

# RIKSDAGENS PROTOKOLL



Nr 21

ANDRA KAMMAREN

1963

9—10 maj

## Debatter m. m.

### Torsdagen den 9 maj

	Sid.
Svar på interpellationer av:	
herr Ekström i Iggesund ang. kommunernas skyldighet att avlämna statistiska uppgifter .....	3
herr Grebäck ang. långfristiga lån för skolbyggnader .....	5
Interpellation av herr Persson i Heden ang. skydd för vattendrag och marker mot föroreningar .....	10

### Fredagen den 10 maj fm.

Övergång till högertrafik, tillika svar på interpellation av herr Eriksson i Bäckmora ang. upprustning av läns- och bygdevägar .....	11
Meddelande ang. arbetsplena .....	82

### Fredagen den 10 maj em.

Övergång till högertrafik (forts.) .....	83
--	----

## Samtliga avgjorda ärenden

### Fredagen den 10 maj em.

<i>Tredje lagutskottets</i> utlåtande nr 23, ang. övergång till högertrafik ..	83
<i>Bevillningsutskottets</i> betänkande nr 34, ang. förordning om trafikomläggningsskatt .....	83
<i>Statsutskottets</i> utlåtande nr 92, ang. övergång till högertrafik .....	83



## Torsdagen den 9 maj

Kl. 15.00

Förhandlingarna vid detta sammanträde leddes av herr andre vice talmanen.

### § 1

Justerades protokollet för den 3 innevarande maj.

### § 2

**Svar på interpellation ang. kommunernas skyldighet att avlämna statistiska uppgifter**

Ordet lämnades på begäran till

Chefen för finansdepartementet, herr statsrådet STRÄNG, som yttrade:

Herr talman! I en interpellation har herr Ekström i Iggesund frågat, om jag anser att möjligheter finns till en begränsning eller samordning av kommunernas skyldighet att avlämna statistiska uppgifter utan att därmed kravet på ett allsidigt underlag för den samhälls-ekonomiska analysen eftersättes. Till svar på interpellationen får jag anföra följande.

I ett expanderande samhälle som vårt har behovet av statistiska uppgifter som underlag för ett rationellt handlande fått allt större betydelse. Detta gäller även på den ekonomiska statistikens område. En effektiv ekonomisk politik förutsätter en fortlöpande redovisning av utvecklingstendenserna inom ekonomin. De statistiska uppgifterna måste därför inriktas mot kortare tidsperioder.

Med tanke på den betydande roll som kommunerna spelar i det ekonomiska livet är det naturligt, att uppgifter om kommunernas ekonomi och åtgärder är av stort intresse. Otvivelaktigt har kom-

munernas uppgiftslämnande för detta ändamål ökat under de senaste åren med en därav ökad arbetsbelastning för vederbörande kommunala tjänstemän. En undersökning om kommunernas uppgiftslämnande gjordes för några år sedan av 1956 års statistikkommitté. Denna fann därvid att de tillfrågade kommunerna i stort sett ansåg det möjligt att ge exakta svar på de ställda frågorna. Den statistik som tillkommit under senare tid berör i stor utsträckning kvartalsundersökningar rörande investeringar m. m. I dessa fall finns otvivelaktigt vissa svårigheter för uppgiftslämnandet. Dessa kvartalsuppgifter är emellertid av avgörande betydelse för att följa den aktuella konjunkturutvecklingen. Motsvarande uppgifter lämnas också från näringslivets sida.

Jag är angelägen understryka, att kommunerna liksom andra uppgiftslämnare till den offentliga statistiken inte onödigtvis betungas. Jag delar alltså i detta avseende helt interpellantens uppfattning. Åtgärder har också vidtagits för att i olika avseenden underlätta uppgiftslämnandet. Jag vill här särskilt peka på den centralisering som företagits inom den offentliga statistikproduktionen, vilket medför att uppgiftsinsamlingen kan koncentreras och samordnas i högre grad än tidigare. Statistiska centralbyrån har också sin uppmärksamhet riktad på hithörande frågor. Vid planläggningen av statistik som berör kommunerna samarbetar centralbyrån med kommunförbunden, och dessas synpunkter på utformningen av nya blanketter inhämtas regelmässigt. Från centralbyråns sida eftersträvar man även att anpassa de statistiska uppgifterna till kommunernas bokföring.

