om ett avstyrkande.

År 1943 låg frågan annorlunda till. Då hade så lång tid förflutit sedan utredningen framlades, att det fanns skäl för att både principiellt och sakligt pröva spörsmålet på nytt. Men läget var då sådant, att man inte ens kunde ana sig till när ett principbeslut skulle kunna följas av förverkligande. Den frågan låg i det ovissa. Med hänsyn till de speciella förhållanden, som då rådde och som rätt under krigsåren, anser jag det ganska naturligt att riksdagen icke ville göra någonting åt denna sak. Överbefälhavaren avstyrkte ju år 1943 bestämt med hänvisning till de osäkra förhållandena. Och jag var då också med om att avstyrka motionerna på grund av dessa särskilda omständigheter.

Jag tror alltså inte, att man ur dessa avslagsbeslut vid 1941 och 1943 års riksdagar behöver utläsa, att någon omsvängning skett i ställningstagandet till frågan om högertrafik.

Nu är läget helt annorlunda, och inga ovissa moment hindra längre ett avgörande. Från våra trafikföretag, som syssla med landsvägstrafik, från våra kommunala myndigheter, som ha att ordna sina trafikfrågor, och från företagarna inom bilindustrien föreligger ett bestämt önskemål om att riksdagen ger besked, hur den menar att denna fråga för framtiden skall ordnas.

Utskottet har också i år avstyrkt motionerna, och man ställer sig då närmast den frågan, om här har skett en verklig omsvängning från den positiva inställningen år 1939. Utskottsmajoriteten ger visserligen inte något principiellt besked, men jag tror inte det är orätt att anta, att den företräder den negativa inställningen till spörsmålet.

Äsikterna inom utskottet ha dock vägt ganska jämnt. Vid den avgörande voteringen avgåvos 8 röster mot och 7 för bifall till motionerna. Resultatet berodde kanske mera på en tillfällighet; med en något annan sammansättning av utskottet kunde det lätt ha blivit så, att majoriteten befunnit sig på den andra sidan.

Jag har därför förhoppningen, att detta utlåtande icke ger uttryck för en omsvängning i tänkesättet inom riksdagen. Såsom reservanterna anföra, skulle det ju »vara mycket anmärkningsvärt, om en utredning, som bekräftat de antaganden som av riksdagen gjorts till stöd för en framställning om utredningen.

Om införande av högertrafik. (Forts.)

icke skulle medföra det resultat som riksdagen uppenbarligen åsyftade då framställningen gjordes».

Det är särskilt några synpunkter som förtjäna uppmärksamhet i detta sammanhang. Ett allvarligt spörsmål är frågan om olycksfallsrisken. Det torde vara ganska klart, att en omläggning av trafikreglerna i det långa loppet skulle främja trafiksäkerheten. Beträffande de svenska medborgare, som besöka utlandet, tror jag att en vinst i det avseendet ganska omedelbart skulle vara att notera, vare sig de använda det ena eller det andra fortskaffningsmedlet. Att väga dessa vinster i fråga om ökad trafiksäkerhet mot det ökade riskmoment, som alldeles påtagligt föreligger vid en omläggning till högertrafik och inom den närmaste tiden därefter, innan en sedvana uppstått, är vad som måste vara av särskild betydelse i detta sammanhang.

Trafikvanorna just nu synas mig tala för behovet av en upplysnings- och propagandaverksamhet överhuvud taget, och en effektiv propaganda förefaller mig då också kunna minska det riskmoment, som alldeles säkert föreligger vid en omläggning till högertrafik. Den relativt ringa biltrafik, som under krigsåren till följd av de gällande restriktionerna försiggått på våra gator och vägar — jag tänker framför allt på vägtrafiken — har medfört, att andra trafikantter i viss mån blivit ganska vårdslösa. Vad man brukar kalla trafikulturen ute på vägarna, kan för närvarande kanske lämpligast betecknas såsom okultur. Fotgängare och cyklister ha på grund av den relativt ringa trafiken inte behövt ta någon större hänsyn till trafikreglerna, och de ha därför lagt sig till med en hel del ovanor, som lätt sitta i. När det nu blir mera normala förhållanden och kanske snart en ännu livligare trafik än före kriget, ligger i denna nonchalans, som gjort och gör sig gällande, ett mycket allvarligt riskmoment i och för sig.

Under alla förhållanden behövs således nu enligt min mening en effektivt verkande propaganda för trafikvett och trafikkultur, och frågan är då, om inte denna upplysningsverksamhet blir mångdubbelt effektivare, ifall den anknytes till en omläggning av trafikreglerna. Uppmärksamheten blir i så fall på ett alldeles särskilt sätt fäst vid trafikfrågorna, och jag tror att just en sådan anknytning skulle minska riskerna för olycksfall. Stadgar man dessutom särskilda säkerhetsregler under övergångstiden vid en omläggning till högertrafik, är det troligt att olycksfallsriskerna i samband med en omläggning ej bli stort flera än som ändå måste väntas uppkomma på grund av den i en nära framtid starkt ökade trafiken.

Frågan om kostnaderna är en annan omständighet, som också har rätt stor betydelse i detta sammanhang, och den saken torde ganska allmänt påverka ställningstagandet. Trafikkommittén beräknade år 1940 dessa kostnader till 16 miljoner kronor. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i år räknat upp dem till 27 miljoner kronor, men styrelsen påpekar, att dessa siffror icke äro jämförbara. Förskjutningen i kostnader från 1940 till nu utgör enligt styrelsens mening bara ca 1 miljon kronor. Läget för närvarande är således inte avsevärt sämre än läget år 1940, men efter några år kommer det säkerligen att bli helt annorlunda. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har angivit den lämpliga tidpunkten för en omläggning till hösten 1946, och styrelsen påpekar, att ett uppskov med omläggningen under bara ett år skulle medföra en kostnadsökning av 5 miljoner kronor. Alleftersom tiden lider, bli kostnaderna säkerligen ännu högre.

Utskottsmajoriteten menar, att man inte behöver ta någon särskild hänsyn till denna eventualitet i framtiden. Mot kostnaderna nu uppställer majoriteten behovet av medel till en effektivare socialvård och önskemålet om skattelättnader. Jag är övertygad om att reservanterna ha lika stort intresse för dessa

Om införande av högertrafik. (Forts.)

önskemål som utskottsmajoriteten, men att vi inte kunnat acceptera utskottsmajoritetens ståndpunkt beror på att vi ej finna argumenten hållbara. Vi ha här i riksdagen en bestämd erfarenhet av att socialvårdsreformer föra med sig automatiska utgiftsstegringar år efter år. Men se vi på kostnaderna för en omläggning till högertrafik, tror jag man kan räkna med att det i framtiden blir lättare att upprätthålla en god socialvård, om man gör denna omläggning nu, än om man skulle göra den längre fram, då kostnaderna skulle bli väsentligt högre. Omsorgen om en god socialvård i framtiden talar således närmast för att man nu så snart som möjligt genomför denna reform, om man räknar med att den troligen i alla fall måste genomföras någon gång i framtiden.

Det torde också böra uppmärksammas, att dessa kostnader i viss mån äro en kapitalplacering. Ökad trafiksäkerhet har också en ekonomisk sida. Åtgärder som medföra ökad säkerhet till liv och lem innebära en nationalekonomisk vinst.

För övrigt föreligga i detta fall direkta materiella fördelar. Under utredningen och i diskussionerna har man pekat på de inkomster, som skulle tillföras landet genom ökad turisttrafik. Detta förhållande kanske inte betyder så mycket i detta sammanhang, då det finns mera vägande ekonomiska faktorer, som man har anledning att räkna med. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har påpekat det värde ur trafiksäkerhetssynpunkt, som en omläggning skulle innebära, därför att de flesta bilar i landet ha ratten på vänster sida. Det är inte omöjligt, skulle jag tro, att med en ökad trafik kommer mer och mer det kravet att göra sig gällande, att vi måste ha bestämmelser, som föreskriva att ratten skall sitta på den rätta sidan. Beträffande bussarna förhåller det sig väl redan nu så, att det inte får föras bussar i trafik, som ha ratten på vänster sida, eftersom det nu är vänstertrafik. Det är inte omöjligt, att man i framtiden får räkna med att det ur trafiksäkerhetssynpunkt meddelas bestämmelser härom även beträffande andra bilfordon, och det skulle bli en ganska dyr historia.

Jag kommer så till frågan, hur en omläggning skulle ekonomiskt påverka vår bilindustri. Vi ha här i landet en livlig verksamhet på detta område. Vi torde ha goda förutsättningar att hävda oss på världsmarknaden i fråga om denna produktion. Vi ha yrkesskickliga arbetare, kunniga ingenjörer, en intresserad ledning och goda materialtillgångar. Det skulle alldeles säkert vara till god hjälp för denna industri vid konkurrensen ute på världsmarknaden, om den fick planlägga sin produktion med hänsyn till *ett* körsätt i stället för såsom nu är fallet med hänsyn till två körsätt. Det skulle bli en konsumentvinst även såvitt angår den inhemska marknaden. Jag håller inte för otroligt, att förhållandena komma att utveckla sig så, att den lilla lätta bilen mer och mer kommer att anskaffas även av så kallat vanligt folk, och en minskning i prissättningen där skulle vara en vinst för det inhemska konsumentintresset.

Jag har, herr talman, när jag övervägt detta spörsmål, vid flera tillfällen erinrat mig den studentuppsats, som Hjalmar Branting i unga år skrev över ämnet: »Vilken betydelse har våra dagars livligare samfärdsel för folkens andliga och materiella liv?» Den unge gymnasisten, till åren nästan ett barn men till mognaden mera en man, framhåller där, att en lätt samfärdsel måste vara till största fördel för massan av folket, för vilken det är av vikt, att de varor, vilka behövas för tillfredsställandet av de nödvändigaste levnadsbehoven, stå lågt i pris. I fråga om samfärdsmedlens verkningar på folkens andliga liv framhåller han följande: »Människorna bringas i närmare beröring med varandra, härigenom ökas i hög grad deras kännedom både om sig själva och världen, och då var och en, medvetet eller omedvetet, tager intryck av de människors åsikter och föreställningssätt, med vilka han umgås, så följer därav, att en livlig samfärdsel skall i hög grad främja spridandet av nya tankar och idéer.

Om införande av högertrafik. (Forts.)

Man kan sålunda med skäl säga att de lätta kommunikationerna i våra dagar höra till okunnighetens och likgiltighetens farligaste fiender.» Uppsatsen slutar med de många gånger sedan uppmärksammade orden: »Men sin högsta betydelse får dock samfärdseln därigenom, att den blir ett av de starka band, som sammanknyta de olika nationerna med varandra till en högre enhet, mänskligheten. Det är ej av en händelse som vår tid, vilken hunnit längre än någon föregående i samfärdselns livlighet, även klarare än någon föregående uppfattar mänsklighetsbegreppet. Under ingen tid har det internationella spelat en så stor roll som nu, aldrig har känslan av solidaritet och samhörighet varit starkare utpräglad hos folken. Ännu kallas visserligen de för drömmare och utopister, vilka våga tala om de skilda nationaliteternas uppgående i en högre enhet, men 'dagens utopier äro morgondagens verkligheter' och den allt mera utvecklade samfärdseln skall en gång i förening med vetenskapen, vars kosmopolitiska karaktär överallt är erkänd, föra människosläktet till det höga mål, som under franska revolutionen för första gången formulerades i det sista av de tre ryktbara orden: frihet, jämlikhet, *broderskap*.»

Det kan, herr talman, kanske synas opåkallat att föra dessa tankar i minnet efter den hemsålder som vi sedan genomlevat. Det kan synas opåkallat att tala om mänsklighet och humanitet efter vad vi ha upplevat av omänsklighet och brutalitet, att föra fram dessa tankar om solidaritet och samhörighet mellan folken, när både samfärdsel och vetenskap tagits i söndringens tjänst. Men det är så, att den sargade mänskligheten behöver dessa ideal, och vårt lyckligt skonade folk bör känna det som en kär plikt att bära fram och i praktiska åtgärder handla efter dem. Jag har citerat dessa tankar därför att de giva ett klart uttryck för den ideella bakgrund, som förefinnes för mitt ståndpunktstagande till detta spörsmål. Den fråga som vi nu behandla är en obetydlig detalj i det hela, men det är detaljerna som göra helheten, och det handlande som det här är fråga om kan ha sin betydelse även i detta ideella avseende.

Jag tycker också, att det är ett stycke praktisk nordism att ordna det så, att det blir enhetliga trafikregler här i Norden. I onsdags, när denna fråga lades på kamrarnas bord, meddelade tidningarna, att på Svinesundsbron svenska och norska kommunalmän mötts i ett fast handslag för att komma överens om det lämpliga ordnandet av trafiken mellan Sverige och Norge på denna plats. Ett beslut om genomförande av högertrafik skulle ur praktisk nordisk synpunkt vara ett sådant där handslag över gränserna.

Herr talman! Ideella skäl tala obetingat för den här ifrågavarande reformen. Praktiska skäl tala enligt min mening övertvägande för densamma. De besvärigheter som reformen för med sig äro av övergående art, och tillfället blir säkerligen aldrig så gynnsamt som det nu är.

Jag hemställer om bifall till reservationen.

Häri instämde herr *Källman* och herr *Ericsson, Carl Eric*.

Herr **Forslund**: Herr talman! Det skulle smärta mig mycket djupt, om jag här verkligen intagit en ståndpunkt, som skulle stå i strid med vad min högt ärade lärofader Hjalmar Branting — en man som jag sätter oerhört stort värde på — förkunnat under tider som gått. Men jag måste omedelbart säga ifrån, att jag inte ett ögonblick kan ansluta mig till den uttolkning av vad Branting sagt, som vår utskottsordförande nyss gjorde. Jag är säker på att Branting, fränsett vad här nyss citerades från hans tidigare uttalanden, skulle ha sett även rent praktiskt på denna fråga.

Diskussionen i denna fråga föres inte alltid på samma höga plan som den föregående talarens anförande. Man försöker göra gällande, att den som har

Om införande av högertrafik. (Forts.)

en annan uppfattning än de som ställa krav på en omläggning i de vanor i fråga om körsättet, som vi ha haft sedan gamla tider, icke följer med sin tids utveckling på trafikväsendets område. Jag har för min del mycken förståelse för den utveckling, som för närvarande pågår, och jag tillhör inte på något sätt dem, som vilja motarbota den utvecklingen, utan jag anser att den bör få fortgå under normala former till nytta för vårt land och vårt folk. Jag begagnar själv de moderna trafikmedlen av vilket slag de vara månne, och jag har alltså ingenting emot motorismen i den mån den tjänar ett fredligt syfte.

Men här gäller det en annan sak. Här är det fråga om att avvika från ett gammalt system utan att det med säkerhet ådagalagts, att det är nödvändigt att göra det. Vilka är det egentligen som ställa kravet på en övergång från den nuvarande vänsterregeln till en högerregel? Kommer det från de djupa folklagren eller kommer det från dem som äro yrkesutövare på detta område? Av de framställningar som förelegat inför utskottet eller i diskussionen har inte en enda kommit från de verkliga yrkesutövarna på området. Var ha vi den stora gruppen av dem, som dagligen göra tjänst som chaufförer? Jag skulle vilja rekommendera kammarens ledamöter att gå ut i staden och fråga olika chaufförer, huruvida de äro av den uppfattningen, att det är lämpligt att övergå till en annan körregel. Jag tror att resultatet skall bli ganska negativt. Skulle det verkligen överraskande nog vara så, att det är deras önskan och vilja att en övergång skall ske och de kunna åberopa skäl för denna sin önskan, bör man också tillmötesgå denna önskan inom rimlig tid.

Såvitt jag kan förstå har det mer och mer blivit ett känslotänkande på detta område, i det man säger, att vi måste ha det ordnat på samma sätt som i det överväldigande flertalet andra länder. Vi begärde år 1939, att det skulle undersökas, om det var lämpligt för oss att övergå till högertrafik. Man får inte pressa riksdagens uttalande år 1939 så, att man däri inlägger ett uttalande för omändring till högertrafik. Riksdagen har endast uttalat ett önskemål om att få klarlagt, huruvida vi här i landet lämpligen böra övergå till högertrafik och vad man har att räkna med i det avseendet. Jag är därför mycket förvånad, när reservanterna nu åberopa 1939 års beslut och till och med i spärtrad stil uttala, att »det skulle vara mycket anmärkningsvärt, om en utredning, som bekräftat de antaganden som av riksdagen gjorts till stöd för en framställning om utredningen, icke skulle medföra det resultat som riksdagen uppenbarligen åsyftade då framställningen gjordes». Det är ganska kraftigt att lägga in sådant i ett riksdagsbeslut, som inte har djupare innebörd än vad 1939 års beslut hade.

Till vilken uppfattning har nu 1939 års kommitté kommit? Kommittén utmönstrar både den ena och andra synpunkten vid bedömningen av den här frågan. Man får inte lägga till grund den rent teoretiska synpunkten, huruvida vi människor äro mera lämpade för vänsterkörning än för högerkörning. Kommittén säger även, att konstruktionen av bilarna — alltså närmast den omständigheten, att köranordningarna i de flesta fall äro placerade till vänster — ej heller får spela någon avgörande roll vid prövningen av frågan. Det myckna talet om att turisttrafiken skulle kunna bli så stor skrives också bort av 1939 års kommitté. Det enda som kommittén stannar för är att det skulle vara fördelaktigt med en övergång till högerkörning, därför att vi då skulle få en enhetlig körregel. Men det kostar åtskilligt, och kommittén kommer därför till en slutledning, som jag själv mycket väl skulle ha kunnat vara med om att skriva: kommittén förordar, att — därest ej ur statsfinansiella synpunkter eller av andra skäl, som undandraga sig kommitténs bedömande, hinder möter — beslut fattas om införande av högertrafik i vårt land i enlighet med av kommittén förordade riktlinjer.

Om införande av högertrafik. (Forts.)

Det är nu åtskilligt som har inträffat sedan år 1939. Det är ett praktiskt och klokt förslag av en kommitté som har att bedöma en svår sak. De som ha biträtt utskottsmajoritetens förslag ha intagit denna sin ståndpunkt i anslutning till kommitténs uttalande om det statsfinansiella läget, och de ha ansett att denna synpunkt ger skäl till att se bort från en del detaljer, som kanske eljest skulle ha kunnat få någon betydelse vid ärendets avgörande. Jag påminner mig i detta sammanhang en film, som för övrigt mitt eget parti visade i valrörelsen. I den filmen var det en episod, där någon knorrade över den myckna beredskapstjänsten. Då var det en annan som sade: »Vet du inte att det har hänt något i världen?» — »Vad då?» — »Jo, det lär visst pågå ett stort världskrig.» — Sedan resultatet av 1939 års utredning förelåg, ha vi haft ett världskrig som medfört att vår statsskuld har flerdubblats, och då tarvar det väl ett betydligt noggrannare övervägande, om man skall lägga ut 30 miljoner kronor för en åtgärd, som är så omtvistad som denna.

När nu reservanterna tala om att de 27 miljoner kronor, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beräknat kostnaden till, inte äro så avskräckande, när det gäller en reform av den betydelse som införande av högertrafik skulle ha, vill jag erinra om att åtminstone utskottets ordförande så sent som år 1943 varit med om ett uttalande, som ger uttryck åt en helt annan uppfattning. Då var för övrigt kostnaden icke angiven till 27 miljoner kronor, utan till 16 miljoner kronor — låt vara att vi nu icke böra göra något direkt jämförelse mellan dessa båda siffror, eftersom vi kanske inte känna till alla inverkanse faktorer. Utskottet yttrade år 1943 med särskilt stöd från ordföranden: »Enligt utskottets mening kan det med hänsyn till det statsfinansiella läget ej ifrågasättas att under nuvarande förhållanden genomföra en så omfattande omläggning av trafikväsendet, som skulle bliva följden av införande av högertrafik.» Jag kan inte förstå, hur man kan ha så olika uppfattning om samma sak, när det bara är två års mellanrum och det finansiella läget nu dessutom är försämrat i förhållande till läget år 1943. Av utskottsutlåtandet framgår vidare, att redan år 1941 ansåg dåvarande statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet, att vi icke hade råd att genomföra denna reform. Han framhöll i riksdagsdebatten, att regeringens hållning bestäms av statsfinansiella hänsyn. Efter att ha framhållit att arrangemanget enligt kommitténs förslag skulle kosta 16 miljoner kronor yttrade han följande: »Man måste väl ändå erkänna, att det finns andra ändamål, som det är mera nödvändigt att tillgodose i dessa tider.» Dåvarande departementschefen ansåg sålunda, att man måste böja sig för de statsfinansiella skälen.

