



## 24—26 april

## Debatter m. m.

## Onsdagen den 24 april

Sid.

Interpellation av herr Anderberg ang. avdragsrätt för bidrag till skadeförebyggande verksamhet .....	4
--	---

## Fredagen den 26 april

## Svar på interpellationer:

av herr Sveningsson ang. skattetrycket å den tunga nyttotrafiken	8
av herr Johansson, Theodor, ang. fördelningen mellan länen av byggnadsanslagen till allmänna vägar .....	12

## Anslag under sjätte huvudtiteln:

Beräkningen av väganlagen m. m. ....	15
Statsbidrag till vatten- och avloppsanläggningar .....	36
Höjning av avgiften för körkortspröv .....	40
Vetenskaplig trafiksäkerhetsforskning .....	42
Tjänstebrevsrätten .....	44
Kommunikationsdepartementets kommittéanslag .....	46

## Samtliga avgjorda ärenden

## Onsdagen den 24 april

Gemensam omröstning i fråga om anslag till personalvårdsverksamhet m. m. ....	3
---	---

## Fredagen den 26 april

Konstitutionsutskottets utlåtande nr 6, ang. föreskrifter om formell kompetens för kommunala revisorer .....	11
--	----

	Sid.
Statsutskottets utlåtande nr 6, ang. utgifterna under sjätte huvudtiteln (kommunikationsdepartementet) . . . . .	11
— nr 71, ang. inrättande av ett nordiskt institut för teoretisk atomfysik . . . . .	47
— nr 72, ang. anslag till statens rättskemiska laboratorium m. m. . . . .	47
— nr 73, ang. vissa anslag till epileptikervården m. m. . . . .	47

---

## Onsdagen den 24 april

Kammaren sammanträdde kl. 14.00.

Herr *Andersson, Gunnar*, anmälde, att han denna dag åter infunnit sig vid riksdagen.

Justerades protokollen för den 9, 10, 11, 12 och 13 innevarande månad.

Upplästes två till kammaren inkomna ansökningar, vilka jämte därvid fogade läkarintyg voro så lydande:

Till riksdagens första kammare

Åberopande bilagda läkarintyg får jag härmed anhålla om fortsatt sjukledighet från och med den 17 april till och med den 16 maj 1957.

Upplyningsvis får jag meddela, att jag denna dag skall intagas på Kalmar lasarett för behandling.

Nybro den 18/4 1957

*John Jonsson*

Riksdagsman *John Wiktor Jonsson*, f. 1889, från Nybro är på grund av sjukdom — hjärtsjukdom — förhindrad att delta i riksdagsarbete under minst en månad framåt, vilket härmed intygas på heder och samvete.

Nybro den 17/4 1957

*Hellmuth Berndt*

Till riksdagens första kammare

Under åberopande av bifogade läkarintyg får jag härmed anhålla om ledighet från riksdagsarbetet under tiden den 24 april—den 10 maj 1957.

Lidingö den 23 april 1957

*Erik Alexanderson*

Att riksdagsman *Erik Alexanderson* på grund av sjukdom (st. post bronchopneumoniam) icke kan delta i riks-

dagsarbetet fr. o. m. den 24/4 tills vidare t. o. m. den 10/5 1957 intygas.

Stocksund den 23/4 1957

*Nils S.-E. Andersson*

Bitr. lasarettsläkare

De begärda ledigheterna beviljades.

Anmäldes och godkändes allmänna beredningsutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 198, angående åtgärder för ökad simkunnighet; och

nr 199, angående åtgärder till förhindrande av skadegörelse av mink.

Företogs jämlikt § 65 riksdagsordningen omröstning över följande av statsutskottet i dess memorial nr 79 föreslagna samt av båda kamrarna godkända voteringsproposition:

Den, som i likhet med första kammaren vill, att riksdagen må, med bifall till Kungl. Maj:ts förslag samt med avslag å motionerna I: 27 och II: 44, till Personalvårdsverksamhet m. m. för budgetåret 1957/58 anvisa ett reservationsanslag av 277 000 kronor, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har riksdagen i likhet med andra kammaren, i anledning av Kungl. Maj:ts förslag samt med bifall till motionerna I: 27 och II: 44, till Personalvårdsverksamhet m. m. för budgetåret 1957/58 anvisat ett reservationsanslag av 327 000 kronor.

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

**Interpellation ang. avdragsrätt för bidrag till skadeförebyggande verksamhet**

Ja — 73;

Nej — 57.

Därjämte hade 6 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 367, som upplästes och varav inhämtades, att omröstningen därstädes utfallit med 82 ja och 119 nej samt att båda kamrarnas sammanräknade röster befunnits utgöra 155 ja och 176 nej, vadan beslut i frågan blivit av riksdagen fattat i överensstämmelse med nej-propositionen.

Föredrogs och hänvisades till behandling av lagutskott Kungl. Maj:ts proposition nr 172, med förslag till lag om ändring i rättegångsbalken m. m.

Föredrogs och bordlades ånyo första lagutskottets utlåtande nr 17 och jordbruksutskottets utlåtanden nr 14—17.

Anmälades och bordlades Kungl. Maj:ts till kammaren överlämnade proposition nr 144, med förslag rörande beredskapslagring av olja.

**Interpellation ang. avdragsrätt för bidrag till skadeförebyggande verksamhet**

Herr ANDERBERG (s) erhöll på begäran ordet och yttrade:

Herr talman! Den snabba och ständigt fortgående tekniska utvecklingen har medfört, att medborgarna i olika hänseenden nu löper större risker att utsättas för olyckshändelser än tidigare. Olyckornas — däri inbegripet även de svårare olyckornas — antal är därför i våra dagar större än tidigare. Härvid spelar den hastigt växande motortrafiken en synnerligen framträdande roll. I runt tal dödas genom vägtrafikolyckor 900 personer årligen i vårt land. Detta innebär, att i det närmaste 1,5 % av alla dödsfall, som inträffar i landet, förorsakas av vägtrafikolyckor. Nära hälften av de dö-

dade är cyklister eller fotgängare. Antalet personer, som svårt skadas genom vägtrafikolyckor, uppgår till cirka 3 500 årligen. Hela antalet dödade och skadade personer i vägtrafiken var år 1955 omkring 19 000. Samma år blev mer än 45 000 vägtrafikolyckor föremål för polisundersökning, men antalet verkligen inträffade sådana olyckor har säkerligen betydligt överstigit 100 000. Gjorda beräkningar utvisar, att de ekonomiska förlusterna genom dessa olyckor uppgår till omkring 400 miljoner kronor årligen.

Men även när det gäller brandskadorna möter i stort sett likartade problem. Nya konstruktioner tillämpas, och nya material med olika brandegenskaper tagges så gott som dagligen i bruk. Förekomsten av oljor och kemikalier ökar inte endast inom näringslivet, utan sådana ämnen förekommer även i allt större utsträckning i hemmen. Detta gäller även om elektriska maskiner och apparater av olika slag. Sammanlagda beloppet av direkta brandskador kan i vårt land uppskattas till omkring 150 miljoner kronor årligen. Därjämte uppstår inom industrien ofta indirekta skador av olika slag såsom driftavbrott och liknande. Hur stora dessa skador sammanlagt är, kan icke bedömas, men i enskilda fall kan skador av detta slag vara större än de direkta brandskadorna. Genom brand, explosioner och liknande olyckor har — utöver de inträffade egendomsskadorna — under vart och ett av åren 1955 och 1956 omkring 150 personer omkommit i vårt land.

Den ofta skrämmande verklighet, som döljer sig bakom olycksstatistiken, har sedan länge varit föremål för samhällets uppmärksamhet, och från statsmakternas sida har en rad åtgärder av olika slag vidtagits. Men vid sidan härav har sedan lång tid tillbaka enskilda organisationer varit verksamma i syfte att på olika sätt begränsa person- och egendomsskadorna. Svenska brandskyddsföreningen har sålunda varit i verksamhet sedan år 1919. Föreningen har med årens lopp kommit att bedriva en alltmera omfattande upplysnings- och ut-

**Interpellation ang. avdragsrätt för bildningsverksamhet inom alla områden av det förebyggande brandskyddet.** Föreningens verksamhet är sålunda helt inriktad på att genom förebyggande brandskyddsåtgärder samt genom en brett lagd upplysningsverksamhet, som riktar sig såväl till företagare och anställda inom näringslivet som till husmödrarna och barnen, förhindra uppkomsten av brandskador och liknande. Brandskyddsföreningen finansierar sin verksamhet dels genom ett statsbidrag på 2 000 kronor, dels genom medlemsavgifter och dels genom bidrag från brandförsäkringsinrättningarna om tillhoppa för närvarande cirka 300 000 kronor årligen.

Svenska brandkårernas riksförbund, som är en sammanslutning av mer än 2 300 brandkårer, inriktar så gott som helt sin verksamhet på att genom utbildning och rådgivning och på annat sätt understödja sådana brandkårer på landsbygden och i de smärre samhällena, vilka saknar yrkesutbildat befäl. Riksförbundet, som åtnjuter statsbidrag med 5 000 kronor och som i direkta bidrag av brandförsäkringsinrättningarna erhåller betydande belopp, lämnar genom olika åtgärder ett synnerligen viktigt bidrag till upprätthållandet av brandväsendets effektivitet.

När det gäller strävandet att få tillstånd en ökad säkerhet på gator och vägar utför Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande ett synnerligen betydelsefullt arbete. Föreningen åtnjuter statsbidrag med 400 000 kronor men stöddes därjämte av trafikförsäkringsbolagen med ett sammanlagt belopp av 125 000 kronor årligen. Verksamheten behöver emellertid vidgas och föreningens propaganda måste få större slagkraft. Föreningen är därför i behov av bidrag även från andra enskilda rörelseidkare än försäkringsbolagen.

Genom en rad av regeringsrätten för året meddelade utslag i skattemål har samtliga nyss omnämnda föreningar för frivillig, skadeförebyggande verksamhet kommit i ett ekonomiskt bekymmersamt läge, som kan äventyra deras möjligheter att framdeles verka i den omfattning,

som ur medborgarnas och samhällets synpunkt måste framstå som önskvärd. De skattepliktiga försäkringsbolagen, som hittills alltid i sina deklarationer kunnat göra avdrag för avgifter och bidrag till här ifrågavarande föreningar, har genom dessa utslag bl. a. förvägrats rätten att vidare göra dessa avdrag. Resultatet av dessa regeringsrättens utslag har alltså blivit, att försäkringsinrättningarna för att i fortsättningen kunna lämna sina bidrag — för närvarande uppgående till närmare en halv miljon kronor årligen — måste i skatt erlägga ytterligare omkring en och en halv gång det belopp, vartill bidragen uppgår. Denna väsentliga och plötsliga ökning av skattebördan framstår som mycket betungande. Detta har självfallet lett till att försäkringsinrättningarna nu är synnerligen tveksamma, om de kan fortsätta sin bidragsgivning. Möjligheterna att skaffa andra bidragsgivare till de ifrågavarande sammanslutningarna måste betraktas som uteslutna, vare sig syftet är att ersätta bortfall av hittills utgivna bidrag eller att skaffa medel — såsom är aktuellt för trafiksäkerhetsfrämjandets del — till en utvidgning av verksamheten.

I detta läge har samtliga de av mig i det föregående omnämnda sammanslutningarna i skrivelser ingivna till Kungl. Maj:t den 18 juni 1956 enträget hemställt, att proposition måtte avlåtas redan till 1957 års vårriksdag angående sådan ändring av gällande skattelagstiftning, att bidrag till allmänt skadeförebyggande verksamhet blir avdragsgilla i skattechänseende hos bidragsgivaren.

Under åberopande av vad nu anförts anhåller jag att till herr statsrådet och chefen för finansdepartementet få framställa följande fråga:

Har herr statsrådet med hänsyn till angelägenheten av att den genom enskilda organisationer bedrivna, allmänt skadeförebyggande verksamheten inte äventyras för avsikt att vidtaga någon åtgärd i det hänseende, varom Svenska brandskyddsföreningen, Svenska brandkårernas riksförbund och Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande gjort

**Interpellation ang. avdragsrätt för bidrag framställning hos Kungl. Maj:t den 18 juni 1956?**

På gjord proposition medgav kammaren, att ifrågakvarande spörsmål finge framställas.

Anmäldes och bordlades statsutskottets utlåtanden:

nr 10, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar rörande egentliga statsutgifter för budgetåret 1957/58 under tionde huvudtiteln, avseende anslagen inom handelsdepartementets verksamhetsområde, jämte i ämnet väckta motioner;

nr 80, i anledning av Kungl. Maj:ts framställning om anslag å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1956/57 till Atomenergiverksamhet inom Aktiebolaget Atomenergi;

nr 81, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen under kapitalbudgeten gjorda framställningar om anslag för budgetåret 1957/58 till Säkerhetsanstalter för sjöfarten och till Fonden för lån till företagareföreningar m. fl. jämte i ämnet väckta motioner;

nr 82, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående överlåtelse av viss kronan tillhörig mark m. m. jämte i ämnet väckt motion;

nr 83, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar angående anslag å kapitalbudgeten för budgetåret 1957/58, i vad avser socialdepartementets verksamhetsområde, jämte i ämnet väckta motioner;

nr 84, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar angående anslag å kapitalbudgeten för budgetåret 1957/58, i vad avser finansdepartementets verksamhetsområde;

nr 85, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anordnande av en ny statlig vårdanstalt för alkoholmissbrukare m. m. jämte i ämnet väckta motioner; och

nr 86, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående vissa anslag för

till skadeförebyggande verksamhet

budgetåret 1957/58 till universitetssjukhusen m. m.;

bevillningsutskottets betänkanden:

nr 37, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning angående ändrad lydelse av 1 § förordningen den 19 februari 1954 (nr 71) om rätt att vid taxering för inkomst njuta avdrag för belopp, som tillförts vissa för prisreglering bildade stiftelser, m. m.;

nr 38, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående höjning av vissa postavgifter m. m. jämte i ämnet väckta motioner; och

nr 39, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändrad lydelse av 7 § förordningen den 19 november 1914 (nr 383) angående stämpelavgiften;

bankoutskottets utlåtande nr 14, i anledning av delegerades för riksdagens verk framställning angående återbetalningsskyldighet i visst avlöningsärende;

andra lagutskottets utlåtanden:

nr 14, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående ändring i lagen den 16 maj 1930 (nr 138) om arbetstidens begränsning, m. m., dels ock i ämnet väckta motioner;

nr 20, i anledning av väckt motion angående enhetliga körriktningssystem på bilar; och

nr 21, i anledning av väckt motion om ändring av 25 § 1 mom. förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.; samt

allmänna beredningsutskottets utlåtanden och memorial:

nr 23, i anledning av väckta motioner dels om en snabb översyn av folk-tandvården och dels om rätt för viss ungdom till förtursbehandling vid folk-tandvården;

nr 24, i anledning av väckta motioner angående effektivisering av barnens trafikfostran;

nr 25, i anledning av väckta motioner om en snabbutredning av den trafik-säkerhetsfrämjande verksamheten och stö-

det åt forskningen om trafikolyckornas orsaker;

nr 26, angående remitterande till annat utskott av motioner angående minskning av kostnaderna för användning av elenergi till hushållsmaskiner på landsbygden; och

nr 27, i anledning av väckt motion angående viss ändring av allmänna läkarinstruktionen och visst tillägg till allmänna tandläkarinstruktionen.

Anmälades och bordlades följande under sammanträdet till herr talmannen avlämnade motioner:

nr 504, av herr *Andersson, Gunnar*, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om kommunalförbund, m. m.;

nr 505, av herr *Lundström*, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om rätt för kommun att uttaga avgift för vissa upplåtelser å allmän plats, m. m.;

nr 506, av herr *Arrhén*, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående en reform av den territoriella pastoratsindelningen och den församlingsprästerliga organisationen i riket m. m.;

nr 507, av herr *Nilsson, Yngve*, m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående en reform av den territoriella pastoratsindelningen och den församlingsprästerliga organisationen i riket m. m.;

nr 508, av herr *Nilsson, Yngve*, m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående en reform av den territoriella pastoratsindelningen och den församlingsprästerliga organisationen i riket m. m.;

nr 509, av herr *Mannerskantz* och herr *Larsson, Nils Theodor*, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående en reform av den territoriella pastoratsindelningen och den församlingsprästerliga organisationen i riket m. m.;

nr 510, av herr *Krügel* m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående folkhögskolans ställning och uppgifter;

nr 511, av herrar *Sunne* och *Englund*, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående folkhögskolans ställning och uppgifter;

nr 512, av fru *Svensson* m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående folkhögskolans ställning och uppgifter;

nr 513, av herr *Strandler* m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om fiskearrenden, m. m.;

nr 514, av herr *Boo* m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om fiskearrenden, m. m.;

nr 515, av herr *Mannerskantz*, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om jordfästning m. m.;

nr 516, av herr *Mannerskantz*, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om prästval, m. m.;

nr 517, av herr *Bergman*, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående ändrad lydelse av 1 och 26 §§ lagen den 19 juni 1942 (nr 429) om hyresreglering m. m., så ock om fortsatt giltighet av samma lag, m. m.; samt

nr 518, av herr *Niklasson*, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående ändrad lydelse av 2, 3 och 4 §§ lagen den 27 juni 1902 (nr 71), innefattande vissa bestämmelser om elektriska anläggningar.

Justerades protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 14.26.

In fidem

G. H. Berggren

## Fredagen den 26 april

Kammaren sammanträdde kl. 13.00.

Upplästes följande till kammaren inkomna ansökning:

Härmed får jag anhålla om ledighet från riksdagsarbetet under tiden 29 april—4 maj 1957 för beivrande av Europarådets session i Strasbourg.  
Stockholm den 26 april 1957

*Torsten Andersson*

Den begärda ledigheten beviljades.

Anmäldes och godkändes tredje lagutskottets förslag till riksdagens skrivelse, nr 200, till Konungen i anledning av väckta motioner om viss ändring av vattenlagens bestämmelser rörande syneförrättning för torrläggning av mark m. m.

Anmäldes och godkändes utrikesutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 201, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 75 om godkännande av Sveriges anslutning till stadgan för det internationella atomenergiorganet; och nr 202, i anledning av Kungl. Maj:ts skrivelse med överlämnande av redogörelse från Nordiska rådets svenska delegation.

Anmäldes och godkändes bankoutskottets förslag till riksdagens skrivelse, nr 203, till Konungen i anledning av väckta motioner om upphävande av den i valutalagen för Kungl. Maj:t givna fullmakten att medgiva öppnande och granskning av brev och andra försändelser för valutakontroll.

Anmäldes och godkändes konstitutionsutskottets förslag till riksdagens skrivelse, nr 208, till Konungen i an-

ledning av väckta motioner angående uppmjukning av stadgandet i § 28 regeringsformen om svenskt medborgarskap såsom villkor för erhållande av offentlig tjänst i Sverige.

### Ang. skattetrycket å den tunga nyttotrafiken

Ordet lämnades till herr statsrådet och chefen för finansdepartementet STRÅNG, som tillkännagivit, att han hade för avsikt att vid detta sammanträde besvara herr Sveningssons interpellation angående skattetrycket å den tunga nyttotrafiken, och nu anförde:

Herr talman! I en med första kammarens tillstånd framställd interpellation har herr Sveningsson tagit upp frågan om verkningarna av fordons- och drivmedelsskatterna m. m. på den tunga nyttotrafiken. Interpellationen utmynnar i följande två frågor:

1) Har herr statsrådet uppmärksammat det allvarliga ekonomiska läge i vilket den tunga nyttotrafiken i allmänhet och de mindre företagen inom den yrkesmässiga trafiken i synnerhet befinner sig samt att nuvarande drivmedels- och automobilskatte samt avgifter måste anses ha starkt bidragit till denna situation?

2) Vill herr statsrådet, om så är fallet, låta utreda vilka verkningar 1954 års riksdagsbeslut har medfört för den tunga nyttotrafiken och vill herr statsrådet — om det av utredningen framgår att ogynnsamma verkningar uppstått — medverka till en sänkning av det totala skattetryck som åvilar den tunga nyttotrafiken?

I anledning härav får jag framhålla följande.

Herr Sveningsson vänder sig i huvudsak mot 1954 års beslut om fordons- och drivmedelsskatterna och synes vilja göra gällande, att detta beslut väsentligen



**Ang. skattetrycket å den tunga nyttotrafiken**

minskat den tunga lastbilstrafikens konkurrensförmåga och bragt denna trafik i ett ekonomiskt nödläge.

Till en början kan jag konstatera, att de av herr Sveningsson upptagna frågorna i anledning av motioner behandlats såväl vid denna riksdag som vid fjolårets. Båda gångerna erinrade bevillningsutskottet, att det material, som förelåg vid behandlingen av bilskattefrågan vid 1954 års riksdag, gav vid handen, att de då beslutade skattesatserna inte behövde befaras i någon mera avsevärd mån påverka driftkostnadsnivån inom gods- och persontrafiken. Härtill kan läggas, att en fortlöpande utveckling skett av lastbilarnas transportarbete sedan 1954, delvis så att lastbilarna övertagit transporter från järnvägarna. Denna expansion hade inte varit tänkbar, om lastbilstrafiken genom 1954 års riksdagsbeslut försatts i det nödläge, som herr Sveningsson utmålade.