**Svar på interpellation ang. kommunernas skyldighet att avlämna statistiska uppgifter**

När det gäller att bedöma kommunernas arbete med att lämna statistiska uppgifter vill jag till sist framhålla, att många av de uppgifter som insamlas rörande kommunerna är av stor betydelse för kommunerna själva i deras planering, liksom kommunerna även i stor utsträckning efterfrågar och utnyttjar statistiska uppgifter som insamlats från andra uppgiftslämnare.

Härmed, herr talman, anser jag mig ha besvarat den framställda interpellationen.

Vidare anförde

Herr EKSTRÖM i Iggesund (s):

Herr talman! Jag tackar herr statsrådet och chefen för finansdepartementet för svaret på min interpellation angående kommunernas skyldighet att avlämna statistiska uppgifter.

Jag är då först angelägen att framhålla, att min fråga inte får tas som uttryck för någon aversion mot eller negativ inställning till statistik över huvud taget. Jag har i interpellationen anført, att det givetvis måste vara nödvändigt med statistiskt material, inte minst från kommunerna, eftersom dessa representerar en väsentlig del av samhällsekonomin. Jag har emellertid varit lika angelägen om att varna för en tendens, som man tyvärr kan spåra inte bara inom samhällsförvaltningen utan minst lika mycket inom det privata näringslivet, nämligen att den tekniska utrustning som ställts till förfogande för dagens i mångas ögon improduktiva redovisningsmän lockar till en statistikproduktion, vars resultat radas upp i oändliga hyllmeter men som ingen riktigt orkar med att analysera eller göra sig nytta av.

Jag såg en gång för ett par decennier sedan i en kommunalförvaltning att en nitisk tjänsteman lagt upp sitt hundskatteregister på olikfärgade kort beroende på hundens kön. Han var allvarligt betänkt att också genom så kallade

ryttare ange hundarnas ras. I sanningens namn skall det sägas, att det inte var statistiska centralbyrån som ålagt honom att lämna sådana uppgifter, utan förmodligen hade besked därom kommit från annat håll. Men vad skulle inte han ha kunnat åstadkomma, om han hade fått verka med nutidens raffinerade hjälpmedel? Visst innehåller Statistisk årsbok mycket värdefullt, men handen på hjärtat: behöver vi allt detta även om vi lever i ett expanderande samhälle?

Jag noterar med tillfredsställelse, att finansministern håller med mig om att kommunernas skyldighet att lämna statistiska uppgifter har ökat under senare år och att därmed en ökad arbetsbelastning för vederbörande kommunaltjänstemän har blivit följd. Jag har i interpellationen framhållit, att dessa nya arbetsuppgifter tyvärr måste fullgöras under tider av året, då andra angelägna frågor ovillkorligen måste handläggas. Jag har inte riktigt kunnat förstå nödvändigheten av att den sedan decennier tillbaka obligatoriska finansstatistiken numera skall avlämnas redan den 15 april. Denna totalredovisning av kommunernas finanser under det senast förflutna året utgör näppeligen ett underlag för någon prognos för den allra närmaste framtiden. Den kommer inte i tryck förrän några år efter avlämnandet.

I många kommuner måste man nu arbeta samtidigt med bokslutet och denna statistik. Tidigare avlämnades finansstatistiken den 30 juni och kallades emellanåt skämtsamt för »kommunalnämndsordförandenas midsommarnattsdröm». Jag har för min del inte svårt att förstå varför man gjorde det; man hade gått och skjutit på denna sak ända till de sista dagarna av juni månad. Jag tror att det skulle hälsas med tillfredsställelse, om man kunde återgå till den gamla ordningen beträffande tidpunkten för den obligatoriska finansstatistikens avlämnande.

## Svar på interpellation ang. långfristiga lån för skolbyggnader

Jag har vidare i interpellationen ifrågasatt, om man inte kan befara att den ökade skyldigheten att lämna statistiska uppgifter kan medföra, att man ute i kommunerna inte har tillräcklig tid att prestera en helt tillförlitlig redovisning med den betänkliga följden, att den vidare centrala handläggningen och bearbetningen av uppgifterna blir behäftad med felkällor. Jag tänker då närmast på de alltmör förekommande kvartalsuppgifterna. Visserligen framgår av finansministerns svar, att 1956 års statistikkommitté för några år sedan gjorde en undersökning som visade att kommunerna *i stort sett* ansåg möjligheter föreligga att lämna exakta svar på framställda frågor. Men jag misstänker att det var före kvartalsstatistikens införande. Dessa uppgifter har berett de kommunala tjänstemännen stora bekymmer. Storleken av dessa bekymmer är givetvis helt beroende av hur rymligt samvete vederbörande har när han lämnar uppgifterna!