Jag måste även konstatera, att det icke råder någon enighet här i landet om lämpligheten av att genomföra denna reform. Söndringen börjar i högsta toppen, nämligen hos Kungl. Maj:t. Inom regeringen har man vid sina överväganden — något som vi kanske senare under debatten få höra vittnesbörd om — kommit till olika uppfattningar. Våra länsstyrelser befinna sig likaledes på olika linjer. De flesta ha visserligen tillstyrkt, men åtskilliga ha gått på avslagslinjen. Jag har bland annat funnit, att i Norrbottens län — som väl måste ha någon beröring med ett land med annan körriktning, nämligen Finland — länsstyrelsen avstyrkt reformen. Länschefen där har sagt nej i sitt remissvar. Och den häromdagen bortgångne landshövdingen i Värmlands län har i en intervju i tidningen Motor på tal om högertrafikfrågan yttrat bland annat: »Här ha vi fått sådan vana att skifta från vänster till höger och tvärtom under talrika färder över gränsen, att det ur rent egoistisk synpunkt är oss likgiltigt, men det hindrar ju inte, att en enhetlighet med våra norska grannar vore eftersträfvansvärd.» Landshövding Vennerström ville således inte med någon större kraft gå in för att genomföra reformen. Jag har också läst en intervju med en

Om införande av högertrafik. (Forts.)

annan landshövding — i Göteborgs och Bohus län, som inte har landtrafikförbindelse med utlandet. I likhet med länschefen i Värmlands län hade han i remissvaret anslutit sig till yrkandet om en omläggning, men inte heller han var i verkligheten någon vän av övergången till högertrafik. I intervjuen, som varit införd i ett annat nummer av tidningen Motor, har han sagt, att han tyckte, att det vore bäst, om vi finge behålla vänstertrafiken. Han uttalade därvid — det var kanske litet skämsamt — att Göteborgs livliga förbindelser med England borde vara ett skäl härför. De som önska ha kvar vänstertrafiken ha alltså anfört många och varierande motiv härför.

I våra kommuner råder väl inte någon utpräglad mening i denna fråga, och man kan därför inte där finna något stöd för en omläggning. Som jag sade, råder tveksamhet inom regeringen och hos länsstyrelserna, och många som ha tillstyrkt reformen ställa sig i realiteten tveksamma till att genomföra den på det sätt, som motionärerna och nu reservanterna ha yrkat.

Vid den diskussion, som i övrigt förts i denna sak, har man talat så mycket om att kostnaderna för en omläggning skulle öka, om man dröjer. Men vad veta vi härom? Veta vi något om penningvärdet årtionden framåt? För övrigt innebär ju en investering av 30 miljoner kronor, ja, kanske mera, en räntekostnad på i runt tal en miljon kronor per år. Den sammanlagda ränteutgiften under ett antal år framåt kan kompensera en eventuell stegring av den framtida omlägningskostnaden. Om denna kostnad veta vi nu ingenting.

Utskottsordföranden var också inne på att vi genom en omläggning skulle tillmötesgå ett önskemål från bilfabrikanternas sida. Jag undrar, om vi inte göra denna fråga större än den egentligen är. Om vi fasthålla vid vänstertrafiken, finnes det ingen här i landet, som kommer att kräva av fabrikanterna, att de skola tillverka högerstyrda fordon, och inte heller komma väl våra bilfabrikanter vid en jämförelse med andra länders i någon ogynnsam ställning, eftersom det ju förekommer en mycket stor import av bilar hit och de utländska bilfirmornas konkurrensmöjligheter sålunda skulle ökas, om vi överginge till högertrafik. Endast i fråga om bussar erfordras två typer: högerstyrda och — med tanke på exporten — vänsterstyrda. Men bussarna utgöra ju blott en mindre del av bilparken i landet. Härtill kommer, att våra chaufförer inte gjort några framställningar, i varje fall inte officiella, om annan konstruktion av bilarna. Intet hindrar således, att bilfabrikanterna ha kvar den gamla ordningen.

Vidare undrar jag: är det en så stor olägenhet, om en specialfirma måste tillverka två biltyper? Vid ett studiebesök på Scania-Vabis frågade jag, om det var så besvärligt att tillverka både högerstyrda och vänsterstyrda bilar. Jag fick till svar: »Nej, det är det inte, men det är klart, att vi skulle vilja ha det enhetligt.» När man börjar titta närmare på saken, finner man, att svårigheterna torde vara överdrivna. Om man inte har mer än två typer, när man skall slåss på världsmarknaden, tycker jag man får vara ganska belåten.

Till sist vill jag understryka, vad vi framhållit i utskottsutlåtandet, att vi inte funnit, att man under nuvarande förhållanden — med de skilda uppfattningar, som råda i denna fråga, även hos personer i ansvarig ställning — kan påyrka en omläggning. Dessutom ha yrkeschaufförerna, som jag nyss sagt, ännu inte gjort framställning om en övergång. Därtill vet jag, att man i finansdepartementet åtminstone tidigare har givit uttryck åt den meningen, att detta är en utgift, på vilken man kan tillämpa ett uttalande av förre statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet, att det dock är ett arangemang, som kostar så mycket, att det kan få anstå till förmån för andra utgifter, som äro mera nödvändiga.

Utskottsmajoriteten har i sitt utlåtande framhållit, att en mängd sociala

Om införande av högertrafik. (Forts.)

reformkrav tränga på och fordra sin lösning, vilket i sin tur kräver mycket pengar. De böra komma upp till prövning och få förmånsrätt.

I utlåtandet har också skattefrågan vidrörts. Skatterna äro ju inte för alla så avvägda, som man skulle önska. Det skulle verkligen förvåna mig, om alla de människor, som dag ut och dag in tala om våra höga skatter och fälla hårda omdömen om vår finansminister, som ännu inte givit till känna någon möjlighet att sänka skatten, skulle vara med om att nu — innan frågan är tillräckligt utredd — besluta en utgift på i runt tal 30 miljoner kronor. Jag måste säga, utan att vara elak, att man ibland blir beskylld för att vara slösare och att vår finansminister mängen gång får gå under den rubriken, men att det nog här skulle vara ett slag åt alldeles motsatt håll, om de, som talat om sparsamhet, nu mena, att vi kunna kosta på oss denna utgift.

I övrigt skall jag inte uppehålla mig vid frågan, huruvida det kan inverka på vår sociala standard, om vi köra till höger eller till vänster. Jag har som sagt kommit till det resultatet, att inga sådana skäl förebragts, att vi för närvarande ha anledning att besluta något annat än vad utskottet har föreslagit, och jag ber att få yrka bifall därtill.

Jag vill till sist säga, att om det skulle bli så, som det var vid vår första votering, att femtio, ja, kanske flera ledamöter äro frånvarande, är det inte säkert, att voteringen kommer att ge det uttryck för riksdagens mening, som den bör göra, och detta kommer väl att vara ett ytterligare bevis för att saken ännu inte är mogen för beslut.

I detta anförande instämde herrar *Olof Carlsson, Dahlström, Gottfrid Karlsson, Löfvander, Gustavson, Sundelin* och *Albert Andersson*.

Herr **Ekströmer**: Herr talman! Jag hade inte tänkt att yttra mig i denna mycket omdebatterade fråga, men några uttalanden i utskottets utlåtande ha föranlett mig som gammal bilist att ta till orda.

Herr Forslund talar om att inställningen hos oss, som yrka på högertrafik, bottnar i känslotänkande, men från den saken vill jag svära mig fri. Någoting sådant är åtminstone för mig fullständigt främmande, när det gäller dylika rent teknisk-ekonomiska frågor

Till saken: Utskottet säger, att man bör beakta, »att vårt lands förbindelsemöjligheter med grannländerna äro mycket begränsade, vilket i sin ordning måste verka återhållande på trafikutbytet även med andra länder». Ja, om man bara ser till dagens situation, är det självklart, att detta är riktigt. Men en sådan här reform är ändå inte avsedd för stunden, utan den är avsedd att gälla för all framtid, och det vore ju märkligt, om inte förhållandena ganska snart skulle ändra sig. Före kriget funnos ju som bekant inga restriktioner för trafiken med våra grannländer, och jag är fullkomligt övertygad om att samfärdseln mellan länderna inom kort kommer i gång, förvisso i större utsträckning än före kriget. Det vore bedrövligt annars.

Låt mig ta ett exempel: Frågan om bro över Öresund lär väl inte vara alldeles bara en utopi. Det ryktades för en tid sedan, att amerikanska experter varit på platsen för undersökningar, och efter vad man kan tycka vore ett sådant företag en mycket god affär för den som hade kapital att verkställa brobygget. Det skulle därför inte alls förvåna mig, om detta projekt snart nog toge fastare form. Och en bro över Stora Bält har ju redan före kriget dryftats ganska ingående i Danmark, varför jag tror, att inte heller den saken dröjer alltför länge. Nog kan man tänka sig, att vi om 10—20 år få direkt landförbindelse med kontinenten — observera inte bara för personbiltrafik,

Om införande av högertrafik. (Forts.)

utan kanske framför allt för lastbiltrafik — och vad detta skulle betyda för vår industri och vår handel i allmänhet och för vår motortrafik i synnerhet kan ju ett barn begripa. Men att man då skulle ha olika körriktningar anser jag vara otänkbart. Förr eller senare måste vi därför övergå till högertrafik, och jag tror i motsats till herr Forslund, att de pengar — låt oss säga trettio miljoner kronor — som vi skulle investera i denna reform, äro väl använda pengar och att de komma att ränta sig i det långa loppet. Nog vore det då egendomligt, om vi skulle fasthålla vid antediluvianska synpunkter på vår biltrafik och på grund av ett fantasilöst och jag skulle nästan vilja säga defaistiskt vanetänkande fortsätta med vår vänsterkörning, som alla länder på kontinenten ha frångått. Vi få i denna fråga inte bara tänka på stunden, utan vi måste beakta de möjligheter, som den snabba utvecklingen av handeln innebär. Vi skola väl inte tro, att utvecklingen just nu skall avstanna.

Olycksfallsrisken vid övergång till högertrafik anser jag vara högst betydligt överdriven. Svenska folket är ett kultiverat och vaket folk, och med — såsom herr Norman antydde — en intensiv förberedelsekampanj i press och radio och bestämmelser om en viss tids begränsad körhastighet och kanske andra åtgärder tror jag, att man kan komma dithän, att inte ens en höna behöver bli överkörd på grund av omläggningen.

Man har också talat om att det skulle vara risk för fotgängare. Vi veta ju, att svenskar före kriget ha rest utomlands, men jag har aldrig hört, att någon svensk har blivit överkörd där ute, fastän alla givetvis ställts inför en för dem fullkomligt främmande körriktning för biltrafiken.

Jag har själv kört bil i trettio år och kört i både höger- och vänstertrafik, och jag kan vitsorda, att det är mycket enkelt för bilföraren att gå över till högertrafik. Jag har personligen erfarit, att det är, som om bilen låge bättre i handen vid högertrafik. Om man varit utomlands, är det däremot egendomligt nog mindre lätt att gå tillbaka till vänstertrafik. Rent körtekniskt sett ligger faktiskt högerkörning, som bilarna nu äro konstruerade, mycket bättre till än vänsterkörning.

Det kanske är alldeles riktigt, att kravet på övergång till högertrafik nu inte uppbäres av någon allmän folkmening, men det kan man ju egentligen inte begära. Hela denna fråga är, som jag förut sade, en rent teknisk-ekonomisk fråga, och en saklig och vederhäftig upplysning skulle, tror jag, göra intryck på vårt kultiverade folk. Jag är därför inte rädd för en folkomröstning, men frågan är väl ändå inte av den art, att en dylik extraordinär procedur bör tillgripas.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till den reservation, som herr Norman m. fl. avgivit.

Herr **Helgesson**: Herr talman! Skälen för och emot högertrafiken äro så genomdiskuterade, att det inte är lätt att komma med något nytt. Men vi kunna utgå från läget för dagen, och då vill jag erinra om att inom luft- och sjötrafiken tillämpas högerregeln i alla länder. Med hänsyn härtill och med hänsyn till att denna regel gäller för landtrafiken inte bara i våra grannländer, utan i praktiskt taget alla länder, kan enligt min mening Sverige i längden inte undgå att införa högertrafik. Detta är inte något hot eller någon som helst påtryckning, jag konstaterar bara faktum. Ändringen kräves inte därför att man kör bättre till höger än till vänster, utan därför att det skandinaviska och internationella umgänget fordrar lika körregler för alla länder och folk. Kravet är även grundat på den självklara plikten för varje land att trygga trafiksäkerheten på vägar och gator, och jag tror för min del, att tra-

Om införande av högertrafik. (Forts.)

fiksakerhetsproblemet inte kan slutgiltigt lösas, förrän vi få enhetliga körregler i alla länder.

Det är ägnat att förvåna, att utskottet i år kommit till en helt annan ståndpunkt än år 1939. Därigenom har utskottet inte bara gått ifrån sitt då lämnade, välmotiverade utlåtande, utan också blundat för utvecklingen sedan dess. Det torde inte kunna bestridas, att en omsvängning skett inom den allmänna opinionen till förmån för högertrafiken. Utskottet har ju också tagit mycket litet hänsyn till att överståthållarämbetet och majoriteten av länsstyrelserna ha tillstyrkt införandet av högertrafik, liksom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, generalpoststyrelsen och arbetsmarknadskommissionen. Dessa tillstyrkanden ha inte betydtt någonting för utskottet. Därutöver ha ju cykelfrämjandet och alla organisationer inom bilismen med KAK i spetsen uttalat sig för högertrafik.

Jag har även fäst mig vid utskottets uttalande om att våra förbindelsemöjligheter med grannländerna äro mycket begränsade. Detta argument har bemötts av andra talare, varför jag inte skall uppehålla mig så mycket därvid. Men jag vill säga, att även om man skulle medgiva, att förbindelsemöjligheterna för närvarande äro begränsade, är det därmed alls inte sagt, att så kommer att förbli. Såsom nämndes nyss kommer Svinesundsbron att inom kort användas i full utsträckning, och det kommer att byggas även andra broar, som förbättra förbindelserna. Dessutom ha vi många landsvägsförbindelser både med Norge och med Finland, som komma att undan för undan göras bättre, och då ökas kraven på enhetliga trafikregler. Vad gäller Finland och trafiken med detta land har man kunnat konstatera, att finlandsbåtarna, när trafiken var i gång före kriget, vid varje tur hade fördäcken lastade med bilar så långt som utrymmet tillät, och det är klart, att denna trafik inte kommer att minskas, utan snarare ökas.

Det har förut även talats om hänsynen till våra grannländer, och under den tid, som nu har gått, när hemresande norrmän och danskar sagt farväl till svenskar, har det överallt försäkrats, att de vänskapsband, som ha knutits under de gångna hårda åren, inte skola brytas, utan hålla även efter kriget. Det bästa sättet att bibehålla kontakten och stärka vänskapsbanden är att ge människorna möjlighet att träffa varandra, och då äro bilen och cykeln alldeles utmärkta hjälpmedel. Man tar nog inte miste, om man säger, att inom en snar framtid, när materialtillgången tillåter det, komma många att göra påhälsningar i grannländerna. Dessa besök få inte karaktären av vad vi för närvarande mena med turisttrafik, utan det blir arbetare och bönder i respektive länder, som komma att resa. Det blir folken, som träffa varandra.

Som ett bevis för att grannländerna äro intresserade av att vi övergå till högertrafik kan jag nämna, att Kongelig Dansk Automobil Klub och Forenede Danske Motorejere ha skrivit till Nordiska motororganisationernas permanenta kommitté och hemställt, att kommittén skall ta upp problemet om högertrafiken, och uttryckt förhoppningen, att saken skall kunna ordnas. Organisationerna åberopa även en skrivelse, som de år 1938 sände till utrikesdepartementet i Danmark med hemställan om hänvändelse till svenska myndigheter om införande av högertrafik.

I Finland är också intresset stort för denna fråga, och där ha gjorts uttalanden av ledande bilmän. Ordföranden i Finlands automobilklubb, Erik von Frenckell, och direktören vid det finska trafikverket, Hans Sahlberg, samt flera andra kända bilmän ha uttalat sig för att vi böra ha högertrafik i hela Norden, och man måste instämma i deras önskemål om enhetliga trafikregler.

Herr Forslund säger nu, att intresset bland chaufförerna är svalt och att ingen grupp chaufförer har instämt i kravet på högertrafik. Det är klart, att

Om införande av högertrafik. (Forts.)

det råder delade meningar bland chaufförerna, men Svenska transportarbetareförbundet med dess 36 000 medlemmar, av vilka två tredjedelar kunna anses sysselsatta inom biltrafiken, har i varje fall instämt i kravet på högertrafik.

Herr Forslund talade vidare om kostnaderna och att omläggningen skulle belasta statens ekonomi med en hög räntekostnad. Ja, om man räknar allting i pengar, kan det ju vara riktigt, men omläggningen syftar ju ytterst till ökad trafiksäkerhet, och även om det under en övergångsperiod skulle bli ett ökat antal olyckor, är det tämligen säkert, att antalet sedan kommer att sjunka. Vi kunna hysa goda förhoppningar om bättre körkultur och en statistik, som kommer att visa färre olyckor, när vi få enhetlig trafik, och då tror jag, att ränteutgiften spelar mycket liten roll. Om vi kunna begränsa olyckorna, som för närvarande kosta samhället oerhört stora summor — många, många gånger större än den ränteutgift, som herr Forslund talade om — göra vi i alla fall en betydande vinst på denna reform.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservationen.

Herr **Krügel**: Herr talman! Jag kommer som den tredje i kön av, om jag så får uttrycka mig, högertalare, men jag kan inte göra något åt det. Visar det någonting, skulle det väl närmast vara, att vi ha majoritet i kammaren för vår åsikt, och det vore i så fall enligt min mening bra.

När jag läste igenom utskottets utlåtande, slog det mig, hur svårt det måste vara att argumentera i en sak, som man inte tror på. Jag kunde i varje fall inte med bästa vilja i världen finna, att utlåtandet speglade en enda gnista av hänförelse för den sak, som utskottsmajoriteten gjort till sin. Inte heller kunde jag upptäcka någon känsla av tillfredsställelse i övrigt i utskottets resonemang. Jag tyckte närmast, att man mödosamt i motiveringen arbetar sig fram rad för rad mot avslagsyrkande och att man till och med på väg mot detta gör en och annan motvillig bugning för högerregeln såsom den mest lämpliga. För all del, visst anför utskottet några skäl för sitt ställningstagande mot motionerna och yrkandet om ett principbeslut till förmån för högertrafiken. Men skälen äro på ett undantag när de gamla vanliga invändningarna, som vi känna till sedan tidigare behandlingar av detta ärende. Och ändå har det — det måste vi erkänna — hänt något under de gångna åren. Det har till och med hänt mycket, som skulle kunna komma utskottet att inta en annan ståndpunkt än den som framgår av det utlåtande, som föreligger här i dag.

Man tycker sig märka, att utskottet finner läget besvärligt, men att dess majoritet känt sig fastlåst i sin gamla negativism och därför inte haft något val. Är inte den slutsatsen eller det antagandet riktigt, så måste det vara på det sättet, att man inte under några förhållanden vill en ändring, inte under några förhållanden vill lyssna till skäl, utan därför framhärda. Annars har det, såvitt jag kunnat förstå, inte saknats skäl och tungt vägande sådana till förmån för högertrafiken. Praktiskt taget alla de yttranden, som avgivits i ärendet, äro positivt inställda till en omläggning av vår landsvägs trafik. Jag skall inte trötta kammaren med några citat ur dessa yttranden, men det må tillåtas mig att framhålla, att de myndigheter, organisationer, föreningar och andra, som yttrat sig i ärendet, verkliga representera vad landet har av sakkunskap på området, och det måste väl ändå betyda något. Herr Forslund uppehöll sig vid dessa yttranden och bagatelliserade dem, om jag fattade honom rätt, och han angav som en svaghet för högertrafiksympatisörerna, att exempelvis vissa av länsstyrelserna hade avstyrkt omläggningen. Jag vill i anslutning härtill säga, att jag tror, att om man adderar ihop

Om införande av högertrafik. (Forts.)

den förteckning, som finnes i utskottets utlåtande, ser man, att minst 18 eller 19 länsstyrelser ha yttrat sig till förmån för omläggningen, under det att endast ett femtal avstyrkt. Bland dem som yttrat sig avstyrkande finnas dessutom Svenska landskommunernas förbund, Svenska motorförbundet och Svenska stadsförbundet. Men dessa, som avstyrkt reformen, ha inte gjort det ovillkorligt, utan de ha ställt sig tveksamma, och det förringar värdet av deras uttalande, när man nu vill mynta det till förmån för vänstertrafiken. Alla övriga myndigheter ha yttrat sig i tillstyrkande riktning, och jag skall be att, trots att det tar någon minut, få läsa upp dem, för den händelse kammarens ledamöter inte ha gjort sig förvissade om vilka de äro. Det är, förutom de länsstyrelser och övriga, som jag nyss har nämnt, besiktningsmän och en hel del polismyndigheter, generalpoststyrelsen, järnvägsstyrelsen, skolöverstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statskontoret, överbefälhavaren, arméförvaltningens tygdepartement, statspolisintendenten, statens arbetsmarknadskommission, Svenska järnvägsföreningen, Svenska spårvägs-, buss- och förortsbaneföreningen, trafikförsäkringsföreningen, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, Kungl. automobilklubben, Motormännens riksförbund, Sveriges trafikbilägares riksförbund, Automobilbesiktningsmännens förening, Cyklisternas riksförening, Sveriges bilskolors riksförbund — ja, det är en hel del ytterligare, men jag kan stanna vid detta. Samtliga dessa ha som sagt yttrat sig till förmån för högertrafiken.