En detaljgranskning av uppgifterna i interpellationen ger också vid handen att herr Sveningsson synes ha gjort sig skyldig till vissa överdrifter. Enligt vad jag erfarit får sålunda de procentuella kostnadsstegringar som redovisats i interpellationen genomgående sänkas, i varje fall om man vill få fram genomsnittssiffror. Detta gäller t. ex. reparationer och chaufförlöner. För större reparationer eller reparationer av standardtyp torde stegringen stanna vid 30 procent mot i interpellationen angivna 40. Chaufförlönernas ökning torde närmast uppgå till 25 procent, inte 30 som herr Sveningsson gjort gällande o. s. v. Försäkringspremierna har tidvis ökat men är nu nere vid ungefär samma nivå som 1952. Vad som i detta sammanhang är väsentligt är emellertid, att kostnadsökningarna föranlett däremot svarande höjningar av den yrkesmässiga lastbilstrafikens taxor. Den nuvarande taxan har inte föranlett överklaganden från någon åkeriägare men väl från åkarnas kunder.

Spörsmålet om motorfordonstrafikens beskattning överväges för närvarande av 1953 års trafikutredning. Det bör i första hand ankomma på denna utredning

att pröva de synpunkter som här har aktualiserats.

Med det anförda anser jag mig ha besvarat interpellationen.

Herr SVENINGSSON (h):

Herr talman! Till statsrådet och chefen för finansdepartementet ber jag att få uttala mitt tack för svaret på min interpellation, även om jag icke kan säga att jag är nöjd och belåten med vad svaret innehåller. Av det lämnade svaret kan inte lastbilsåakarna här i landet få några större förhoppningar om en för dem betydelsefull skattesänkning under den närmaste tiden.

Statsrådet hänvisar till att här har sedan den stora höjningen av bilskatten 1954 såväl förra året som i år bevillningsutskottet och riksdagen konstaterat vid behandlingen av väckta motioner att de höga skatterna på den tunga nyttotrafiken icke skulle ha fört med sig någon mer avsevärd höjning av driftkostnaderna för denna trafik. Det material, som låg till grund för 1954 års beslut i bilskattefrågan, är i dag enligt min mening icke så aktuellt som statsrådet anser, och min interpellation är mera en bedömning av verkningarna av 1954 års beslut än av det material som då förelåg.

Oberoende av vilket procenttal alla andra kostnader har stigit med, måste den 1954 höjda bilskatten vara en väsentlig utgift för en lastbilsägare i yrkesmässig trafik. Man kan här med skäl hävda den uppfattningen att en lastbilsägare av detta slag fyller en mycket samhällsviktig uppgift genom sina transporter åt allmänheten och åt näringslivet, men samtidigt är denna grupp hårdare trängd och hårdare belastad av skatter än, tror jag, några andra yrkesutövare. En lastbilsåakare som köper en lastbil, vilken med behövlig utrustning kanske kostar mer än 50 000 kronor, får betala i fordons- och drivmedelsskatt cirka 20 procent av brutto inkörtl fraktkelopp, och det tycker jag är ett alltför högt procenttal. Det kommer säkert alltid att vara debatt om var rättvisan finns när det gäller avvägningen mellan den tyngre och den lättare trafiken. Jag tycker det

### Ang. skattetrycket å den tunga nyttotrafiken

är oskäligt att så mycket av skatterna till vägarna skall läggas på den tyngre trafiken som mer än någon annan står i produktionens och näringslivets tjänst.

Jag har också från kungl. kontrollstyrelsen, som sköter kontrollen och indrivningen av brännoljeskatten, fått den uppgiften att eftersläpningen i för inbetalning förfallen skatt ökar för varje kvartal som går. Detta måste tolkas på det sättet att åkarna får försämrade möjligheter att betala in skatten. Kontrollstyrelsen hade en utestående fordran hos lastbilsåkarna för förfallen skatt den 1 mars i år på 7,4 miljoner kronor, och av detta belopp var den största delen lämnad till indrivning i vanlig och laga ordning.

Jag kan inte tro annat än att det i alla största utsträckning när det gäller dessa skattebelopp icke föreligger bristande vilja utan enbart bristande förmåga att betala in vad staten ålägger. De människor, som väljer ett så tungt och slitsamt yrke som att vara lastbilsåkare, är säkert mycket hederliga individer, som inte vägrar att betala av staten ålagda skatter, om de har möjlighet att betala.

Statsrådet säger i svaret, att lastbilstrafiken alltjämt har möjlighet att konkurrera och ta transporter från järnvägarna och att detta inte tyder på några ekonomiska svårigheter. Jag kan inte finna att detta förhållande visar att lastbilstrafiken lämnar ett gott ekonomiskt resultat, utan för många av dessa enbilsåkare — det är ju de allra flesta — är det så, att de för att klara alla utgifter måste köra in så mycket som möjligt, och då kanske det även blir körningar i konkurrens med järnvägen.

Säkert är emellertid att många åkevägare får en onormalt lång arbetsdag. Lastbilsåkare som jag har varit i kontakt med har gjort uttalanden som kan tolkas så, att ju mer alla omkostnader för rörelsen stiger, desto längre blir i många fall arbetsdagen för bilägaren. Det kan väl ändå inte vara en utveckling i rätt riktning.

Man kan även framhålla, att statens eget företag för lastbilstrafik inte visar något gott ekonomiskt resultat. Företa-

get har under det senast redovisade räkenskapsåret, 1955, gjort avskrivningar på sin största anläggningstillgång — lastbilar och traktorer — med 3,3 procent. Det skulle betyda att man kalkylerar med en livslängd av ungefär 30 år på fordonsparken. Det torde inte vara många lastbilsföretag som kan räkna så optimistiskt.

Det statliga lasttrafikföretaget har trots dessa låga avskrivningar och trots förmanliga transportavtal med SJ inte kunnat redovisa en vinst som under 1955 uppgår till 1 000 kronor på ett aktiekapital av 1 miljon kronor. Om finansministern grundar sitt omdöme om de förmanliga konjunkturerna för lastbilstrafiken på detta företags verksamhet, bör han besinna att vanliga dödliga får tillämpa helt andra avskrivningsregler.

När den stora höjningen av bilskatten skedde år 1954, gav regeringen, bevillningsutskottet och riksdagen vackra löften om att vi skulle få bättre vägar. Löftet om denna stora upprustning av landets vägnät har icke blivit infriat, och det ser tyvärr inte heller ut, som om det skulle bli infriat under de närmaste åren. I stället håller det på att bli katastrof på de svenska vägarna.

En stor förlust för lastbilsägarna och näringslivet är gällande axeltrycksbestämmelser, som är så utformade, att de tyngre lastbilarna inte på långt när kan utnyttjas till sin fulla kapacitet. Sakkunskapen på området har räknat ut att nedläggningen av lastförmågan på grund av gällande axeltrycksbestämmelser svarar emot tillsammans 5 000 moderna diesel-lastbilar. Detta har fört med sig att transportkostnaderna under år 1956 ökat med 9 miljoner kronor till 154 miljoner kronor.

När statsrådet i slutet av sitt svar vill till 1953 års trafikutredning hänskjuta de frågor som här har aktualiserats, finns det anledning att uttala en förhoppning, att denna utredning så snart som möjligt skall leda till en väsentligt lättad skattebörd för den tyngre nyttotrafiken.

Överläggningen förklarades härmed slutad.

Herr talmannen uppläste följande till riksdagen inkomna handling:

Finlands riksdag har äran inbjuda Sveriges riksdag att låta sig representeras vid den högtidlighet varmed Finlands Enkammarriksdag begår sitt femtioårs jubileum i Helsingfors den tjugotredje maj nittonhundrafemtiosju klockan 14.

På riksdagens vägnar:

V. J. Sukselainen

Talman

Väinö Leskinen

Vice talman

Toivo Kujala

Vice talman

Anhålls att meddelande om de utsedda representanterna måtte tillsändas riksdagens talman före den 1 instundande maj.

Herr ANDRE VICE TALMANNEN:

Herr talman! Jag ber att få hemställa, herr talman, att kammaren måtte besluta att för sin del antaga den erhållna inbjudningen, under förutsättning att andra kammaren fattar samma beslut.

Frågan om representationen har behandlats vid talmanskonferens, och i enlighet med konferensens mening anhåller jag nu vidare, att kammaren måtte besluta att uppdraga åt kamrarnas talman att ordna med representationen vid ifrågasvarande högtidlighet.

Härtill lämnade kammaren sitt bifall.

Vid föredragning av Kungl. Maj:ts proposition nr 144, med förslag rörande beredskapslagring av olja, hänvisades propositionen, såvitt angick förslaget till förordning om oljeavgift m. m., till bevillningsutskottet, samt i övrigt till behandling av lagutskott.

Föredrogos och hänvisades till konstitutionsutskottet nedannämnda motioner:

nr 504, av herr *Andersson, Gunnar*; och

nr 505, av herr *Lundström*.

Föredrogos och hänvisades till statsutskottet nedannämnda motioner:

nr 506, av herr *Arrhén*;

nr 507, av herr *Nilsson, Yngve*, m. fl.;

nr 508, av herr *Nilsson, Yngve*, m. fl.;

nr 509, av herr *Mannerskantz* och herr *Larsson, Nils Theodor*;

nr 510, av herr *Krügel* m. fl.;

nr 511, av herrar *Sunne* och *Englund*;

samt

nr 512, av fru *Svenson* m. fl.

Föredrogos och hänvisades till behandling av lagutskott nedannämnda motioner:

nr 513, av herr *Strandler* m. fl.;

nr 514, av herr *Boo* m. fl.;

nr 515, av herr *Mannerskantz*;

nr 516, av herr *Mannerskantz*;

nr 517, av herr *Bergman*; och

nr 518, av herr *Niklasson*.

Föredrogos och bordlades ånyo statsutskottets utlåtanden nr 10 och 80—86, bevillningsutskottets betänkanden nr 37—39, bankoutskottets utlåtande nr 14, andra lagutskottets utlåtanden nr 14, 20 och 21 samt allmänna beredningsutskottets utlåtanden och memorial nr 23—27.

Vid förnyad föredragning av konstitutionsutskottets utlåtande nr 6, i anledning av väckta motioner angående föreskrifter om formell kompetens i viss omfattning för kommunala revisorer, bifölls vad utskottet i detta utlåtande hemställt.

Föredrogs ånyo och företogs punktvis till avgörande statsutskottets utlåtande nr 6, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar rörande egentliga statsutgifter för budgetåret 1957/58 under sjätte huvudtiteln, avseende anslagen inom kommunikationsdepartementets verksamhetsområde, jämte i ämnet väckta motioner m. m.

*Punkterna 1—8*

Vad utskottet hemställt bifölls.

Ang. fördelningen mellan länen av byggnadsanslagen till allmänna vägar

*Punkten 9*

Ang. fördelningen mellan länen av byggnadsanslagen till allmänna vägar

Herr statsrådet ELIASSON, som meddelat, att han ämnade i samband med behandlingen av det nu förevarande utlåtandet besvara herr Theodor Johanssons interpellation angående fördelningen mellan länen av byggnadsanslagen till allmänna vägar, erhöll nu ordet och anförde:

Herr talman! I en interpellation har herr Theodor Johansson erinrat om att Kungl. Maj:t fastställt en investeringsram för byggande av allmänna vägar år 1957 på Jönköpings läns landsbygd av 8 miljoner kronor. Han påpekar vidare, att ramen per km allmän väg i år är lägre i Jönköpings län än i vissa andra län. Medan Jönköpings län i anslagshänseende därigenom kommer på tjuogoandra platsen, bland länen, intager det sjätte registrerade bilar. Vidare framhålles, att ramen för Jönköpings län successivt minskats under perioden 1954—1957. Interpellationen utmynnar i en hemställan om en redogörelse för de grunder, efter vilka de statliga vägbyggnadsanslagen fördelas mellan länen.

De av Kungl. Maj:t fastställa medelsförbrukningsramarna för byggande av allmänna vägar på rikets landsbygd uppgår till 275 miljoner kronor för år 1955, 283 miljoner kronor för år 1956 och till ca 287 miljoner kronor för år 1957. Dessa belopp har praktiskt taget helt fördelats mellan länen, vilket skett av Kungl. Maj:t efter förslag av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Fördelningen av väganlagen mellan länen sker under beaktande av att behovet av bättre vägar och av nya vägar skall tillgodoses så likformigt som möjligt i alla delar av landet, åtminstone på något längre sikt. Uppenbarligen kan en fördelning med denna riktning icke ske med utgångspunkt från enbart längden av befintliga allmänna vägar i varje särskilt län, eftersom en sådan fördelningsgrund icke tager hänsyn till vare sig vä-

garnas beskaffenhet eller behovet av nya vägar. Icke heller kan en sådan fördelning ske med utgångspunkt blott från det inom varje särskilt län registrerade bilantalet, eftersom detta antal icke utgör något absolut mått vare sig på vägbyggnadsbehovet eller på vägtrafikens storlek. Ingendera av de grunder för anslagsfördelningen, som av interpellanten åsyftas, är därför utslagsgivande.

I stället baseras fördelningen huvudsakligen på undersökningar av det befintliga väg- och brobeståndets beskaffenhet och av behovet av nyanläggningar, på beräkningar av trafikarbetet på det befintliga vägnätet samt på åtskilliga andra undersökningar, som utvisar vägbehovet i olika landsdelar.

Emellertid är det inte alltid möjligt att från dessa utgångspunkter göra fördelningen sådan, att vägbehoven i varje ögonblick tillgodoses likformigt i alla landsdelar. Detta beror på många olika omständigheter, varav några här skall beröras.

På vägväsendet ställs det kravet, att vägarbetarnas sysselsättning skall ordnas så jämn som möjligt året runt. Det medför bl. a. att särskilt i de nordliga länen vägunderhållsarbete vintertid måste sysselsättas med vägbyggnader i egen regi och att länens anslagstilldelning i viss mån måste anpassas härefter. I andra län, där vägbyggnaderna i större utsträckning kan bedrivas på entreprenad, måste medelstilldelningen ske under hänsynstagande till storleken av de belopp, som genom entreprenadkontrakten bundits till utbetalning. De nu nämnda förhållandena kan medföra svårigheter att genomföra en strängt rättvis fördelning av vägbyggnadsmedlen, i all synnerhet då de totala investeringarna måst begränsas.

Ett annat exempel på svårigheterna att åstadkomma en år från år alldeles rättvisande anslagsfördelning kan hämtas just från interpellantens eget län. Enligt den för länet gällande flerårsplanen för byggande av riksvägar skulle ombyggnaden av Grännavägen ha påbörjats redan år 1955 och tilldelats avsevärda belopp under åren 1955, 1956 och 1957.

**Ang. fördelningen mellan länen av byggnadsanslagen till allmänna vägar**

Emellertid har projekteringsarbetet där av kända skäl dragit ut på tiden, och företaget har därför ännu icke kunnat påbörjas. Det är här fråga om ett företag av storleksordningen 35 å 40 miljoner kronor. Skulle detta företag, som man hoppas, kunna igångsättas senast under nästa år, måste länet för ändamålet under flera år framåt anvisas betydligt större andel av de totala väganlagen än under de gångna åren.

Det nu anförda exemplet skulle kunna mångfaldigas. Jag kan i och för sig väl förstå interpellantens reaktion mot den beskärning, som drabbats medeltilldelningen till Jönköpings län. Men jag kan försäkra att man söker att på längre sikt utjämna anslagsfördelningen så att vägbehovet — som tidigare nämnts — i möjligaste mån likformigt tillgodoses över hela landet.

Herr JOHANSSON, THEODOR, (bf):

Herr talman! Jag ber att till herr statsrådet få framföra mitt tack för svaret på min fråga.

Jag har hemställt om en redogörelse i detta ärende för att få en förklaring till att Jönköpings län under en följd av år fått allt mindre och mindre andel av det sammanlagda investeringsbeloppet för vägbyggnader. De uppgifter jag erhållit är emellertid inte fullt tillfredsställande. Jag har dock fått klart besked om att anslagen fördelas av Kungl. Maj:t efter förslagen av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Först skulle jag vilja säga, att när investeringarna för vägändamål begränsats på ett så hårdhänt sätt som skett, är det ännu mer angeläget att fördelningen blir så riktig som möjligt. Jag är medveten om att det även inom andra län råder missnöje med anslagen för vägändamål. Det är säkerligen inte på det sättet, att något län fått mer än det kan förbruka eller har behov av, men Jönköpings län har enligt min mening kommit alltför långt efter jämförbara områden. För att visa detta ber jag att få anföra några siffror.

Jönköpings län erhöll 1954 ett anslag

för vägändamål av 14 miljoner kronor, 1955 cirka 12 miljoner, 1956 cirka 10 miljoner och 1957 endast 8 miljoner kronor, varav 2 miljoner avses till riksvägar. Anslaget har alltså under en följd av år minskat med nära nog hälften.

Jag har vidare fått del av den plan som gäller för nästkommande femårsperiod, och även där visar det sig att anslaget till Jönköpings län beräknats synnerligen lågt. Jönköpings län får ett anslag om 7,5 miljoner kronor per år för vägändamål. Räknat efter kilometer väglängd betyder detta att Jönköpings län kommer på tjuogoandra plats och får ett anslag om 8 731 kronor per kilometer väglängd, under det att exempelvis Kronobergs län får 12 660 kronor per kilometer, Kristianstads län 15 007 kronor per kilometer, Älvsborgs län 11 567 kronor per kilometer och Värmlands län 15 341 kronor per kilometer. Jag skulle kunna anföra flera exempel.

Jag är självfallet alldeles överens med herr statsrådet när han säger, att fördelningen av anslagen till vägarna skall ske med hänsyn till behovet av bättre vägar och till behovet av byggandet av nya vägar och att alla delar i landet bör tillgodoses så likformigt som möjligt. Mot denna norm har jag intet att invända. Jag har dock svårt för att tro, att vi i Jönköpings län skulle stå i en särklass i landet beträffande goda vägar, och att detta skulle vara anledningen till att anslagen har minskats emot vad som har utgått tidigare. Vi har ännu betydande arbeten kvar att iordningställa, nämligen dels länsvägar och dels vägar genom de många tätorterna. De minskade anslagen får jag väl notera som ett visst erkännande av att vägförvaltningen i Jönköpings län använt de medel den fått på ett synnerligen tillfredsställande sätt.

När det i övrigt gäller att bedöma behovet av anslag till nya vägar har jag vissa siffror, som jag skulle vilja nämna utöver vad jag nämnt i min fråga. Jag har i frågan anfört att Jönköping kommit på sjätte plats när det gäller antalet inregistrerade bilar, och när det gäller länsvägarnas längd intar vi åttonde

Ang. fördelningen mellan länen av byggnadsanslagen till allmänna vägar

plats. När det gäller folkmängden, som uppgår till cirka 280 000 personer, kommer Jönköpings län på nionde plats, när det gäller antalet tätorter, sammanlagt 88 stycken, kommer vi på elfte plats, när det gäller antalet arbetsställen inom industri och hantverk kommer vi på tredje plats i landet med 4 652 arbetsställen. Denna uträkning är gjord av 1951 års företagsräkning. När det vidare gäller antalet arbetsställen inom samtliga branscher kommer vi på sjätte plats med 12 884 stycken arbetsplatser. Omsättningen inom länets olika näringsgrenar uppgick år 1950 till 2 254 693 000 kronor.

Av dessa siffror, som enligt min mening visar behovet av vägar, finner man att länet kommit ganska långt ned på skalan. Det är ju otvivelaktigt på det sättet, åtminstone enligt min uppfattning, att antalet arbetsställen, antalet tätorter och folkmängden utgör en viss mätare på behovet av bättre vägar. Antalet bilar har kanske en underordnad betydelse, men man kan inte helt förbigå denna faktor, då företagen numera måste ha bilen som hjälpmedel vid transport av varor och för att få snabba förbindelser med inköpskällor och förbindelser med kunder. Att trafiken å vägar ökar i samma mån som antalet bilar torde väl knappast kunna bestridas.

Vad vägarbetarnas sysselsättning beträffar, så är det önskvärt, såsom statsrådet anført, att dessa så långt som är möjligt erhåller arbete året runt. Det är också av värde att vägförvaltningarna kan hålla ett visst antal fast anställda vägbyggnadsarbetare. För närvarande finns endast 65 vägbyggnadsarbetare i Jönköpings län, vilket i förhållande till länets storlek torde vara ett ganska litet antal. På grund av minskad medelstilldelning har nya arbetare icke kunnat anställas i samma mån som äldre slutat sin anställning. Denna utveckling kan inte fortsätta.

Statsrådet har vidare framhållit att ombyggnad av riksvägen å delen Gränna—Jönköping kommer att kräva betydande belopp. Jag är fullt medveten där- om. Jag anser emellertid att anslagen till riksvägarna icke bör få inkräkta på

övriga vägar av mera lokal karaktär. Arbetet med ombyggnaden av Grännavägen exempelvis kommer säkerligen att utlämnas på entreprenad, varför de vid vägförvaltningen i länet anställda vägbyggnadsarbetarna icke torde få någon sysselsättning där, utan måste beredas sysselsättning vid andra vägarbeten.

Så långt jag har kunnat finna, har anslagen till riksvägarna i flera fall icke påverkat anslagen för länsvägarna. Jag vill bara erinra om vägen Malmö—Lund och Trondheimsleden. Enligt min mening bör anslag för byggande av riksvägar icke sammanföras med anslagen till länet eller länen, då dessa vägar berör trafik inom större områden. Ur allmän synpunkt torde det vara önskvärt att vid bestämmande av investeringsramen för upprustning av landets vägnät ett visst belopp avsättes till riksvägar och att detta sedan tilldelas för iståndsättande av vissa bestämda vägsträckor, som särskilt behövde ombyggas och förbättras.