Ingen kommun har i dag räkenskapsavslutning vare sig per månad eller per kvartal. Det blir alltså fråga om ett plockande i budgetavräkningens fördelningskort på ett mer eller mindre noggrant sätt. Jag är helt överens med finansministern om att denna kvartalsstatistik har sitt värde för att centralt kunna följa kommunernas investeringsverksamhet. Men hur underligt det kan låta måste jag ändå framhålla, att det finns anledning misstänka att felkällorna kan vara betydande. Finansministern har tydligen klart för sig detta, eftersom han i visst avseende, när det gäller nationalbudgeten, brukar hyfsa till de av kommunerna lämnade prognoserna.

Beträffande de kvartalsvis redovisade kostnaderna för nybyggnader och anläggningsarbeten skall enligt anvisningarna så noggrant som möjligt de under respektive kvartal faktiskt nedlagda beloppen anges. Jag har tidigare omnämnt svårigheterna att fullgöra denna upp-

gift. Jag är emellertid glad över att man inte även infordrar uppgift om den verkliga investeringsvolymen under respektive kvartal. Faktiskt nerlagda belopp och utförda arbeten per kvartal är med hänsyn till lyftningsplaner och annat inte precis samma sak. När det gäller maskiner, inventarier m. m. skall emellertid enligt anvisningarna dessa investeringsutgifter hänföras till det kvartal, varunder den faktiska leveransen har skett. Man bör inte över-skatta exaktheten av de uppgifter som i det avseendet avlämnas, ty man har inte någon memorialbokföring ute i kommunerna.

Jag vill på denna punkt starkt betona, som statsrådet också anfört i sitt svar, att man från centralbyråns sida bör eftersträva att anpassa de statistiska uppgifterna till kommunernas bokföring. Vidare bör man enligt kungörelsen av den 6 juni 1962 verkligen samråda med kommunförbunden. Även om jag i viss mån kan anses vara jävig på den punkten, skulle jag vilja rekommendera att detta samråd sker mest intimt med Svenska landskommunernas förbund, som kommit överlägset längst när det gäller att åstadkomma enhetliga regler för sina medlemskommuners bokföring.

Jag vill till sist, herr talman, än en gång tacka för svaret. Jag är tillfredsställd över att statsrådet helt delar min uppfattning, att kommunerna liksom andra uppgiftslämnare till den offentliga statistiken inte onödigtvis bör betungas.

Härmed var överläggningen slutad.

## § 3

## Svar på interpellation ang. långfristiga lån för skolbyggnader

Ordet lämnades på begäran till

Chefen för finansdepartementet, herr statsrådet STRÄNG, som yttrade:

Herr talman! I en interpellation har

**Svar på interpellation ang. långfristiga lån för skolbyggnader**

herr Grebäck frågat, om jag är beredd medverka till skyndsamma åtgärder i syfte att lämna kommunerna bättre möjligheter till långfristiga lån för skolbyggnader. Till svar på interpellationen får jag anföra följande.

Enligt gällande kommunallagstiftning är kommunerna skyldiga att underställa Kungl. Maj:t sina beslut om upptagande av långfristiga lån. Vissa undantag från dessa bestämmelser har under senare år införts i kommunallagarna beträffande bostadsbyggandet samt vatten- och avloppsanläggningar. Huruvida underställningsfriheten bör utsträckas till att omfatta även skolbyggnader, som interpellanten ifrågasatt, är en fråga som lämpligen får bedömas mot bakgrunden av problemet om underställningsskyldigheten över huvud taget. Jag är för närvarande inte beredd att ta ställning härtill.

Vad beträffar kommunernas möjligheter att upptaga lån för investeringar är detta i första hand en fråga om tillgången på krediter på kapitalmarknaden. Denna är i nuvarande läge god. Någon speciell svårighet att uppbringa lån för skolbyggen föreligger inte.