Det är dock inte bara så att huvudparten av yttrandena gå i denna riktning. Även andra lagutskottet har på sin tid intagit en ståndpunkt, som svarar mot vad vi i dag skulle kunna kalla »högermännens». Utskottets utlåtande år 1939 — det har omnämnts förut här i dag — var föranlett av en motion, som vi alla veta, av herr Lindhagen till förmån för införande av högertrafik, och i detta utlåtande var utskottet mycket välvilligt inställt till motionen och förordade utredning. Riksdagens beslut fattades också i enlighet med utskottets förslag och resulterade småningom i en kommitté, 1939 års högertrafikkommitté, som i sitt yttrande sammanfattningsvis säger, att en övergång till högertrafik beträffande väg- och gatutrafik måste anses principiellt riktig och borde genomföras. Det var då. Nu har utskottet intagit en annan ståndpunkt, men jag medger ju, att det åtminstone delvis är andra personer, som svara för utskottets yttrande i dag, än de som skrevo under 1939 års utlåtande.

Nu anser alltså utskottet och »vänsteranhängarna» överhuvud taget att kravet på övergång till högertrafik ej bäres upp av någon stark eller, som utskottet uttrycker det, utbredd folkmening, och det är kanske riktigt. Jag skall i varje fall inte påstå motsatsen. Jag vågar inte som utskottet göra mig till tolk för någon folkmening, men jag har trots mig förstå, att vad städernas befolkning angår, är resonansen där mycket stark för en övergång till högertrafik, och vad landet i övrigt beträffar har jag inte kunnat finna, att man hyser någon motvilja mot en »nyordning» på detta område. Men jag vill gärna erkänna, att man på landsbygden är en smula ointresserad, förklarligt nog för resten! Landsbygdens befolkning har sitt sysslande, som vi nog alla veta, i allmänhet på åkrar och ängar, i skog och mark, och människorna där äro förty mycket litet ute på vägarna. Kanske bäres också landsbefolkningens ointresse i viss mån upp av att den har ett visst sinne för att handla praktiskt. Vi ha nog sett litet var, och jag förundrar mig inte över det, att folk på landet gärna, exempelvis på vintern när snö täcker marken, kör på den del av vägbanan, som icke är grusad. Det kanske också många gånger förhåller sig så att vägarna här och där äro av rätt dålig kvalitet, åtminstone de små vägarna, varför man gärna, när marken är bar, åker på den sida av vägen, som är bäst. Cyklisterna

Om införande av högertrafik. (Forts.)

och gångare äro, som vi veta, mycket »praktiska», men därvidlag är det ingen skillnad, så vitt jag vet, mellan stad och land.

Utskottet har framkastat en tanke på referendum för att utröna folkmeningen i fråga om höger- eller vänstertrafik. Jag tror att herr Forslund nämnde något om detta nyss och rekommenderade det. Mot bakgrunden av vad jag här har nämnt, vill jag säga, att jag inte tror att en sådan anordning skulle ge uttryck för den s. k. folkmeningen. Jag tror däremot att resultatet av en sådan omröstning i mångt och mycket skulle bli beroende på formuleringen av den fråga, som man blir förelagd att svara på.

Herr Forslund nämnde också något om kostnaderna. Han talade om de 30 miljoner kronorna. Jag har sett i betänkandet, att det rör sig om 27 miljoner, och redan det är givetvis ett stort belopp. Min respekt för pengars värde är alldeles tillräcklig för att jag till och med skall tycka, att detta är ett hiskeligt stort belopp. Men om vi ser det mot den bakgrund, varemot det bör ses, blir nog ändå summan inte riktigt så stor. Här gäller det dock en sak, som angår hela landet och dessutom hela landet för all framtid. Ty om vi göra en omläggning nu, kan det väl i vart fall inte tänkas, att vi sedan skola byta igen, och det är säkert att förvänta, att den stegring i vår samtrafik med andra länder, som ett »högerbeslut» kommer att utlösa, också skall resultera i ökade inkomster, väl svarande emot utgifterna för själva omläggningen. Mig synes det alltså att dessa utgifter äro en god penningplacering och icke någon förbrukning av pengar.

Utskottet har också framhållit, att beloppet borde disponeras för sociala ändamål, och denna omsorg är värd allt beaktande. Ingen ser hellre än jag, att den sociala omvårdnaden får sitt. Vi ha alltför länge, så vitt jag kan bedöma det, »vilat» på den punkten. Men å andra sidan äro 27 miljoner kronor i detta sammanhang en mycket liten penning. Skall resultat nås på berörda område, måste vi röra oss med miljarder. Det är faktiskt den nakna sanningen, och därmed förlorar argumentet något av det värde, utskottet velat tillmätta detsamma.

Ett liknande resonemang kan föras i anslutning till utskottets erinran om sparsamhet med hänsyn till den stora skattebördan. Att utskottets talesmän kommit att tänka på detta är erkännansvärt; det är bara synd att detta nit för sparsamhet så sällan kommer på tal.

Men en sak har utskottet glömt i detta sammanhang, och det är kostnaden för omläggningen. Denna blir onekligen större ju längre vi dröja, och därom tyckas herr Forslund och jag vara ense. Men att vi en dag nödgas göra en omläggning, står väl utom allt tvivel, även om jag i det stycket inte tycks ha fått något instämmande från utskottets sida hittills här i kammaren.

Herr talman! De invändningar från utskottets sida, jag här har berört, äro värda beaktande, men jag kan ändå inte tillmätta dem en avgörande betydelse vid ställningstagandet i denna sak. Härvidlag träder, såvitt jag kan bedöma det, en tredje av utskottet berörd faktor i förgrunden, nämligen säkerheten, men till den bör också knytas begreppet samtrafik, ty dessa två faktorer höra oskiljaktigt samman.

Enligt utskottets mening kommer olycksfallsfrekvensen, ifall högertrafik införes, att öka under övergångsperioden, och detta antagande vill nog ingen bestrida. Men om det är riktigt, bör det också vara riktigt, att ifall vi behålla vänstertrafik och vår samtrafik med utlandet ökar, olycksfallsfrekvensen också i detta fall kommer att öka och därtill ständigt vila över oss — såvida inte utskottet och »vänsteranhängarna» i övrigt anse, att vår nuvarande isolering kommer att bestå för all framtid.

Låt oss så se litet grand på utvecklingen i avseende på samtrafiken. Jag har litet statistik i det stycket. Vår motorfordonstrafik över de tre färjställena

Om införande av högertrafik. (Forts.)

nera vid Öresund uppgick år 1934 till 25 400 motorfordon. År 1935 steg siffran till 30 706 stycken, år 1936 till 38 400, år 1937 till 44 500, år 1938 till 49 500 och år 1939 till 53 799. Det är dock att märka, att biltrafiken så gott som avstannade vid krigsutbrottet den 1 september 1939. Till den siffran, vartill trafiken stigit sistnämnda år den 1 september, eller 53 799, bör alltså läggas talet för de motorfordon, som gingo över våra gränser till Norge och Finland — här är det sannolikt fråga om ett par tiotusental. Förfara vi på det sättet, komma vi upp till en siffra av 80 000 motorfordon för de första åtta månaderna av år 1939, och den siffran, herr talman, är intressant, därför att den i stort sett, ja nästan helt, stämmer med det antal motorfordon, som vi för närvarande ha i bruk i vårt land.

Hade trafiken fått fortsätta under hela år 1939, hade ju statistiken blivit än förmånligare för högertrafikens införande med hänsyn till de riskmoment, som alltid uppkomma vid den blandade trafik, som vi ha att räkna med, om motorfordon gå hit och härifrån ut till ett annat land, där körreglerna äro andra än våra.

Sannolikt ha vi, som redan är sagt, att motse en liknande, ja, stegrad utveckling av samtrafiken under år som komma, och tekniken vilar ju som bekant inte. Båtar, som, sedan de landat, kunna fortsätta som hjuldon på vägarna, är redan en verklighet, och vem vet om inte flyget rätt vad det är uppträder i en gestalt, som ger också det tillfälle att alternera, att färdas i luften ibland och ibland på vägarna. Vi kunna mycket väl tänka oss att vingarna kunna fällas upp och flygmaskinen blir till en bil, som fortsätter på land. Därmed ha vi eliminerat talet om, som ofta förekommer, att vårt land praktiskt taget är en ö, där man inte i framtiden behöver räkna med så mycket samtrafik med andra länder. I varje fall kan en sådan utveckling bidra till att öka samtrafiken utöver vad som eljest vore möjligt.

Om de svårigheter, jag här teknat, möta oss och eventuella utläningar på vår egen mark så länge vi uppehålla vår vänstertrafik, uppstå ju samma svårigheter, då vi med eller utan fordon passerat gränserna till länder, där högertrafikregeln gäller, d. v. s. praktiskt taget numera alla länder. Det hade därför varit önskvärt, om utskottet i sitt ställningstagande velat blicka ut över förhållandena något mera och inte binda sig vid dagens bekvämligheter, ty högertrafiken bör ses inte bara mot de förhållanden, som råda i dag, utan mot förhållanden, som kunna komma och som säkerligen komma att råda.

Slutligen skulle jag, herr talman, vilja säga, att vi ofta deklarerat vår sympati för den nordiska tanken och det nordiska samarbetet; åtminstone tala vi så vid högtidliga tillfällen, när flaggan går i topp och nationalhymnerna spelas. Men det förefaller mig som om vi i vårt handlande, när det gäller att praktiskt tillämpa dessa deklARATIONER, glömde vår inställning, glömde att fullfölja våra vid högtidliga tillfällen uttalade försäkningar. Här är det, herr talman, såvitt jag kan förstå, ett tillfälle att demonstrera, att vi i praktiken också vilja ett samarbete och att vi ha en intressegemenskap med våra grannar, med Norge, med Finland, med Danmark och varför inte också så småningom med det europeiska fastlandet.

Jag ber därför att få yrka bifall till reservationen.

Herr Hallagård: Herr talman! När det gäller att ta ställning till det här föreliggande spörsmålet om genomförande av högertrafik, får man givetvis ta hänsyn till alla skäl för och emot en sådan omändring. Här har nu under debatten från den sida, där man är intresserad för ett införande av högertrafiken, framhållits, att tidpunkten nu är lämplig för ett principbeslut till förmån för en sådan reform. Man har också anfört, att det är så många myndigheter

Om införande av högertrafik. (Forts.)

och organisationer, som ha uttalat sig för denna reform. Man har t. o. m. i motionen som skäl för att man skall gå in för denna reform anført, att man skall bygga en tunnelbana i Stockholm.

Det finns dock myndigheter, som ha avstyrkt förslaget om införande av högertrafik, bland andra exempelvis länsstyrelserna i Uppsala, Södermanlands, Hallands, Skaraborgs, Västerbottens och Norrbottens län, Svenska motorförbundet, Svenska landskommunernas förbund. Statskontoret och statspolisintendenten, som icke direkt avstyrkt den föreslagna reformen i princip, uttala sig mot dess genomförande, åtminstone under nuvarande förhållanden. Det finns således en hel del myndigheter, som varit betänksamma i fråga om införandet av högertrafik.

Det är därför förklarligt att jag, som så att säga är representant för landsbygdens folk, ställer mig litet tveksam inför en sådan omändring. Den, som känner förhållandena ute i bygderna, vet nämligen, vilken tveksamhet som där råder i denna fråga. Man anser att det är onödigt att införa högertrafik. Jag har därför ansett det olämpligt att riksdagen nu gör något principuttalande till förmån för införande av högertrafik. Det bör inte vara ägnat att förvåna, att de, som i utskottet ställt sig på denna linje, inte heller kunna ansluta sig till motionerna eller reservationen.

Då man här har anført en del uttalanden till förmån för en sådan reform, skulle jag också vilja anföra uttalanden till förmån för den motsatta uppfattningen. Jag har t. ex. här en skrivelse från mitt län, Skaraborgs läns droskbilägareförening, som vid ett årsmöte enhälligt uttalat, att en övergång till högertrafik icke skulle medföra några som helst fördelar samt att nackdelarna med en sådan övergång skulle bli så stora, att det icke vore tillrådligt att genomföra en sådan reform. Föreningen anser sig därför icke kunna i något avseende rekommendera dess genomförande och den fortsätter: »Skulle högertrafiken segra, skulle det vara liktydligt med att lekmännens åsikt skulle segra över fackkunskapen.» Alltså finner man även fackkunskap, som talar mot en övergång till högertrafik! Man framhöll även vid detta möte, att, trots det att vägtrafikstadgan förordar, att gående skola gå å vägens högra sida, ändock omkring 50 % fortfarande hålla sig på vänstersidan och att även den saken borde uppmärksammas, då man diskuterar denna fråga. Detta visar att det är ytterst svårt för folk att frånga den s. k. vänsterregeln.

Man får väl inte heller bortse från den internationella bilismens intressen — jag förstår den saken och att man för den skull är intresserad — av en omläggning till högertrafik, men frågan är, om man dock inte, såsom utskottet här säger, i första hand får ta mera hänsyn till vårt lands yrkesbilister och hela vår trafikerande allmänhet samt de stora kostnader och olycksfallsrisker, som äro förbundna med en sådan reforms genomförande. Jag anser således för min del, att man inte har anledning att gå med på ett principuttalande till förmån för reformen.

Herr Ekströmer framhöll t. ex. att han utan olägenhet kört bil i utlandet. Ja, det kan ju vara ett bevis på att det inte är så nödvändigt att genomföra en sådan reform. Man får väl inte heller ta alltför mycken hänsyn till de svenska turister, som vilja köra bil i utlandet, eller de utländska turister, som vilja bila i vårt land, utan man får väl i första hand ta hänsyn till våra svenska förhållanden vid bedömandet av denna fråga.

Utskottet har framhållit, att även om trafiksäkerhetssynpunkterna i en framtid skulle kräva övergång till högertrafik, finner utskottet den omständigheten, att omläggningen då eventuellt skulle bli dyrare, ej vara avgörande för frågans behandling i nuvarande läge. Utskottets majoritet framhåller också att »åtskilliga reformförslag på socialpolitikens område, vilka under kriget fått

Om införande av högertrafik. (Forts.)

vila, påkalla efter dess avslutande uppmärksamhet och komma vid genomförandet att kräva stora kostnader. Samtidigt därmed framträder behovet av utgiftsbegränsningar för vinnande av lätnader i beskattningen. För en övervägande del av landets befolkning torde förverkligandet av önskemål i berörda avseenden framstå såsom mera angeläget än införandet av högertrafik. Enligt utskottets mening böra under sådana förhållanden ej nedläggas stora kostnader för genomförande av en trafikomläggning, vars aktuella fördelar skulle vara minst sagt tvivelaktiga.»

Jag anser att man bör ta hänsyn till dessa synpunkter.

Jag skall också be att få citera en del insändare i tidningar. En insändare i Svenska Dagbladet den 3 februari i år förmenar, att det synes nödvändigt att låta folkmeningen göra sig hörd, innan ett beslut fattas om övergivande av ett trafiksystem, som gällt under generationer. Och insändaren slutar med att framhålla, att Sveriges vägar och trafikmedel icke i första hand äro avsedda för utläningar utan främst för det egna landets innevånare. En insändare i Aftonbladet framhöll häromdagen, att vid en omläggning, som för övrigt berör 6 milj. människor, dessa borde åfrågas såsom närmaste parter, och insändaren ansåg att man borde ta under övervägande, huruvida man inte genom en omröstning skulle låta svenska folket ge till känna sin mening. Det är ett spörsmål, som man bör ta i övervägande, innan man fattar beslut i detta fall. Man kan inte härvidlag bortse från de synpunkter, som tala emot ett genomförande av den föreslagna reformen.

Under sådana förhållanden anser jag att motionerna böra avslås, och jag ber därför att få yrka bifall till utskottets hemställan.

I herr *Hallagårds* yttrande instämde herr *Näsgård*.

Herr talmannen tillkännagav, att anslag utfärdats till sammanträdets fortsättande kl. 7.30 eftermiddagen.

Herr **Pauli**: Herr talman! Utskottet har ansett, att man bör höra folkets breda lager i en fråga som denna. Detta är anledningen till att jag har begärt ordet. Jag är nämligen inte medlem av andra lagutskottet, inte heller är jag bilist, och jag kan därför i denna fråga betrakta mig såsom tillhörande de breda lagren. Jag har inte kunnat låta bli att såsom lekman tillkännage min syn på denna fråga, ehuru jag måste konstatera, att det under den hittills förda debatten har framkommit så många starka och goda skäl för reservanternas ståndpunkt, att om denna kammare hade varit samlad i normal omfattning, man inte borde kunnat hysa något tvivel om utgången av den kommande omröstningen. Nu är det ju mera äventyrligt med tanke på att de många ledamöter, som denna lördagsförmiddag inte äro inne i kammaren och inte ha hört argumenten, kanske mekaniskt komma att ge vika för den gamla böjelsen att »rösta för utskottet». Jag hoppas emellertid, att de sakska, som här ha framförts, i alla fall skola ha en avgörande verkan.

Jag har med förvåning studerat utskottsmajoritetens utlåtande. I vanliga fall brukar det vara så, när ett utskott har hört sig för i en sådan omfattning och haft så riklig tillgång till olika myndigheters och organisationers yttranden, som nu varit fallet, att detta får en avgörande inverkan på utskottets ställningstagande. Så har emellertid inte blivit fallet här. Trots att den övervägande majoriteten av hörda myndigheter och organisationer mycket klart har uttalat sig för högertrafik och för en övergång till sådan trafik så snart som möjligt, har utskottets majoritet inte låtit sig övertygas. Dess talesmän uppträda här den ene efter den andre och säga att det dock inte är någon fullständig, absolut enighet bland hörda myndigheter och organisatio-

Om införande av högertrafik. (Forts.)

ner. Det förefaller mig vara ganska överdrivna anspråk. Det är väl inte många frågor av sådan praktisk natur som denna, där man har kunnat fota ett riksdagsbeslut på någon *absolut* enhällighet. Man får vara nöjd med att i detta fall en starkt övervägande mening har gjort sig gällande.

Att fordra att varje svensk politiskt fullmyndig medborgare skall yttra sig i denna fråga genom en folkomröstning, förefaller mig vara ett ganska överraskande hugskott. Jag hyser inte det förtroende till folkomröstningsinstitutet, att jag tycker det bör kopplas in i detta sammanhang. Det är, som vi veta, ett här i landet mycket oprövat institut. Det har varit i funktion en enda gång: år 1922 i fråga om förbud eller icke förbud mot spritdrycker. Sedan har det aldrig tillgripits, och det vore märkvärdigt, om man i en fråga av denna rent tekniska natur skulle begära att hela folket uttalade sig genom ett referendum. Jag måste betrakta tanken såsom något förlugnen.

Överhuvud taget beklagar jag, att i utskottsmajoritetens utlåtande icke ådagalagts en större grad av framsynthet. Man stirrar sig blind på de *nuvarande* förhållandena eller på förhållandena under en kortare övergångsperiod, både när det gäller olycksfallsrisken och när det gäller kostnaderna. Man erkänner dock beträffande kostnaderna, att om trafiksäkerhetssynpunkterna i en framtid skulle kräva övergång till högertrafik, omläggningen då eventuellt skulle bli dyrare. Men man anser inte detta avgörande i nuvarande läge. Man finner det alltså viktigast, att man icke gör ett utlägg på 27 miljoner kronor i nuvarande läge, men om det däremot i framtiden blir betydligt dyrare, det bryr man sig inte om. Man menar tydligen: den dagen, den sorgen!

Jag kan inte dela den uppfattningen. I likhet med flera talare anser jag att man bör tänka på inte bara att en omläggning i en framtid utan tvivel kommer att ställa sig dyrare, utan att varje år som man uppskjuter denna omläggning kräver betydande kostnader. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har framhållit, att om övergången uppskjutes med endast ett år, till 1947, kan kostnadsstegringen med säkerhet beräknas överstiga 5 miljoner kronor; och ställes övergången ännu mera på framtiden, torde kostnaden stegras med ytterligare stora belopp, trots alla tänkbara åtgärder. I belysning härav förefaller den summa, som man vill inbespara genom att nu inte göra någonting alls, föga betydande.