Som en sammanfattning av vad jag här velat erinra om vill jag nämna, att anslaget för vägändamål för Jönköpings län minskat under en följd av år, trots att tilldelningen av medel ökat något i landet i dess helhet, att svårigheter kommer att uppstå för vägförvaltningen att sysselsätta vägbyggnadsarbetarna, trots att för närvarande endast 65 arbetare finns anställda, samt att länets folkmängd, näringslivet och övriga faktorer, som bidrar till behovet av bättre vägar, visar att Jönköpings län erhållit lägre anslag än enligt min mening är riktigt.

Herr talman! I samband med att jag än en gång till statsrådet framför mitt tack för svaret ber jag att få hemställa att statsrådet vid den kommande tilldelningen av anslagen till vägändamål ville beakta vad jag här erinrat om.

Herr statsrådet ELIASSON:

Herr talman! Som interpellanten väl vet, har jag inte haft befattning med fördelningen under de gångna åren av väganslagen. Jag har bara här sökt redogöra för efter vilka grunder fördelningen har skett.

Det är alldeles riktigt som interpellanten hävdar — och som jag också erkände i mitt svar — att Jönköpings län onekligen fått vidkännas en ganska betydande nedskärning. Detta hänger emellertid samman med — i vart fall, om vi ser till det totala anslaget för länet — att man icke fått Grännavägens nya sträckning klar, så att arbetena kunnat påbörjas där. Jag vill bara upplysningsvis nämna, att i det utkast till flerårsplan för riksvägarna, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tillställt länsstyrelsen för yttrande, är enbart anläggningen av riksvägen mellan Huskvarna och Gränna upptagen till 44,5 miljoner kronor. Slår man ut beloppet på de olika åren, blir det, medräknat vissa andra anslag till riksvägar inom Jönköpings län, 4,5 för 1958, 9,5 för 1959, 13,5 för 1960, 12,5 för 1961 och 13 miljoner kronor för 1962. Detta gäller alltså enbart anslagen till riksvägarna.

Jag vill försäkra herr Theodor Johansson, att jag ingalunda är främmande för hans synpunkt att det kan bli ett problem om en stark ökning av anslagen till nödvändiga arbeten på riksvägarna medför en sammanpressning av anslagen till länsvägarna. Vi ställs då inför ett svårt avvägningsproblem. Å ena sidan måste vi söka fördela anslagen så rättvist och likformigt som möjligt över hela landet, och därvidlag bevakar de olika länen mycket noga sina intressen. Å andra sidan kan mycket kostnadskrävande nybyggnads- och ombyggnadsarbeten på vissa sträckor av riksvägarna i ett län medföra att man samtidigt kanske får en nedskärning för länet av den del av anslagen som går till länsvägar.

Jag har, herr talman, inte velat uttala mig om hur denna avvägning lämpligen bör ske. Jag vill dock försäkra interpellanten, att jag är medveten om att vi här har ett problem som måste observeras.

Herr JOHANSSON, THEODOR, (bf) kort genmäle:

Herr talman! Jag är inte heller främmande för det faktum att riksvägarna i

Ang. beräkningen av väganlagen m. m. landet kräver avsevärda summor. Anslagen till riksvägarna bör dock icke få inkräkta på de medel som går till länsvägarna, ty en riksväg, som passerar igenom ett län, är ju inte bara till gagn för det speciella länet, utan väl måste anses vara till nytta för trafiken i betydligt större delar av vårt land. Byggandet av en riksväg på en viss sträcka i ett län förbättrar ju inte nämnvärt förhållandet beträffande vägarna i övrigt i detta län.

Jag har heller inte kunnat finna att byggandet av en riksväg i övriga län behövt medföra en lika stor minskning av anslagen till länsvägarna såsom fallet varit i Jönköpings län. Såvitt jag kunnat finna, har i de andra länen anslagen till övriga vägar utgått med ungefär samma belopp som tidigare, trots att man där fått stora belopp även till riksvägarna.

Överläggningen i anledning av berörda interpellation ansågs härmed slutad.

Ang. beräkningen av väganlagen m. m.

I sitt anförande till statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 3 januari 1957 hade föredragande departementschefen — före behandlingen av de olika anslagen till vägunderhåll och vägbyggnader — lämnat en översikt över beräkningen av väganlagen m. m. Departementschefen hade därvid räknat med en medelförbrukning under år 1958 av omkring 295 miljoner kronor för byggande av riksvägar, länsvägar, ödebygdsvägar och storbroar samt 290 miljoner kronor för det statliga vägunderhållet. Med hänsyn till förutsedd behållning å vederbörande anslag hade för nämnda ändamål för budgetåret 1957/58 åskats 175 respektive 270 miljoner kronor.

I detta sammanhang hade utskottet till behandling förehäft

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Manuerskantz* m. fl. (I:105) och den andra inom andra kammaren av

Ang. beräkningen av vägenslagen m. m. herr *von Seth* m. fl. (II: 156), i vilka hemställts, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t förorda, att beläggning av därför lämpade vägsträckor måtte utföras i större utsträckning än hittills, och uttala, att en större del av den statliga vägbyggnadsverksamheten borde ske på enireprenad, samt slutligen hemställa, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen måtte inom rationaliseringsverksamhetens ram vidtaga ytterligare åtgärder för att förhindra onödigt dubbelarbete och byråkratisering av vägadministrationen;

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herrar *Boman* och *Sundelin* (I: 266) och den andra inom andra kammaren av fru *Sandström* m. fl. (II: 364), i vilka hemställts, att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t begära, att — med beaktande av i motionerna framförda synpunkter — en plan på längre sikt för väginvesteringarna måtte snarast framläggas samt att i avvaktan härpå den av 1954 års riksdag godkända planen för väginvesteringarna under åren 1955—1959 måtte i görligaste mån fullföljas;

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Werner* m. fl. (I: 182) och den andra inom andra kammaren av herr *Andersson* i Björkäng m. fl. (II: 235), i vilka hemställts, att riksdagen måtte till vägunderhållet för budgetåret 1957/58 anvisa ett reservationsanslag av 365 miljoner kronor, att avräknas mot automobilskattmedlen, samt anhålla om att Kungl. Maj:t ville låta ompröva riktlinjerna för arbetskraftens fördelning, så att de för vägväsendets avsedda medlen i största möjliga utsträckning kunde utnyttjas för sina ändamål utan onödig tidsutdräkt;

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Mannerskantz* m. fl. (I: 265) och den andra inom andra kammaren av herr *von Seth* m. fl. (II: 370);

dels en inom andra kammaren av herrar *Asp* och *Jansson* i Aspeboda väckt motion (II: 236);

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herrar *Grym* och *Hedström* (I: 107) och den andra inom andra kammaren av herr *Jansson* i Kalix m. fl. (II: 136);

dels ock slutligen en inom första kammaren av herrar *Helmer Persson* och *Öhman* väckt motion (I: 106).

Utskottet hade vidare i anslutning till förevarande punkt behandlat en av riksdagens år 1956 församlade revisorer under § 18 i berättelsen över den av dem verkställda granskningen angående statsverket upptagen fråga om vägbyggnadsanslagens fördelning på länen.

Utskottet hade i den nu ifrågavarande punkten på återopade grunder hemställt,

I. att motionerna I: 105 och II: 156 samt I: 182 och II: 235, sistnämnda bägge motioner i vad de avsåge arbetskraftens fördelning, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd;

II. att riksdagen måtte, i anledning av vad riksdagens år 1956 församlade revisorer under § 18 i sin berättelse förordad, i skrivelse till Kungl. Maj:t giva till känna vad utskottet anfört;

III. att riksdagen måtte, i anledning av föredragandens uttalande i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 3 januari 1957 samt med bifall till motionerna I: 266 och II: 364, i skrivelse till Kungl. Maj:t giva till känna vad utskottet anfört.

I motiveringen hade utskottet yttrat bland annat:

»Enligt utskottets mening äro — med hänsyn till de trängande behov som föreligga på detta område — avsevärt högre investeringar motiverade, men å andra sidan kan icke bortses från de spänningar i samhällsekonomin som onekligen göra sig gällande. Såsom vidare av bl. a. långtidsutredningen framhållits föreligga även på andra samhällsområden stora investeringsbehov av hög angelägenhetsgrad, för vilkas täckande resurserna äro otillräckliga. Vid den av-



vägning de skilda investeringarna emellan som till följd härav måste ske torde det vara ofrånkomligt, att vissa begränsningar vidtagas även med avseende å vägväsendets investeringar. Med hänsyn härtill har utskottet — om ock med tvekan — funnit sig böra godtaga den av Kungl. Maj:t förordade ramen om 295 miljoner kronor för de statliga väginvesteringarna under kalenderåret 1958. Utskottet vill dock i anslutning härtill kraftigt understryka föredragandens uttalande att, därest utvecklingen så skulle medgiva, en höjning av rambeloppet bör vidtagas.

För det statliga vägunderhållet har Kungl. Maj:t för nästa budgetår förutsatt en medelsförbrukning av 290 miljoner kronor. Då föredraganden ansett sig under alla förhållanden böra räkna med att medelstörbruket under innevarande budgetår ej kan få öka mer än att en reservation om minst 20 miljoner kronor kommer att föreligga vid budgetårets slut har anslagsäskandet för budgetåret 1957/58 begränsats till ett belopp av 270 miljoner kronor. I anledning härav har — under hänvisning till vägnätets bristfälliga tillstånd — i motionerna I: 107 och II: 136, I: 182 och II: 235, såvitt nu är i fråga, samt I: 106 yrkats en höjning av anslaget till det av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen äskade beloppet av 365 miljoner kronor. I de båda motionerna I: 107 och II: 136 har dessutom hemställts, att riksdagen måtte uttala att det av fjolårets riksdag beviljade anslaget till vägunderhållet snarast i sin helhet ställes till väg- och vattenbyggnadsverkets förfogande.

Med hänsyn till vad i motionerna anförts har utskottet, som för sin del anser det vara angeläget, att särskilt vid nu rådande begränsningar beträffande nybyggnadsverksamheten, det befintliga vägnätet hålles i ett i möjligaste mån tillfredsställande skick, funnit sig böra tillstyrka en i förhållande till Kungl. Maj:ts förslag med 30 miljoner kronor förhöjd medelsanvisning för ifrågavarande ändamål. Utskottet, som vidare förutsätter, att anslaget vid bud-

Ang. beräkningen av väganlagen m. m. getårets ingång i sin helhet ställes till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förfogande, kommer att under följande punkt hemställa om den sålunda förordade medelsanvisningen.»

Reservation hade anförts av herrar *Karl Andersson, Pålsson, Jacobsson, Domö, Pettersson* i Degerfors, *Jansson* i Kalix, *Rubbestad, Widén, Löfroth* och *Nelander*, vilka ansett, att det stycke i utskottets yttrande, som började med orden »Enligt utskottets» och slutade med »bör vidtagas», bort hava följande lydelse:

»Den därvid föreslagna begränsningen av ramens omslutning till ett belopp av 295 miljoner kronor har emellertid utskottet med hänsyn till de trängande behov som föreligga på detta område icke funnit sig kunna godtaga. Även med beaktande av angelägna investeringsbehov på andra samhällsområden framstår nämligen enligt utskottets uppfattning en höjning av nämnda rambelopp som ofrånkomlig. En sådan höjning synes lämpligen kunna ske med utgångspunkt från den plan som av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen lagts till grund för dess revision av de s. k. flerårsplanerna för landsbygdens vägar och broar för åren 1958—1962 och som för resp. år upptager följande totalbelopp, nämligen 330, 360, 410, 480 och 570 miljoner kronor. Utskottet vill i enlighet härmed för förstnämnda kalenderår förordade ett rambelopp av 330 miljoner kronor för sagda investeringar. Någon anslagshöjning för uppnående av en sådan höjning av investeringsramen torde ej vara erforderlig. Den av styrelsen förutsatta fördelningen på skilda byggnadsanslag med 125 miljoner kronor till riksvägar, 182 miljoner kronor till länsvägar, 10 miljoner kronor till ödebygdsvägar och 13 miljoner kronor till storbroar synes också vara lämpligt avvägd och följaktligen böra godtagas.»

Vid punkten hade därjämte avgivits ett särskilt yttrande av herrar *Skoglund* i Doverstorp, *Heckscher* och *Hjalmarsson*, vilka anförde:

**Ang. beräkningen av väganlagen m. m.**

»Allmän enighet råder om att investeringarna i vägbyggen ha en mycket hög angelägenhetsgrad. Vi skulle för vår del ha hälsat det med stor tillfredsställelse, om någon möjlighet funnits att i detta hänseende gå längre än vad som föreslagits av utskottet. Emellertid ha vi icke funnit detta möjligt och därför nödgats ansluta oss till utskottsmajoritetens förslag. Att ytterst väsentliga behov måste eftersättas på vägbyggenas område sammanhänger med den kritiska situationen på kapitalmarknaden, som i sin tur är ett resultat av den ekonomiska politik som förts. Följden har blivit att vi helt enkelt icke fått råd att göra utomordentligt angelägna investeringar och att de investeringar vi gör icke alltid ens kan utföras på det sätt, som skulle vara mest ekonomiskt och rationellt. Konsekvenserna härav framträda nu även inom vägbudgeten.»

Herr ANDERSSON, KARL, (s):

Herr talman! Utskottet har i denna punkt i sitt utlåtande behandlat samtliga väganlag. I stort sett är utskottet enigt, t. ex. vad gäller vägunderhållet, städernas bidrag till vägar och gator och den enskilda väghållningen. I fråga om vägunderhållet har utskottet enats om att föreslå en höjning av det av Kungl. Maj:t begärda anslaget med 30 miljoner kronor.

Beträffande anslaget till byggande av allmänna vägar och broar har tio ledamöter av statsutskottet reserverat sig till förmån för en liten ökning av anslaget utöver den av Kungl. Maj:t förordade investeringsramen. Kungl. Maj:t har velat inhämta riksdagens yttrande över vilken investeringsram som skulle kunna anses lämplig under år 1958 och därvid förordat en investeringsram på 295 miljoner kronor. Reservanterna föreslår en höjning med 35 miljoner kronor, så att investeringsramen för år 1958 skulle bli 330 miljoner kronor. För att belysa frågans utveckling vill jag, herr talman, tillåta mig att något redogöra för väganlagens förhistoria under de närmast gångna åren.

År 1954 fastställde riksdagen en fem-

årsplan för väginvesteringar, omfattande åren 1955—1959. Denna plan ansågs vara ett minimiprogram. Bilskatterna avvägdes samtidigt på sådant sätt att inflytande bilskattemedel skulle räcka till för att finansiera femårsplanen. Riksdagen har hittills också följt denna plan vid väganlagens beviljande. För år 1955 anslög riksdagen således 320 miljoner kronor, för år 1956 355 miljoner kronor och för innevarande år, alltså 1957, 390 miljoner kronor. Dessa medel har riksdagen enhälligt beviljat. På grund av den av Kungl. Maj:t sedan tillämpade investeringsramen har anslagen emellertid icke till fullo kunnat utnyttjas. I stället för ett beviljat anslag av 390 miljoner kronor för innevarande år har den faktiska investeringsramen blivit 282 miljoner kronor. Inte heller föregående år har det beviljade anslaget kunnat helt utnyttjas.

Med ledning av den femårsplan, som riksdagen fastställde år 1954, upprättade länsstyrelserna för sin del femårsplaner för de olika länen, avseende perioden 1955—1959. Man utgick då i länen från att de anslag, som förutsattes i riksdagens femårsplan, också skulle av riksdagen beviljas. Dessa femårsplaner har icke kunnat följas. I stället för femårsplaner har dessa nu blivit sjuårsplaner. Huruvida de ens skall kunna fullföljas inom loppet av sju år, blir beroende på den medelsanvändning, som får tillämpas under de närmaste två åren.

Här har då hopats ganska kraftiga reservationer på de olika anslagen, och vad det gäller byggnadsanslaget beräknar föredragande statsrådet i statsverkspropositionen, att det vid ingången av år 1958 skall finnas 270 miljoner kronor disponibla för vägbyggande, vartill kommer det anslag som Kungl. Maj:t begärt och som riksdagen här i dag skall besluta om. Enligt femårsplanen skulle anslaget för kommande budgetår utgå med 425 miljoner kronor. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har med anledning av prisförskjutningar, kostnadsfördyringar, höjda arbetslöner o. s. v. räknat upp beloppet till 450 miljoner. Kungl. Maj:t har äskat 175 miljoner. Skillnaden mellan

anslag och medelsanvisningsram skulle således tas ur den reservation, som finns tillgänglig den 1 januari 1958. Men det är uppenbart, att då denna reservation är så stor, kan den inte utnyttjas helt och fullt, inte ens om reservanternas förslag här godtas. Reservation och anslag kommer sammanlagt att utgöra 445 miljoner kronor, vilka står till Kungl. Maj:ts förfogande. En anslagsram på 295 miljoner ger således ett överskott på 150 miljoner. Reservanterna vill höja ramen till 330 miljoner, men det blir ändock ett överskott på 115 miljoner, som finns till godo för 1959.

Detta är således den situation vi nu står inför. Frågan är då, hur mycket vi kan och bör göra. Jag behöver väl inte här närmare gå in på och tala om behovet av vägar. Jag skulle tro, att det i denna församling inte finns någon, som inte erkänner behovet av bättre vägar, nya vägar o. s. v. Jag tror att det är överflödigt att här uppehålla mig vid behovet. Det är, som sagt, något av alla erkänt, vilket är alldeles naturligt, ty under den period jag nyss talade om — alltså efter 1954 — har vi haft en sådan utveckling på vägväsendets och vägtrafikens område, att det ungefärligen skett en fördubbling. Jag skall bara hänvisa till överrevisorernas vid väg- och vattenbyggnadsstyrelsens senaste berättelse och nämna några uppgifter från denna. År 1954 fanns det ett motorfordonsbestånd — det gäller således personbilar, lastbilar och bussar — på tillsammans 542 000. 1955 hade den summan ökat till 652 000, d. v. s. en ökning med 110 000 på ett år. Under 1956 skedde det en ökning med 130 000, och motorfordonsbeståndet var vid början av nämnda år 755 000 och vid slutet av detsamma omkring 885 000. Med den ökning, som vi får räkna med inträder i år i fråga om bilbeståndet, kommer vi den 1 januari 1958 att ha nära en miljon motorfordon här i landet. Det betyder att fordonsbeståndet har fördubblats sedan 1954. I procent räknat har ökningen legat mellan 14 och 20 procent årligen. Trafikökningen har procentuellt sett varit ungefär motsva-

Ang. beräkningen av väganlagen m. m. rande eller till och med något högre än ökningen av själva fordonsbeståndet. Trafikökningen uppgår till mellan 16 och 19 procent årligen — en naturlig följd av den ökade mängd fordon som trafikerar vägarna.

Under tiden då denna väldiga expansion på vägtrafikens område skett, har vägbyggnadsverksamheten, om man tar hänsyn till det förändrade prisläget — således penningvärdet — i det närmaste legat stilla eller i vissa fall undergått en minskning. När bilantalet har ökat med 14 procent om året, har väginvesteringarna i realiteten minskat med 14 procent, d. v. s. precis stick i stäv mot vad som bort ske. Vi förstår, hurudant resultatet skall bli, när utvecklingen går på det sättet, att det å ena sidan sker en forcerad utveckling och ökning, och å andra sidan en sänkning.

Jag skall här beträffande behovet av vägar endast be att få anföra något av vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen sagt till Kungl. Maj:t med anledning av överrevisorernas berättelse. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen säger följande:

»Någon tvekan om behovet av en väsentligt ökad väg- och brobyggnadsverksamhet torde icke föreligga. Trots en under de senare åren fördubblad trafik ha emellertid investeringarna genom begränsning av anslagsramarna successivt minskat. Sålunda uppgick anslagsramen för 1953 till 285 milj. kronor eller i 1956 års löne- och prisnivå till 327 milj. kronor. För 1956 är anslagsramen fastställd till 275 och för 1957 till 282 milj. kronor. En jämförelse mellan åren 1953 och 1956 visar sålunda att investeringarna minskat med cirka 14 %, något som står i stark kontrast till trafikökningen på vägarna.» Styrelsen fortsätter: »Ett fortsatt eftersättande av väginvesteringarna kommer enligt styrelsens uppfattning att medföra allvarliga konsekvenser. Styrelsen har närmare utvecklat dessa frågor bl. a. i sina petita för budgetåret 1957/58. Härutöver vill styrelsen framhålla att den ökade belastningen av vägarna, såväl med hänsyn till fordonsantalet som fordonens tyngd,

### Ang. beräkningen av vägslagen m. m.

successivt ökat vägskadorna. Sålunda har längden av de vägar som under framför allt tjällossningsperioden måst avstängas för lastbilstrafik ökat från 2 800 km till 6 600 km under åren 1952—1955 eller med 135 %.»