Vad sedan gäller Kungl. Maj:ts prövning av kommunernas framställningar om lånetillstånd för skolbyggen bifalles dessa undantagslöst inom ramen för det belopp, som motsvarar det för statsbidragsgivningen enligt av riksdagen fastställda grunder bestämda bidragsunderlaget. Jag vill erinra om att det väsentliga syftet med denna maximering av statsbidragsunderlaget var att stimulera till ett nedbringande av skolbyggnadskostnaderna. Till skillnad från vad som gäller beträffande bostadsbyggandet anpassas bidragsunderlaget för skolbyggen årligen till byggnadskostnadsindex. Jag vill vidare erinra om att en av statskontoret nyligen verkställd utredning bekräftar antagandet, att det bidragsunderlag som tillämpas på skolbyggnadsområdet är rimligt avvägt i kostnadshänseende.

Härmed, herr talman, anser jag mig ha besvarat den framställda interpellationen.

Vidare anförde:

Herr GREBÄCK (cp):

Herr talman! Jag ber att få tacka finansministern för svaret på min interpellation.

Finansministerns uppfattning är tydligen den, att det inte skulle vara något större problem för kommunerna att finansiera skolbyggnaderna. Det tror jag är att ta alltför lätt på problemet. Erfarenheterna ute i kommunerna är oftast helt andra. Kostnadsfördelningen mellan staten och kommunerna har blivit allt ogynnsammare för de sistnämnda. Den saken berörde jag bara i förbigående i min interpellation, och jag skall därför inte heller nu gå närmare in på den. Skatteutjämningskommittén skall ju snart vara färdig med sitt arbete, och vi får väl ta upp den diskussionen igen när utredningsförslaget föreligger.

En rimligare kostnadsfördelning är en nödvändighet för kommunerna. Min interpellation gällde kommunernas möjligheter att få långfristiga lån till skolbyggnader. Det finns god tillgång till krediter nu, säger finansministern, och det kan väl vara riktigt. Det är naturligtvis också riktigt att kommunerna undantagslöst beviljas lån intill det belopp som motsvarar bidragsunderlaget. Men lika sant är det väl, att lånetillstånd inte lämnas för belopp ovanför det beräknade bidragsunderlaget.

Enligt finansministerns uppfattning är bidragsunderlaget rimligt avvägt i kostnadshänseende. Det är dock ett faktum, att de verkliga byggnadskostnaderna ofta blir betydligt högre än som beräknats för bidragsunderlaget. Jag tror inte att man utan vidare kan vifta bort det med att kommunerna bygger onödigt dyrt. I vissa fall kan nog sådan kritik mot kommunerna vara be-

**Svar på interpellation ang. långfristiga lån för skolbyggnader**

fogad, men i allmänhet försöker man nog i kommunerna hålla kostnaderna nere. Ofta är situationen på arbetsmarknaden sådan, att byggnadskostnaderna blir väsentligt högre än de beräknade. Oftast är det fråga om skolbyggen med sådan byggnadstid, att kostnadsläget efter hand förskjuts avsevärt uppåt.

Tätortskommunerna kring Stockholm har speciella problem vid finansieringen av skolbyggena. Många av dessa kommuner beräknas få sin folkmängd fördubblad inom den närmaste femårsperioden. De som flyttar in kommer till mycket stor del från Stockholm. Det gäller i mycket stor utsträckning familjer med barn i skolåldern. Kommunerna måste ju omedelbart bygga skolor för de nyinflyttade barnen. Men de nyinflyttades skattekraft kan kommunerna inte tillgodogöra sig förrän efter cirka tre år. Om lånemöjligheterna skall vara begränsade och en stor del av skolbyggnadskostnaderna således omedelbart måste skattefinansieras, blir det erforderligt att öka skattebördan för dem som redan tidigare varit bosatta i kommunen. I många fall blir dock de överskjutande kostnaderna så stora, att man anser det omöjligt att finansiera dem genom skattehöjning.

I en av tätortskommunerna kring Stockholm, Österhaninge, räknar man med skolbyggen i det allmänna skolväsendet för cirka 40 miljoner kronor under den närmaste femårsperioden. Bidragsunderlaget är cirka 28 miljoner kronor. Den överskjutande kostnaden är alltså cirka 12 miljoner kronor, d. v. s. mer än fjärdedelen av hela kostnaden. Skall man skattefinansiera detta under femårsperioden, måste man öka utdebiteringen med 2:40 per skatte-krona.

Jag tror fortfarande att det är anledning överväga att ge kommunerna bättre möjligheter till långfristiga lån för skolbyggen, d. v. s. även för de kostnader som ligger ovanför bidragsunderlaget.