Det gäller här framtiden, och eftersom man på alla håll torde vara enig om att just den nuvarande tidpunkten — efter krigsslutet och innan en mera omfattande trafik åter har börjat — är den bästa och mest ändamålsenliga för att företaga en sådan omläggning, så är det just nu så mycket oriktigare att bortse från framtidens krav och endast fästa sig vid ögonblickets.

Jag har svårt att förstå att övergångsperioden skulle behöva kräva så utomordentligt många olycksfall. Herr Forslund påpekade, att länschefen i Värmland, som nyligen har gått bort, vid något tillfälle yttrade: »I det här länet äro vi så vana vid att växla om mellan höger- och vänstertrafik, att det inte medför några vidare risker.» Det tycker jag rätt mycket skulle lugna farhågorna för att övergångstiden skulle medföra så stora risker. Och i varje fall säger en enkel sannolikhetskalkyl, att om man jämför de olycksfallsrisker, som kunna komma att föreligga under en begränsad övergångstid, med olycksfallsriskerna i en oändlig framtid, då trafiken mellan vårt land och andra länder har tagit en omfattning som vi inte nu kunna veta någonting om men som med all sannolikhet kommer att växa högst betydligt, så måste den sammanlagda summan av framtida olycksfall, om Sverige framhärdat med vänstertrafik, bli väsentligt högre än varje summa av olycksfall under övergångstiden. Jag anser därför, att både i fråga om kostnader och olycksfallsrisk utskottsmajoriteten har varit allt för närsynt; den har inte tillräckligt tänkt på

Om införande av högertrafik. (Forts.)

att detta till sin karaktär är en framtidsfråga och icke en fråga för det nuvarande ögonblicket.

Jag instämmer med den talare, som sade att talet om sociala åtgärder och omsorgen om att staten skall ha pengar till dem, är synnerligen beaktansvärt — därom äro vi alla överens. Men jag finner det också slående, när han påpekade, att den summa det här rör sig om är försvinnande liten i förhållande till de ekonomiska krav som måste uppställas för de sociala åtgärderna. Och det vore också egendomligt, om man skulle framföra detta argument just i denna punkt och icke i fråga om andra mycket större krav på många miljoner, som då och då föreläggas riksdagen. Då kunde man ju varje gång säga, att vi måste se efter, huruvida icke varje sådan fråga rätteligen bör vägas mot de sociala kraven; men det brukar veterligen inte ske.

Herr Hallagård yttrade någonting rätt märkvärdigt. Han hade det visserligen inte ur sin egen fatatur, utan han hade fått det från sitt hemlän. Om jag fattade honom rätt, var det en droskägarförening där, som förklarade, att om riksdagen ginge in för övergång till högertrafik, skulle detta innebära »ett nederlag för fackkunskapen». Det är roligt att höra, att vederbörande droskägarförening har så stark tilltro till sin egen fackkunskap, men man borde väl också tillmäta väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och alla dessa andra auktoriteter, vilkas yttranden äro refererade i utskottsutlåtandet, ett visst anseende för fackkunskap, vilket måhända icke ofördelaktigt kan jämföras med herr Hallagårds droskägarförenings.

Herr Forslund tyckte, att man skulle fråga chaufförerna. Men, herr Forslund, det finns faktiskt chaufförer som yttrat sig om denna sak. Bland annat har motorförarnas helnykterhetsförbund — som jag tror herr Forslund har stor aktning för — gått in med en framställning beträffande införandet av högertrafik.

Det ofta anförda argumentet, att det är dyrt att införa högertrafik *nu*, måste efter min mening böja sig för argumentet, att det blir vida dyrare att uppskjuta saken. Likaså måste argumentet, att en övergång kan bli riskabel *nu*, vika för argumentet, att det blir ofantligt mycket riskablare i längden, om man inte nu genomför denna reform. Eftersom utskottets ordförande androg en del vackra citat till stöd för sin ståndpunkt, skall jag inte vara sämre. Jag tillåter mig erinra om ett ord av Viktor Rydberg: »Bort den blick som, skarp för hindren, är för målets skönhet skum!»

Det är denna min principiella inställning, som framför allt gör att jag, herr talman, ber att få yrka bifall till reservationen.

Herr Hage: Herr talman! Det är kanske inte så orimligt, att en representant för ett *gränslän* också yttrar sig i denna fråga. Ingen av de föregående talarerna har nämligen representerat ett gränslän. Men innan jag kommer fram till de synpunkter, som jag i denna egenskap tänkte lägga på saken, skulle jag vilja rikta en fråga till herr Forslund, som är mycket intensiv motståndare till högertrafiken.

Jag skulle vilja fråga herr Forslund: hade det inte varit en lycka för samtrafiken mellan världens olika nationer, om vi redan från början hade fått en internationell och likartad spårvidd på alla järnvägar, åtminstone i möjligaste mån? Herr Forslund, som sysslat med sådana saker, skulle kanske svara ja på den frågan.

Jag vill se denna fråga från ungefär samma utgångspunkt. Det ligger i tidens utveckling att lägga internationella synpunkter på samtrafiksfrågor och överhuvud taget på trafikfrågor. Där få ofta småsinnade lokala synpunkter

Om införande av högertrafik. (Forts.)

ter vika för internationella, därför att den stora massan av människor, som tänker på detta och tänker på framtiden, tror på att ett visst hänsynstagande till de internationella synpunkterna är befogat i vår tid och givetvis mera befogat än under gångna tider. Det är huvudsakligen från den utgångspunkten, som jag för min del kommer att i denna fråga bli högerman och rösta för reformförslaget.

Herr Forslund var ju inne på frågan om vad man tänker och tror och hoppas i gränslänen, och såvitt jag kunde höra, trodde han att det inte alls fanns någon entusiasm där för en förändring. Men så mycket vill jag i alla fall säga, att jag, särskilt i gränstrakterna mot Finland, mött många människor, som någon gång resa över och som bruka säga, att de då alltid äro nervösa för att de skola köra galet. Sådana talesätt hör man ofta där uppe. Nu kan man väl inte på den grunden påstå, att hela länet är högertrafikbetonat, men man möter i varje fall ofta människor, som yttra sig på det sättet.

I gränslänen är det för övrigt så -- även om detta inte så mycket gäller Norrbotten -- att gränsen mellan de olika länderna inte går i rak linje utan i sicksack. En chaufför, som skall resa ett stycke längs gränsen, får därför ofta köra ett stycke i det andra landet och så en bit i Sverige igen och så in i det andra landet på nytt. Då skall den stackaren sitta och tänka, var gång han skall skifta: »Nu skall jag köra åt höger», när han kommer in i det andra landet, och: »Nu skall jag köra till vänster», när han kommer in i Sverige. Jag kände en gång en chaufför, som var litet nervös och rädd för att köra fel, och han satte upp en skylt i bilen framför ögonen på sig, där det stod en stor pil och så: »Höger!» Då hade han den framför sig ständigt och jämt, så att det inpräntades i hjärnan på honom, men han sade, att när han sedan kom tillbaka till Sverige igen, hade han kört så mycket på höger sida, att han riskerade att köra galet. Det finns med ett ord sagt både risker och olägenheter med det nuvarande systemet, främst i gränsbygder.

Nu framhåller herr Forslund, att landshövdingeämbetet i Norrbotten har avstyrkt detta förslag. Ja, herr Forslund och jag, som sitta i andra lagutskottet, läsa ju där ofta yttranden ifrån länsstyrelserna i olika slags frågor, och vi kunna nog många, många gånger konstatera, att olika länsstyrelser avge yttranden, som vi veta absolut gå emot majoritetens uppfattning inom respektive län. Detta beror naturligtvis på att landshövdingarna icke tillsätts precis med hänsyn till att de ovillkorligen skola representera opinionen i länet, utan från andra utgångspunkter. Därför vågar jag säga, att det absolut icke finns något bevis för att länsstyrelsens i Norrbottens län yttrande representerar majoritetens i länet åskådning. Det kan hända att det är så, men länsstyrelsens yttrande är icke något bevis på den punkten, och att anföra det på sådant sätt tycker jag är ganska orimligt.

Beträffande de stora kostnaderna vill jag säga, att vi ha väl alla en känsla av att det är stor risk för att vi snart komma in i en arbetslöshetsperiod. Om vi då i alla fall skola skaffa fram arbete och ge anslag för detta, varför kunna då inte de arbetslösa placeras in på de ökade arbetstillfällena, som bli en följd av att vi lägga om trafiken på landsvägarna?

Man kan ju inte veta hur det går i framtiden, men nog finns det vissa risker för att vårt land så småningom kommer att utsättas för ett visst tryck i detta avseende. Jag menar inte precis, att man kommer att hota oss med bajonetter och kulor, men nog kan man tänka sig ett visst milt tryck från en del håll, att vi skola övergå till högertrafik. Jag tror, att det kommer att bli ganska svårt att stå emot detta tryck, i synnerhet om vi finna att det är förnuftigt, att man ger efter. Men såvitt jag kan förstå, kan det då bli ganska svårt att följa den internationella paroll, som kanske så småningom kom-

Om införande av högertrafik. (Forts.)

mer på detta område, därför att vi då kanske kommit därhän, att det kostar för mycket pengar. Även om vi då vilja visa oss solidariska med andra nationer på detta område och därmed underlätta samtrafiken och samvaron med dem, kanske vi få säga nej, därför att vi se att det blir så dyrt att vi inte kunna vara med om det.

Jag ser på saken helt enkelt så, att förr eller senare bli vi i alla fall på ett eller annat sätt förmådda att genomföra saken, och då är det lika bra att göra det nu som senare, när det antagligen kostar mera. Från den utgångspunkten ber jag, herr talman, att få yrka bifall till reservationen.

Herr andre vice talmannen: Herr talman! Jag skall inte upprepa alla de enligt min uppfattning starka argument som här ha anförts till förmån för reservationen, utan endast peka på vissa förhållanden som enligt min mening äro avgörande. Det är nämligen, som redan påpekats, så att en omläggning förr eller senare måste ske. När man hörde herr Forslund tala, så fann man att inte heller han var så stark i tron. Han räknade tydligen också med att vi i en framtid komma att gå över till högertrafik. Nog måste man fråga sig: varför inte då göra det i dag i stället för att dröja? När det finns enhetliga regler i luften och på sjön, så skall ingen kunna övertyga mig om att det inte också tränger sig fram en enhetlig regel på landbacken.

Herr Forslund talade något nedlåtande om turisttrafiken, men det är något som inte kommer att stå sig. Turisttrafiken kommer efter detta krig och i framtiden att bli något helt annat än penningstinna herrars globetrottande, som herr Forslund kanske syftade på. Den kommer att bli en folkrörelse. Herr Ekströmer har talat om bron över Öresund och broar över Bälten; jag tror inte det är utopier. Men det finns andra, mycket större folkrörelser, som man kan räkna med. Man behöver bara peka på möjligheten av att det stora Ryssland, som har varit en isolerad familj, bryter sin isolering, vilket antagligen kommer att bli en följd av de förhållanden som kriget har skapat. Det kommer under de nya förhållandena icke att bli möjligt för något folk att isolera sig.

Jag skulle tro att Sverige kan räkna med att i denna internationella samvaro och denna internationella trafik bli ett genomgångsland, men detta måste i och för sig utesluta att vi skulle tillämpa andra regler för körningen på den lilla sträcka, som ju Sverige, trots allt, utgör, än som gälla i andra länder. Ett vidhållande av våra nuvarande regler kommer att betyda, att vi även för framtiden skola vara isolerade.

Gentemot påpekandet att det blir dyrare att göra denna omläggning senare anförde herr Forslund, att man ju i alla fall spar kapitalutlägget och kan räkna ränta på pengarna tills den dagen kommer, då även enligt hans mening omläggningen måste ske. Jag tror inte att den där betraktelsen nationalekonomiskt skulle stå sig; det måste väl ändå sägas vara god ekonomi att göra en utgift, när den kan göras så billig som möjligt, i stället för att i det svaga hoppet om en liten räntevinst skjuta saken på framtiden.

Enligt min uppfattning är det uteslutande stel konservatism, som motiverar motståndet emot övergången till högertrafik. De som resa detta motstånd tro inte själva på sin förskansning; de begära bara i skräckens tecken en respit för tillfället, därför att de inte våga vara med om det nya. Vad de statsfinansiella skälen beträffar instämmer jag med dem som säga, att i och för sig äro 30 miljoner kronor inte någon stor utgift för en så viktig sak som denna.

Det har pekats på att det dock alltjämt finns länder, som ännu ha vänstertrafik, bland annat England. Jag tycker England är ett dåligt exempel att åberopa i detta fall. Engelsmännen ha ju förtjänster, men de ha också kar-

Om införande av högertrafik. (Forts.)
dinalfel. Bland annat hylla de principen att i det längsta icke göra ändringar av bestående förhållanden, även om dessa äro aldrig så tokiga. England har ju långt sedan världen i övrigt övergått till metersystemet vidhållit sina gamla mått tum och fot och vägrat att övergå till decimalsystemet, vilket utan tvivel vållat Englands folk miljoner pund i utgifter och kostnader för varje år. Det är inte heller uteslutet, att ett vidhållande av de gamla tänkesätten på detta område kommer att vålla Englands folk kostnader. De äro beredda att taga dem, men jag tror nog att det svenska folket är litet mer praktiskt inriktat än de oerhört, brottsligt konservativa engelsmännen.

Utskottet pekar på att dessa penningar kunna användas till sociala utgifter. Ja, det tror jag, men med sådana skäl kan man ju slå ihjäl vilka nyttiga förslag som helst. Jag tror att ett folk, som inte kan lösa en så enkel sak som denna, inte heller kan bygga upp någon riktig sociallagstiftning.

Jag har alltså kommit, herr talman, till det resultatet, att en övergång till högertrafik och en anpassning till den regel som gäller för världen i dess helhet skulle göra ett friskt och progressivt intryck, under det att ett vidhållande av de gamla reglerna och bestämmelserna skulle utgöra en vemodig manifestation av att när det gäller för Sveriges folk att ställa in sig vid sidan av de andra folken i kampen för sin egen och alla folks tillvaro, kunna vi icke komma längre än till ett trevande.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till reservationen.

Herr Siljeström: Herr talman! Det är beklagligt, att man från början gick in för vänstertrafik här i landet. Det hade varit lyckligare om man följt de regler, som nu råda på kontinenten och i de flesta andra länder. Det är nog så, att många tekniska och andra skäl tala för lämpligheten av högertrafik. Att man hyser den uppfattningen är en sak, en annan är att förorda ett frångående av den regel, man nu har införd i Sverige. Jag förstår därför mycket väl utskottets majoritet, när den, som herr Krügel sade, icke med någon större hänförelse går in för ett bibehållande av det nuvarande systemet utan en smula ovilligt kommer till målet. När jag har övervägt de olika skäl som tala för och emot en övergång har jag kommit till den uppfattningen, att övervägande skäl tala för bibehållande av det nuvarande systemet.

Det är särskilt en synpunkt, som för mig därvidlag varit avgörande, och jag grundar den synpunkten på min mångåriga erfarenhet som lantdomare. Jag tror nämligen att denna övergång kommer att medföra en skrämmande ökning i olycksfallsstatistiken under den första tiden. Det är ingalunda någon stel konservatism som gör att jag håller på det nuvarande systemet. Herr Åkerberg talade om att det var en nästan brottslig konservatism att vidhålla den nuvarande regeln. Med tanke på det stora antalet olycksfall och det stora antalet överträdelser av den nya regeln, som kommer att bli en följd av övergången, skulle jag nästan kunna säga, att det är en brottslig radikalism, som kommer till uttryck i herr Åkerbergs uttalande, då han alldeles bagatelliserar dessa synpunkter. Jag tror inte att det går — i varje fall är det förenat med ganska stora svårigheter — att, som utskottets ärade ordförande här sade, genom upplysning och propaganda mycket snart komma till rätta med allmänhetens inställning och lära människorna att övergå till den nya ordningen. Jag är inte säker på att det går så lätt, när det som här är fråga om ett rent automatiskt handlande. Här gäller det ju inte att med förnufts-skäl övertyga människorna om att gå på det ena eller andra sättet, utan man måste lära dem att komma ifrån vanor, som äro så djupt ingrodda, att de äro rent automatiska. Enligt min uppfattning måste det föreligga mycket starka skäl för att man

Om införande av högertrafik. (Forts.)

skall kunna ta på sitt ansvar att övergå till en ordning, som kommer att kräva stora offer i liv och egendom. När utskottets ordförande talar om mänsklighet och humanitet, undrar jag, om inte dessa ord med större rätt kunna åberopas av oss, som hålla på den nuvarande vänsterregeln och som just av hänsyn till människor och djur icke vilja övergå till högertrafik.

Det kan visserligen invändas, att man ju inte vet, hur en övergång kommer att gestalta sig. Högertrafikkommittén gjorde på sin tid något slags statistisk utredning, som åberopats i utskottets utlåtande, och drog därav den slutsatsen, att i händelse högertrafik ej infördes, olyckor, som berodde på utlänningars ovana vid vänstertrafik, måste i det långa loppet medföra skadeverknningar av större omfattning än dem som kunna förväntas följa av en omläggning. Det är för mig ofattbart, hur kommittén kunnat få fram en sådan statistik, och jag undrar vilket material man bygger på. De utlänningar, som komma hit till landet, veta ju, att det här gäller en annan trafikregel än i deras hemland, vilket de naturligtvis måste ta hänsyn till vid den genomfart av vårt land, som herr Åkerberg talade om men som jag inom parentes icke tror kommer att bli av så stor omfattning. Utlänningarna få helt enkelt ta hänsyn till trafikförhållandena i vårt land och köra sakta och försiktigt. Man kan väl inte begära, att hela den svenska allmänheten av hänsyn till de utländska bilisterna skall helt omlägga sina vanor och utsätta sig för de stora risker, som det här gäller.

Herr Krügel sade, att han hade fått den uppfattningen, att man på landsbygden är mycket ointresserad av denna fråga. Landsbygdens invånare hysa ingen motvilja mot den föreslagna nyordningen av trafiken, utan man kan snarare säga, att de äro ointresserade, förklarade han. Herr Krügel och jag ha delvis samma verksamhetsfält. Vi arbeta båda i underdomstolar på landet och ha i stort sett att göra med samma befolkningslager. Det är därför ganska egendomligt, att vi ha kommit till så diametralt motsatt uppfattning om vad landsbygdens folk tänker i denna fråga. Jag har sedan länge den bestämda uppfattningen, att landsbygdens befolkning är mycket intresserad av denna sak och med stor oro motser den dag, då en omläggning av trafiken skulle äga rum. Med anledning av motionerna har jag också hört mig för hos de bygdens förtroendemän, som äro nämndemän i häradsrätten. Jag har därvid till fullo fått min uppfattning bekräftad, att bönderna med stor ovilja och oro se fram mot en omläggning av trafiken. Man har också påpekat för mig något, som jag verkligen inte visste förut, nämligen att även hästarna äro så inställda på vänstertrafik, att det kommer att bli mycket svårt att vänja dem vid en övergång till högertrafik.

Herr Krügel anförde vidare, att de flesta av de hörda organisationerna uttalat sig för övergång till högertrafik, varför det skulle vara ganska förvånansvärt, om riksdagen nu skulle gå emot förslaget. Ja, det är riktigt, herr Krügel, att de hörda organisationerna uttalat sig i denna riktning, men jag beklagar, att de organisationer, som representera landets domstolar, icke ha hörts i denna fråga, ty då skulle herr Krügel åtminstone ha funnit två organisationer till, som sagt ett bestämt nej till den påtänkta omläggningen.

Den risk för människoliv och egendom, som utan tvivel skulle uppkomma vid en övergång till högertrafik, är som sagt för mig avgörande vid mitt ställningstagande till denna fråga. Jag vill icke ta på mitt ansvar att ha medverkat till att olycksfallsrisken skulle ökas så påfallande, som skulle bli fallet efter denna övergång. Jag ber därför, herr förste vice talman, att få yrka bifall till utskottets förslag.

Häri instämde herrar *Svedberg, Olofsson, Lennart Johansson, Gustav Emil Andersson* och *Westman*.

Om införande av högertrafik. (Forts.)

Herr statsrådet **Domö**: Herr talman! Ehuru frågan om övergång till högertrafik förts inför riksdagen genom motioner, vill jag såsom kommunikationsminister ej underlåta att framhålla min syn på detta viktiga spörsmål.

Jag hade hoppats, att förslaget om övergång till högertrafik skulle ha kunnat föreläggas årets riksdag i form av en proposition. På grund av olika uppfattningar i frågan inom regeringen och, såvitt jag har kunnat bedöma, även i riksdagen och ute bland folket, kom jag emellertid till den slutsatsen, att tidpunkten icke var inne för framläggandet av en proposition. Om proposition hade framlagts till värriksdagen och blivit avslagen, vilket sannolikt skulle ha blivit följden på grund av förutnämnda förhållanden, hade frågan troligen fallit för lång tid. Då frågan nu blivit underställd riksdagen i form av motioner och genom den debatt, som i anledning därav föres, sannolikt kommer att väcka mycket större uppmärksamhet än tidigare och tvinga medborgarna att tänka igenom det viktiga problemet, räknar jag med att även om högertrafiken ej blir godtagen vid denna riksdag i anledning av motionerna — vilket jag anser vore det bästa — faller frågan framåt och måste med det snaraste upptas igen. Jag skall tillåta mig framhålla några som jag tycker avgörande skäl för övergång till högertrafik så snart som möjligt.