Vi har ju dessutom färskt exempel från de allra senaste veckorna och dagarna på hur tjällossningen i år har verkat på våra vägar. Med den starka trafik som förekommer på vägarna och med det dåliga underlag som vägarna i stor utsträckning har och då starkt trafikerade vägar alltjämt är grusbelagda, d. v. s. saknar varaktig beläggning, har skadorna naturligtvis blivit stora och omfattande. Det leder till att underhållskostnaderna proportionellt sett blir alldeles för höga. Således: vi har varit sparsamma med att bygga vägar, och i stället får vi nu lägga ut pengar på att underhålla dåliga vägar. På det sättet blir vägarna ganska dyra. Jag kan nämna — jag använder här endast väg- och vattenbyggnadsstyrelsens egna uppgifter och siffror — att det finns grusvägar i detta land som nu kostar 12 kronor per vägmeter och är i underhåll. Av alla våra allmänna vägar är endast 9 procent försedda med vad vi kallar permanent beläggning. Alla övriga är grusvägar. Vi har nu i vissa fall en trafik på grusvägar med över 2 000 fordon per dygn. Det är dessa som blir så oerhört dyra i underhåll.

Jag vet att här kommer att resas den invändningen att vi har gjort vad vi förstår på detta område; vi kan inte göra någonting mera, därför att det är så många andra investeringskrävande uppgifter som pockar på en lösning. Behoven av investeringar är så oerhört stora på så många områden, att vi måste begränsa investeringarna även på detta. Ja, jag förstår detta mycket väl och jag har hört argumentet så många gånger tidigare, att jag inte alls blir förvånad, om det kommer att framföras även i dag. Men jag kan då inte underlåta att här nämna en omständighet som jag tycker att riksdagen ändå något borde beakta, nämligen att vägbudgeten är en specialbudget som är självfinansierad

och inte bara det, utan i mycket hög grad även överbalanserad. Den är för övrigt den enda budget beträffande vilken vi verkligen kan tala om överbalansering. Under de år som gått sedan 1954, då den s. k. femårsplanen beslöts och då de nya bilskatterna infördes, har vi samlat ett överskott av bilskattemedel som den 1 juli 1956 utgjorde 770 miljoner kronor. Den 1 juli 1957 beräknas — man kan inte säga något exakt, eftersom vi ännu inte vet, hur stora inkomsterna av bilskattemedlen blir — att beloppet av reserverade bilskattemedel kommer att utgöra inemot 1 miljard kronor, och den 1 juli 1958 kommer vi, om detta program fullföljs, att ha en sammanlagd behållning av bilskattemedel på omkring 1 200 miljoner kronor. Dessa medel är bokförda dels på bilskattemedelsfonden och dels i form av reservationer på olika anslag, i huvudsak på vägbyggnadsanslaget. Under sådana förhållanden — när vi har en specialbudget, och det finns inkomster som mer än väl täcker kostnaderna — kan man kanske ha rätt att begära, att vägväsendet tillgodosätts i högre grad.

Här har tidigare anförts — det har upprepats år efter år, men jag hoppas att vi inte behöver höra det argumentet längre — att det inte funnits arbetskraft nog för att bygga vägar. Det har varit ett stående argument under många herrans år, men det har blivit ganska utslitet under årens lopp. Nu vet vi ju att antalet anställda vägarbetare har minskat och att sysslösheten i yrket har ökat. Vi har haft svårigheter att i varje fall vintertid sysselsätta vägarbetarna, och under den vinter som gått — trots att den varit mild, framför allt i södra Sverige — har många vägarbetare fått lov att begära kontantunderstöd. Talet om att vi inte kan bygga flera vägar på grund av bristen på arbetskraft håller således inte längre.

Det kan naturligtvis sägas att vi i stället för vägar behöver bygga bostäder, sjukhus, fångvårdsanstalter, skolor o. s. v. Ja, visst behöver vi det — det vet vi alla — men riksdagen har väl aldrig beslutat att bilskattemedlen skall

användas för att bygga fångvårdsanstalter, bostäder eller skolor. Riksdagen har ju upprepade gånger sagt ifrån att bilskattemedlen skall gå till vägarna. Den saken har ju också framhållits från statsrådsbänken; vår förre vägminister har vid flera tillfällen starkt betonat detta, och jag vill minnas att finansministern just i dagarna i andra kammaren gjort detsamma. Då tycker jag att man inte gärna kan säga att vi i stället för vägar, som vi inte har råd att bygga, för dessa medel måste bygga andra angelägna ting.

Det är ju dess bättre beträffande vägbudgeten numera så ordnat, att när vi beslutar om vägbyggnader eller vägunderhåll eller andra utgifter på budgeten, behöver vi inte bekymra oss för hur det verkar på den ordinarie skatten, därför att det finns en särskild skatt för dessa ändamål. Vi behöver inte heller, såsom t. ex. när det gäller anslag på kapitalbudgeten, oroas för hur utgifterna påverkar lånemarknaden; vi behöver faktiskt inte låna pengar till vägar, eftersom vi har mycket stora reservationer att tillgå.

Här kunde givetvis vara mycket mer att tillägga, men jag vill bara uppehålla mig vid ytterligare en sak.

I det förslag som föreligger, såväl Kungl. Maj:ts förslag som utskottsmajoritetens, finns inte någon plan för hur denna verksamhet skall bedrivas i fortsättningen. Förutvarande vägministern förklarade att han inte kunde lägga fram någon sådan plan, utan han ville avvakta långtidsutredningen. Efter år 1959 finns det således ingenting att lägga till grund för de vägplaner, som vi innevarande år skall revidera och som avses skola gälla fram till år 1962.

Utskottet har i sitt utlåtande mycket starkt tryckt på angelägenheten av att få fram en dylik plan. En sådan kan emellertid komma fram först nästa år och således behandlas först vid nästa års riksdag. Den kan alltså ligga till grund för arbetet tidigast år 1959, men enligt vägstadgan måste länsstyrelserna redan år 1957 revidera vägplanerna inom hela landet. Vad skall de bygga dessa vägplaner på? Skall det ske på grundval av

Ang. beräkningen av väganslagen m. m. långtidsutredningens prognoser? Dessa prognoser är emellertid inte alls behandlade och hänger alltså i luften även de. Det finns således ingenting att bygga dessa planer på.

När vi reserverar, som grundar hela vår framställning på väg- och vattenbyggnadsstyrelsens prognoser, begärt en höjning av rambeloppet för kommande år till 330 miljoner kronor, har vi också velat lägga en grund för flerårsplanerna. Vi har framlagt ett förslag, som under hand tillställdes fjärde avdelningen från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Det är naturligtvis inte heller mycket att bygga på, eftersom det ju bara är ett papper, men det är ändå något att utgå ifrån. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har räknat med, att om investeringsramen år 1958 blir 330 miljoner kronor, borde den successivt höjas under de närmast följande åren för att år 1962 uppgå till 570 miljoner kronor. Det är alltså en reviderad plan som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har ställt till utskottets förfogande, och jag ber endast att få citera chefen för denna styrelse, som ordagrant har yttrat: »Detta är det minsta program som vi kan tänka oss, om vi på ett ekonomiskt vettigt sätt skall kunna fortsätta att bygga vägar här i landet.»

Då har vi reserverar tagit fasta på detta och velat, att man åtminstone skulle ha det som ett underlag att bygga på, intill dess Kungl. Maj:t behagar förelägga riksdagen en ny plan och riksdagen har beslutat om den. Vi hoppas att det skall ske nästa år; längre torde det inte vara möjligt att dröja. Men de vägplaner, som skall upprättas i år, kommer att hänga fullkomligt i luften. Länsstyrelserna blir tvungna att göra en frihandsteckning, att planera efter gehör. Möjligen skulle de kunna säga som långtidsutredningen, att man får räkna med ungefär de nuvarande investeringarna fram till 1960 och att det sedan skall bli en stark stegring, då anslagen kommer att höjas i betydligt hastigare takt. Den ordningen har dock utskottet för sin del inte kunnat acceptera. Vi tror inte att den är praktisk, och jag förmodar att också väg- och

### Ang. beräkningen av väganlagen m. m.

vattenbyggnadsstyrelsen har det intrycket, att detta visserligen kan vara ett program på papperet, men att man får ganska svårt att i levande livet — på vägarna — fullfölja en sådan teoretisk spekulering. Jag tror att det är bättre med en successiv, jämn höjning. Då kan man utnyttja de maskinella resurserna och arbetskraften på ett jämnare och riktigare sätt, och man kan vidmakthålla en kontinuerlig och jämn sysselsättning.

Herr talman! Saken ligger alltså till på det sättet, att utskottet är ense om vägbyggnadsanslaget vid årets riksdag. Vi kan på denna punkt allesammans biträda Kungl. Maj:ts förslag om 175 miljoner för kommande budgetår. Vi utgår från att de befintliga reservationerna mer än väl skall räcka för att fullfölja även det program, som reservanterna räknar med och som vi hoppas skall bli ett minimiprogram för den närmaste tiden.

Jag ber att med det anförda, herr talman, få yrka bifall till den av mig m. fl. vid denna punkt avgivna reservationen.

I detta anförande instämde herrar *Grym* (s), *Lage Svedberg* (s), *Uno Olofsson* (fp), *Sörlin* (s), *Nyström* (s), *Jacobsson* (fp), *Hedström* (s), *Per Olofsson* (s), *Anders Johansson* (fp), *Niklasson* (bf), *Sveningsson* (h), *Georg Carlsson* (bf) och *Werner* (bf).

Herr **DOMÖ** (h):

Herr talman! Jag skall inte kompromettera den föregående talaren genom att säga, att jag till alla delar instämmer med honom. Men jag vill uttrycka min glädje över att en gammal ledamot av statsutskottet håller fast vid ett positivt och bestämt arbetsprogram för våra svenska vägar.

Herr talman! Riksdagen fastställde år 1954 nu gällande bilbeskattning. Motivet för den avsevärt höjda beskattningen uppgavs vara att skaffa medel till en ordentlig upprustning av de svenska vägarna. Planen för denna fastställdes också i viss utsträckning. Man skulle stegra byggverksamheten för landsbygdens vägar från 320 till 450 miljoner per år och

för städernas gator från 80 till 140 miljoner. Och detta förklarades uttryckligen vara ett minimiprogram.

Hur har det blivit? Jo, i stället för att öka takten i vägförbättrandet har man minskat den. Under 1957 bygger man för cirka 280 miljoner — observera att man 1954 planerade en ökning från 320 till 450 miljoner — och nu vill Kungl. Maj:tt att man för 1958 skall stanna vid ungefär 295 miljoner. En eftersläpning, i förhållande till den år 1954 godkända planen, har uppstått under 1955 och 1956 med över 200 miljoner. Tar man även 1957 med vid överslaget, får man det resultatet, att vi inte byggt mer än 75 procent av det vi 1954 räknade med att bygga under dessa år. Femårsplanen som gjordes upp har redan blivit en sjuårsplan. Samtidigt har bilbeståndet ökat högst avsevärt. De för vägarna bestämda skatterna har ökat, men byggandet har minskat i förhållande till vad man beräknat — det är slutfacit av den överblick man får av de sista årens vägpolitik.

De av regeringen gjorda minskningarna av investeringarna för vägarna har i hög grad förryckt planerna för vägbyggandet. Man har inte haft något att rätta sig efter; byggandet har skett ryckvis och kostnaderna har ökat, vilket har förorsakat betydande olägenheter och fördyring. Delvis eller styckvis färdigbyggda vägar har inte kunnat färdigställas för trafik och sammanfogas till ett färdigt vägsystem, vilket medfört att ett högre axeltryck på vissa delar av vägnätet inte kunnat medgivas, då vissa vägar och i synnerhet många broar inte blivit färdiga. Genom minskningen i nybyggandet har underhållet av de gamla vägarna blivit dyrare, och en dålig vägekonomi har blivit följderna av de gjorda inskränkningarna.

Vad säger man nu om den förda vägpolitiken ute i bygderna och bland trafikfolket? Jo, som sanningen är, att den är ganska huvudlös. Därtill kommer en ganska förklarlig ilska, framför allt bland lastbilsägarna, över att de får erlagga höga bilskatter, som inte användes för det ändamål vartill de avsetts. Länge

har många trott, att pengarna reserve-  
rats och vore tillgängliga för vägförbättringar, så snart arbetskraftstillgången medgäve igångsättande av vägbyggande. Men nu tror man inte längre på detta. Man har fått vara med om så mycket, att man inte längre tror på förklaringarna om att pengarna fonderats. Man har förstått att fonden är en bokföringsåtgärd och att pengarna gått in i statens allmänna rörelse och använts till andra ändamål. Missmod, misstro och lätt förklarligt missnöje råder bland bilskattebetalarna, allt under det att de får dras med mångenstädes allt sämre vägar, sönderkörda och ibland under tjällossningen helt oframkomliga. Man har — och det är inte att undra på — svårt att förstå, att staten tar in speciella skatter för visst ändamål och inte har skattepengarna tillgängliga, när de skulle komma till användning. Allt starkare hörs därför kraven på att bilismens skattebetalningar uteslutande skall användas för sitt ändamål och icke ingå i den allmänna budgeten.

Beskattningen på bilismen ger nu över en miljard kronor om året, varav för kommande år cirka 320 miljoner kronor går till budgetutjämningsfonden. Det är riktigt, som här förut är sagt, att bilismen där har en inteckning på betydande belopp. Men möjligheten att få ut någonting på den där inteckningen ser inte så särskilt lovande ut.

I år skjuter väginistern — för all del inte den nuvarande — långtidsutredningen framför sig, när det gäller att motivera inknappningen av anslagen till vägbyggandet och bestämma den investeringsram som skall fastställas. Långtidsutredningen har kommit med många bra uttalanden och beräkningar, men när det gäller dess uttalanden i fråga om möjligheten att vänta med den egentliga ökningen av vägbyggandet till i början på 1960-talet, kan man inte undgå att bli skeptisk. I fråga om avvägningen mellan vägar och andra ändamål är långtidsutredningens uttalanden långt ifrån övertygande, när den ansluter sig till de senaste årens vägpolitik, som av utredningen på s. 202 i betänkandet anges

**Ang. beräkningen av väganlagen m. m.**  
innefatta »en provisorisk förstärkning av svagare vägbanor, en vidgning av flaskhalsar för trafiken inom och kring de större städerna samt kringgående vägar för att lätta trafikens tryck och minska trafikriskerna inom tätorterna». Detta är långtidsutredningens uppfattning om den nuvarande vägpolitiken, som vi således kommer att få nöja oss med.

Det må vara mig tillåtet, herr talman, att i samband med detta också citera ett uttalande av ordföranden i 1955 års långtidsutredning i ett sammanfattande föredrag om utredningens betänkande. Han säger följande: »I vår nya utredning har vi nu från början sagt ifrån, att vi inte har ett sådant förtroende till våra möjligheter att överblicka framtiden, att vi trots det vara möjligt att ställa en prognos för de närmaste fem å tio åren, som vi tror kommer att förverkligas.»

Mot bakgrunden av här citerade uttalanden blir man onekligen kritisk mot tanken att uppskjuta förbättringen av vårt vägnät till början av 1960-talet.

Jag vill göra några randanmärkingar i anslutning till vad jag förut sagt.

Det är ganska oförklarligt att man har satt kommunikationsväsendet så på mellanhand som man gjort under den senaste tidsperioden. Goda och billiga transportmöjligheter spelar en stor roll för vår produktion och för priset på varor och tjänster. Måhända låter man sig influeras för mycket av kritiken mot privatbilismens tillväxt och blir därför misstänksam mot vägkraven. Många framhåller vikten av att bostäder bygges i stället. Till det sista skulle jag vilja svara, att bostäder och vägar väl hör tillsammans, att bostads- och vägbyggande bör gå hand i hand och komplettera varandra, särskilt på landsbygden. Bilen hör också till bilden av ett växande samhälle.

Nu vill jag, trots jag är reservant, ge mitt erkännande i detta sammanhang till statsutskottet, som i sitt utlåtande mycket bestämt gett en anvisning om att vår vägpolitik måste bli bättre. Detta statsutskottets uttalande kan ej av regeringen lämnas utan avseende och är därför högst betydelsefullt. Jag skulle här kunna citera mycket som är värt att ci-

**Ang. beräkningen av vägenslagen m. m.**

tera i utlåtandet, men jag skall nöja mig med att konstatera den allmänna enighet som finns inom utskottet om att vi måste komma fram till fullföljande av planer som ger bättre vägar. Vi reservanter har velat dra slutsatserna kanske något bestämdare än vad utskottsmajoriteten gjort, när vi har fixerat vårt krav på en ökning av investeringsramen för nybyggnader av vägarna, en förhöjning som medger att man följer den plan som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gjort upp för att komma fram till en anpassning till den huvudlinje som man i alla fall har nödgats acceptera, nämligen att man förutsätter en relativt långsam ökning av vägbyggandet under 1950-talet för att sedan låta den fortgå hastigare. Enligt de uttalanden av långtidsutredningen, som jag tidigare återgett, vet man inte hur det går. Men förslaget ger i alla fall större möjligheter än föredragande vägministerns att komma upp till en något högre nivå. Man rustar inte ned apparaten utan håller den någorlunda vid makt och blir på detta sätt i stånd att komma fram till ett ganska hyggligt resultat, sedan vi fått en någorlunda förnuftig ekonomisk politik här i landet, som medger att inkasserade vägskattemedel användes till vägbyggandet.

Det skulle vid detta tillfälle vara mycket intressant om den nye vägministern ville blotta förlåten något och visa hur han ser på dessa problem. Jag har försökt flera gånger här i kammaren att med den förre vägministern få till stånd ett utbyte av tankar om hur man skulle lägga upp problemen för att i det läge man råkat in i i alla fall komma till ett förbättrat resultat. Men det lyckades inte. Jag hade hoppats att det nu skulle gå att få ett resonemang med den nye vägministern. Men han kanske kommer in i kammaren om en stund, och det blir måhända möjligt att då ta upp ett resonemang.

Herr talman! Mycket skulle vara att säga på detta område, men jag tror inte att det tjänar mycket till att gå in på saken mycket längre. Det är som herr Andersson sade: alla vet precis hur det är. Ute i bygderna är man så rörande

enig om vad som är det riktiga. När riksdagsmännen är hemma, är de vid sammanträden och rådplågningar som hålles alldeles på det klara med att nu skall det sannerligen tas krafttag. Men det är som om stockholmsluften hade en egendomlig förmåga att få riksdagsmännen på andra tankar. Måhända bidrar också sammanträdena i partilokalerna till det, ty här uppe har man inte alltid samma uppfattning som förfäktas på de stora offentliga mötena i bygderna. Jag önskar att man kunde komma dithän att något av den bestämda opinion — jag stannar vid detta måttfulla uttryck — som finns ute i bygderna skulle få göra sig gällande i riksdagen, den opinion som gör gällande att de pengar som är inkasserade från bilarna skall användas till vägbyggnader och att det äntligen skall bli något resultat av alla de planer och uttalanden som gjorts. Det måste i alla fall bli så att de svenska vägarna upprustas på det sätt som man har tänkt sig och efter vilket man har beskaffat bilismen. Nu vågar jag uttala den förhoppningen att den nye vägministern, som lär vara karsk av sig, skall visa att han inte tvekar att när det gäller vägarna ta en dust med finansministern och fråga efter de där pengarna som han skulle ha till vägarna. Låt gärna väg- och vattenbyggnadsstyrelsen mycket bestämt tala om, hur man skall göra för att komma fram till ett resultat.

Herr talman! Jag instämmer i det förut gjorda yrkandet av herr Andersson.

Herr JOHANSSON, IVAR, (bf):

Herr talman! Det är kanske inte särskilt angenämt att just i den här speciella frågan företräda utskottet, men då jag tror att det finns skäl att ta hänsyn också till utskottets framställning, även om den inte går så långt som reservanternas, vill jag dock våga mig på försöket.

Jag erkänner både herr Anderssons i Rixö och herr Domös stora sakkunskap och varma intresse för vägfrågorna. Det har ju dokumenterats inte bara vid detta tillfälle utan är av gam-



malt Jatum. Jag vågar väl dock i det sammanhanget säga att samma intresse har i hög grad varit förhärskande också inom utskottet. Herr Andersson i Rixö har givit en värtalig skildring av trafikutvecklingen, av väghållningens behov och nuvarande dilemma, och jag förmodar att inte bara reservanternas och utskottet utan också Kungl. Maj:t har fått känna på den opinion som där finns. Det råder säkert ingen tvekan om att vi befinner oss i en besvärlig situation. Bilismen ökar ju avsevärt år från år och bilskattemedlen flödar. Dessa faktorer talar, som herr Andersson i Rixö har framhållit, obestriddligen för att det måste bli en forcering av vägbyggnader, av hårdbeläggning och underhåll m. m. Han har också värtaligt skildrat grusvägar- nas behov och det dyra underhållet av dem. Men olika statliga organ bedömer frågorna olika. Vi har sett och hört hur bekväma vägmyndigheterna är över utvecklingen, och de varnar för alltför långtgående investeringsbegränsningar, medan långtidsutredningen anser att takten i väginvesteringarna under de närmaste åren inte bör öka nämnvärt då konkurrensen på investeringsområdet är mycket svår. Man kan naturligtvis varken bortse från det ena eller ifrån det andra. Man kan inte komma ifrån de stora besvärligheterna för vägarna. Man kan inte heller komma ifrån att det finns ett starkt behov av en kontinuerlig upprustning av dessa, om man över huvud taget skall tillåta den ökning av biltrafiken som sker. Men man kan inte heller komma ifrån att vägarna också måste ge sin tribut till den allmänna investeringsbegränsningen, och då blir det en avvägningsfråga hur långt man därvidlag bör och kan gå.