Chefen för finansdepartementet, herr statsrådet STRÄNG:

Herr talman! Utöver vad jag anfört i interpellationssvaret vill jag göra en liten kommentar till denna fråga. Jag är naturligtvis fullt medveten om att detta inte är en fråga som är problemfri. Jag uppvaktas så ofta av kommunalmän, som i tillräckligt klara ordalag tillkännager sitt missnöje med den situation som föreligger, framför allt kringorstäderna och de mera tätortsbetonade bygderna, där en benägenhet till överansträngning av byggnadsmarknaden gör sig gällande. Men man kan dock aldrig bortse ifrån vad som är den grundläggande tanken i Kungl. Maj:ts handlingsätt även när det gäller lånefrågorna. Vi införde 1956 ett tak för vad en skolbyggnad efter rimliga fordringar kvalitetsmässigt och kvantitetsmässigt borde få kosta per kvadratmeter undervisningsyta — om jag får använda det uttrycket. Innan riksdagen fattade beslut, gjordes en mycket utförlig undersökning om de faktiska skolbyggnadskostnaderna. Riksdagen indexkopplade detta tak, som 1956 var 900 kronor per kvadratmeter undervisningsyta för permanenta skolbyggnader och 325 kronor för provisoriska skolbyggnader. Taket justeras således varje år och skulle därmed vara ett rimligt uttryck för vad som är representativt för den normala byggnadskostnadsstegringen.

Nu är jag medveten om att byggnadsmarknaden på vissa håll i landet är farligt nära överansträngning. I begreppet överansträngning lägger jag in, att det finns för många objekt som slåss om för få entreprenörer, byggnadsarbetare, arkitekter, tekniker och planritare. Detta har medfört att den i och för sig sunda konkurrensen i dessa speciella områden inte blivit särdeles utpräglad. Kommunalmännen känner sig — som interpellanten påpekade — jagade av uppgiften att skaffa skolbyggnader till de inflyttande familjerna och är därför inte så ambitiösa i sin kost-

**Svar på interpellation ang. långfristiga lån för skolbyggnader**

nadsgranskning som är önskvärt och nödvändigt. Dessutom skall jag väl ärligen säga, att man på sina håll inte heller har de kvalifikationer som erfordras för att man skall kunna göra kostnadsgranskningen utifrån ekonomiska och tekniska utgångspunkter, utan de »körs över» — beklagligtvis för ofta — av ett arkitekt-esteteri, vilket bl. a. för med sig att skolan blir onödigt dyr.

Då är det fråga om huruvida man på Kungl. Maj:ts sida, som interpellanten tycks utgå ifrån, bara skall sitta och acceptera detta och därmed helt enkelt desavuera det uttalande som riksdagen ändå en gång har gjort, nämligen att ett av huvudsyftena med bidragstaken är att hålla byggnadskostnaderna nere. Släpper man på det i bidragsgivningen och vid tillståndsgivningen för lån, har man därmed också brutit upp fältet, och det hela flyter i väg i en kostnadsutveckling som ingen av oss väl ändå kan önska.

Det är klart att det vore bekvämt att säga: Låna bara pengar och betala vad det kostar. Det angår inte Kungl. Maj:t och finansministern som har ansvaret för långivningen. Men jag föredrar att ta kritiken från kommunalmännen att vi här driver en alltför hård politik, för att uppnå syftet att i någon mån hålla kontroll på en kostnadsutveckling, som eljest ur samhällliga och allmänna synpunkter säkerligen skulle föra oss ut i ännu större besvärligheter.

Det finns emellertid anledning framhålla, att Kungl. Maj:ts bedömning av kommunernas lånetillstånd inte är så rigorös som den skulle vara vid en absolut anknytning till den maximala kostnaden enligt riksdagens tidigare beslut. Vi tar alla de hänsyn som det är rimligt att ta. Är det svårare grundförhållanden vid något tillfälle, prövas den frågan, och Kungl. Maj:t ger sitt lånetillstånd med hänsynstagande därtill. Bygger man extra stora ekonomilokaler med tanke på att skolan skall expandera

längre fram eller bygger man en speciellt stor gymnastiksal med motivationen att den skall stå till förfogande för idrottsorganisationerna i orten eller att den skall kunna användas som samlingslokal för organisationer och sammanslutningar, tar Kungl. Maj:t även hänsyn till detta och medger en uppräkning av bidragsunderlaget.