Med all sannolikhet måste vi förr eller senare införa högertrafik, och då är det all anledning att göra det vid den lämpligaste tidpunkten. De allra flesta torde väl ha klart för sig, att *om* högertrafik skall införas, bör det ske under de närmaste åren och helst så snart som möjligt. Det är ju så uppenbart, att därom behöver jag knappast orda, men jag vill i alla fall understrika några av de synpunkter, som i denna del framhållits i utredningar, i yttranden över dessa och i den offentliga debatten.

Olycksfallsfrekvensen minskas och kostnaderna bli någorlunda rimliga, om förändringen genomföres i lågtrafikskede och innan biltrafiken efter upphörande av nuvarande brist på gummi och bensin tar väntad starkt ökad omfattning. Sannolikt bli olycksfallsriskerna på grund av ökad trafik större för varje år omläggningen uppskjutes, och kostnaderna torde stiga med cirka fem miljoner kronor för varje år som förändringen uppskjutes. För en storstad som Stockholm blir en övergång efter längre tid knappast möjlig utan mycket stora störningar av trafiken och orimliga kostnader i vissa avseenden.

Många anse, att vi överhuvud taget icke böra övergå till högertrafik utan behålla vår vänstertrafik. Jag är också av den uppfattningen, att ur våra egna synpunkter kunna vi få till stånd tillfredsställande trafikförhållanden, oavsett om vi ha höger- eller vänstertrafik. Men för envar, som tänker igenom problemet, är det väl ganska uppenbart, att vi efter kanske ganska få år på grund av den ökade internationella samfärdseln på nytt komma att ställas inför övervägandet att övergå till högertrafik, och vi torde i längden inte kunna säga nej inför den opinion inom landet, som då säkerligen har vuxit upp för att vi skola införa högertrafik. Ett avgörande skäl för mig är, att vi icke böra försumma det tillfälle, som finnes att nu göra denna övergång under sådana förhållanden, att vi åsamka minsta möjliga skada — en omläggning kommer ju alltid att medföra vissa olycksfallsrisker — och vid en tidpunkt, då det inte blir alltför dyrt. Jag skulle vilja vädja till dem som inte gärna vilja taga ställning till frågan, utan mena, att det gör detsamma vilken trafikform vi ha, att verkligen överväga, huruvida vi inte, vare sig vi vilja det eller ej, måste ta ett positivt ställningstagande till införande av högertrafik. Låt mig bara peka på ett par saker.

Så fort man efter kriget kan komma att köra i normal omfattning, kommer naturligtvis trafiken från Norge och från Danmark i synnerhet och i viss mån även från Finland att röra sig genom Sverige. Det går inte att avfärda frågan

Om införande av högertrafik. (Forts.)

om ändring av körreglerna med att det bara är turismen, som kräver att vi skola övergå till högertrafik, utan det kommer att bli den dagliga samfärdseln som i hög grad kommer att vara beroende av att det finns enhetliga körregler i samtliga dessa länder. Med den ökade trafik som är att vänta både i fråga om bilister, cyklisterna och gående — turister och andra — blir det förknipat med mycket stora svårigheter och risker att icke ha enhetliga körregler.

Man invänder: England ämnar inte övergå till högertrafik. Nej, kanske inte, men England har dock inte landgränser som Sverige, och därför ligger frågan där annorlunda till. Engelsmännen äro kanske också litet mer bestämda att vidhålla sina invanda uppfattningar. Även om det kan sägas, att vi också i Sverige böra ha samma rätt och skäl att hålla på vår egen uppfattning, kunna vi inte komma ifrån att vi på ifrågavarande område röna mycket starkt inflytande av förhållandena i våra omgivande grannländer. Vägförbindelserna komma troligen så småningom att bli bättre utbyggda. Sannolikt kommer en bro att byggas över till Danmark. Det blir kanske inte under det första årtiondet, även om jag inte håller detta för alldeles otroligt, men inom tjugo år ha vi troligen landsvägsförbindelse över Danmark med den europeiska kontinenten. Då komma vi i den situationen, att vi få vägvisare i Malmö som ange: Hamburg 386 km, Göteborg 302 km, Stockholm 645 km. Tro ni då inte, att samfärdseln med Danmark och den europeiska kontinenten med dessa avstånd kommer att bli så intensiv, att vi inte gärna kunna hålla på den gamla ordningen med vänstertrafik?

En omläggning till högertrafik skulle nu kosta 25—30 miljoner kronor. För varje år, som går, kommer denna summa sannolikt att ökas med ungefär fem miljoner kronor. Härtill kommer emellertid, att även olycksfallsriskerna komma att stegras i oroväckande grad om övergången uppskjutes till en senare tidpunkt.

Man säger också, att vi på ett bättre sätt kunna använda de pengar, som det skulle kosta att införa högertrafik. Jag bestrider inte det resonemanget, om de, som anföra detsamma, ha rätt uti, att vi icke senare komma att övergå till högertrafik. Men om vi, som jag tror, i alla fall komma att övergå till högertrafik, är det ett slöseri att icke göra det med det snaraste. De stora kostnaderna vid en övergång uppstå ju framför allt därigenom att bussar och trafikordningar måste byggas om. Men vårt nuvarande bussbestånd är i stor utsträckning utslitet och måste under alla omständigheter mycket snart förnyas. I vilken utsträckning staten skall svara för kostnaderna för en övergång till högertrafik, 25 miljoner kronor, vill jag inte närmare ingå på. Utredningen har ju för sin del tänkt sig, att staten skall stå för den allra största delen av omlägningskostnaden.

Om man finge alla, åtminstone de beslutande, att ta del av alla de omständigheter som föreligga, att noga och objektivt överväga frågan och inte grunda sin uppfattning på en instinktiv känsla av motvillighet, tror jag, att man relativt snabbt skulle komma fram till ett allmänt positivt ställningstagande.

Det anföres vidare, att vi egentligen böra anordna folkomröstning om en eventuell övergång till högertrafik. Jag medger, att det naturligtvis ligger mycket i en sådan tanke. För min del har jag, såsom jag redan framhållit, ansett, att det är angeläget att en sådan åtgärd som denna stödes av en övervägande folkmening. Det är emellertid säkerligen föga lämpligt att försöka få fram denna folkmening genom en folkomröstning. Det ståndpunktstagande, som det här gäller, bör fattas med utgångspunkt från upplysning om hur det verkligen ligger till i det ena eller andra avseendet och icke under en agitation,

Om införande av högertrafik. (Forts.)

vari kanske inblandas en hel del politiska biasikter, och som åstadkommit en uppjagad stämning. Jag tror därför, att folkomröstningsinstrumentet inte är riktigt lämpligt i detta fall. Det har ju sagts, att man inte bör anordna folkomröstning om införande av trafikregler, metersystem eller dylikt, och det ligger nog ganska mycket i den ståndpunkten.

På tal om centimeter och meter ha ju engelsmännen rätt sig med sina tum och yards, och vi skulle naturligtvis också ha klarat oss, om vi fortsatt med vårt gamla måttssystem. Men inte skulle vi väl vilja ha ogjord den reform, som införandet av metersystemet i vårt land innebar, fastän den reformen ju på sin tid skedde under ganska liten anslutning av folket ute i bygderna. Det är tyvärr ett faktum, som vi måste se i ögonen, att det nog inte är möjligt att i vårt land kunna mobilisera en fullt enhälligt opinion för övergång till högertrafik.

Jag håller för min del troligt, att om vi införa högertrafik under nästa år eller eventuellt ett år senare, skulle vi, om vi mobiliserade en effektiv trafiksäkerhetspropaganda och vidtog lämpliga anordningar för att övervaka trafiken, kunna uppnå att olycksfallsriskerna skulle bli ganska minimala. Det blir ju nu nya årsklasser, som skola börja köra bil efter kriget. Om vi sammanförde våra ansträngningar till den tidpunkt, när folk på allvar börjar köra bil igen, och då införde den nya högerregeln, skulle vi kunna övervaka trafiken på ett helt annat sätt och få allmänhetens uppmärksamhet fäst på nödvändigheten av att iaktta vissa regler för trafiksäkerhetens främjande. Genom trafiksäkerhetsorgan ute i kommunerna, vägpatruller med högtalارانläggningar o. s. v. skulle vi under några få veckor genom intensiv bearbetning kunna fästa trafikanternas uppmärksamhet på de nya trafikförhållandena och vänja dem vid högertrafik. Under nuvarande förhållanden är trafiksäkerheten här i landet dessvärre ganska dålig. Vi måste i alla fall söka få fram en betydligt förstärkt organisation för att kunna åstadkomma större trafiksäkerhet. Om vi satte in våra strävanden på den punkten i samband med övergången till högertrafik, tror jag, att vi skulle kunna uppnå mycket god effekt av vårt arbete.

Herr Siljeström talade om att hästarna äro vana vid vänstertrafik och att det skulle bli svårt att vänja dem vid högertrafik. Det är nog riktigt, att hästarna liksom vi människor äro vanevarelser. Men har man haft litet med hästar att göra, vet man, att de, kanske i olikhet med oss människor, ganska fort vänja sig vid nya förhållanden. En häst, som haft en viss spilta i stallet, går alltid in i den spiltan, om han släppts ut på bete eller för vattning. Men om man flyttar hästen till en annan spilta, vänjer den sig efter tre à fyra dagar vid den nya spiltan och går dit med samma instinkt, som den förut gick till den gamla spiltan. Jag är därför inte särskilt orolig för hur det skall gå att vänja hästarna vid högertrafik. Måhända är det värre att lära oss gubbar och dem som köra hästarna, att inte bli oroliga vid möte med en bil på höger sida av vägen.

Jag vill, herr talman, till slut framhålla, att sedan jag under en rätt lång tid varit tvungen att följa denna fråga och ta del av de olika uppfattningarna, har jag kommit till den bestämda övertygelsen, att det endast är en tidsfråga, innan vi måste övergå till högertrafik. Sunda förnuftet säger mig då, att vi inte böra töva i onödan med att genomföra denna åtgärd. Jag vill här på intet vis pressa min uppfattning på kammarens ledamöter utan endast relatera den utveckling, som jag själv har genomgått under den tid, som jag har sysslat med dessa frågor. Jag är själv bilkörare, har haft åtskilligt med jordbruk och hästar att göra och har nu på sistone även sysslat med våra trafikförhållanden. Sammanfattar jag alla de skäl för övergång till högertrafik, som framförts från olika håll, kommer jag till den slutsatsen, att om vi underlåta att införa högertrafik under de närmaste åren, är detta liktydligt med att bygga upp

Om införande av högertrafik. (Forts.)

ett monument över ett försummat tillfälle. Det vill jag för min del inte vara med om, varför jag på detta sätt har velat tala för uttalande om införande av högertrafik.

Herr Johansson, Johan Bernhard: Herr talman! Efter herr kommunikationsministerns anförande vore det egentligen onödigt för mig att ta till orda. Jag begärde emellertid ordet redan förut i avsikt att åtminstone få till protokollet antecknat, att jag för min del anser tidpunkten nu vara inne att övergå till högertrafik.

Jag anser liksom föregående talare, att det finns utomordentligt starka skäl för den ståndpunkt, som reservanternas i utskottet ha intagit. I en tid då på trafikväsendets område det ena tekniska framsteget göres efter det andra, kan det inte vara lämpligt, att vi isolera oss och inte anpassa oss efter de regler, som gälla i våra nordiska grannländer och på kontinenten. Den fråga, som vi här ha att fatta ståndpunkt till, är visserligen en svensk angelägenhet. Av tidningsuttalanden och samtal förstår jag dock, att den tilldrar sig mycket stort intresse även i våra nordiska grannländer och att man där med spänning följer det ståndpunktstagande, som sker i vårt land.

Föregående talare ha redan radat upp en hel del starka skäl för övergång till högertrafik, och jag behöver därför inte mycket förlänga debatten. Från motståndarna till en reform har det bl. a. sagts, att trafikolyckornas antal med nuvarande körregel inte har varit så stort, även när det gällt utlänningar, som ha kommit till Sverige. Jag representerar en del av vårt land, nämligen västkusten, där vi före kriget hade allt starkare kännning av de olägenheter och risker, som uppstå på grund av att de utländska bilisterna, som komma in på våra huvudvägar, ofta glömma att iakttaga vår vänsterkörning, vilket förorsakar olyckor och olyckstillbud. När biltrafiken efter kriget åter kommer i gång i full omfattning, kommer den internationella trafiken att allt mer ökas, och vi komma här i vårt land att få besök av ett stort antal utländska bilister. Vi få heller inte glömma, att många svenska bilister företaga färder i utlandet. Vi ha ingen statistik över de olyckor, som inträffat i samband därmed, men det är ganska många som ha råkat illa ut på grund av ovana vid den högertrafik som tillämpas utomlands.

Det framgår också ganska tydligt av den livliga diskussion, som förekommit under en lång tid, att den allmänna uppfattningen allt mer går i riktning mot införande av högertrafik. Vi måste också erkänna, att denna opinion har vunnit ett starkt stöd i de yttranden, som både myndigheter och organisationer på trafikväsendets område undan för undan ha avgivit.

Det kan ju vara ganska intressant att erinra om att vi faktiskt ha en allmän landsväg här i landet, nämligen i Jämtland, där högertrafikregeln redan är införd. Denna väg förbinder vägnätet i Sverige med en allmän väg på den norska sidan. Trafikförhållandena blevo sådana att regeringen efter framställning beslöt införa högertrafik på den svenska sidan av vägen. Denna upplysning fingo vi i statsutskottet, när vi för några månader sedan behandlade väganlagen. Vi få väl hoppas, att vägnätet mellan Norge och Sverige allt mer skall utbyggas. Det synes mig emellertid vara felaktigt, om utvecklingen skulle gå i den riktningen, att vi skulle partiellt genomföra högertrafik på dylika vägsträckor. Vi böra i stället ta steget fullt ut med en gång. När trafiken nu kommer att öppnas över Svinesundsbron, är det all anledning att antaga, att det kommer att uppstå en allt mer ökad trafik till och från Norge liksom också en ökad genomgångstrafik genom Sverige till och från Norge.

Det är även anledning att uppmärksamma en omständighet, som vederbörande organisationer starkt ha understrukit i sina skrivelser och framställ-

Om införande av högertrafik. (Forts.)

ningar, nämligen att vår bilpark och våra bussar under krigsåren ha undergått en stark förslitning, varför det nu i mycket stor utsträckning sker nybeställningar. Om beslutet om övergång till högertrafik fattas snart, skulle en betydande kostnadsminskning kunna ernås därigenom att man vid nyan-skaaffning av spårvagnar, bussar, bilar o. s. v. kunde ta hänsyn till de ändrade trafikförhållandena och inte längre fram behövde nedlägga betydande belopp för ändringsarbeten på fordonen. Det framhålles vidare, att vi ha att vänta en ytterligare utbyggnad av landets trådbussnät. Ett principbeslut i fråga om övergången till högertrafik skulle dessutom, understryker man, underlätta projektering och färdigställande av ett flertal säkerhetsanordningar på trafikkens område som planeras till utförande omedelbart efter kriget. Det förefaller mig, att man bör ta hänsyn även till dessa omständigheter, när man väljer tidpunkt för ett beslut. Det synes mig vara rätta tidpunkten just nu att så snabbt som möjligt besluta om övergång till högertrafik.

Intresset för denna fråga kommer givetvis att hållas levande även i fortsättningen. Om utskottet segrar, tror jag efter dagens debatt icke att intresset i vårt land för högertrafiken kommer att minskas, utan snarare torde kritiken mot ett dylikt beslut komma att framträda med ökad styrka. Ju längre vi dröja med att övergå till högertrafik, desto dyrbarare blir omläggningen. Den saken har fullt tydligt klarlagts. Jag anser därför att vi böra fatta beslut om övergång till högertrafik redan nu. De närmare utformade bestämmelserna få sedan komma så fort som möjligt. Inte ens utskottet bestrider helt, att frågan om införande av högertrafik ånyo kan komma upp. När även utskottets majoritet hyser en dylik tvekan, bör kammaren inte tveka att redan nu fatta ett positivt beslut.

Utskottet slutar med ett uttalande om lämpligheten av att anordna en folkomröstning i denna fråga. Jag anser emellertid, att det icke är lämpligt att underställa ett sådant ärende som detta, som i sig innesluter så många tekniska faktorer och vissa andra svarbedömliga frågor, en allmän folkomröstning. Jag tolkar detta uttalande från utskottsmajoritetens sida blott som ett försök att komma ifrån hela frågan.

Det är, herr talman, så många föregående talare, som ha anfört så starkt vägande skäl till förmån för högertrafiken, att jag med det sagda vill begränsa mig till att instämma i herr Normans yrkande om bifall till reservationen.

I detta anförande instämde herrar *Karl Andersson*, *Gunnar Andersson* och *Gabrielsson*.

Herr statsrådet **Wigforss**: Herr talman! Såsom kommunikationsministern redan nämnt har det varit delade meningar inom regeringen, vilket föranlett att någon proposition i ärendet inte har kunnat läggas fram. Jag anser det därför inte alldeles ur vägen att här med några ord anföra de skäl, som åtminstone för mig ha varit avgörande när jag intagit en ståndpunkt emot den som kommunikationsministern företräder.

Var och en torde förstå att det är de ekonomiska argumenten, som här ha vägt tyngst, och jag skulle därför knappast ha behövt uppehålla mig vid resten av diskussionen om det inte hade gjorts påståenden, som jag tror ge en överdriven vikt åt vissa ting, som dock även jag gärna erkänner att vi alla måste fundera på. Detta gäller inte minst det argumentet, att detta är ett led i den internationalisering av folkens liv, som vi ju alla vilja deltaga i. Och i den mån som detta tilltalar våra känslor kan jag gärna bekänna, att jag befinner mig på den sidan som gärna skulle vilja taga bort onödiga gränser

Om införande av högertrafik. (Forts.)

mellan folken. Men jag tror att man förbiser, att när det gäller en sådan internationalism måste man dock göra skillnad mellan olika ting — somliga äro nödvändiga, somliga äro mindre nödvändiga, somliga äro alldeles onödiga. T. o. m. på trafikväsendets område förefaller det mig alldeles klart, att det finns olikheter. Att man måste ha samma regler för fartyg från alla länder, som möta varandra på sjön, är ju ganska självklart. Att man får lov att ha det beträffande flyget är likaså klart. Men så snart man kommer till landtrafiken förhåller det sig ändå så, att det finns en viss punkt där man går över från det ena landet till det andra och där kravet på samma regler inte kan anses vara på samma sätt nödvändigt.

Vad nu beträffar andra områden som kommunikationsministern nämnde i sammanhanget, så erkänner jag att det är ett vägande argument när han säger: Vore det inte skönt om engelsmännen och amerikanarna i fråga om mått och vikt hade gått över till samma system som vi i allmänhet ha i Europa. Jag skall visst erkänna att det vore i hög grad önskvärt. Och jag skulle vilja tillägga: varför skulle vi inte kunna ha samma myntssystem? Det förutsätter emellertid en internationalisering, som säkerligen ligger mycket långt avlägset i framtiden. Och varför skulle vi inte kunna ha ett hjälpspråk, som vi alla kunde reda oss med? Men det anse vi också ligga så långt bort i framtiden, att vi inte anse det höra till den aktuella politiken.

Man är därmed framme vid frågan, hur man överhuvud taget ser på tidsfaktorn i detta fall. Det starkaste argumentet i fråga om högertrafiken, det som alla känna är det starkaste, är det som säger: varför skola vi inte göra det nu? Vi kunna inte vänta, i alla händelser inte tillräckligt länge för att det skulle kunna löna sig.

Ja, trodde jag som kommunikationsministern, att det inte skulle dröja mer än kanske tio år innan vi finge en bro över Öresund och att det överhuvud taget inte skulle dröja mer än tio år innan vi måste gå över till högertrafik, så skulle jag för min del erkänna, att då finge alla betänkligheter fara. Emellertid tror jag snarare att vi få en tunnel under Engelska kanalen innan vi få en tunnel eller en bro till Danmark över Öresund. Det är min personliga uppfattning, och jag kan inte stödja den på någonting annat än att jag tror att Europas länder under de närmaste tiderna få så mycket viktigare och mer trängande saker att utföra, att de få vänta med sådant som ändock måste anses höra till det överflödiga, till en höjd levnadsstandard, som vi visserligen alla önska, men som vi överhuvud taget inte kunna hoppas på att uppnå så snart. Alltså tror jag att detta hör till de saker, som vi få vänta med.