En sak torde dock vara klar, och där- om är vi helt ense, nämligen betydelsen av att underhållet i första hand får så stora möjligheter som det över huvud taget går att ge det. Där har vi ju gläd- jande nog, som herr Andersson i Rixö framhållit, kommit till enighet om en förstärkning av underhållsanslaget med hela 30 miljoner kronor. Man vågar väl också anta såsom sannolikt att en del av

Ang. beräkningen av väganlagen m. m. dessa pengar kommer att användas för hårdbeläggning av vissa vägar, i syn- nerhet grusvägar, och därigenom åt- minstone tillfälligt kan medverka till att minska svårigheterna.

Vad som skiljer gäller således om vi utöver den höjning av underhållsansla- get, som här är föreslagen, också skulle våga oss på att höja vägbyggnadsansla- get med 35 miljoner kronor. Detta kan man naturligtvis diskutera. Den bedöm- ning av läget, som herrar Andersson i Rixö och Domö presterat, vill jag inte polemisera emot. Även utskottsmajorite- ten är på det klara med att ett vidgan- de av denna ram är både önskvärd och motiverad. Utskottet har sagt: »Med hänsyn härtill» — och då syftar utskot- tet på att inte heller vägarna kan und- gå investeringsbegränsningen — »har utskottet — om ock med tvekan — fun- nit sig böra godtaga den av Kungl. Maj:t förordade ramen om 295 milj. kr. för de statliga väginvesteringarna under ka- lenderåret 1958. Utskottet vill dock i an- slutning härtill kraftigt understryka fö- redragandens uttalande att, därest ut- vecklingen så skulle medgiva, en höjning av rambeloppet bör vidtagas.» Dessutom understryker utskottet att under de när- maste åren kontinuerliga höjningar bör ske av investeringarna på hithörande område, »varvid även i större utsträck- ning än som synes ha skett hitintills dessa investeringars produktionsfräm- jande natur bör beaktas». Om detta ut- talande är både reservanternas och ut- skottet ense, som också herr Andersson i Rixö har framhållit.

Utskottet och reservanternas har inte heller kunnat tillägna sig långtidsutred- ningens uppfattning, att investeringsra- men för detta anslag bör ligga ungefär vid samma höjd som nu fram till 1960- talet för att sedan tillåtas brant stiga. Vi tror nämligen inte, att det är prak- tiskt möjligt att genomföra ett vägbygg- nadsprogram på detta sätt. Projektering, maskiner och materiel såväl som perso- nal behöver successivt ökas, om arbete- na skall gå friktionsfritt och resultatet bli ekonomiskt tillfredsställande.

Vi är även ense om att understryka

**Ang. beräkningen av vägenslagen m. m.**

önskvärdheten av att ramregleringen av investeringarna på hithörande område så snart ske kan avvecklas och att av riksdagen anvisade anslag helt utnyttjas för avsedda ändamål. Härför talar också det skälet att ifrågavarande investeringar genom den nuvarande bilbeskattnings utformning är självfinansierande.

Sedan framhöll herr Andersson i Rixö bl. a. att utskottet — i motsats till reservanterna — inte förebragt en plan för den fortsatta utbyggnaden. Men jag undrar för min del, om inte den plan, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen här har lagt fram och som reservanterna har följt, kan utnyttjas för det ändamål som utskottet också anser riktigt. Utskottet har nämligen erinrat om att det av 1954 års riksdag godkända programmet för den fortsatta vägbyggnadsverksamheten endast avser åren 1955—1959 och finner det därför vara angeläget, att en dylik plan snarast utarbetas och framlägges. I avvaktan härpå bör enligt utskottets uppfattning de i programmet förutsatta investeringarna i görligaste mån fullföljas. I det hänseendet är vi ju också överens, såvitt jag kan förstå.

I princip vågar man väl säga, att utskottet och reservanterna är ense om det mesta. Det är bara — och det är för all del inte bara — då det gäller ställningstagandet till en vidgning av investeringsramen med 35 miljoner kronor som utskottets majoritet inte har kunnat vara med. Såsom herr Andersson i Rixö säger gäller det ett särpräglat anslag, och pengar finns tillgängliga. Men här kommer ju den samhällsekonomiska balansen och investeringsbegränsningarna in i bilden.

I fråga om underhållet är förhållandena delvis andra. Underhållet kan ju inte eftersättas hur mycket som helst, men i fråga om investeringarna måste vägväsendet ta sin del av begränsningarna vid en avvägning mellan olika samhällsnyttiga investeringsbehov. Det är synnerligen svårt för oss som sitter i en avdelning och i ett utskott att ompröva ett investeringsprogram och göra de för-

ändringar som kan anses nödvändiga för att det hela skall gå ihop. Det har vi inte vågat oss på. I synnerhet vi i statsutskottet är utsatta för hårt tryck från olika håll. Herr Andersson i Rixö har erinrat om köbildningen i väntan på bostäder, och vi kan gärna erkänna att det råder en ädel tävlan att vidga investeringsramen därvidlag. Herr Andersson har vidare erinrat om skolans problem och behov i fråga om lokaler och andra utrymmen, om fångvårdens behov etc. Vi i fjärde avdelningen har också kommit i kontakt med svårigheterna för SJ att få tillräckligt många vagnar, att få rangerbangårdarna utbyggda i takt med trafikens behov o. s. v. Vi har telefonköerna och önskemålen att få kortare väntetider därvidlag. Vi har också kommit i kontakt med kraftverkens behov och riskerna för elransonering och annat som pekar på att det behövs en snabb och kraftig utbyggnad där, och om jag har uppfattat situationen rätt är Kungl. Maj:t i färd med att söka skaffa medel för att klara den saken.

Vi inom utskottet har således inte vågat oss på någon sådan omfördelning av investeringarna, att vi har gått med på en höjning av anslaget. Men vi har, såsom jag har sagt, kraftigt understrukt önskvärdheten av krafttag från Kungl. Maj:ts sida för att rätta till vad som brister enligt vad vi på alla håll är överens om.

Jag skulle till sist, herr talman, vilja beröra herr Domös resonemang om stockholmsluften och dess dåliga inverkan på oss riksdagsmän. Det är möjligt att en och annan förfaller till att lova för mycket, men jag undrar om det gäller om de flesta riksdagsmännen. I varje fall när vi kommer upp här till Stockholm och konfronteras med problemen, märker vi kanske deras svårighetsgrad bättre än vad vi gör i hemorten och vid ett speciellt tillfälle.

Visst har reservanternas förslag betydelse, och stor betydelse då det gäller upprustningen av våra vägar, men vi kan väl vara överens om att även om riksdagen antog reservanternas förslag

bleve det ändå inte så mycket gjort, att det inte återstode väsentligt mera att göra och att deras förslag endast betydde en ytterligare bit på väg till målet. Där om är både herr Karl Andersson, herr Domö och utskottet säkerligen ense.

Med dessa ord, herr talman, ber jag att få yrka bifall till utskottets förslag på föreliggande punkt.

#### Herr statsrådet ELIASSON:

Herr talman! När nu talesmän för utskottets majoritet och för reservanterna haft ordet, är det kanske inte ur vägen att även jag säger några ord, även om jag ju inte har deltagit i utformningen av den vägbudget, som här nu diskuteras. Jag skall emellertid fatta mig kort för att inte försvåra detta plenums följande i planerad tid.

När vi diskuterar vårt vägproblem i dag vill jag först erinra om att de totala utgifterna för vägväsendet ungefär fördubblats sedan början av 1950-talet. Trots detta är nog alla ense om att våra vägar icke motsvarar de krav man kan ställa på dem. Det beror på, om jag skall uttrycka mig kort, att vägarna ju till stor del är byggda under tider, då anspråken var avsevärt mindre än nu, och att vi också har haft tider när vägbygandet har varit mycket eftersatt — det gäller inte minst under det senaste världskriget och åren närmast därefter, då vi av kända skäl hade en ganska stark begränsning av investeringarna. Det är vidare klart att man inte på en enda gång kan föra upp vårt vägnät till den standard, som motsvarar den moderna biltrafikens krav. Jag säger inte detta för att på något sätt förringa de problem vi har inom vägpolitiken i dag utan för att konstatera ett faktum.

Jag är fullt medveten om att det föreligger stora behov av en fortsatt upprustning av vägnätet. Som redan nämnts har motorismen haft en snabb utveckling under senare år, och denna utveckling kommer av allt att döma att fortsätta. Det finns vissa beräkningar, som tyder på att antalet personbilar, för att ta ett exempel, i slutet av år 1960 skulle kom-

ma att uppgå till 1—1,2 miljoner. En sådan expansion ställer naturligtvis väldiga krav på våra vägar. Anspråken stiger också genom förskjutningen mot allt större och tyngre lastbilar.

Jag tror att det är riktigt som herr Karl Andersson nämnde, nämligen att vi inte behöver spilla många ord på vad ett väl utbyggt vägnät betyder. Det är vi alla medvetna om. Har vi goda vägar och broar med tillräcklig härlighet kan vi förbilliga transportkostnaderna, och det är uppenbart för alla att vägarna får räknas till räntabla investeringar. Att förkorta vägsträckorna innebär tidsvinster, och kan man göra beläggningar i större utsträckning än tidigare minskas slitage. Att få en så gynnsam transportekonomi som möjligt har inte endast betydelse för allmänheten och näringslivet, utan det är också en fråga om vår konkurrenskraft utåt.

Anledningen till att vi nu trots detta har en eftersläpning är ju att det på vägväsendets område likaväl som på andra områden har varit nödvändigt med investeringsbegränsningar. Nu frågar man sig: Hur blir det i fortsättningen med väginvesteringarna? Utskottets majoritet har godtagit Kungl. Maj:ts förslag om en anslagsram av 295 miljoner kronor för de statliga väginvesteringarna under 1958, då den här inte velat ändra på den avvägning mellan olika investeringar, som har gjorts under höstens budgetarbete. Intet skulle vara mer glädjande för en ny vägminister än att få mera pengar att röra sig med — det behöver jag inte stryka under. Jag måste emellertid samtidigt säga, att om man här i budgeten gör en väsentlig förändring i den avvägning, som gjorts, blir det inte utan konsekvenser. Här talar man om att vi har pengar genom överskott i bilskattemedelsfonden. Det är alldeles riktigt. Men inte kan man väl med en sådan argumentation komma bort från det faktum, att en ökning av investeringsramen med 35 miljoner kronor betyder en ökad upplåning för staten med motsvarande belopp och därav följande tryck på räntan uppåt. Hur man än bedömer frågan kan man inte komma bort ifrån det för-

**Ang. beräkningen av väganlagen m. m.**

hållandet, att även om man kan säga att bilskattemedlen är tillräckliga, finns det ändå ett upplåningsbehov som blir större.

Man kan naturligtvis ifrågasätta om vi inte bör ta den upplåningen och det ökade räntetrycket, det är en sak för sig, men det tjänar ingenting till att försöka trola bort detta faktum. Vi måste se verkligheten som den är.

Jag vill också säga, att man bland reservanterna hittar företrädare för partier, som sannerligen inte är så blyga när det gäller att ställa krav om ökat skolbyggande, bostadsbyggande, bättre fängvårdsinrättningar o. s. v.

Utskottet har framhållit, att man nu inte velat göra någon ändring i Kungl. Maj:ts avvägning, men man menar att det måste bli en fortlöpande ökning av väginvesteringarna under de närmaste åren.

I debatten här har min uppfattning i denna fråga efterlysts. Det var närmast herr Domö, som ställde frågan hur jag ser på framtiden.

Som alla känner till, har herr Domö själv varit ledamot av regeringen — för övrigt under en tid som kanske inte bör diskuteras så mycket när det gäller vägbyggandet. Vad jag ville konstatera var emellertid, att herr Domö som förutvarande ledamot av regeringen säkert är väl medveten om — liksom också andra här i kammaren — att jag inte kan föregripa Kungl. Maj:ts ställningstagande i denna fråga. Jag kan inte här ge ett bindande besked om regeringens ståndpunktstagande när det gäller de anslag vi skall behandla vid nästa års riksdag eller vilken planläggning man räknar med framöver. Så mycket vill jag emellertid för min egen del säga, att jag inte tror problemet är att övertyga mig om att vi har stora behov på detta område. Det är ur många synpunkter önskvärt att vi får en fortlöpande ökning av väginvesteringarna under de närmaste åren, inte minst med hänsyn till transportekonomiens betydelse. Men jag kan, som var och en i denna kammare förstår, inte göra något bindande uttalande. Jag får, liksom andra,

begära att bli bedömd efter mina gärningar.

Får jag också säga några ord, herr talman, om underhållsanslagen. Det är en ganska självklar sak att med den ökade biltrafiken och de allt tyngre lastbilarna ökar slitaget på våra vägar och ställer allt större krav på underhåll. Det är riktigt, som herr Karl Andersson sade, att vi har grusvägar med en trafik av tvåtusen fordon per dygn, som kostar mycket stora pengar, såg 12 kronor per löpmetre, i underhåll per år. Nu tror jag inte man kan belägga sådana vägar, och det kanske inte herr Andersson menade heller, ty ofta är de i sådant skick och har sådan struktur, att man inte lämpligen kan belägga dem, utan man får göra ombyggnader och nybyggnader.

Jag vill emellertid inte sticka under stol med att vi också har vägar, som det klart lönar sig att göra beläggningar på. Det är svårt att få en exakt uppgift om hur stora väglängder det kan vara fråga om sammanlagt, men att det finns ett icke oväsentligt antal kilometer här i landet av våra grusvägar, som lämpligen borde beläggas för att minska underhållskostnaderna, är väl obestridligt.

När det gäller frågan om underhållet och anslagen därtill vill jag understryka en sak, som jag tror ibland inte blir tillräckligt observerad. När det gäller det s. k. normala underhållet har hittills årligen till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förfogande ställts anslag helt i den utsträckning som styrelsen begärt. Men samtidigt med detta normala underhåll har anmälts behov av åtgärder för att förbättra sådana grusvägar, som i avvaktan på en ombyggnad ännu någon tid kan göra god tjänst, om de blir föremål för lättare förstärkningsarbeten och enklare beläggningar.

I det sammanhanget vill jag nämna de försök, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har satt i gång, med oljebehandling av grusvägar för att underlätta deras skötsel. Försöken har hittills omfattat ungefär 180 kilometer. Detta har kostat 2,5 miljoner kronor förutom kostnaderna för vägbanans iordningställande.

Under år 1957 har man planerat att utföra oljebehandling av 350 kilometer. Det råder ingen tvekan om att det är både praktiskt och nödvändigt, som jag också ville säga förut, att i ökad utsträckning inrikta underhållsarbetet på enklare beläggningar av härför lämpade vägar och förstärkning av svaga vägbanor och broar. Här kan göras åtskilligt, men det blir givetvis en avvägningsfråga hur stor omfattning dessa arbeten kan få.

För innevarande budgetår har sammanlagt 280 miljoner kronor beräknats kunna ställas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förfogande för såväl normalt som intensifierat vägunderhåll, och hänsyn måste här tas även till att medel skall finnas disponibla om tjällossningen i vår skulle bli så besvärlig, att den s. k. katastrofreserven, som disponeras av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen — det gäller 5 miljoner kronor — inte skulle räcka till. Det är bl. a. därför som Kungl. Maj:t av dessa 280 miljoner kronor innehållit 7 miljoner kronor fram till den 12 april, då de efter samråd med ledningen för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ansetts kunna slussas ut.

För dagen disponerar sålunda väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ungefär 10—12 miljoner kronor för tjälskador utöver vad man normalt har att vänta. Huruvida dessa medel kommer att behövas härför, är för dagen omöjligt att säga. Jag vill understryka att i den mån så inte blir fallet kommer de i stället att efter styrelsens eget bedömande efter hand sättas in på sådana särskilda underhållsarbeten som jag här tidigare talat om.

För nästa budgetår har Kungl. Maj:t i statsverkspropositionen räknat med att underhållet skall få en omslutning av 290 miljoner kronor. Härvid har man inte velat göra någon skillnad mellan normalt och intensifierat underhåll. Det har nämligen ansetts lämpligt att anförtro åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att själv efter eget gottfinnande fördela medlen. Man har därvid all anledning att utgå från att styrelsen i enlighet med

Ang. beräkningen av vägenslagen m. m. sina intentioner kommer att söka utnyttja så mycket som möjligt av dessa medel till sådana förstärkningar och beläggningar som jag tidigare talat om.

Utskottet hemställer nu, att riksdagen skall till vägunderhållet för nästa budgetår anvisa 30 miljoner kronor mer än vad Kungl. Maj:t föreslagit. För egen del har jag ingenting att erinra mot utskottets ställningstagande, som innebär att 300 miljoner kronor skall anvisas för detta ändamål, och att anslaget vid budgetårets ingång i sin helhet ställes till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förfogande.

Herr ANDERSSON, KARL, (s) kort genmäle:

Herr talman! Jag vill först säga ett par ord till min vän herr Johansson i Mysinge.

När jag hörde hans inlägg beklagade jag närmast, att han inte var att finna bland reservanterna. Han talade nämligen, tyckte jag, hela tiden för reservationen, och i varje fall är det uppenbart att hans hjärta i sak är på den sidan.

Men sedan sade herr Johansson något som jag måste uppehålla mig litet vid. Han yttrade nämligen att utskottet väl borde kunna få vara med om reservanternas plan. Det kan jag inte gå med på med mindre än att utskottet vill höja ramen, så att man också får erforderliga pengar. Man kan ju inte binda sig för en plan om man inte har pengar att förverkliga den. Om herr Johansson hade velat ändra sin inställning på så sätt att han också hade velat tillstyrka det rambelopp, som erfordras för att fylla den av honom förordade planen, skulle vi andra i utskottet med glädje ha omfattat denna hans inställning.

Det var med stort intresse som jag lyssnade på vår nye vägminister och vad han hade att säga vid sin debut i denna kammare såsom högste företrädare för vägfrågorna. Ingen vill naturligtvis på något sätt göra statsrådet Eliasson ansvarig för vad som föreslås eller står i den framlagda kungl. propositionen. Det är ju en företrädare i ämbetet som har

**Ang. beräkningen av vägenslagen m. m.**

framlagt den, och det är inte heller min mening att nu på något sätt polemisera mot statsrådet Eliasson. Jag noterar bara med tacksamhet det stora intresse för vägfrågorna, som statsrådet Eliasson här ådagalagt. Sedan får framtiden visa vad han kan uträtta på sin nya post.

Trots att f. d. statsrådet Hjalmar Nilson inte har möjlighet att närvara i kammaren och försvara sitt förslag kan jag dock inte underlåta att något beröra vad han har skrivit i den proposition som vi i dag behandlar. Från statsrådsbänkarna talas ofta om ansvar. Man kan väl fordra att ett statsråd är ansvarig för sina handlingar så länge som riksdagen har dem under behandling. Därför skall jag tillåta mig att påpeka ett par punkter som jag tycker är dels ganska betecknande, dels i någon mån anmärkningsvärda.

Statsrådet Hjalmar Nilson har såsom ett skäl för minskat underhållsbidrag hänvisat till det söndagskörningsförbud som gällde under några söndagar i slutet av förra året. Det måste i sanning ha rått argumentnöd i kanslihuset när man måste ta till ett sådant skäl i en proposition.

Kanske än mer betecknande är den inställning som präglat skrivningen i den proposition, som statsrådet Hjalmar Nilson satt sitt namn under, när det gäller vad statsutskottet skrev förra året angående vägunderhållet. Man gjorde då skillnad mellan å ena sidan rent underhåll och å andra sidan vissa förbättringsarbeten som ingår i underhållet. Statsrådet Hjalmar Nilson förklarar nu — jag kan inte citera det ordagrant, men innehållet är i varje fall det — att så snart vi kommer in på vad vi brukar kalla för investeringar, måste vi vara mycket återhållsamma. Den skrivningen betyder att statsrådet mycket väl kan vara med om att bekosta t. ex. grusning och dammbindningsmedel, som hjälper för tillfället men som snart är borta med vinden. Men åtgärder som avser att tjäna för framtiden och således får längre varaktighet skall, enligt statsrådets resonemang, gå under namnet investeringar, och då är det genast fråga om

något samhällsfarligt. Jag hoppas verkligen att man inte måtte bita sig fast vid detta resonemang och tro att det är fråga om någonting farligt, så snart det är fråga om åtgärder av mer varaktig natur. Måtte vi i fortsättningen inte behöva få läsa det resonemanget i Kungl. Maj:ts propositioner rörande vägenslagen.

Herr DOMÖ (h) kort genmäle:

Herr talman! Jag ber först att få ge herr statsrådet Eliasson min honnör för att han inte vill lova mer än vad han anser sig kunna hålla, utan hänvisar till att var och en får bli bedömd efter sina gärningar. Det är alltid bra att börja på det sättet. Men anledningen till att jag är angelägen att få höra statsrådets uppfattning är att det ju i en så oerhört hög grad hänger på en vägministers åtgöranden och uppläggning av problemen, vart-hän vi kan komma de närmaste åren. Därför vill jag gärna tro att de förhoppningar, som vi ställer på statsrådet Eliasson, icke skall komma på skam.

Jag tycker att hans argumentation mot en liten höjning av vägenslagen var en aning misstänkt, när han hänvisade till att denna ökning i alla fall kommer att medföra en ökad upplåning. Ja, det är nog så riktigt. Jag bestrider inte att vi har så ont om pengar, att vi måste låna sådana även för vägarna, vilket naturligtvis påverkar den totala upplåningen. Men det är svårt att ta det argumentet riktigt på allvar, när vi vet att det i bilskatter varje år kommer in mera pengar än vad som redovisas på vägarna. En mindre ökning behöver alltså inte föranleda någon ökad upplåning, men minskar naturligtvis den del av bilskattemedlen, som användes till helt andra ändamål.