Man tar således alla rimliga hänsyn, men Kungl. Maj:t har vägrat att räkna upp lånetillståndet i sådana fall, där dessa rent sakliga och objektiva grunder icke föreligger utan där bara den omständigheten åberopas, att skolan blivit dyrare än vad man hade tänkt sig.

Frågan om skolbyggnadskostnaderna har varit högaktuell under rätt lång tid, och statskontoret gjorde därför för litet sedan en undersökning om hur det hela egentligen ter sig i dagens läge. Denna undersökning, som om jag minns rätt blev färdig någon gång i början av detta år, visade bland annat, att av 285 permanenta skollokaler, färdigställda under den allra senaste tiden — så färska som man kunde ta dem — höll sig 150, d. v. s. litet mer än hälften, under det kostnadstak som Kungl. Maj:t tillämpar och som — vilket jag tidigare sagt — har sin grund i riksdagens beslut från 1956. En del av dessa skolor låg i Stockholm och Södertälje, således i dessa dyra orter. Jag skall villigt erkänna att de kommunala representationerna i dessa orter haft större möjligheter att göra en mera noggrann kostnadsgranskning än man haft i andra kommuner. I vissa av dessa senare kommuner, där problemet är mest irriterande — jag skall avstå från att namnge dem; det är alldeles onödigt och jag känner inte heller något behov av att göra det — har det varit vanligt att man byggt som det heter på löpande räkning. Det betyder att man egentligen inte alls har något håll på kostnadsutvecklingen. Tre skolor i de kommuner, som nu klagat mest över Kungl. Maj:ts långivningsprinciper, har detaljstuderats. Det har



**Svar på interpellation ang. långfristiga lån för skolbyggnader**

visat sig att utvecklingen under byggnadstiden av dessa skolor inneburet, att den skola som haft det bästa resultatet fått en kostnadsstegring på 48 procent i förhållande till den kostnad man kalkylerade med när man startade bygget och att den skola, beträffande vilken kommunen blivit mest lurad, hade en kostnadsstegring på 65 procent under byggnadstiden.

Det måste naturligtvis vara något fel, fel i beräkningarna och fel i sättet och tekniken att bygga, när något sådant kan hända. Det har visat sig att man i dessa fall byggt »på löpande räkning», och det är en i alla avseenden ytterst olämplig metod om man vill bygga billigt. Det betyder slöseri både med material och arbete, såväl i avseende på kvalitet som kvantitet. De största förtjänsterna får den byggmästare som kan slösa mest med material och arbetskraft.

Nu kan man säga att detta har man råkat in i utan egen förskyllan, därför att man måste ha skolan byggd och det har varit ont om entreprenörer. Dessa har förklarat att om man inte ville finna sig i detta system, så bryr de sig inte om att bygga utan bygger åt någon annan i stället. Trots detta hot borde man emellertid inte ha fallit undan. I stället får man, vilket jag har uppmanat kommunerna till, försöka improvisera eller också skaffa sig konsulter som kan granska företaget bättre. Jag vet att det finns kommuner som har konsultbyråer och egna konsulter som har skött detta på ett utmärkt sätt. Det är möjligt att man interkommunalt skulle kunna utnyttja denna form av sakkunskap.

Vid närmare studium av en del av dessa skolor, som har åstadkommit irritation och som jag föreställer mig i viss mån har utgjort bakgrunden till interpellantens synpunkter, finner man en rad av jag kan säga rent lyxbetonade skolbyggnader, som enligt min mening inte kan försvaras. Det vore dumt att

försvara dem — i varje fall kan inte en finansminister göra det, om han skall i någon mån sköta det ämbete som är honom ålagt, nämligen att försöka hålla igen, när det blir fråga om omotiverade kostnadsstegringar. Det är inte nödvändigt med golvvytor utförda i marmor eller skåp med kvistren knivskuren furu på insidan där man lika väl kan sätta en plywoodplatta.

Som allmänt omdöme har från sakkunnigt håll anförts, att därest vi skulle bygga universitet och högskolor i samma klass som ibland förekommit vid byggandet för enhetsskolan, så skulle det bli fråga om kostnader som i varje fall aldrig skulle kunna accepteras vid Kungl. Maj:ts kostnadsgranskning.