Jag tror inte heller att man skall försöka att påverka stämningen för högertrafik genom att förklara, att vi inte kunna säga nej, utan att vi komma att tvingas till en reform. Jag kan förstå herr J. B. Johansson, som säger att vi komma att tvingas av en svensk opinion. Men när vi från andra håll höra att vi skola böja oss för en utländsk opinion och att vi inte kunna säga nej därför att norrmän och danskar kräva det, tror jag att detta är ett argument som man inte får använda. När det gäller norrmännen för övrigt — varför skulle inte norrmännen gå över till vänstertrafik? De ha ju alla sina förbindelser över till England.

Överhuvud taget förefaller det mig som om man överdriver svårigheterna när det gäller att fara från det ena landet till det andra. Engelsmännen äro ju mycket förmögnare och äga bilar i mycket större utsträckning än svenskarna, och de fara mycket ofta över till kontinenten. Men jag har hört mycket litet klagomål över hur stora svårigheter detta vållar. Engelsmännen fara ofta över till Amerika liksom amerikanarna fara över till England och åka bil, men jag har aldrig hört att införandet av samma trafikregler har fram-

Om införande av högertrafik. (Forts.)
 ställts såsom någon trängande uppgift, såsom en uppgift som man inte på något vis kan undandraga sig.

Egendomligt är att det tycks finnas så många i vårt land, som föra fram frågan på högertrafik med nästan ett slags religiös fanatism, som om det vore någonting som man med nödvändighet måste göra emedan man inte kan undandraga sig det. Jag tror för min del, och det vill jag säga öppet, att vi mycket väl kunna vänta i tjugu år. Och kunna vi vänta i tjugu år, så låt då våra efterkommande vid den tidpunkten avgöra frågan.

Jag har nu kommit fram till det som jag egentligen begärde ordet för att säga — det skall bli mycket kortare än denna inledning. Jag vet egentligen inte hur denna kammars ledamöter och riksdagen överhuvud taget kommer att ställa sig till våra utgifter när vi en gång tvingas att lägga fram en fredsbudget. Alla känna nog på sig att det kommer att finnas massor av utgifter, som vi inte kunna undandraga oss. Jag talar inte i detta fall i främsta rummet om de s. k. sociala utgifterna, ty de sociala utgifterna innebära i grund och botten inte, om jag så får säga, något förbrukande av landets resurser. Sociala utgifter äro en överflyttning av resurserna från den ena människan till den andra. Om folkpensionärerna få högre pensioner, så betyder detta bara att de kunna ge ut pengar för att konsumera mer, det som annars andra människor skulle ha konsumerat. Och på samma sätt är det med andra sociala utgifter: de äro överflyttningar. Utan jag tänker här på saker, som verkligen ta i anspråk reella resurser för befolkningen. Vi ha nyligen, vilket kommunikationsministern mycket väl vet, diskuterat anläggningen av en flygplats, som skulle kosta kanske över etthundra miljoner kronor. Detta är bara ett enda exempel, taget särskilt från trafikområdet, på vad vi komma att ställas inför när vi komma över till freden och skola göra vad vi själva anse oss ha råd att göra. Min slutsats är egentligen inte någon annan än den, att det vore skäl att uppskjuta varje omdöme om vad vi ha råd med till dess att vi få se alla dessa olika utgiftsändamål och väga dem mot varandra.

Det finns ett argument som åtminstone tidigare anförts i debatten om högertrafiken och som kanske redan anförts här, fastän jag under den stund jag varit inne i kammaren inte har hört det, men som skulle vara ett argument emot de ekonomiska betänkligheterna. Det är nämligen när man gjort gällande, att det är en utomordentligt lämplig tidpunkt att göra denna övergång när vi råka in i en kris. Då komma vi ändå att få leta efter uppgifter för vår arbetskraft och vår materiel, och det är väl mycket sannolikt att vi få välja en hel del arbetsobjekt, som måhända äro mindre givande än t. o. m. en övergång till högertrafik. Men när man nu i stället framställer problemet så, att detta skola vi inte vänta på, utan det skola vi göra nu, innan trafiken åter kommer i gång, förefaller det mig att även detta argument, som i viss mån skulle försvaga effekten av vad jag sagt om vår framtida ekonomiska ställning, inte längre skulle kunna användas.

Jag skulle därför som min mening vilja uttala, att jag tror att det vore klokt att vi vänta tills vi få se hur vår fredsbudget kommer att se ut, innan riksdagen binder Kungl. Maj:t genom att göra ett uttalande, som det är mycket svårt att komma ifrån, om att denna reform skall ske just nu. Jag erkänner att det är en konservatism, som jag ger min anslutning till. Men det veta vi väl alla, att konservatism i många fall kan vara den klokaste politiken!

Herr Bondeson: Herr talman! Vad som här i dag särskilt har betonats har ju varit biltrafiken. All annan trafik har knappast ens omnämnts. Jag måste såsom landsortsbo bestämt reagera mot en sådan omläggning som den nu ifrågasatta. Måhända är en bidragande orsak därtill är jag är skåning, ty Skåne är en

Om införande av högertrafik. (Forts.)

av de stora inkörsportharna en gång när de internationella besökarna komma. Skåne blir därför också mest utsatt för alla olycksfallsrisker som vi veta komma att bli en följd av denna reform. Skåningarna få så att säga ta emot den första stöten.

Jag ställer också den frågan: vem skall sörja för alla de familjer, som genom att maken eller familjeförsörjaren råkar ut för olyckor drabbas av oerhörda svårigheter och som måste ersättas med stora medel? Jo, det blir staten. Jag har inte hört någon här, som velat lägga dessa kostnader till de av statsrådet omnämnda 25 miljonerna, som omläggningen skulle kosta. När det gäller dessa siffror sätter jag därför stora frågetecken. Vad komma olycksfallen att kosta? Det blir måhända en mycket större summa än den nämnda — i alla händelser måste summan bli relativt stor.

Jag skulle också vilja fråga: varför skola vi gå emot önskemålen hos folket ute i bygderna? Åtminstone har jag den uppfattningen från min hembygd, att vi komma att göra det om reformen genomföres. Det är inte allenast biltrafiken, som jag tidigare sagt, som kommer att beröras. Vi ha de gående, vi ha de cyklande och vi ha hästskjutsarna. Det är inte alls så lätt som många tro att omställa en sådan apparat från vänster- till högertrafik. Man kan med absolut visshet säga att svenska folkets mening i trafikfrågan skulle, såsom här tidigare i dag nämnts, därest det bleve en omröstning utfalla till fördel för vänstertrafiken, ja, resultatet skulle enligt vad jag tror blir en förkrossande majoritet för bibehållande av vänstertrafiken.

Till herr J. B. Johansson vill jag säga att det inte allenast är en teknisk fråga som vi gå att avgöra när det gäller vänster- eller högertrafik. Det är svenska medborgares liv, som vi i första hand skola ha för ögonen vid detta avgörande. Gallupinstitutet lät förliden sommar anordna en omröstning bland en del olika folkgrupper. Redan denna folkomröstning i miniatyr gav en klar majoritet för bibehållande av vänstertrafiken — i medeltal röstade endast 25 procent för övergång till högertrafik. Vänstertrafiken har gått det svenska folket i blodet.

Jag vill, herr talman, inte bli långrandig och ytterligare draga ut på denna debatt. Jag vill bara till sist uttala den förhoppningen att det i vår kammare, fastän mer än en tredjedel av ledamöterna tyvärr äro borta i dag, likväl skall finnas tillräckligt många kloka och besinningsfulla människor, som vilja trygga möjligheterna för ett bibehållande av vänstertrafiken. Det kan endast bidra till olägenheter och icke till några fördelar, om vi ändra våra trafikförhållanden. Det kommer också att förorsaka betydande penningutgifter och många offer i människoliv att vidtaga en ändring i vår sedan tusen år tillbaka gällande vänsterregel, som vi med vårt isolerade läge aldrig behöva frångå.

Jag ber med dessa ord, herr talman, att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Forslund: Herr talman! Endast några få ord! Det är åtskilliga hårda omdömen, som en del av talarna för reservationen ha fällt om oss som stå på majoritetens sida. Man åberopar än den ena storheten och än den andra, och till sist kommer det statsråd, som är chef för trafikväsendet i landet, och säger att ett nej till högertrafiken nu rent av blir ett monument, som reses över att vi ha försuttit ett lämpligt tillfälle.

Jag skall be att få säga några ord i anledning av dessa yttranden. Jag får först säga, att jag inte kan dela herr statsrådets mening rörande det överhängande i att nu taga ståndpunkt i denna fråga. Jag vill framhålla, att vi i vårt umgänge med främmande länder i fråga om trafiken ändock ha haft den förståelsen, att vi ha enhetliggjort de egentliga trafikreglerna, och det brister

Om införande av högertrafik. (Forts.)

endast i fråga om själva körregeln. Vi ha sålunda enahanda system i våra signaler, så att den som kommer ut i ett annat land omedelbart känner igen samma trafiksignaler som finnas hemma i gamla Sverige — variationerna äro i varje fall så små att de inte behöva betyda att han skall misstaga sig. Det enda som är kvar är att bilisten just vid själva korsningen av gränsen får köra över till högra sidan av vägen i stället för att fortsätta till vänster. Sedan han har kommit över till högersidan och har kommit in i den gällande körregeln, så känner han med ganska stor säkerhet, att han skall lyckas att sköta sig mycket bra. Om det inte vore på det viset skulle väl ingen talare här ha kunnat säga, att han kört bil i utlandet utan några som helst olägenheter. Detta skulle väl tala för att det finns skäl för oss att även med hänsyn till utländska bilister bibehålla våra gamla regler här hemma.

Emellertid skall jag be att få ta upp en annan sak, eller kanske två, som herr statsrådet förde på tal. Den första var tanken på att man inom en snar framtid skulle ha råd att bygga en bro över Öresund. Jag tycker för min del att det låter ganska fantastiskt att representanten för kommunikationsdepartementet är beredd att redan nu uttala sig för inte bara ett så utomordentligt stort byggnadsverk, utan också så utomordentligt stora kostnader. Vi få inte glömma det faktum, att vi här i landet ha en underbalans i fråga om de medel, som skola finansiera vägväsendet, på mellan 300 och 400 miljoner kronor på grund av den minskade trafikrörelse, som inträtt under krisåren. Dessa pengar äro väl som alla andra som höra till underbalanseringen upplånade medel. Vi ha för övrigt mycket att göra i fråga om mindre broar, i fråga om lämpliga överfartsleder för folk i de olika bygderna, förutom naturligtvis strävandena att överhuvud taget få ett alltmer förbättrat vägväsende. Med den rika erfarenhet vi ha av att allt sådant kostar oerhört mycket pengar, kan jag inte förstå att man för denna, i förhållande till hela vår inre trafik, relativt obetydliga trafik över Öresund skulle vara beredd att börja flagga med att vi inom den närmaste tiden skola lägga ned pengar på att bygga en öresundsbro och även taga detta till intäkt för det lämpliga i att övergå till högertrafik. Jag tror i likhet med finansministern, att denna tid är mycket långt avlägsen. Vad är det för övrigt rent ekonomiskt att vinna med en sådan bro, när vi redan ha ett så praktiskt arrangemang som färjesystemet, genom vilket en vagn uppifrån norra delen av Sverige kan gå ned till sydligaste delen av Danmark utan några som helst omlastningar eller övriga besvärligheter? Vi komma väl i fortsättningen att använda detta system även om vi skulle vara till den grad generösa att vi skulle bygga en bro över Öresund. Vi komma troligtvis endast att använda denna bro för lättare trafik, som kan förekomma mellan de två länderna. Och detta är ändock, menar jag, en alltför litet betydande del av trafiken för att man nu skall kunna signalera att byggandet av en bro kommer att bli en nära liggande uppgift.

Vidare sade herr statsrådet någonting som jag gärna skulle vilja fråga honom om, fastän jag ser att han inte längre är närvarande i kammaren. Vad har han egentligen för underlag för kostnadsberäkningarna då han säger, att för varje år vi uppskjuta denna reform skulle den bli fem miljoner kronor dyrare att genomföra? Det skulle ju betyda att vi inte ha några gränser för materialbeståndet. Vi kunna ju inte hålla på att bygga om i evighet. Man får vara vänlig att räkna med vad det är för förslitningstid för olika materiel. Man kan således inte få inräkna ombyggnadskostnaderna för hela den nuvarande materielen jämte den nytillkommande. Och ser man efter hur det förhållit sig under senare år finner man i fråga om både spårvagnar och bussar, att de byggas för vänstertrafik. Herr statsrådet talade särskilt om kostnaderna när det gäller Stockholms stad, men jag förstår inte vad han avsåg.

Om införande av högertrafik. (Forts.)

Stockholms stad bygger ju om sina vagnar den dag som i dag är för nuvarande körsystem — vi se ju exempelvis vagnarna med fasta konduktörer. Trots att under hela denna tid diskussionen om högertrafiken har pågått har man gjort dessa ombyggnader, som kanske strängt taget inte varit alldeles nödvändiga, och det bevisar väl om något att Stockholms stad inte tar det så allvarligt ur ekonomisk synpunkt om det nu skulle bli ett beslut, som skulle föranleda ombyggnader.

Likadant är det med våra omnibusar. Även beträffande dem har man träffat arrangemang på alldeles samma sätt.

Den kostnad, som en omläggning om några år skulle medföra, kan kanske kompenseras, herr Åkerberg, genom en räntebesparing. Om jag får draga en slutsats av finansministerns tal om att vi kunna vänta i 20 år, skulle det betyda, att den beräknade kostnaden för en omläggning nu på 30 miljoner kronor skulle efter 20 år representera ett belopp av 48 miljoner kronor. Vi skulle på dessa 20 år ha gjort en räntebesparing på 18 miljoner kronor. Jag frågar mig då, herr Åkerberg, som sysslat med bankangelägenheter: finns det då inte ett kapital, som kompenserar de eventuellt högre kostnaderna för en omläggning vid den tidpunkten? De fördyrade kostnaderna kunna inte bero på annat än att antalet bussar och spårvagnar blir större än för närvarande, och det måste följaktligen röra sig om en trafikutveckling av oerhört stora mått för att man skall kunna ha bruk för dessa 18 miljoner kronor.

Vidare vill jag säga, att Stockholm rustar sig på det sättet, att staden går under jorden med sin trafik, och den trafiken skall väl inte besvära oss så förfärligt mycket. På ett diskussionsmöte hörde jag visserligen ett påstående, att det skulle hänga upp sig även på den trafiken, men det har jag för min del mycket svårt för att förstå.

Jag har för övrigt ingen anledning att ingå på de övriga omdömen, som ha fällt här. Jag skall kanske ändå vara artig och svara herr Hage, som frågade, om det inte skulle ha varit lyckligt, om vi fått ett enhetligt spårssystem i världen i fråga om våra järnvägar. Ja, herr Hage, med hänsyn till vad vi ha upplevat under de senaste fem, sex åren, skulle det väl inte ha varit till någon särskild lycka. Vi ha ju i stället fått ett starkt utvecklat flygväsen, som icke är spårbundet men som möjliggör förflyttning på kort tid, varigenom statsmän och andra kunna träffas på mycket kort tid för att göra upp sina eventuella tvister. Huruvida de olika spårssystemen ha haft någon inverkan i kriget, kan jag inte yttra mig om. Man kan bara konstatera, att det finns olika spårssystem.

Utskottet har i förbigående utan att göra något direkt yrkande omnämnt, att man skulle kunna undersöka, om man inte kunde få ett bättre underlag för ett bedömande av denna fråga genom att taga reda på vad folket har att säga i den här saken. Jag tycker att det är eget, att man vill göra det till någonting märkvärdigt. Varför skulle inte vi, som anse oss vara demokrater, kunna resonera om att inhämta folkets mening i ett sådant avseende som detta som berör alla människor. Det står ju angivet i vår regeringsform, hur man skall förfara i ett sådant fall. Riksdagen har att stifta en särskild lag. Hur det skall gå i fortsättningen, blir en senare sak. Det tillkommer ju regeringen att framlägga ett eventuellt förslag, om regeringen finner det nödvändigt.

Herr Björnsson: Herr talman! Det är två skäl, som gjort att jag tagit mig ytterligare en funderare på saken, sedan jag senaste gången röstade för övergång till högertrafik. Det ena skälet är, att vi människor äro högerhänta. Det är det enda sakliga skäl av fysiologisk betydelse, som jag har hört. Det är tvivelsutan mycket lättare att klättra upp på en buss från vänstersidan, i

Om införande av högertrafik. (Forts.)

synnerhet om den är i rörelse, ty man är starkare i höger hand. Det andra skälet som har gjort mig en smula betänksam just nu är, inte den omständigheten, att det kostar ett relativt blygsamt antal miljoner, som skola amorteras och kunna anses uppvägas av ett minskat antal olycksfall på mycket lång tid, utan det förhållandet, att vi just nu inte ha överflöd på arbetskraft och en omläggning till högertrafik kommer att medföra en del materialåtgång. Men trots det finner jag att man inte i längden kan underlåta att övergå till högertrafik.

Här har talats om svårigheterna vid en övergång för fordonstrafiken av olika slag: bilar, motorcyklar, cyklar och hästanspända vagnar o. s. v. Men det finns en annan trafik, som säkerligen kommer att växa mycket tidigare än t. ex. den utländska biltrafiken, nämligen gångtrafiken av utlänningar, och det är utomordentligt värdefullt att man för gående har samma trafikregler i olika länder. En normal bilist vill inte skada någonting genom sin framfart, minst av allt en människa. Kommer en promenerande och går i vägen för en bilist, gör bilisten vad han kan för att undvika en olycka genom att bromsa och väja. Ofta föranleder det indirekta olyckor på det sättet, att bilisten stöter emot någonting annat eller att det händer en olycka inne i fordonet. Man flyttar alltså olycksrisken från gatorna in i bilen eller bussen, där folk ramlar om varandra vid en hastig bromsning. Jag kan inte tänka mig, att man har någon anledning att vänta, att det inte skall bli en starkt växande trafik här i landet både av våra egna landsmän och utlänningar.

Dessa senare skäl överväga därför efter min mening de båda förstnämnda. Vad kostnadssynpunkten beträffar, vill jag säga, att så långt min erfarenhet sträcker sig, har man aldrig sparat pengar på att uppskjuta en åtgärd som man ansett nödvändig. När man har kommit till det resultatet, att en åtgärd är nödvändig, är det därför klokt att genomföra den omedelbart. Inte bli Stockholms stads tunnelbanor billigare för att det sölats med dem. Jag vill säga, att när man såsom ett skäl mot en omläggning talar om Stockholms spårvägsbolags sätt att bygga sina vagnar, imponerar det inte på mig, lika litet som talet om öresundsbron. Det tycker jag är två ungefär lika svaga skäl.

Men, herr talman, när jag nu kommer att rösta för övergång till högertrafik, gör jag det under förutsättning, att man gör allt vad man kan för att under övergångstiden minska olycksfallsrisken. Vad kommunikationsministern anfört lät i det fallet lovande. Oberoende av vem, som är kommunikationsminister, då saken blir aktuell, hoppas jag, att han inte skall draga sig ens för en så impopulär åtgärd som att genomföra fartbegränsning under någon kortare övergångstid.

När jag kommer att rösta för högertrafik, betyder det enligt finansministerns definition rabulism. Det är kanske lika ovanligt som att han röstar konservativt, men bara för att en sak är sällsynt, är det inte säkert att den är så absolut bärande som argument.

Jag ber, herr talman, att få yrka, att reservanternas förslag måtte bifallas.

I herr Björnssons yttrande instämde herr *Sandegård*.

Herr *Linnér*: Herr talman! Jag har två gånger å ämbetets vägnar avgivit yttrande angående införande av högertrafik. Ett av dessa yttranden är åberopat i utskottets utlåtande. Jag har därför känt det som ett slags skyldighet att nu tillkännagiva, att jag på grund av de inträdda förhållandena har ändrat min uppfattning.