Sedan var herr Eliasson inne på att det inte byggdes så mycket vägar förr i tiden, när jag var vägminister. Nej, det är alldeles riktigt, herr Eliasson, det byggdes inte så mycket då, men vi hade inte några bilskattemedel, i vart fall inte i den omfattning som vi har i dag. I vart fall användes de inte till helt andra

ändamål, utan de gick till vägarna. För övrigt får väl varje tid ha sin plåga.

Herr statsrådet ELIASSON:

Herr talman! Det var just det som jag ville erinra herr Domö om, att varje tid har sin plåga. Det bör inte herr Domö vara okunnig om med hänsyn till hans ledamotsskap i regeringen under krigsåren. Det är andra omständigheter som gör, att man inte kan bygga nu i all den utsträckning som man skulle önska.

Herr Domö fann sedan — och det var närmast därför som jag nu begärde ordet — min argumentation en smula miss-tänkt, och syftade därvid på mitt ut-talande att om man höjde vägnslaget med 35 miljoner kronor, så skulle det föran-leda ett ökat tryck på lånemarknaden. Gentemot detta vill jag säga att jag möj-ligen kan i min argumentation ha tagit något intryck av det särskilda yttrande, som herr Hjalmarson och andra höger-ledamöter i utskottet fogat till detta ut-låtande. I så fall ber jag även om ursäkt på deras vägnar.

Herr DANMANS (fp):

Herr talman! Jag kan i detta skede av debatten inskränka mitt anförande till att helt kort gälla två problem. Det första avser den länge väntade långtidsplane-ringen. Det andra är grusvägarnas problem, som jag vill belysa med hur det kan vara rent praktiskt på sina håll.

Det är med beklagande jag funnit att något vägprogram på längre sikt inte ännu föreligger. I flera år har detta pro-gram efterlysts här i riksdagen. Undan för undan har kraven på skärpta åtgärder för vägväsendets förnyelse förts fram i debatten, men allt har tyvärr bli-vit vid det gamla. Man har tidigare hän-visat till att långtidsutredningen borde föreligga. Nu åberopar man andra hin-der. Det återstår ett definitivt förslag, när det gäller stamvägnätet. Hur vi än vrider och vänder på det hela har vi ett ohållbart provisorium vad gäller väg-väsendets underhåll och fortsatta ut-byggnad. Ingenting ändras i nuvarande ordning. Det är att beklaga.

Ang. beräkningen av vägnslagen m. m.

Vad som särskilt intresserar mig här är emellertid ett uttalande av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt riksdagens revisorer av år 1956. De har tagit upp frågan om funktionsdugligheten hos vårt vägväsende till gränskning. Därvid får det problem, som dagligen möter väg-trafikanterna, sin belysning. Här föreligger, säger dessa instanser, eftersläp-ning av en rad åtgärder. Riksdagen har givit sina rekommendationer, såsom alla vet. Dessa rekommendationer har av rätt många i denna kammare uppfattats som bindande. Jag tänker på 1954 års beslut.

Här föreligger, säger revisorerna vi-dare, begränsningar, vilka medfört »att vägnätet ej kunnat utbyggas i den takt, som varit betingad av den starkt ökade motorfordonstrafiken». Revisorerna fort-sätter: »I längden har denna eftersläp-ning till följd, att en alltför stor andel av vägmedlen tagits i anspråk för under-håll av grusvägar, vilka i fråga om di-mensionering och bärighet icke är av-sedda eller lämpade att mottaga trafi-ken.»

Vad revisorerna anför är en till alla de-lar riktig beskrivning av förhållandena på vissa håll ute i landet. Fråga är om inte det län, där jag hör hemma, är ett skolexempel på den saken. Kommer man ut på andra vägar än riksväg 13, domi-nerar slitbanorna av grus. Då det dess-utom på flera håll är mycket svåra grundförhållanden, är även därigenom dessa vägar mycket dryga att underhål-la i fråga om material och arbete och därmed givetvis också i fråga om kost-nader.

Jag kan belysa mitt påstående med ett exempel av mera lokal natur. I Voxna-dalen har vi mycket besvärliga grund-förhållanden. Man påträffar här några av de mest svårhanterliga lerlager, man gär-na kan tänka sig. Detta återverkar givet-vis på vägarna och deras underhåll. Trä-varuindustrien lider särskilt svårt av nu rådande vägförhållanden. Den tunga råvaran transporteras i största utsträck-ning på landsväg till förädlingsplatsen. Stora kvantiteter halvfabrikat och avfall går likaså per bil vidare.

I de femårsplaner, som avlöst var-

### Ang. beräkningen av väganlagen m. m.

andra för länets vägbyggnader, har sträckt genom Alfta och Ovanåkers socknar varit upptagen sedan mycket lång tid tillbaka. Vägen har behållit sin tätplats vid de revisioner femårsplanen underkastats. Detta om något torde visa angelägenhetsgraden vad gäller vägomläggningen. Pengar finns anslagna, och det förefaller då naturligt, att arbetet genomföres. Men så sker inte. Av regeringen utfärdade bestämmelser rörande investeringsbegränsning, så kallade rambelopp, har hindrat detta de sista åren. Denna ombyggnad beräknades starta senast hösten 1956. Nu är det ingen tid angiven, såvitt jag vet.

Om förhållandena på den länsväg det här gäller ger ortspresen besked. En trafikant skriver, att vägen är »helt enkelt livsfarlig för att inte tala om vad den kostar de bilägare som tvingas köra där. Den som har några lastbilar i daglig trafik försöker ju i det längsta undvika den här vägen, men om man är tvungen köra där, så kommer det reparationsräkningar på tusentals kronor efteråt».

Vägmästaren i vederbörande distrikt har fått denna sak under omprövning och blivit ombedd att ta del av anmärkningen. Han framhåller att den åberopade vägsträckan mellan Alfta och Edsbyn inte alls fyller fordringarna i förhållande till trafiken, men att varken han eller vägförvaltningen är skyldiga till dröjsmålet. Vägmästaren beklagar de rådande förhållandena, men framhåller att klagomålen bör riktas till högre ort. Varken han eller vägförvaltningen i Gävle har möjlighet att göra något åt saken.

Detta var ett lokalt bekymmer, och mot denna bakgrund frågar man sig i de trakter det gäller, huruvida inte en differentiering av vägbyggandet med hänsyn till faktiska förhållanden och föreliggande behov kunde genomföras.

Nu diskuteras ett sådant förfarande vad gäller riksvägbyggen. Men, säger remissinstanserna: »Detsamma torde i vissa fall vara tillämpligt även i fråga om byggande av länsvägar.» Revisorernas resonemang torde vara riktigt. Därmed

skulle man kunna rätta till de värsta missförhållandena även på länsvägarna. I ett sådant sammanhang kommer man inte — vad vårt län beträffar — förbi ombyggnaden av vägen genom Voxnadal. Kan inte medelstilleldningen ökas högst avsevärt, är väl den av riksdagsrevisorerna anvisade utvägen något att ta fasta på. Uppvaktningar på högsta ort har varit resultatlösa.

Jag skall inte stanna inför frågan hur vi kunnat råka i alla svårigheter med vårt vägväsende; andra talare har berört den sidan av saken. Jag måste dock påpeka, att vägtrafikapparaten inte alls är rustad för de transporter, den har att ombesörja. Detta är den bittra sanningen. Läget är helt enkelt ohållbart för stora delar av vårt vägväsende.

Herr PÅLSSON (bf):

Herr talman! Som en av reservanterna skall jag be att få säga några ord på denna punkt.

Utskottets talesman påpekade här nyss, att utskottet var, som han sade, i princip och i huvudsak enigt, och han åberopade bl. a. en del av utskottets skrivningar. Det är med tillfredsställelse, som också jag anser mig kunna konstatera, att enigheten sträcker sig fram till och med anslaget; det är bara i fråga om investeringsramen, som meningarna går isär.

Jag är också glad för de positiva skrivningar, som har gjorts och som nyss citerades. Jag behöver väl inte upprepa dem, men jag vill säga, att det inte är första gången statsutskottet och dess fjärde avdelning har skrivit mycket starkt i fråga om dessa saker. Tyvärr tycks den skrivningen verka i motsatt riktning. Inte minst i fjol var väl utskottsutlåtandet mycket starkt hållet på denna punkt, men resultatet har vi avläst i den kungl. propositionen.

Herr Karl Andersson sade, att herr Ivar Johansson som talesman för utskottet här talade för reservationen. Det var väl ganska naturligt att han gjorde så. Om man tittar på utskottsmajoritetens skrivning i det skiljaktiga stycket, kan



den väl också betraktas som ett förord för reservationen. Utskottet konstaterar ju, att det föreligger ett trängande behov på detta område och att avsevärt högre investeringar hade varit motiverade.

Men sedan går utskottet över till att tala om långtidsutredningen och framhåller att det föreligger »även på andra samhällsområden stora investeringsbehov av hög angelägenhetsgrad, för vilkas täckande resurserna äro otillräckliga». Det sista uttalandet ger mig en något kuslig känsla av att man siktar på bilskattemedlen för att med dem fylla ut de otillräckliga resurserna; eljest skulle man kanske inte ha behövt göra det uttalandet just där.

Sedan framhåller utskottet att en avvägning är nödvändig. Jag har i andra sammanhang från den här talarstolen sagt att jag inte är okänslig för kraven på avvägningar. Det är nödvändigt att sådana görs. Men jag vill påpeka att både utskottsförslaget och reservationen innebär en sådan avvägning. Inte ens reservationen täcker de föreliggande behoven, utan den är en avvägning. Men den har den fördelen att den knyter an till vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har angivit såsom ett minimikrav.

När sedan utskottet, såsom dess talesman så riktigt påpekade, här säger att det var med tvekan det funnit sig böra godta den av Kungl. Maj:t förordade ramen om 295 miljoner kronor, så vill jag ju säga att jag nog tycker att denna tvekan borde ha föranlett utskottet att föreslå en vidgad ram. Är man tveksam, brukar man ju inte ta det minsta möjliga. Och bakom tvekan ligger ju vetskapen om att behoven är trängande och att avsevärt högre investeringar krävs.

Jag finner alltså att utskottet i allt väsentligt har skrivit för reservationen. Det måste ha förelagat några andra synpunkter, här inte redovisade, som bundit utskottet vid majoritetens förslag.

Reservanternas förslag innebär ju inte någon ökning av anslaget utan endast en utvidgning av investeringsramen. Herr Karl Andersson framhöll ju att trots en sådan utvidgning skulle anslag och re-

Ang. beräkningen av väganslagen m. m. reservationer vid 1958 års utgång ha stigit till 445 miljoner kronor. Utvidgningen av investeringsramen är verkligen inte så stor. Det gäller 35 miljoner kronor. Sådant läget nu är torde den av Kungl. Maj:t föreslagna investeringsramen nätt och jämnt täcka vad som behövs för att hålla pågående arbeten ute i länen i gång, men den ger sannerligen inte utrymme för att starta några nya företag. Skulle riksdagen bifalla reservanternas förslag om en ökning med 35 miljoner kronor kan det tänkas att ett eller möjligen två nya företag inom varje län kunde påbörjas. Såsom gammal vägman, som känner till behoven i det egna länet och därtill har fått en uppfattning om att behoven även i andra län är ganska stora, så tror jag att reservanternas förslag är mycket rimligt, det innebär den minsta åtgärd som bör göras för att vårt vägbyggande inte alldeles skall frysa inne. Jag tror, som jag nyss sade, att ökningen kan medge att ett eller annat nytt företag finge påbörjas i de olika länen.

Statsrådet Eliasson sade att reservationen i någon mån skulle rubba den avvägning som skedde i höstens budgetarbete. Ja, det är mycket troligt att det skulle medföra en rubbning, om reservationen vann bifall. Men jag föreställer mig att investeringsbegränsningen även när det gäller vägunderhållet hängde samman med avvägningar som skedde under höstens budgetarbete, och den rubbning, som utskottsförslaget på den punkten kommer att medföra, tycks ju utskottsmajoriteten och så vitt jag hittills förstått även regeringen med ett visst tålamod kunna bära. Då må man ju fråga, om det kan vara så förfärligt känsligt att investeringsramen något utvidgades jämväl i fråga om byggnadsidan. Det gäller ju inte nya anslag av medel. Att de måste lånas upp beror väl på att vi har hushållat så med mjölet att vi fått lov att använda bilskattemedlen till andra ändamål. Det kan vi kanske beklaga, men det är väl inget annat att göra åt den saken än att söka återställa pengarna för att kunna använda dem till det vi alla varit överens om att de skulle användas till, nämligen vägväsendet,

**Ang. beräkningen av vägenslagen m. m.**

det må nu gälla underhållet eller nybyggnaderna.

Jag är inte heller så helt tillfredsställd med det resonemang som här i något sammanhang har förts om att vi måste vara återhållsamma när det gäller vägväsendet, eftersom det finns så stora krav på en massa andra samhällsområden. Det är riktigt att det finns sådana krav. Men jag tror inte att resonemanget är riktigt hållbart, då det ju redovisats — och detta kan sannerligen inte bestridas — att en del arbetslösa vägarbetare på sina håll har fått hämta understöd från arbetslöshetskassorna. Det finns alltså arbetskraft, och pengarna har vi debiterat ut. Att vi sedan använt dem till andra ändamål lär väl ändå få anses vara ovidkommande. När vi får möjlighet att utträta någonting på vägväsendets område får vi naturligtvis skaffa fram dem igen.

Det kan vidare resas krav från skollåll; vi har ju stora ungdomskullar, det måste skaffas fram lokaler och det ena med det andra. Det sades också från något håll, att det på fångvårdens och närgränsade områden föreligger behov av utbyggnader. Ja, det är klart att det gör, men jag tycker inte att dessa saker hör riktigt hit. De ting, som kräver ökade insatser inom fångvården och socialvården, härrör i rätt stor utsträckning från ett annat område, där statsverket sannerligen också tar in inkomster av sådan storlek, att vi får vara beredda att dra försorg om dessa krav.

Jag skall inte, herr talman, ta tiden i anspråk längre, utan jag nöjer mig med vad jag här påpekat. Jag konstaterar att utskottet skrivit för reservationen.

Jag yrkar därför bifall till reservationen och instämmer i övrigt med herr Andersson i Rixö.

**Herr BIRKE (h):**

Herr talman! Det råder allmän enighet om att väginvesteringarna är av allra högsta angelägenhetsgrad. Det hade därför varit önskvärt att ett ännu högre belopp kunnat anvisas till vägbyggnader än vad utskottet föreslagit. Ytterst ange-

lägna behov måste eftersättas även när det gäller vägbyggnader. Detta sammanhänger med den kritiska situation, som vi för närvarande har på kapitalmarknaden, och det är en följd av den ekonomiska politik, som man fört tidigare och alltjämt för. Visserligen finns det ett mycket stort saldo på automobilskattefondens konto, men det är ju av bokföringsmässig natur, och pengarna är i verkligheten använda. Detta medför att om vägbyggnadsanslagen ökas, måste pengarna anskaffas på ett eller annat håll. Det är därför som vi helt enkelt inte har råd att göra ökade investeringar, även om de är angelägna, och detta får sin verkan också på vägbyggnadsbudgeten.

Jag nödgas därför, herr talman, yrka bifall till utskottets hemställan.

**Herr CARLSSON, GEORG, (bf):**

Herr talman! Till att börja med vill jag framhålla, att vi i detta till ytan stora land och med de hårda och växlande klimatiska förhållanden som vi har aldrig kan få så idealiska vägar, som man har i våra sydligare grannländer.

Men vi måste förstå biltrafikens krav på bättre vägar. Staten har från bilarna tagit in skatter, som inte kunnat förbrukas till förbättring av vägarna. Framför allt har den tunga trafiken kommit i en synnerligen prekär situation. Hjultrycket på bilarna har år för år ökat, och naturligtvis har därigenom fraktkostnaderna minskat. När dessa tunga bilar inte får ta full last på en hel del av våra vägar, är det en mycket dålig samhällsekonomi att inte göra vad som göras kan för att så snart som möjligt ställa vägarna i ett sådant skick att bilarna, framför allt de tunga lastbilarna, får utnyttjas till sin fulla kapacitet. Det är ju på dem som våra tunga skogsprodukter på billigast möjliga sätt skall forslas till bestämmelseorterna. När det gäller våra mjölkbilar vill jag framhålla, att det för dagen inte finns någon annan möjlighet att behålla det mjölkpris som vi har än att rationalisera mejeridriften och försöka få större last på bilarna, men där

möter då samma svårigheter på grund av att vägarna inte är i det skick som de borde vara.

Talet om att investeringarna får lov att begränsas kan jag förstå, men man får väl ändå, när det är så trångt på investeringsområdet, också tänka på att dessa investeringar ger ganska god ränta på pengarna. Många investeringar, som vi kanske får lov att göra, ger inte någon ränta alls. Det är en mycket dålig ekonomi att köpa dyra och tunga bilar, som inte kan utnyttjas mer än till hälften av sin kapacitet och som på grund av vägarnas beskaffenhet får en mycket hastig förslitning.

Jag tror att man inte har tänkt tillräckligt mycket på detta problem, och därför är det av vikt att vi försöker att så kraftigt som möjligt lägga fram dessa synpunkter för regeringen och vägministern, så att vi fortast möjligt kan få våra vägar visserligen inte i idealiskt, men i någorlunda hyggligt skick, som gör det möjligt att fullt utnyttja vår nuvarande bilpark och dess kapacitet.

Jag ber, liksom tidigare, att få yrka bifall till reservationen av herr Karl Andersson m. fl.

Herr MOGÅRD (s):

Herr talman! För ett par år sedan dristade jag mig att här i kammaren interpellera dåvarande vägministern, statsrådet Hjalmar Nilson, om hans inställning till vad som säges i gällande väglag och i av Kungl. Maj:t utfärdade särskilda föreskrifter, liksom också i de normalanvisningar beträffande väganläggningar, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen givit. Där heter det nämligen, att man skall ta särskild hänsyn till gångtrafiken, alltså till de människor som måste använda de allmänna vägarna för att ta sig fram till fots. Och sådana finns det ju alltså kvar — alla har inte försvunnit upp i bilar eller ned i sina gravar, utan somliga vandrar fortfarande på våra vägar. Deras skydd synes mig vara mycket angeläget, och det finns som sagt föreskrifter, som mycket tydligt säger att man skall ta

Ang. beräkningen av väganlagen m. m. hänsyn till dem. I väg- och vattenbyggnadsstyrelsens normalanvisningar tror jag att det rent av heter, att vid anläggande av väg, där man väntar sig någon mer avsevärd gångtrafik eller där sådan förekommer, skall på ömse sidor om vägen anläggas gångtrafikbana på minst en meters bredd.

Resultatet av min interpellation blev, för tillfället, mycket uppmuntrande, eftersom statsrådet Nilson tydligt uttalade att han för sin del ville befrämja lagen och dess tillämpning på detta område samt att han behjärtade det besträngda läge vari nu en gång fotgängarna på vår landsbygd och i våra förstadssamhällen ofta befinner sig.

I den föreliggande propositionen är det fortfarande statsrådet Hjalmar Nilson som talar, eftersom han varit föredragande, men där har anslaget till gator och allmänna vägar nedskurits från de av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen äskade 125 miljonerna till 45 miljoner. Jag förstår mycket väl orsaken — det finns ju reservationer med ungefär 130 miljoner på den posten. Staten har utfärdat reglerande föreskrifter av olika slag, som hindrat våra kommuner och vägdistrikt att göra allvar av lagens bestämmelser.

Men jag vill be de herrar, som nu har makten över dessa pengar och över vår vägpolitik, att en gång bege sig ut exempelvis till ett sådant förstadssamhälle som Tullinge här i Stockholms närhet och studera den allmänna väg, som där finns och som är en veritabel dödsfälla. Jag kan också peka på vägarna vid våra landsbygdsskolor och utanför vissa samlingslokaler på landsbygden, där man alltså underlåter att över huvud taget genomföra sådana åtgärder att de gående vägtrafikanterna kan känna ett visst mått av trygghet. Det räcker nämligen inte med att gångtrafikanterna — såsom man föreslår — skall bära reflexer eller särskilt färgade kläder. Lika viktigt är att de kan ta sig fram på vägen, som dock är deras egen och har varit det från hedenhös.

Jag vill alltså lägga vår nuvarande vägminister på hjärtat — han är ju själv

**Ang. statsbidrag till vatten- och avloppsanläggningar**

en landsbygdens son — att härvidlag verkligen söka bevaka även de billösa trafikanternas intressen, de vandrandes, som måste ta sig fram till fots på våra landsvägar.

Jag har, herr talman, intet yrkande.

Sedan överläggningen ansetts härmed slutad, gjorde herr talmannen jämlikt därunder förekomna yrkanden propositioner, först på bifall till vad utskottet i den nu föredragna punkten hemställt med godkännande av utskottets motivering samt vidare på bifall till utskottets hemställan med den ändring i motiveringen, som förordats i den av herr Karl Andersson m. fl. vid punkten avgivna reservationen; och förklarade herr talmannen, efter att hava upprepat propositionen på bifall till utskottets hemställan med godkännande av motiveringen, sig finna denna proposition vara med övervägande ja besvarad.