Vad som härvid har väglett mig har inte alls varit några ideologiska skäl, utan ett rent praktiskt bedömande av trafikfrågorna. Jag fäste mig då mindre

Om införande av högertrafik. (Forts.)

vid de finansiella verkningarna. I det avseendet är det ju så, att herr statsrådet och chefen för finansdepartementet har tränat och härdat svenska folket och medlemmarna av den svenska riksdagen och vant dem vid så höga utgifter, att en engångskostnad på 25 miljoner kronor inte framstår såsom alltför avskräckande, i fall man kommer till den uppfattningen, att det är fråga om en sak som är värd sitt pris. För mig har det således helt enkelt varit fråga om en riskbedömning. Svårigheten i detta fall ligger däri, att man rör sig med ett moment, som är så osäkert som det, huruvida vi inom en relativt nära framtid komma att övergå till högertrafik eller inte. Jag tror i likhet med finansministern, att alla under de närmaste åren bli så pass fattiga, att den internationella trafiken inte kommer att ökas så starkt, att den kommer att framtvunga en övergång, men jag tror inte heller, att det kommer att dröja så länge, som han tänkte sig. Jag tror att tiden är jämförelsevis kort, och är detta riktigt, tror jag också att man måste ta i betraktande, att en övergång under nu rådande trafikförhållanden är ojämförligt mycket mindre riskfylld än en övergång framdeles. En övergång t. ex. nästa år kommer att ske under en lågkonjunktur för biltrafiken i jämförelse med förkrigstidens normala förhållanden. Den kommer också att ske under en period, då bilisterna huvudsakligen utgöras av yrkesmän. På deras omdöme och försiktighet kan man förlita sig väsentligt mera än på alla de privata bilister, som komma med i trafiken under en utveckling av biltrafiken. Under en övergångstid måste man räkna med den stora cykeltrafiken såsom ett särskilt allvarligt orosmoment. Även den är lättare att sköta, när biltrafiken är mindre stark, än vid en mycket stark biltrafik. Såvitt jag kan bedöma, måste man därför räkna med att risken vid en övergång snart eller, låt oss säga under förhållanden, som äro lika med de nu rådande, är mycket väsentligt mindre än under sådana förhållanden, som rådde, låt oss säga 1939.

Det är detta, som för mig har varit avgörande, när jag har ändrat min ståndpunkt. Hårtill kommer, att jag tror att kostnaderna för en övergång komma att snabbt stiga av de skäl, som äro åberopade av herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet och i någon mån också av reservanterna, men framför allt kanske av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Kostnaderna komma att ha stigit så pass mycket, att vi då skola anse, att det varit en fördel att ha övergått till högertrafik vid en tidigare tidpunkt.

Herr talman! På dessa i korthet anförda skäl ber jag att få yrka bifall till reservanternas förslag.

Herr Linder: Herr talman! Det har i denna debatt åberopats alla tänkbara skäl, som överhuvud taget tala för och emot en övergång till högertrafik, och jag tänker inte på något vis upprepa dem. — Jag tyckte att det var ganska intressant att höra, att herr Linnér uttryckte sig skämtsamt om finansministern, när han sade, att finansministern tränat svenska folket och vant det vid stora summor och att folket därför inte tyckte att 25 miljoner kronor var någonting. — Herr Björnsson tycktes också van att röra sig med stora summor och ansåg icke heller, att det var så stora kostnader.

Det var emellertid inte precis detta jag ville säga. Jag kom att särskilt fästa mig vid finansministerns anförande. Jag tyckte för min del, om jag får säga det, att det var ett utmärkt belägg för högertrafiken. Han ville principiellt högertrafik, men han tyckte att det var för dyrt med en omläggning. Det är ju någonting som andra finansmän ha bestritt, och det skall jag inte lägga mig i. Men hans motargument var, att man borde vänta och se tiden an. »Inte just nu», sade han. Jag vill då säga, att herr Wigforss nog gått litet hastigt till väga, ty reservanterna föreslå, att riksdagen i skrivelse till Kungl.

Om införande av högertrafik. (Forts.)

Maj:t anholder, att Kungl. Maj:t ville närmare överväga frågan om den lämpliga tidpunkten för en trafikomläggning och förelägga riksdagen förslag härom. När ett sådant förslag förelägges riksdagen, blir det ju tillfälle för riksdagen att säga, om den anser att tidpunkten är inne eller inte. Det är hela innebörden i reservanternas förslag. Det är väl i alla fall något helt annat än att bara slå dövörat till och säga: »Inte alls någon högertrafik! Avslag på motionerna!» Nej, rätta sättet är väl att vi med den ståndpunkt, vi eljest ha i fråga om det internationella umgänget, säga att vi principiellt vilja ha högertrafik men låta Kungl. Maj:t överväga, vilken tidpunkt som är den lämpliga för en övergång, och att när Kungl. Maj:t lagt fram sitt förslag för riksdagen, denna får se, om den är ense med Kungl. Maj:t.

Jag yrkar, herr talman, bifall till reservationen.

Häri instämde herr *Anderberg* och herr *Berg, Robert*.

Herr *Norman*: Herr talman! Endast ett par korta repliker!

Herr *Forslund* tyckte att det var egendomligt, att jag hade skrivit under ett utskottsutlåtande år 1943, vari bland annat åberopats de statsfinansiella skälen för att man inte skulle övergå till högertrafik, och att jag nu i reservationen hade, som han menade, bagatelliserat kostnadsfrågan. Det låg dock till på ett särskilt sätt 1943. Jag framhöll i mitt första anförande, att jag har den uppfattningen, att ett principbeslut och dess förverkligande böra höra ganska nära samman. Då vi övervägde de statsfinansiella skälen 1943, visste vi ju inte alls, när ett förverkligande skulle kunna åstadkommas, om det då hade blivit ett principbeslut om införande av högertrafik. Då visste man ju inte, om situationen efter kriget skulle bli sådan, att åtskilligt av vad vi hade av värde skulle vara förstört, och det är självklart, att man i ett sådant läge måste avvakta och se, hur det statsfinansiellt ställer sig, när ett beslut skulle kunna förverkligas.

Beträffande frågan om olycksfallsrisken är det alldeles sant, såsom från olika håll framhålles, att övergången till högertrafik kommer att medföra risker, men en del talare tyckas ha förbisett de risker, som vi komma att stå inför under den fortsatta utvecklingen på trafikväsendets område. Herr *Siljeström* nämnde något om de automatiska vanorna, som äro så svåra att rubba. Det är just dessa automatiska vanor, som göra att riskerna bli större, allt eftersom vi få en livligare trafik. Det går mycket bra, föreställer jag mig — jag är själv ingen bilförare — att under vanliga förhållanden följa de trafikregler, som gälla i det ena eller andra landet, men i en situation, som kräver ögonblickligt handlande, verkar den automatiska vanan, och då reagerar man på ett sätt som innebär en särskild olycksfallsrisk, om denna vana strider mot de regler som gälla vid det tillfället.

Jag tror att det ligger mycket i beräkningen, att en omläggning av trafikreglerna i det långa loppet skall verka trafikfrämjande, och det är ett av skälen för att en omläggning bör ske. Herr *Björnsson* nämnde någonting om att man under en övergångstid borde införa särskilda säkerhetsregler. Jag understök detta i mitt första anförande, och när herr *Björnsson* nu nämnde frågan om fartbegränsning, skulle jag vilja säga, att vi reservanter övervägde, huruvida vi skulle påpeka olika slag av säkerhetsåtgärder, som lämpligen kunde tänkas, bl. a. då även fartbegränsning. Vi ansågo emellertid att det var lämpligast att inte binda riksdagen i något avseende i det fallet. Själv är jag alls inte främmande för den tanken utan anser, att det är mycket som talar för att fartbegränsning hör till de särskilda säkerhetsregler, som behöva föreskrivas under övergångstiden.

Om införande av högertrafik. (Forts.)

Herr Linder har redan omnämnt, att reservanterna påpekat, att även arbetsmarknadspolitiska skäl kunna behöva övervägas. Jag vill understryka, att vad reservanterna nu förorda är ett principbeslut med en hemställan till regeringen att överväga den lämpligaste tidpunkten för förverkligandet av principbeslutet. Därför är det enligt min mening självklart, att även de arbetsmarknadspolitiska synpunkterna böra uppmärksammas.

Överläggningen ansågs härmed slutad, varefter herr talmannen jämlikt där- under förekomna yrkanden gjorde propositioner, först på bifall till vad utskottet i det under behandling varande utlåtandet hemställt samt vidare på bifall till den vid utlåtandet avgivna reservationen; och förklarade herr talmannen, sedan han upprepat propositionen på bifall till utskottets hemställan, sig finna denna proposition vara med övervägande ja besvarad.

Herr *Norman* begärde votering, i anledning varav uppsattes samt efter given varsel upplästes och godkändes en så lydande omröstningsproposition:

Den, som bifaller vad andra lagutskottet hemställt i sitt utlåtande nr 62, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, bifalles den vid utlåtandet avgivna reservationen.

Sedan kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringspropositionen ånyo uppläst, verkställdes till en början omröstning på det sätt, att efter särskilda uppmaningar av herr talmannen först de ledamöter, som ville rösta för ja-propositionen, och därefter de ledamöter, som ville rösta för nej-propositionen, reste sig från sina platser. Herr talmannen förklarade därpå, att enligt hans uppfattning flertalet röstat för nej-propositionen.

Då emellertid herr *Bondeson* begärde rösträkning, verkställdes nu votering medelst omröstningsapparat; och befunnos vid omröstningens slut rösterna hava utfallit sålunda:

Ja — 39;

Nej — 58.

Därjämte hade 6 ledamöter tillkännagivit, att de avstode från att rösta.

Föredrogos ånyo andra lagutskottets utlåtanden:

nr 68, i anledning av väckta motioner angående vissa ändringar i lagen om förköpsrätt;

nr 69, i anledning av väckta motioner angående viss ändring i lagen om barnbidrag;

nr 70, i anledning av väckta motioner angående viss ändring av 5 § lagen om barnbidrag; samt

nr 71, i anledning av väckta motioner angående viss ändring i förordningen om ersättning i anledning av kroppsskada, ådragen under militärtjänstgöring.

Vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt bifölls.

Föredrogos ånyo andra lagutskottets utlåtande nr 72, i anledning av väckta motioner angående rätt för barnavårdsnämnd att i vissa fall vidtaga åtgärder beträffande barn, som fyllt sexton år.

*Om vidgad
befogenhet för
barnavårds-
nämnd.*

Andra lagutskottet hade till behandling förehaft två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nämligen nr 194 i första kammaren av

Om vidgad befogenhet för barnavårdsnämnd. (Forts.)
fru *Sjöström-Bengtsson* m. fl. och nr 305 i andra kammaren av fröken *Öberg* m. fl.

I motionerna, vilka voro likalydande, hade yrkats, att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om utredning av frågan, huruvida barnavårdsnämnd borde erhålla befogenhet att även ingripa beträffande de barn över 16 år, vilka levde under olämpliga hemförhållanden, och särskilt dem, som utsattes för fara till sin själsliga hälsa.

Utskottet hade i det nu föreliggande utlåtandet av angivna orsaker hemställt, att förevarande motioner icke måtte föranleda till någon riksdagens åtgärd.

Fru Sjöström-Bengtsson: Herr talman! Det verkar, som om utskottet i detta utlåtande förutsätter, att motionärerna skulle vilja ge barnavårdsnämnderna större möjligheter att ingripa till hjälp för ungdomar mellan 16 och 18 år än 24 § barnavårdslagen möjliggör beträffande barn under denna ålder. Det har inte varit motionärernas mening, åtminstone inte i detta sammanhang. Vi ha i motionerna givit exempel på vad som kan vara orsaken till att det råder ett motsatsförhållande mellan föräldrar eller, såsom ofta är fallet, en av föräldrarna och barnen. Efter att ha givit detta exempel, säga motionärerna: »Icke sällan inträffar det, att föräldrar använda alla till buds stående medel för att behålla sin makt över barnen, vilket icke alltid är till båtnad för den unga människans utveckling.» Det är dessa medel, som föräldrar använda för att behålla sin makt över barn, som oftare än människor i allmänhet tro förorsaka sådana allvarliga missförhållanden, som omtalas i 22 § barnavårdslagen.

Jag vet inte, om några av kammarens ledamöter ha observerat en insändare i en stockholms tidning för ett par månader sedan, där artikelförfattaren berättar om sina metoder för att uppfostra sina egna barn. Han berättar, att när hans 17-åriga dotter, som tillsagts att vara hemma en viss tid, jag tror det var klockan åtta, stannat några minuter på gatan för att säga adjö till sin manliga kamrat, gick fadern ned på gatan och yttrade med hög röst till dottern, att hon hade en risbasta att vänta, då hon kom upp. Denna exekution ägde också rum, enligt hans egen utsaga. Det var nästan kusligt att läsa, med vilken belåtenhet han berättade om sina bravader när det gällde sina barns uppfostran. Till historien hör att artikelförfattaren, som givetvis var anonym, använde pseudonymen »läroverkslärare».

Eller vad säga kammarens ledamöter om en stor, mycket välbärgad familj, där båda föräldrarna mobilisera såväl tjänare som de minderåriga barnen för att vid alla tillfällen systematiskt spionera på sin son och sin dotter, som voro i den ålder, som motionärerna avse? Följden har blivit, att dessa ungdomar äro insnärjda i lögn, som de ha måst gripa till för att överhuvud taget få idka någon sorts umgänge med sina kamrater. De kunna — vill jag säga — i detta nu knappast skilja på vad som är sanning och vad som är lögn. Därtill kommer, att deras fickpengar äro så ytterst knappt tilltagna, att när de ha tagit undan, vad som behövs till spårvagnspengar under månaden, återstå bara några få kronor. Det ligger då nära till hands för dem att från föräldrarna ta det dessa inte ge dem, och jag vet också, att så har skett. Nog kan man säga, att ungdomar, som leva under sådana förhållanden, löpa stor fara att ta skada till sin andliga hälsa.

Det är i sådana och liknande extrema fall, som motionärerna hade tänkt sig att barnavårdsnämnderna skulle kunna ingripa, inte genom ett omhändertagande av barnen annat än i allra yttersta nödfall, utan genom att framhålla för föräldrarna, att på ett sådant sätt, som jag nu har gett exempel på, behandlar man inte ungdomar i detta land, inte ens om de äro ens egna barn.

Om vidgad befogenhet för barnavårdsnämnd. (Forts.)

Samtidigt som man skulle rikta en sådan förmaning till föräldrarna, skulle man kunna påpeka, att deras handlingssätt beträffande deras barn kommer att övervakas i framtiden och att man kommer att se till att de förbättra sina uppfostringsmetoder. Jag vet, att en sådan förmaning och övervakning ha gett mycket goda resultat, när det har gällt barn under sexton år, och därför har jag anledning att tro, att en sådan åtgärd skulle vara till gagn också för de ungdomar det här gäller.

Om jag har läst remissvaren rätt, har man inte heller på något håll gjort gällande, att i detta avseende allt är bra som det är. Undantag är kanske i någon mån fattigvårds- och barnavårdsförbundet, som rent principiellt ställer sig tvekan inför förslaget om denna utvidgade rätt för barnavårdsnämnden. Man rekommenderar ett annat sätt; man säger, att i sådana fall, som det här är fråga om, torde råd och påverkan av någon person med auktoritet, en präst, läkare eller annan, som har vederbörandes förtroende, ofta leda till bättre resultat. Jag tror inte på den lösningen i de extrema fall, som det här är fråga om, såvida inte prästen eller läkaren är medlem av barnavårdsnämnden. I de fall, som jag tänker på, är det nog ofta så, att dessa maktövergrip sammanhånga med vissa sadistiska tendenser, och då fordras det sannerligen, att den, som skall ha något inflytande på vederbörande, också har makt bakom orden.

I remissvaren har också påståtts, att denna grannliga uppgift gå barnavårdsnämnderna inte i land med, åtminstone inte i små samhällen och på landsbygden. Ett sådant uttalande verkar på mig ganska nedslående — vill jag säga — då väl alla barnavårdsnämndsuppgifter äro av ytterst grannliga art. Att det skulle vara så oändligt mycket mer grannliga att ge en förmaning åt föräldrar till en sextonåring än åt föräldrar till en femtonåring, kan i varje fall diskuteras.

Till sist, herr talman, vill jag påpeka, att fattigvårds- och barnavårdsförbundet har frågat barnavårdsnämnderna i de tre största städerna, om sådana fall, som avses i motionen, förekomma ofta. Nämnderna i Stockholm och Malmö ha svarat, att de mycket sällan förekomma, medan den i Göteborg har uttalat, att de äro långt ifrån sällsynta. Detta förklarar kanske, herr talman, att jag i denna kammare har tagit initiativ till motionen. Dock vill jag säga, att de exempel, som jag för en stund sedan anförde här, äro tagna från Stockholm.

Mot ett enhälligt utskott, herr talman, vågar min ringhet inte ställa något yrkande.

Herr Norman: Det råder nog ingen tvekan om att motionärernas syfte knappast skulle nås enbart genom den lagändring, som de ha hemställt om. Att här föreligger ett missförhållande, tror jag är alldeles tydligt och klart. Utskottet har inte mot de avstyrkande yttranden, som ha inkommit från sakkunniga myndigheter, ansett sig kunna göra någonting åt saken nu, men jag tror, att det ur opinionsbildningens synpunkt är värdefullt, att motionen har kommit fram och att det har blivit en liten debatt om saken här.

Jag måste, herr talman, yrka bifall till utskottets hemställan.

Efter härmed slutad överläggning bifölls vad utskottet i förevarande utlåtande hemställt.

Föredrogs ånyo andra lagutskottets utlåtande nr 73, i anledning av väckta motioner angående lagstiftning om rätt i vissa fall för innehavare av en jordbrukets å ofri mark belägen förädlingsindustri att inlösa under nyttjanderrätt upplåtet område.

Om viss inlösningsrätt för industri-företag å ofri grund.

Om viss inlösningsrätt för industriföretag å ofri grund. (Forts.)

I detta utlåtande hade utskottet hemställt, att riksdagen i anledning av de likalydande motionerna I: 76, av herr *Elofsson, Gustaf*, m. fl., och II: 106, av herr *Norup* m. fl., måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte föranstalta om utredning, huruvida och under vilka förutsättningar rätt borde tillerkännas innehavare av industrianläggning å ofri grund att inlösa den mark, varå anläggningen vore belägen, samt att Kungl. Maj:t måtte för riksdagen framlägga det förslag, vartill utredningen kunde föranleda.

Enligt en vid utlåtandet avgiven reservation hade herrar *Holmbäck, Wistrand, Carl Eric Ericsson, Nilson* i Eskilstuna och *Håstad* ansett, att utskottets utlåtande bort hava den lydelse, reservationen visade, och avslutas med en hemställan, att förevarande motioner icke måtte till någon riksdagens åtgärd föranleda.

Herr **Holmbäck**: Herr talman! De motioner, som vi ha att behandla under förevarande punkt, fästa uppmärksamheten på att i vissa delar av landet det förekommer att byggnader, som tillhöra jordbrukets förädlingsindustrier — mejerier m. m. — ligga på ofri grund. Man vill nu skapa ett expropriationsförfarande, varigenom innehavarna av byggnaderna skola kunna få äganderätt till den mark, som byggnaderna ligga på. Man vill alltså förena äganderätten till marken och nyttjanderätten till den. Man vill, som det säges, konsolidera äganderätten.

På flera punkter ha vi lagstiftning om dylik förening av nyttjanderätt till mark och äganderätt till mark. Det mest kända exemplet är ensittarlagen. Där har man givit ägaren till en byggnad, som ligger på annans mark men som han brukar till bostad, rätt att lösa till sig marken. Ensittarlagen har vidgats flera gånger. Ett annat fall av sådan förening föreligger enligt expropriationslagen. Man har där givit möjlighet för ägare av byggnader i ett samhälle, vilka ligga på annan persons mark, att få äganderätt till marken under vissa förhållanden, som jag inte skall gå in på. Vi ha ett tredje sådant fall, likaledes enligt expropriationslagen, då det gäller byggnader för ideellt ändamål. Byggnadernas ägare kunna numera lösa till sig den mark, som byggnaderna ligga på. Ett sista fall föreligger enligt arrendelagstiftningen, som antogs för två år sedan. Den ger en arrendator, alltså en innehavare av en nyttjanderätt, möjlighet att lösa till sig marken.

Vad motionärerna begära är således inte någonting principiellt nytt. Men en lagstiftning i den riktning, som motionärerna anhålla om, innebär givetvis alltid ett betydande ingrepp i bestående rättsförhållanden. Man vill, att ett avtal, som en gång i tiden har slutits och varigenom en person har fått nyttjanderätten till mark, nu också skall ge honom möjlighet att skaffa sig äganderätt till denna mark. Man knyter vid ett gammalt avtal rättsföljder, som parterna icke tänkte sig, då avtalet slöts. Detta medför givetvis, att man måste vara försiktig med en dylik lagstiftning. Jag tror, att om en sådan lag genomföres, som motionärerna önska, kommer den att medge inlösen endast om det blir klart bevisat, att verkliga missförhållanden ligga bakom.

Enligt min och mina medreservanterns uppfattning är emellertid ingenting i den vägen bevisat i motionen. Denna rör sig endast med allmänna uppgifter. Vi ha inte fått reda på hur det ligger till i något särskilt fall. I utskottet sköt man på frågan för att få in en verklig utredning i saken, men fick det inte. Man fick endast några uppgifter, något litet statistik om att ett visst antal av jordbrukets förädlingsindustrier i Kristianstads län ligga på ofri grund o. s. v. Det hela var alltså mycket vagt, någonting, som man inte kunde gripa om. Man fick inte i något särskilt fall t. ex. uppgifter om under vilka förut-

Om viss inlösningsrätt för industriföretag å ofri grund. (Forts.)
sättningar och på vilket sätt det nyttjanderättsavtal hade slutits, som möjliggjort byggnadernas uppförande. Man fick heller ingen uppgift om hur det kommit sig, att innehavaren av förädlingsindustrien ansett sig kunna lägga ned betydande kapital å byggnader utan att ha äganderätt till själva marken och därigenom kommit i det läge, i vilket han för närvarande står, alltså som innehavare av dyrbara byggnader men en blott prekär rätt till marken.

Då man inte fick reda på någonting gripbart, tyckte vi, att det icke föreligger skäl för att ens skriva till Kungl. Maj:t i saken. En utredning åstadkommer alltid oro, då det gäller en så betydelsefull sak som ingrepp i slutade avtal. Den kostar också alltid pengar, och antalet utredningar är för närvarande utomordentligt stort. Därför ha vi ansett, att vi icke nu böra vara med om att begära en utredning i frågan. Det vilja vi endast, om man genom en ny motion får ordentligt styrkt, att sådana missförhållanden föreligga, att ett ingripande verkligen bör ske från statens sida.

Jag tillåter mig, herr talman, att yrka bifall till reservationen.

Herr Elofsson, Gustaf: Herr talman! Det kan kanske synas litet egendomligt, att, som herr Holmbäck säger, man inte påvisat några konkreta fall, när man lämnat in en motion, vari man begär en så kraftig åtgärd som införande av rätt att expropriera den jord, på vilken en byggnad är belägen, för den händelse inte överenskommelse om markförvärvet kan träffas på annat sätt.

I de sydligare delarna av landet byggdes i slutet av 1800-talet en hel del fabriker. Det var modernt på den tiden att teckna 49-åriga kontrakt, och dessa börja nu löpa ut för vissa av dessa byggnader. De nuvarande markägarna äro inte benägna att förnya kontrakten, utan säga, att de kunna sälja tomterna till fabrikenas innehavare. När dessa då fråga efter priserna, begäras ganska förvånande sådana. Jag skall på grund av att herr Holmbäck säger, att vi inte ha anvisat något fall, bara anföra ett enda.

När staten inköpte Ugerups försöksgård, fanns på denna ett bränneri anlagt. Tomten till detta omfattade cirka 2 000 kvm. Arrendekontraktet var på 49 år och hade utgått. Den föregående ägaren ville inte förnya det, utan ville sälja marken till ett oskäligt pris. Han begärde upp till 15 000 kronor för tomten. När staten hade köpt gården, trädde ägarna till företaget i förbindelse med staten, som avstyckade tomten och sålde den för 2 000 kronor. Det får anses vara ett skäligt pris för ett område på cirka 2 000 kvm ute på landsbygden utan anslutning till något samhälle.

Jag skulle kunna plocka fram otaliga sådana exempel, där man begärt oskäliga priser, ända upp till 20 000 kronor, för ett område på 2 000 kvm. Men några köp ha inte avslutats. Man har velat vänta och se, om man inte på något sätt skulle kunna träffa en frivillig överenskommelse, men när detta inte lätit sig göra, ha dessa människor i sin olyckliga belägenhet vänt sig till oss och begärt, att vi motionsvägen skulle försöka få igenom en lagstiftning, som kunde tillförsäkra dem rätten att köpa de tomter, där byggnaderna ligga.

Jag vill nu inte påstå, att detta är någon behaglig väg att gå. Det bästa hade ju varit, om man kunnat träffa en frivillig överenskommelse, men när det visar sig omöjligt, får man försöka med statsmakternas hjälp få ett annat tillvägagångssätt, så att inte innehavarna av dessa fabriker bli skyldiga att riva ned dem och flytta bort dem, därför att den nuvarande jordägaren begär oskäliga priser.

Jag skall inte gå vidare in på detta spörsmål, då jag förstår, att andra lagutskottet har haft detta ärende under noggrant övervägande, och jag tror

Om viss inlösningsrätt för industriföretag å ofri grund. (Forts.)
också, att de inte ha saknats, som ha gett anvisningar i utskottet om det verkliga förhållandet, innan utskottet fattat sitt beslut.

Jag skall därför, herr talman, be att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr Wistrand: Även om man i vissa fall inte skulle ha varit nog förutseende att förlägga dessa industribyggnader till fri grund och alltså garderat sig mot sådana situationer, som nu uppkommit — man har ju f. ö. haft lång tid på sig att träffa en överenskommelse i de fall, där detta ej varit fallet — så förefaller det mig mycket egendomligt, att ett borgerligt parti omedelbart är färdigt att tillgripa expropriation för att bota denna brist. Det är dock av mycket stor principiell betydelse att utvidga expropriationsrättens tillämpning, och det förefaller mig inte vara en riktig politik att i vart enda fall, där man själv har brustit i förutseende, genast anropa staten om hjälp, utan hänsyn till de konsekvenser det drar med sig på andra områden. Det är alldeles uppenbart, att om beslutet i dag gäller jordbruket, så kommer det nästa gång att gälla andra fall, där man kan åberopa ungefär liknande omständigheter, och så har man i gång något, som man förvisso själv inte önskar.

Denna synpunkt har varit vägledande för mig vid ärendets behandling i lagutskottet, och med anledning därav skall jag be att få instämma i det yrkande, som redan har framställts, om avslag på motionen.

Herr Holmbäck: Herr talman! Så mycket uppgifter, som herr Elofsson lämnade här, ha vi nog fått i andra lagutskottet, men inte mer. Vi ha inte fått reda på hur det överhuvud taget har kunnat komma sig, att personer lagt ned så stora kapital, i varje fall under de senaste två årtiondena, i byggnader på mark, som de inte ha ägt. Det vore i detta sammanhang mycket intressant att få svar på den frågan.

Det problem som nu är uppe kommer tillbaka vid andra tillfällen. I vissa fall önskar man för närvarande skapa skillnad mellan nyttjanderätt och äganderätt till en och samma mark. Detta gör man, då samhällen upplåta mark med tomträtt till personer, som bygga bostäder eller sätta upp industrier på den. Om ett antal år kommer det att bli fullkomligt samma situation där, och de enskilda komma att säga: »Nu vilja vi ha kvar marken, som vi ha byggt våra hus eller fabriker på. Varför skola inte vi kunna få expropriera marken lika väl som innehavarna av mejerier, stärkelsefabriker o. s. v. ha fått göra med den mark, som deras byggnader legat på?»

Jag tror, som jag sade, att det är en principiellt viktig fråga som nu är uppe och att man bör ha ett verkligt ordentligt material, innan man ens skriver till en utredning av den.

Herr Elofsson, Gustaf: Herr talman! Jag skulle kunna upplysa herr Wistrand om att sedan 1910 ha inga dylika avtal ingåtts, utan sedan dess har man alltid ordnat så, att tomten blivit friköpt. För närvarande finns det enligt vad jag inhämtat upplysning om, 34 fabriker och brännerier enbart i Kristianstads län, som ligga på ofri grund och ha svårt att få sina tomter friköpta.

Vidare skall jag ärligt erkänna, att jag inte är anhängare av att man skall gå till statsmakterna och begära ett hårt ingripande i den enskilda äganderätten. Men det kan inte hjälpas; när man ser, att det inte finns någon möjlighet att på privat väg få en uppgörelse, så måste man vända sig till statsmakterna för att få den hjälp, som behövs till skydd av vad som byggdes för 40—50 år sedan, då det var på modet att bara arrendera det område, på vilket en fabrik uppfördes.

Om viss inlösningsrätt för industriföretag å ofri grund. (Forts.)

Herr **Elowsson, Nils**: En av anledningarna till att ingenting har gjorts för att få en ändring av dessa förhållanden är naturligtvis, att när avtalen på sin tid träffades, var kanhända ett handslag och en överenskommelse mer än nu bindande för överskådlig tid framåt. Man samlades i sina organisationer eller föreningar och arrenderade området och byggde där, och ingen kunde väl tänka sig, att det skulle bli dyrt att köpa marken, om man en gång ville detta. Det var naturligtvis bristande förutseende. Men om det på den tiden fanns folk, som var å ena sidan initiativkraftigt men å andra sidan inte hade tillräckligt förutseende att ana den senare utvecklingen, så kan väl ändå inte detta bristande förutseende nu få utgöra underlag för spekulation, så att den, som uteslutande är ute för att i ett tvångsläge tilltvingas sig en hög köpesumma, skulle kunna få utnyttja detta bristande förutseende. Det kan naturligtvis inte vara riktigt.

Jag förstår emellertid, att herr **Wistrand** är förvånad över att representanter för ett borgerligt parti väcka en motion av detta slag, men jag skulle tro, att detta bör ge herr **Wistrand** någonting att tänka på, ty det visar ju faktiskt ett litet avsnitt av hur det kan gå till i det nuvarande samhället. Det gäller den ena folkgruppen den ena gången och den andra den andra gången. I detta fall gäller det bönderna, som ha startat brännerier och stärkelsefabriker, men det kan mycket väl tänkas, att det vid ett annat tillfälle kommer att gälla en annan folkgrupp. Utskottets majoritet har ju inte heller varit främmande för den tanken, att andra näringsföretag kunna befinna sig i samma predikament och följaktligen också böra falla under liknande bestämmelser. Utskottet har ansett, att ett avslag på denna motion skulle innebära, att man direkt säger till ägarna av dessa jordområden, att de ha rätt att spekulera på detta sätt, d. v. s. att de kunna tvinga anläggningens ägare att flytta därifrån eller, om denne inte vill göra det, därför att en flyttning skulle kosta både 15 000 och 20 000 kronor och kanske mer, kunna tvinga sig till det belopp, som begäres för marken. Det kan inte vara riktigt, att Sveriges riksdag skall hjälpa dem, som äro ute i sådana spekulationsärenden.

Herr **Norman**: Herr talman! Jag önskar bara understryka, att utskottet begär en förutsättningslös utredning och att utskottet anser, att en blivande eventuell lagstiftning bör få en mycket begränsad omfattning.

Herr **Wistrand**: Herr talman! Jag vill långt ifrån taga i försvar missbruk, som ovedersägligen i någon utsträckning torde hava ägt rum, men missbruk av olika slag kunna ju icke undvikas, vilken samhällsordning vi än ha. Den näst föregående talaren kan t. ex. inte göra gällande, att det inte även inom arbetarrörelsen då och då förekommit missbruk av en stark ställning. Det veta vi alla, men vi kunna inte ropa på samhällets hjälp varje gång någonting sådant inträffar, utan vi få inskränka oss till de fall, där missbruken äro av större och avgörande art, och så får man se till, när man söker bot för soten, att man inte drar på sig något ännu värre.

Därför är jag, herr talman, mycket fast i min uppfattning, att denna motion bör avslås.

Herr **Hallagård**: Herr talman! Jag har deltagit i behandlingen av detta ärende i andra lagutskottet och ansett mig ej böra motsätta mig ett skrivelseförslag. Förslaget går ju inte ut på någonting annat än en utredning om huruvida och under vilka förutsättningar rätt bör tillerkännas innehavare av industrianläggning å ofri grund att inlösa den mark, varå anläggningen är belägen.

Om viss inlösningsrätt för industriföretag å ofri grund. (Forts.)

Om nu utredningen skulle leda till att rätt till frilösning i vissa särskilda fall bör komma i fråga, skulle jag för min del vilja säga, att denna rätt endast bör gälla sådana fall, där det är fråga om mycket långvarig nyttjanderätt, eller där det förekommer 49-åriga kontrakt. Det är endast med hänsyn till dessa fall jag har ansett skäl föreligga att göra en utredning för att klarlägga förhållandena.

Sedan överläggningen ansetts härmed slutad, gjorde herr talmannen i enlighet med de därunder förekomna yrkandena propositioner, först på bifall till vad utskottet i det nu ifrågavarande utlåtandet hemställt samt vidare på godkännande av den vid utlåtandet avgivna reservationen; och förklarade herr talmannen, efter att hava upprepat propositionen på bifall till utskottets hemställan, sig finna denna proposition vara med övervägande ja besvarad.

Herr *Wistrand* begärde votering, i anledning varav uppsattes samt efter given varsel upplästes och godkändes en omröstningsproposition av följande lydelse:

Den, som bifaller vad andra lagutskottet hemställt i sitt utlåtande nr 73. röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, godkännes den vid utlåtandet avgivna reservationen.

Sedan kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringspropositionen ånyo uppläst, verkställdes omröstningen på det sätt, att efter särskilda uppmaningar av herr talmannen först de ledamöter, som ville rösta för ja-propositionen, och därefter de ledamöter, som ville rösta för nej-propositionen, reste sig från sina platser; och befanns därvid, att flertalet röstade för ja-propositionen.

Vid förnyad föredragning av jordbruksutskottets memorial nr 72, angående ersättning åt av utskottet anlitat biträde, bifölls vad utskottet i detta memorial hemställt.

Då alla ärenden på föredragningslistan nu blivit behandlade, medgav kammaren, på framställning av herr talmannen, att de anslag, som utfärdats till sammanträdet fortsättande på aftonen, finge nedtagas.

Anmäldes och godkändes statsutskottets förslag till riksdagens skrivelse, nr 352, till Konungen i anledning av riksdagens år 1944 församlade revisorers berättelse angående verkställd granskning av statsverkets jämte därtill hörande fonders tillstånd, styrelse och förvaltning för tiden den 1 juli 1943—30 juni 1944.

Anmäldes och bordlades

konstitutionsutskottets memorial nr 23, angående den slutliga prövningen av ett från 1944 års riksdag vilande grundlagsförslag;

statsutskottets utlåtanden och memorial:

nr 212, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ändringar i bestämmelserna rörande rekreationsresor mot nedsatt avgift för viss personal i övre Norrland jämte i ämnet väckt motion;

nr 213, i anledning av väckta motioner angående fria resor för värnpliktiga vid tjänstledighet eller permission;

nr 214, i anledning av väckt motion angående tillsättande av en parlamentarisk kommission inom försvarsväsendet;

nr 215, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag för budgetåret 1945/46 för avveckling av den förstärkta försvarsberedskapen;

nr 216, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående vissa anslag för budgetåret 1945/46 till socialstyrelsen jämte i ämnet väckt motion;

nr 217, i anledning av Kungl. Maj:ts framställningar om anslag för budgetåret 1945/46 till Fångvårdsanstalterna: Avlöningar m. m. jämte i ämnet väckta motioner;

nr 218, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag för budgetåret 1945/46 till Statens sinnessjukhus: Avlöningar m. m. jämte i ämnet väckta motioner;

nr 219, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående statsbidrag till utbildning av personal inom den halvöppna barnavården;

nr 220, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående provisoriskt lönetillägg och tillfälligt barntillägg under budgetåret 1945/46 till vissa befattningshavare i statens tjänst m. fl. jämte i ämnet väckta motioner;

nr 221, i anledning av väckt motion angående anslag till en psykiatrisk-röntgenologisk undersökning av visst klientel vid statens tvångsarbetsanstalt å Svartsjö och statens alkoholistanstalt därstädes;

nr 222, i anledning av väckt motion angående inrättande av väntehem åt ensamstående blivande mödrar;

nr 223, i anledning av väckta motioner angående sjukvårdspersonalens utbildning och befordringsmöjligheter m. m.;

nr 224, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående vissa anslag för budgetåret 1945/46 till läroanstalterna för blinda och dövstumma m. m. jämte i ämnet väckta motioner; samt

nr 226, i anledning av kamrarnas skiljaktiga beslut i fråga om extra ordinarie landskanslisten R. Björkmans löneklassplacering;

sammansatta stats- och andra lagutskottets utlåtande nr 4, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående ändring av lagen den 6 juni 1924 (nr 361) om samhällets barnavård och ungdomsskydd (barnavårdslag), m. m., dels ock i ämnet väckta motioner;

bevillningsutskottets betänkanden:

nr 54, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om värnskatt för budgetåret 1945/46 jämte i ämnet väckta motioner;

nr 55, i anledning av väckt motion om uttagande av en engångsskatt på förmögenhet;

nr 56, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning angående fortsatt tillämpning av förordningen den 30 juni 1943 (nr 493) om begränsning i vissa fall av skatt till staten, jämte en i ämnet väckt motion; samt

nr 57, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändrad lydelse av 1 och 3 §§ förordningen den 19 november 1914 (nr 383) angående stämpelavgiften;

bankoutskottets utlåtanden och memorial:

nr 51, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående fortsatt befrielse för riksbanken från skyldigheten att inlösa av banken utgivna sedlar med guld m. m.;

nr 52, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till kristillägg för budgetåret 1945/46, såvitt angår anslag till kristillägg under tolfte huvudtiteln med undantag av kristillägg till personal å indragningsstat;

nr 53, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående pensionsreglering för föreståndare och vissa lärare vid statsunderstödda skolor och med dem samorganiserade arbetshem för bildbara sinnesslöa m. fl. jämte i ämnet väckta motioner;

nr 54, angående ersättning till två riksdagsvaktmästare vid inkallelse till militärtjänstgöring; samt

nr 55, i anledning av fullmäktiges i riksgäldskontoret framställning om inrättande av vissa nya ordinarie tjänster i riksgäldskontoret;

första lagutskottets utlåtande nr 47, i anledning av väckta motioner angående utredning om centralisering och rationalisering av försäkringsverksamheten m. m.;

andra lagutskottets utlåtanden:

nr 74, i anledning av väckta motioner om ändring av behörighetsvillkoren för ordförande, ledamot eller suppleant i arbetslöshetsnämnd;

nr 76, i anledning av väckt motion angående reformering av lösdriverilagstiftningen; samt

nr 77, i anledning av väckt motion angående utredning om förkortning av arbetstiden vid skift- och nattarbete samt vid arbete under jord m. m.;

jordbruksutskottets utlåtande nr 73, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående den framtida organisationen av den av Svenska vall- och mosskulturöreningen bedrivna verksamheten m. m. jämte i ämnet väckta motioner; ävensom

första kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtanden:

nr 17, i anledning av väckt motion om en utredning angående befolknings- och näringsförhållanden i Sverige; samt

nr 18, i anledning av väckta motioner, dels om utredning angående samhällsplanering och samhällets behov att bestämma markens användning m. m., dels angående utredning om inrättande av ett centralt statligt organ för genomförande av en landsplanering, dels ock angående utredning av frågan om överförande i samhällets ägo av för städernas bebyggelse nödvändig tomtmark.

Justerades protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 4.13 eftermiddagen.

In fidem
G. H. Berggren.

Måndagen den 18 juni.

Kammaren sammanträdde kl. 4 eftermiddagen.

Herr *Sandén* anmälde, att han åter infunnit sig vid riksdagen.

Föredrogos och bordlades ånyo konstitutionsutskottets memorial nr 23 och statsutskottets utlåtanden nr 212—224.

Föredrogs statsutskottets memorial nr 226, i anledning av kamrarnas skiljaktiga beslut i fråga om extra ordinarie landskanslisten R. Björkmans löneklassplacering.

På framställning av herr talmannen beslöts att ifrågavarande, endast en gång bordlagda ärende skulle redan vid detta sammanträde företagas till avgörande.

På sedermera gjord proposition godkändes den i förevarande memorial godkända voteringspropositionen.

Herr talmannen yttrade, att under förutsättning att den nu godkända voteringspropositionen bleve godkänd även av andra kammaren, enligt överenskommelse med nämnda kamrarnas talman gemensam omröstning i ämnet komme att anställas vid kamrarnas sammanträden torsdagen den 21 innevarande månad kl. 11 förmiddagen.

Föredrogos och bordlades ånyo sammansatta stats- och andra lagutskottets utlåtande nr 4, bevillningsutskottets betänkanden nr 54—57, bankoutskottets utlåtanden och memorial nr 51—55, första lagutskottets utlåtande nr 47, andra lagutskottets utlåtanden nr 74, 76 och 77, jordbruksutskottets utlåtande nr 73 samt första kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtanden nr 17 och 18.

På framställning av herr talmannen beslöts att jordbruksutskottets utlåtande nr 73 skulle uppföras näst efter bankoutskottets utlåtande nr 55 på föredragningslistan för morgondagens sammanträde.

Anmäldes och bordlades

statsutskottets utlåtanden:

nr 225, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag för budgetåret 1945/46 till avlöningar vid de allmänna läroverken m. m. jämte i ämnet väckta motioner; och

nr 228, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag för budgetåret 1945/46 till anordnande av provisoriska lokaler för länsstyrelsernas folkbokföringsavdelningar;

andra lagutskottets utlåtande nr 75, i anledning av väckta motioner angående utredning om speciallagstiftning i syfte att effektivt hjälpa personer, som skadats under militär beredskapstjänstgöring, respektive deras anhöriga; samt

särskilda utskottets utlåtande nr 1, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition angående omorganisation av folkbokföringen dels ock en i ämnet väckt motion.

Justerades ett protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 4.10 eftermiddagen.

In fidem
G. H. Berggren.