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

Den, som bifaller vad statsutskottet hemställt i sitt utlåtande nr 6 punkten 9 med godkännande av utskottets motivering, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, bifalles utskottets hemställan med den ändring i motiveringen, som förordats i den av herr Karl Andersson m. fl. vid punkten avgivna reservationen.

Sedan kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringspropositionen ånyo uppläst, verkställdes till en början omröstning genom uppresning. Herr talmannen förklarade, att enligt hans uppfattning flertalet röstat för ja-propositionen.

Då emellertid herr *Andersson, Karl*, begärde rösträkning, verkställdes nu votering medelst omröstningsapparat; och

befunnos vid omröstningens slut rösterna hava utfallit sålunda:

Ja — 68;

Nej — 57.

Därjämte hade 4 ledamöter tillkännagivit, att de avstode från att rösta.

**Punkterna 10—20**

Vad utskottet hemställt bifölls.

**Punkten 21****Ang. statsbidrag till vatten- och avloppsanläggningar**

Kungl. Maj:t hade föreslagit riksdagen att till Bidrag till anläggningar för vattenförsörjning och avlopp för budgetåret 1957/58 anvisa ett reservationsanslag av 26,5 miljoner kronor.

I detta sammanhang hade utskottet till behandling förheftat

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Osvald* m. fl. (I: 109) och den andra inom andra kammaren av herr *Nestrup* m. fl. (II: 153), i vilka hemställdes, att riksdagen måtte besluta att till bidrag till anläggningar för vattenförsörjning och avlopp för budgetåret 1957/58 anvisa ett reservationsanslag av 30 miljoner kronor;

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Theodor Johansson* m. fl. (I: 110) och den andra inom andra kammaren av herrarna *Nilsson* i Tvärålund och *Börjesson* (II: 155), i vilka likaledes hemställdes, att riksdagen måtte till Bidrag till anläggningar för vattenförsörjning och avlopp för budgetåret 1957/58 anvisa 30 miljoner kronor;

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Karl Andersson* m. fl. (I: 178) och den andra inom andra kammaren av herr *Carlsson* i Bakeröd m. fl. (II: 238), i vilka hemställdes, att riksdagen måtte besluta dels att kostnader för upprättande och revision av generalplan för vattenförsörjning och avlopp skulle få utgå

**Ang. statsbidrag till vatten- och avloppsanläggningar**

av förevarande anslag, dels ock att till Bidrag till anläggningar för vattenförsörjning och avlopp för budgetåret 1957/58 skulle anvisas ett reservationsanslag av 30 miljoner kronor;

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herrar *Johan Persson* och *Sundelin* (I: 179) och den andra inom andra kammaren av herr *Hamrin* i Kalmar m. fl. (II: 239), i vilka hemställts, att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t hemställa om en samordning och intensifiering av forskning och försöksverksamhet rörande den ensiaka bebyggelsens sanitetsproblem samt att Kungl. Maj:t måtte för detta ändamål få använda erforderliga medel av det anslag till Bidrag till anläggningar för vattenförsörjning och avlopp som riksdagen komme att bevilja;

dels en inom första kammaren av herr *Danmans* väckt motion (I: 111), vari hemställts, att riksdagen måtte besluta en skyndsamt utredning (gårna genom ett ämbetsverk) angående lämplig organisation för en reviderad bidragsform till bidrag till anläggningar för vattenförsörjning och avlopp;

dels ock slutligen en inom andra kammaren av herr *Svensson* i Ljungskile väckt motion (II: 451), vari hemställts, att riksdagen måtte till Bidrag till anläggningar för vattenförsörjning och avlopp för budgetåret 1957/58 anvisa ett reservationsanslag av 50 miljoner kronor.

Utskottet hade i den nu förevarande punkten på anförda skäl hemställt,

I. att riksdagen måtte, i anledning av Kungl. Maj:ts förslag och motionen II: 451 samt med bifall till motionerna I: 109 och II: 153, I: 110 och II: 155 samt I: 178 och II: 238, sistnämnda bägge motioner såvitt nu vore i fråga, till Bidrag till anläggningar för vattenförsörjning och avlopp för budgetåret 1957/58 anvisa ett reservationsanslag av 30 000 000 kronor;

II. att riksdagen måtte, med bifall till motionerna I: 178 och II: 238, såvitt nu

vore i fråga, besluta, att kostnader för upprättande och revision av generalplan för vattenförsörjning och avlopp skulle få bestridas av förenämnda anslag till bidrag till anläggningar för vattenförsörjning och avlopp;

III. att riksdagen måtte, i anledning av motionerna I: 179 och II: 239, i skrivelse till Kungl. Maj:t giva till känna vad utskottet anfört rörande bidrag till forsknings- och undersökningsverksamheten beträffande vatten- och avloppsfrågorna;

IV. att motionen I: 111 icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Reservation hade anmälts av herr *Näsström*, som dock ej antytt sin mening.

**Herr DANMANS (fp):**

Herr talman! Då man ute i kommunerna skall lösa frågor rörande vatten och avlopp för bebyggelsen, gammal eller ny, möter man de verkligt stora svårigheterna. Bostadsproduktionen, som alla efterlyser i våra dagar, kan inte genomföras utan att vattenförsörjningen är tryggad och avloppsledningar dragna. Vattenföreningarna är nu så allmänna i våra vattendrag, att särskilda åtgärder är påkallade och i många fall också helt ofrånkomliga. Därom är alla sakkunniga eniga med en allmän opinion bland befolkningen. De som i kommunerna har att syssla med dessa frågor vet hur svårt det är att med tillgängliga resurser lösa de problem som det här gäller.

Utskottet medger att forskning på hithörande område är nödvändig och bör understödjas och att stöd åt höggrediga reningsanläggningar likaledes är välmotiverat. Detta är visserligen tacknämligt, men i stort sett blir det vid det gamla. Väntetiden för statsbidrag är under nästa budgetår uppe i fyra och ett halvt år. Sökta statsbidrag beräknas föreligga till i runt tal 450 miljoner kronor under samma tid. Räknar man med ett till 33—35 procent sänkt statsbidrag, fordrar detta 150 miljoner kronor i an-

### Ang. statsbidrag till vatten- och avloppsanläggningar

slag och tar en tid av fem år att avveckla med nuvarande medelstilldelning.

Nu säger föredraganden, att här måste till en större plan för att åstadkomma en överensstämmelse mellan anslag och medelsbehov. Vidare behövs en omorganisation av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, så att den får större personella resurser. Vattenvården bör effektiviseras o. s. v. Allt detta är naturligtvis riktigt, men allt effektivt ingripande ställs på framtiden. Jag hävdar bestämt, att statsmakterna måste gå från ord till handling i denna angelägenhet och göra det utan dröjsmål. Vi får hoppas att den tydliga eftersläpning som här föreligger i fråga om såväl organisation som reella resurser inte bottnar i kraftlöshet hos dem det närmast vederbör.

Jag har, herr talman, intet yrkande.

Herr NÄSTRÖM (s):

Herr talman! När vi debatterade motsvarande punkt fredagen den 27 april förra året, tillät jag mig ge till känna de farhågor jag hyste för de nya bestämmelserna rörande vattenförening. Jag måste tyvärr, herr talman, säga att dessa farhågor har inte bara besannats utan också överträffats. Vi har här i riksdagen undan för undan höjt detta anslag — även i år blir det en mindre höjning — men samtidigt har vi också beslutat om rigorösa bestämmelser, som inte bara har förorsakat att höjningen blivit illusorisk utan i verkligheten medfört en avsevärd sänkning. Jag tänker nu närmast på bestämmelserna om avloppsbrunnar och liknande. Jag påtalade även den historien i fjol. Att man måste ha en högvärdig rening för de större samhällena är alldeles uppenbart. Men när man överdriver detta så att bestämmelserna härom även kommer att gälla små jordbruksbyar, då är frågan om vi inte har kommit alltför långt på detta område. Vi svenskar har ju en viss benägenhet att pendla över från den ena ytterligheten till den andra. Det är vad som skett i detta avseende. Jag känner till företag där man har gjort utredningar, men så kommer denna bestämmelse

varefter kostnaderna åker upp till mer än det dubbla. Det är sådant jag vänder mig emot. Jag förstår att vi inte har ekonomiska möjligheter att anslå hur mycket pengar som helst på detta område. Det måste då bli en avvägning i det stora sammanhanget. Nu har vi en mycket stor eftersläpning på detta område, såsom herr Danmans nyss nämnde. Det vore tacknämligt om vi inom överskådlig tid kunde få avverka åtminstone eftersläpningen, men jag lyser inga större förhoppningar i den vägen.

Men när vi nu vet att förhållandet är sådant, borde vi också se till att man inte i onödan pålägger sådana här föreningar, kommuner och andra, bestämmelser som medför att det är hart när omöjligt att göra något på detta område. Då blir frågeställningen: Skall man antingen vara utan vatten och avlopp eller också ha denna mycket högvärdiga rening? Det finns tydligen inget mellanläge. Det är sådant som jag vänder mig emot. Jag tror det finns mellanlägen som går att använda och som tjänar sitt ändamål. För t. ex. en mindre älv, som inga hushåll använder för hushållsvatten, som ingen använder som badplats, som ingen fiskar i, skall det ändå göras mycket dyrbara anläggningar, om några få gårdar vill använda den som avlopp. Det är sådant som man har rättighet att vara indignerad över.

Anslagen för ändamålet räcker inte. Det blir i praktiken så att bara hälften kommer att gå ut i jämförelse med vad som tidigare skett. Jag skulle önska att den nye vägministern toge dessa förhållanden under allvarligt övervägande.

Sedan skulle jag vilja tala något om vad utskottet yttrat om generalplaner. Jag har stor respekt för sådant. Men låt oss undersöka litet hur förhållandena är på det området. Hur många generalplaner är det inte som kostat stora pengar men som sedan inte lett till något som helst resultat? Det har varit en ren penningförstöring, och människor har i årtal fått gå och vänta på att få utföra sina anläggningar i avvaktan på dessa generalplaner. Även den saken bör man se på en smula.

**Ang. statsbidrag till vatten- och avloppsanläggningar**

Jag har ingenting emot forskning såsom sådan, tvärtom, men jag tror att det finns områden av samhällslivet, där man inte bör göra det hela alltför invecklat, utan jag tror att det går att lösa problemen på ett enkelt och smidigt sätt och till betydligt lägre kostnader än vad som nu synes bli fallet. Jag skulle vilja uppmana herr statsrådet Eliasson att närmare granska denna fråga och tala med personer, som sysslar med dessa ting, och med praktiskt folk ute i landet. Då tror jag att vi skall få möjligheter att avverka denna eftersläpning inom överskådlig tid.

Jag är glad över att utskottet höjt det av Kungl. Maj:t föreslagna anslaget med 3,5 miljoner kronor. Även om höjningen, bildligt talat, är en droppe i havet innebär den dock ett framsteg ur anslags-synpunkt. Men om vi skall införa ännu restriktivare åtgärder på detta område, blir de inte alls till den nytta som vi ursprungligen hade tänkt oss. Jag vädjar till herr statsrådet Eliasson att ordentligt titta på denna sak. Jag tror också att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som har många förnuftiga tjänstemän, också kan intyga, att man inte kan gå fram på det sätt som föreslagits. Man måste ordna efter råd och lägenhet.

Redan i fjol påtalade jag ett annat missförhållande. Om fastighetsägarna i en by skall anlägga vatten och avlopp och de går den s. k. bostadsnämndsvägen, innebär det att bidragsgivningen blir behovsprövad. Hälften av byns invånare kan därför kanske inte få något som helst statsbidrag. Men går de den stora vägen t. ex. över kommunala anläggningar, får de statsbidrag till hela anläggningen, oavsett hur de fastighetsägare som beröres av företaget har det ställt ekonomiskt. Jag har aldrig kunnat förstå rättvisan när det gäller dessa två helt olika anordningar. Även den saken bör närmare undersökas.

Herr talman, jag har inte något specifikt yrkande.

Herr ANDERSSON, KARL, (s):

Herr talman! Eftersom herr Nasström inte ställde något yrkande, har jag ingen

anledning att gå in på hans inlägg i annan mån än att jag vill nämna, att det när det gäller frågan om vattenvården och organisationen av hela denna sak föreligger en proposition nu i år, som väl så småningom kommer upp till behandling. Jag kan inte yttra mig om den kommer upp till behandling under vårriksdagen eller om den får ligga till höstsessionen, men då kommer frågan om vattenvården i stort att tas upp.

Här är det närmast fråga om anslags-tilldelningen, och här rör vi oss med de gamla anslagsbestämmelserna. Till dess vi får nya bestämmelser, som riksdagen för övrigt för två år sedan begärde av Kungl. Maj:t, får vi tillämpa de gamla bestämmelserna. Det kan ju anmärkas, att den lilla höjning av anslaget som utskottet föreslagit, är en droppe i havet och inte förslår långt, och det är riktigt. Vi hade behövt 150 miljoner kronor i anslag i år för att kunna betala kommunerna vad de redan lånat upp och betalat ut för arbeten, för vilka statsbidrag redan beviljats, men utskottet har inte kunnat gå med på ett så högt belopp utan följt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i detta fall. Man får väl närmast uppfatta utskottets förslag som en fingervisning till vederbörande statsråd, att här måste göras någonting.

Herr talman, jag yrkar bifall till utskottets förslag.

Herr NASSTRÖM (s):

Herr talman! Jag vill endast tillägga, att när det gäller ansökan om statsbidrag för det ändamål, det här är fråga om, finns det som bekant ett tak. Man kan således få statsbidrag — visserligen efter väntan under fyra, fem år — upp till detta tak. Men genom de nya tillämpningsföreskrifter, som man nu har i länen, blir detta tak i många fall väsentligt lägre än hälften av de tidigare beräknade kostnaderna. Skall man ändra på bestämmelserna, bör det också vara rimligt att ändra på detta tak.

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

**Om höjning av avgiften för körkortsprov**  
*Punkten 22*

**Om höjning av avgiften för körkortsprov**

Kungl. Maj:t hade föreslagit riksdagen att dels godkänna av departementschefen förordad avlöningsstat för statens bilinspektion, att tillämpas tills vidare fr. o. m. budgetåret 1957/58, dels ock till Statens bilinspektion: Avlöningar för samma budgetår anvisa ett förslagsanslag om 2 441 600 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

I detta sammanhang hade utskottet till behandling förehåft

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Huss* (I: 64) och den andra inom andra kammaren av herrar *Karlsson* i Stockholm och *Staxäng* (II: 92);

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Huss* (I: 84) och den andra inom andra kammaren av herrar *Nilsson* i Göteborg och *Staxäng* (II: 83), i vilka hemställts, att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om en snabbutredning rörande återinförande av avgifter för kontrollbesiktning av motorfordon samt anhålla, att Kungl. Maj:t måtte framlägga förslag till proposition i ärendet under innevarande års höstriksdag i syfte att möjliggöra avgifternas återinförande fr. o. m. den 1 januari 1958;

dels ock två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herrar *Sveningsson* och *Ebbe Ohlsson* (I: 268) och den andra inom andra kammaren av herr *Magnusson* i Borås m. fl. (II: 365), i vilka — såvitt nu var i fråga — hemstälits, att riksdagen måtte besluta att till Statens bilinspektion: Avlöningar för budgetåret 1957/58 anvisa ett förslagsanslag av 2 621 880 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen, samt att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa om en höjning av avgiften för kompetensprov för körkort med 10 kronor.

Utskottet hade i den nu föredragna punkten av angivna orsaker hemställt,

I. att riksdagen måtte, med bifall till Kungl. Maj:ts förslag och med avslag å motionerna I: 64 och II: 92 samt I: 268 och II: 365, sistnämnda bägge motioner såvitt nu vore i fråga,

a) godkänna under punkten införd avlöningsstat för statens bilinspektion, att tillämpas tills vidare fr. o. m. budgetåret 1957/58;

b) till Statens bilinspektion: Avlöningar för budgetåret 1957/58 anvisa ett förslagsanslag av 2 441 600 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen;

II. att motionerna I: 84 och II: 83 icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd;

III. att motionerna I: 268 och II: 365, såvitt de avsåge avgiften för kompetensprov för körkort, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Enligt en vid punkten avgiven reservation hade herrar *Hesselbom*, *Skoglund* i Doverstorp, *Heckscher* och *Hjalmarson* ansett, att utskottets yttrande bort hava den lydelse, reservationen visade, samt att utskottet bort under III hemställa, att riksdagen måtte, med bifall till motionerna I: 268 och II: »366», såvitt nu vore i fråga, i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om en höjning av avgiften för kompetensprov för körkort med 10 kronor.

I det av reservanterna föreslagna yttrandet hade anförts bland annat:

»Beträffande slutligen avgifterna för förarens kompetensprov för erhållande av körkort ha dessa bibehållits oförändrade sedan 1948. Med hänsyn till den försämring av penningvärdet som här efter inträtt och de ökade krav som numera ställas på bilinspektionens tjänster förordar utskottet bifall till det i motionerna I: 268 och II: 365 framställda yrkandet om en höjning av avgiften för kompetensprov för körkort från 15 till till 25 kr.»



Herr HESSELBOM (s):

Herr talman! Under förevarande punkt har utskottet bl. a. behandlat två motionspar, vari yrkas dels återinförande av avgifter för kontrollbesiktning av motorfordon, dels en höjning av avgiften för kompetensprov för körkort. Motinärerna syftar genom dessa förslag till att möjliggöra en förstärkning av bilinspektionen, en förstärkning som ansetts vara angelägen och som endast i mycket begränsad utsträckning kunnat föreslås i den föreliggande propositionen.

Vad gäller den första frågan om införandet av avgifter vid bilbesiktningen har utskottet under hänvisning till 1947 års riksdags beslut på denna punkt ansett att de skäl som då anfördes mot förslaget allttjämt är härande, nämligen att uppbörden och redovisningen av sådana avgifter skulle bli mycket dyrbar. Vidare beslutade riksdagen 1947, att en bilägare i och med att han betalt sin fordonskatt också skulle anses ha betalat kostnaderna för fordonets besiktning. Det lämnas alltså där en kollektiv ersättning från bilägarna enligt vad som försäkringstekniskt brukar kallas fördelningsprincipen.

Samma skäl kan emellertid inte, herr talman, återopas i fråga om körkortsproven. Där har vi redan en avgift på 15 kronor. En ökning av denna avgift kommer inte att medföra några ytterligare svårigheter eller kostnader för uppbörd och redovisning. Man kan inte heller göra gällande, att kostnaderna för körkortsproven ingår i bilskatten, då ju detta inte ansågs vara fallet år 1947.

Den nuvarande avgiften för körkortsprov fastställdes år 1948 till 15 kronor, och om man tar hänsyn till penningvärdets förändring sedan dess, framstår en höjning som välmotiverad. Då en sådan höjning skulle underlätta en även enligt utskottets uppfattning angelägen fortsatt utbyggnad av bilinspektionen, har reservanterna kommit fram till att rekommendera denna höjning.

Jag ber att med dessa ord få yrka bifall till den med 3) betecknade reservationen.

Om höjning av avgiften för körkortsprov

Herr ANDERSSON, KARL, (s):

Herr talman! Detta är inte någon stor fråga. Det rör sig om 10 kronor per kompetensprov för erhållande av körkort. Nu är jag kanske den enda eller nästan den enda i den här församlingen som inte har körkort, och jag borde således vara jävig. Men jag har inte gått på utskottets linje för att komma ifrån höjningen för egen del, utan jag tycker att skillnaden är så obetydlig, att den inte kan vara avgörande. Kostnaden för kompetensprovet är ju en mycket liten del av de totala kostnaderna för att få körkort. Den stora kostnaden är avgifterna till bilskolan, och de har ökat med 500 å 600 procent. Man har sagt mig att det här i Stockholm kostar upp till 1 000 kronor att få köra upp och avlägga körkortsprov. Om sedan själva stämpelavgiften är 15 kronor eller 25 kronor, är oväsentligt.

Vad som för mig har varit avgörande är nog ändå att jag — oaktat jag själv inte har bil och väl aldrig kommer att få något körkort, eftersom jag är för gammal — tycker att bilisterna pressas så pass hårt, att man inte bör missunna dem, om de får sin körkortsstämpel för det gamla priset 15 kronor. Den lilla förmånen kan de väl få räkna sig till godo som en liten ränta på alla de belopp som de lånar staten i form av bilskattemedel. Jag tycker således inte att man har anledning att biträda förslaget om en förhöjd avgift.

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

Herr HESSELBOM (s):

Herr talman! Jag vill i anledning av herr Anderssons anförande säga, att det är riktigt att körskolorna tar den större delen av kostnaden för dem som vill erhålla körkort, men då körkortsaspiranterna själva har att betala denna kostnad på kanske 300—400 kronor och man där inte ifrågasatt någon subvention från samhällets sida, tycker jag att detta styrker min mening, att aspiranterna för att

**Anslag till vetenskaplig trafiksäkerhetsforskning**

få avlägga körkortsprov också bör betala samhället en summa som står något så när i relation till vad det kostar samhället att tillhandahålla denna service.

Jag vidhåller mitt yrkande.

Överläggningen ansågs härmed slutad, varefter herr talmannen yttrade, att med anledning av vad därunder yrkats propositioner komme att framställas särskilt angående mom. I och II av utskottets i den nu förevarande punkten gjorda hemställan och särskilt beträffande mom. III.

På gjord proposition bifölls vad utskottet i mom. I och II hemställt.

Sedermera gjorde herr talmannen enligt de i fråga om mom. III förekomna yrkandena propositioner, först på bifall till utskottets hemställan samt vidare på antagande av det förslag, som innefattades i den vid punkten 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 *Hesselbom* begärde votering, i anledning varav uppsattes samt efter given varsel upplästes och godkändes en omröstningsproposition av följande lydelse:

Den, som bifaller vad statsutskottet hemställt i sitt utlåtande nr 6 punkten 22 mom. III, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, antages det förslag, som innefattas i den vid punkten avgivna reservationen.

Sedan kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringspropositionen ånyo uppläst. verkställdes omröstningen genom uppresning; och befanns därvid, att flertalet röstade för ja-propositionen.

*Punkterna 23—30*

Vad utskottet hemställt bifölls.

**Punkt 31****Anslag till vetenskaplig trafiksäkerhetsforskning**

I denna punkt hade utskottet hemställt, att riksdagen måtte, med bifall till Kungl. Maj:ts i ämnet framlagda förslag och med avslag å motionerna I: 267 och II: 366, i vad desamma berörde förevarande anslag, till Statens trafiksäkerhetsråd m. m. för budgetåret 1957/58 anvisa ett anslag av 132 600 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

I de likalydande motionerna I: 267, av herr *Bengtson* m. fl., och II: 366, av herr *Lothigius* m. fl., hade hemställts, att riksdagen måtte dels till statens trafiksäkerhetsråd m. m. för budgetåret 1957/58 anvisa ett anslag av 146 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen, dels ock till kostnader för vetenskaplig trafiksäkerhetsforskning för budgetåret 1957/58 anvisa ett reservationsanslag av 170 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

I motiveringen hade utskottet yttrat bland annat:

»Med hänsyn till den betydelse trafiksäkerhetsrådets verksamhet har för ökade kunskaper rörande trafikolyckornas natur och orsaker m. m. framstår den i motionerna föreslagna medelsanvisningen som i och för sig eftersträvansvärd. Vad angår medelsanvisningen för nästa budgetår anser emellertid utskottet, att de av Kungl. Maj:t föreslagna anslagsökningarna böra godtagas. Beträffande anslaget till Kostnader för vetenskaplig trafiksäkerhetsforskning gör utskottet hemställan under nästföljande punkt.»

Reservation hade anförts av herrar *Domö*, *Skoglund* i *Doverstorp*, *Heckscher* och *Hjalmarson*, vilka ansett, att det nyss återgivna stycket i utskottets yttrande bort ha följande lydelse:

»Utskottet har inte velat motsätta sig Kungl. Maj:ts förslag till medelsanvis-

**Anslag till vetenskaplig trafiksäkerhetsforskning**

ning under förevarande anslag. Vad angår medelsbehovet för vetenskaplig trafiksäkerhetsforskning anser sig utskottet böra biträda det i motionerna I: 267 och II: 366 framställda yrkandet om uppräknig av anslaget med 70 000 kr. utöver Kungl. Maj:ts förslag för att möjliggöra, att kvalificerad forskningshjälp fastare knytes till rådet och att erfarenheter inhämtas från USA på trafiksäkerhetens område. Härom gör utskottet hemställan under nästföljande punkt.»

Herr DOMÖ (h):

Här gäller det ett anslag till forskning angående trafiksäkerheten. Vi vet alla hur viktigt det är att få en bättre trafiksäkerhet, och det är nog många uppfattning, att just genom den nu påbörjade forskningen skall det bli möjligt att reducera olycksfallen. Alltså föreligger, tycker jag, giltiga skäl till den förhöjning av anslaget som reservation nr 4 innebär.

Jag hemställer, herr talman, om bifall till reservation nr 4.

Herr WOLGAST (bf):

Bevillningsutskottet har i ett utlåtande, nr 25, haft att yttra sig över åtgärder angående trafiksäkerheten, detta med anledning av motion av herr Huss. Utskottet har visserligen avstyrkt denna motion, men däremot har utskottet fullkomligt enhälligt sagt ifrån, att orsaken till att det inte är bra ställt är bristen på forskning, och utskottet har likaledes enhälligt sagt att medlen härför är för ringa. De föreslagna 100 000 kronorna är för litet; det borde vara ett större statsanslag för att denna forskning skall kunna drivas på ett riktigt sätt.

På grund av att bevillningsutskottet enhälligt har intagit denna ståndpunkt ber jag, herr talman, att få yrka bifall till reservationen.

Herr JOHANSSON, IVAR, (bf):

Herr talman! Detta är inte heller någon stor fråga. Utskottet har ansett sig

kunna biträda Kungl. Maj:ts förslag, även om den verksamhet som bedrivs på detta område är av stor betydelse. Förslaget innebär dock vissa anslagsökningar, och vi anser att man kan begränsa sig till dem som redan gjorts av Kungl. Maj:t.

Jag ber därför, herr talman, att få yrka bifall till utskottets förslag.

Efter härmed slutad överläggning yttrade herr talmannen, att i avseende på den under behandling varande punkten yrkats dels att vad utskottet hemställt skulle bifallas med godkännande av utskottets motivering, dels ock att utskottets hemställan skulle bifallas med den ändring i motiveringen, som förordats i den av herr Domö m. fl. vid punkten avgivna reservationen.

Sedermåra gjorde herr talmannen propositioner enligt berörda yrkanden och förklarade sig anse propositionen på bifall till utskottets hemställan med godkännande av utskottets motivering vara med övervägande ja besvarad.

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

Den, som bifaller vad statsutskottet hemställt i sitt utlåtande nr 6 punkten 31 med godkännande av utskottets motivering, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, bifalles utskottets hemställan med den ändring i motiveringen, som förordats i den av herr Domö m. fl. vid punkten avgivna reservationen.

Sedan kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringspropositionen ånyo uppläst, verkställdes omröstningen genom uppresning; och befanns därvid, att flertalet röstade för ja-propositionen.

*Punkterna 32—64*

Vad utskottet hemställt bifölls.

## Ang. tjänstebrevsrätten

## Punkten 65

## Ang. tjänstebrevsrätten

Kungl. Maj:t hade föreslagit riksdagen att till Ersättning till postverket för befordran av tjänsteförsändelser för budgetåret 1957/58 anvisa ett förslagsanslag av 33,2 miljoner kronor.

Utskottet hade i den nu ifrågavarande punkten gjort vissa uttalanden rörande frågan om avskaffande av tjänstebrevsrätten eller begränsning av antalet tjänstebrevsberättigade, och hade utskottet i sådant avseende anfört:

»Utskottet anser, att nuvarande tjänstebrevssystem, vad angår de statliga organen, innebär ett administrativt enkelt och smidigt sätt för bestämmande och erläggande av sådana postavgifter som ändå skola gäldas av statsmedel. Med hänsyn härtill finner utskottet tjänstebrevsförmänen böra bibehållas för ifrågavarande myndigheter.

Beträffande de icke statliga institutionerna tala däremot otvivelaktigt principiella skäl för att tjänstebrevsrätten för dessa slopas. Nuvarande ordning kan nämligen, såsom generalpoststyrelsen också framhållit, sägas innebära, att Kungl. Maj:t och riksdagen saknar möjlighet till en saklig prövning av vederbörande organs anslagsbehov på förevarande område. Dessa bestämma i realiteten själva storleken av det till dem utgående statsbidraget. Å andra sidan utöva vissa icke-statliga institutioner m. fl. — exempelvis en del kommunala och kyrkliga myndigheter samt de allmänna sjukkassorna — en sådan verksamhet, att kostnaderna för deras postavgifter i sista hand böra stanna på statsverket.

De praktiska skäl, som kunna åberopas för bibehållande av tjänstebrevsrätten för de statliga myndigheterna, tala även här för att icke statliga organ med nyss antydd verksamhet skola bibehålla tjänstebrevsförmänen. De institutioner m. fl., varom här är fråga, representera huvudparten av tjänste-

brevsrätten inom den icke statliga sektorn. Vid sådant förhållande synas ur administrativ synpunkt några egentliga fördelar inte stå att vinna genom att slopa tjänstebrevsförmänen för återstoden av de icke statliga organen. Utskottet delar således Kungl. Maj:ts uppfattning, att tjänstebrevsrätten f. n. inte bör inskränkas, men vill understryka departementschefens uttalande om att kontrollen av de icke statliga organ som ha sådan rätt bör intensifieras samt att stor restriktivitet bör iakttagas, när fråga uppkommer att tilldela ytterligare icke statliga organ sådan rätt.

Mot den av Kungl. Maj:t förordade medelsanvisningen under anslaget har utskottet intet att erinra.

Med stöd av det anförda hemställer utskottet,

I. att riksdagen må i skrivelse till Kungl. Maj:t giva till känna vad utskottet anfört i fråga om tjänstebrevsrätten;

II. att riksdagen må till Ersättning till postverket för befordran av tjänsteförsändelser för budgetåret 1957/58 anvisa ett förslagsanslag av 200 000 kr.»

Enligt en vid punkten avgiven reservation hade herrarna *Gustaf Karlsson, Hesselbom, Sundelin, Birger Andersson, Jansson* i Kalix, *Svensson* i Alingsås, *Löfroth, Nelander* och *Heckscher* ansett, att det stycke i utskottets utlåtande, som började med orden »De praktiska» och slutade med »sådan rätt», bort hava följande lydelse:

»Ehuru vissa praktiska skäl kunna sägas tala för ett bibehållande av tjänstebrevsrätten för icke-statliga organ med här antydd verksamhet, anser utskottet likväl de principiella betänkligheterna mot bibehållandet av tjänstebrevsförmänen för icke-statliga organ väga tyngre. Utskottet förordar således att tjänstebrevsrätten för icke-statliga organ m. fl. slopas. För att bereda dessa organ möjlighet att i annan ordning äska bidrag från staten till sina portokostnader synes förslaget dock icke kunna genomföras förrän tidigast den 1 juli 1958.»

## Ang. tjänstebrevsrätten

Herr HESSELBOM (s):

Herr talman! Departementschefen har under den punkt, som nu föredragits till behandling, redovisat resultatet av den undersökning, som har verkställts angående tjänstebrevssystemet i vårt land, särskilt i vad mån detta system utnyttjas av statliga och icke statliga institutioner, och departementschefen har givit riksdagen tillfälle att yttra sig om denna fråga. Det är angeläget att kammaren ägnar någon minut åt detta problem, då ju kammaren tidigare har diskuterat problemet och det nu föreligger för avgörande.

När det gäller tjänstebrevsrätten för icke statliga organ måste detta system ur riksdagens synpunkt anses vara mycket otillfredsställande. Här förekommer ofta att vi kan diskutera länge och ingående om anslag till en eller annan organisation på något tusental kronor, under det att riksdagen genom systemet med tjänstebrevsrätt åt olika organisationer för det första har lagt i Kungl. Maj:ts hand att besluta, vilka organisationer som skall få förmånen av denna tjänstebrevsrätt. För det andra innebär systemet att organisationerna praktiskt taget själva kan bestämma, hur stort det statsbidrag skall bli som de kan tillgodogöra sig genom tjänstebrevsrättens utnyttjande. Det finns i den förteckning, som är redovisad i propositionen, exempel på enskilda organisationer som genom utnyttjande av tjänstebrevsrätten kan tillgodogöra sig årliga statsbidrag på bortemot 200 000 kronor. Detta sker alltså utan att riksdagen har möjlighet att säga, om just denna organisations verksamhet är av den art, att den bör komma i åtnjutande av statsbidrag eller möjligen av ett bidrag av en annan storlek.

Herr talman! Då jag och några medreservanter i utskottet funnit den nuvarande ordningen vara otillfredsställande, har vi icke kunnat acceptera departementschefens ställningstagande i denna fråga. Det är ju inte möjligt för riksdagen att nu fatta ett beslut om upphävande av tjänstebrevsrätten från och med nästa budgetår för dessa icke statliga organisationer, då detta skulle med-

föra svårigheter för dem att kunna klara sin ekonomi. Därför måste man avvakta och ge organisationerna möjlighet att antingen lägga om sin verksamhet, så att de själva kan finansiera sina portokostnader, eller få kompensation i form av eventuellt beslutade anslag från riksdagens sida, i den mån riksdagen anser att sådana anslag är motiverade med hänsyn till organisationernas verksamhet. Reservationen slutar också med det yrkandet, att riksdagen måtte fatta ett principbeslut i frågan men att genomförandet av detta principbeslut ställas på framtiden, då det ju inte kan genomföras förrän tidigast under budgetåret 1958/59.

Jag ber med dessa ord, herr talman, att få yrka bifall till reservationen nr 6) till detta utlåtande.

Häri instämde herr *Karlsson, Gustaf*, (s).

Herr JOHANSSON, IVAR, (bf):

Herr talman! Det är inte så stora principiella skillnader mellan reservanterna och utskottet. Skillnaderna hänför sig väl närmast till det praktiska planet.

När det gäller tjänstebrevsrätten är ju Kungl. Maj:t, hörda remissmyndigheter och generalpoststyrelsen ense om att ingen inskränkning bör komma i fråga för de statliga institutionerna. Skälen finns det väl ingen anledning att uppta tiden med att här referera. Därutöver är en del remissmyndigheter och Kungl. Maj:t överens om att kommunala institutioner — sjukhus och dylika —, samt sjukvårdskassorna, som fick sin tjänstebrevsrätt år 1953, också åtminstone tills vidare borde få behålla denna. De organisationer utöver de nu nämnda som har tjänstebrevsrätt, är till antalet rätt många, men om man ser på kostnaderna för dessa olika organisationers tjänstebrevsrätt och räknar bort kostnaderna för de frivilliga försvarsorganisationerna, Röda korset, hushållningssällskapen, skogsvårdsstyrelsen och möjligen några fler, blir det inte så stora belopp kvar. De uppräknade organisationerna utför ju i stort sett uppdrag som har med

**Ang. kommunikationsdepartementets kommittéanslag**

statlig verksamhet att göra. De återstående är så få, att såväl Kungl. Maj:t som utskottet ansett, att man inte tjänar någonting på att dra in deras tjänstebrevsrätt. Utskottet delar emellertid departementschefens uttalande om att kontrollen av de icke statliga organ, som har sådan rätt, bör intensifieras, liksom att stor restriktivitet bör iakttas när fråga uppkommer om att tilldela ytterligare icke statliga organ sådan rätt.

Med hänvisning till detta, herr talman, ber jag att få yrka bifall till utskottets förslag.

Sedan överläggningen ansetts härmed slutad, gjorde herr talmannen i enlighet med de yrkanden, som därunder framkommit, propositioner, först på bifall till vad utskottet i den nu föredragna punkten hemställt med godkännande av utskottets motivering samt vidare på bifall till utskottets hemställan med den ändring i motiveringen, som förordats i den av herr Gustaf Karlsson m. fl. vid punkten avgivna reservationen; och förklarade herr talmannen, efter att hava upprepat propositionen på bifall till utskottets hemställan med godkännande av utskottets motivering, sig finna denna proposition vara med övervägande ja besvarad.

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

Den, som bifaller vad statsutskottet hemställt i sitt utlåtande nr 6 punkten 65 med godkännande av utskottets motivering, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, bifalles utskottets hemställan med den ändring i motiveringen, som förordats i den av herr Gustaf Karlsson m. fl. vid punkten avgivna reservationen.

Sedan kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringspropositionen ånyo upplästes, verkställdes till en

början omröstning genom uppresning. Herr talmannen förklarade, att enligt hans uppfattning flertalet röstat för ja-propositionen.

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

Ja -- 63;

Nej -- 56.

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

**Punkterna 66 och 67**

Vad utskottet hemställt bifölls.

**Punkten 68****Ang. kommunikationsdepartementets kommittéanslag**

I förevarande punkt hade utskottet hemställt, att riksdagen måtte, med bifall till Kungl. Maj:ts i ämnet framlagda förslag samt med avslag å motionerna I: 269 och II: 369, till Kommittéer och utredningar genom sakkunniga för budgetåret 1957/58 anvisa ett reservationsanslag av 315 000 kronor.

I de likalydande motionerna I: 269, av herr *Sveningsson*, och II: 369, av herr *Magnusson* i Tumhult m. fl., hade hemställts, att riksdagen måtte besluta att till Kommittéer och utredningar genom sakkunniga för budgetåret 1957/58 anvisa ett reservationsanslag av 215 000 kronor.

Reservation hade avgivits av herrar *Ohlon*, *Domö*, *Skoglund* i Doverstorp, *Löfroth*, *Heckscher* och *Hjalmarson*, vilka ansett, att utskottets yttrande bort hava den lydelse, som i reservationen angivits, samt att utskottet bort hemställa, att riksdagen måtte, i anledning av Kungl. Maj:ts förslag samt med bifall till motionerna I: 269 och II: 369, till Kommittéer och utredningar genom sakkunniga för budgetåret 1957/58 anvisa ett reservationsanslag av 215 000 kronor.

**Ang. kommunikationsdepartementets kommittéanslag**

Herr DOMÖ (h):

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till reservation 7 av herr Ohlon m. fl.

Herr JOHANSSON, IVAR, (bf):

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

Efter det överläggningen förklarats härmed slutad, gjordes enligt därunder förekomna yrkanden propositioner, först på bifall till vad utskottet i den nu ifrågavarande punkten hemställt samt vidare på antagande av det förslag, som innefattades i den vid punkten avgivna reservationen; och förklarade herr talmannen, sedan han upprepat propositionen på bifall till utskottets hemställan, sig anse denna proposition vara med övervägande ja besvarad.

Herr Domö begärde votering, i anledning varav uppsattes samt efter givna varsel upplästes och godkändes en så lydande omröstningsproposition:

Den, som bifaller vad statsutskottet hemställt i sitt utlåtande nr 6 punkten 68, röstar

Ja;

Den, det ej vill. röstar

Nej;

Vinner Nej, antages det förslag, som innefattas i den vid punkten avgivna reservationen.

Sedan kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringspropositionen ånyo uppläst, verkställdes omröstningen genom uppresning; och befanns därvid, att flertalet röstade för ja-propositionen.

*Punkten 69*

Utskottets hemställan bifölls.

*Punkten 70*

Lades till handlingarna.

Föredrogos ånyo statsutskottets utlåtanden:

nr 71, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående inrättande av ett

nordiskt institut för teoretisk atomfysik;

nr 72, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag för budgetåret 1957/58 till statens rättskemiska laboratorium m. m.; och

nr 73, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående vissa anslag till epileptikervården för budgetåret 1957/58 m. m. jämte i ämnet väckt motion.

Vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt bifölls.

Herr talmanne hemställde nu, att behandlingen av återstående ärenden på föredragningslistan måtte få uppskjutas till ett annat sammanträde.

Denna hemställan bifölls.

På framställning av herr talmannen beslöts att statsutskottets utlåtande nr 10 skulle uppföras sist på föredragningslistan för kammarens nästa sammanträde.

Anmäldes och bordlades Kungl. Maj:ts till kammaren överlämnade proposition nr 174, med förslag till lag angående ändrad lydelse av 2 § 2:o), 4:o), 5:o), 11:o), 14:o) och 17:o) lagen den 26 maj 1909 (nr 38 s. 3) om Kungl. Maj:ts regeringsrätt.

Anmäldes och godkändes statsutskottets förslag till riksdagens skrivelse, nr 207, till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen under fjärde huvudtiteln gjorda framställning om auslag för budgetåret 1957/58 till Personalvårdsverksamhet m. m.

Anmäldes och bordlades

bankoutskottets utlåtanden:

nr 12, i anledning av väckta motioner angående ett obligatoriskt ungdomssparande; och

nr 13, i anledning av väckt motion angående vissa åtgärder till främjande av ett bostadssparande; samt

första lagutskottets utlåtande nr 22, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse av 292 § lagen den 17 juni 1948 (nr 433) om försäkringsrörelse m. m.

Anmäldes och bordlades följande under sammanträdet till herr talmannen avlämnade motioner:

nr 519, av herr *Johansson, Theodor*, och fru *Svenson*, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående en reform av den territoriella pastoratsindelningen och den församlingsprästerliga organisationen i riket m. m.;

nr 520, av herr *Mannerskantz* m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till ändringar i 1947 års allmänna tjänstepensionsreglemente, m. m.;

nr 521, av herr *Huss* m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i rättegångsbalken m. m.;

nr 522, av fru *Gärde Widemar* m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse av 1 § allmänna ransoneringslagen m. m.;

nr 523, av fru *Gärde Widemar* och herr *Lundström*, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i rättegångsbalken m. m.;

nr 524, av herr *Arrhén* m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om jordfästning m. m.;

nr 525, av herr *Lundström*, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående ändrad lydelse av 18 § lagen den 6 juni 1925 (nr 170) om polisväsendet i riket, m. m.; samt

nr 526, av herr *Gustafsson* m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående ändrad lydelse av 2, 3 och 4 §§ lagen den 27 juni 1902 (nr 71), innefattande vissa bestämmelser om elektriska anläggningar.

Upplästes följande till kammaren inkomna ansökning:

Till riksdagens första kammare

Undertecknad får härmed anhålla om ledighet från riksdagsarbetet under tiden 29/4—4/5 för att delta i Europarådets rådgivande församlings vårsession.

Stockholm den 26 april 1957

*Gustaf Fahlander*

Den begärda ledigheten beviljades.

Justerades protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 16.35.

In fidem

*G. H. Berggren*