Jag har varit relativt frispråkig här, och det har jag varit med avsikt, helt enkelt därför att detta är ett allvarligt problem. Läget är långt ifrån problemfritt. Om detta mitt inlägg kan spela någon roll för de andra kommunerna kring tätorterna, som står i begrepp att bygga skolhus, och förmå dem att mobilisera ett hårdare motstånd mot kostnadsstegringar, så är jag den förste att erkänna att interpellationen inte varit förgäves.

Herr GREBÄCK (cp):

Herr talman! Situationen i förortskommunerna får ses mot bakgrunden av den explosionsartade ökningen av befolkningstalet i kommunerna runt Stockholm. Det är den som i så hög grad har bidragit till att skapa svårigheter för kommunalmännen. Statsrådet säger att kommunalmännen borde vara mera ambitiösa i sin granskning av kostnaderna. Förortskommunerna kring Stockholm är väl dock i regel ganska väl utrustade med expertis. Det kanske rent av är expertisens fel ibland när felräkningar förekommer.

Men jag tror också att dessa kommunalmän är mycket ambitiösa i sina försök att klara lokalfrågan för att kunna ta emot skolbarnen. Många gånger måste

**Interpellation ang. skydd för vattendrag och marker mot föroreningar**

de göra improvisationer, och de lokaler som då får tillgripas utmärks sannernigen inte av några marmorskivor och annan lyxutrustning. Man får försöka förstå kommunalmännen också. De har kanske hjälpt sig fram med improvisationer, men de vet att det blir sjudubbelt värre ju längre de väntar med att bygga.

Man får vara tacksam för att vi har en finansminister som vill försöka hålla igen beträffande onödiga kostnadsutveckling i samhället. Jag är dock inte övertygad om att kommunalmännen förstår att det gäller alldeles speciellt för denna sektor. De tycker kanske att det bör gälla även andra områden i samhället. Men jag har som sagt ingenting att invända mot att finansministern vill försöka hålla igen på onödiga kostnader. Ibland är man säkerligen överdrivet ambitiös i fråga om utrustning, och det vill jag inte på något sätt försvara.

Kvar står dock det faktum, att kommunalmännen har stora svårigheter att brottas med när det gäller finansieringen av skolbyggena. Det är ju tråkigt att jag skall behöva gå till kommunalmännen i förorterna och tala om, att någon hjälp inte är att vänta från regeringens sida i detta fall; den enda hjälpen består i uppmaningar till dem att hålla igen så mycket som möjligt på kostnaderna. Jag vet inte om de anser den hjälpen tillräcklig, men det vore naturligtvis bra om det vore möjligt att lösa problemet enbart med den åtgärden.

Härmed var överläggningen slutad.

## § 4

Föredrogs var för sig följande Kungl. Maj:ts å bordet vilande propositioner; och hänvisades därvid

till statsutskottet propositionen nr 158, angående vissa tjänster vid kommunikationsverken; samt

till behandling av lagutskott propositionen nr 166, med förslag till förordning om ändring i förordningen den 29

december 1949 angående handel med skrot, lump och begagnat gods.

## § 5

Föredrogs den av herr *Gustafsson* i Borås vid kammarens sammanträde på förmiddagen den 8 innevarande maj gjorda, men då bordlagda anhållan att få framställa interpellation till herr statsrådet och chefen för finansdepartementet angående beskattningen av invaliditetstillägg och invaliditetsersättning.

Kammaren biföll denna anhållan.

## § 6

**Interpellation ang. skydd för vattendrag och marker mot föroreningar**

Ordet lämnades på begäran till

Herr PERSSON i Heden (cp), som yttrade:

Herr talman! Föroreningar i vattendrag och marker torde vara anledning till den under senare tid oroväckande ökningen av vissa svåra husdjursjukdomar. Främst gäller det dyntsjuka och trikinos, som båda kan överföras till människor, som förtär kött av infekterade slaktdjur. Flera exempel på sådan sjukdomsspridning bland människor finns från senare år.

Dyntförekomsten hos slaktnöten var under tiden från 1920 fram till i början av 1950-talet synnerligen ringa. Det var med all sannolikhet resultatet av en alltmer omfattande och effektiv köttkontroll. Under de senaste åren har emellertid dyntförekomsten ökat i betydande utsträckning. Orsaken torde i första hand vara att vattendrag, som användes till vattning av husdjur, förorenats genom WC-avloppsvatten. I viss mån torde också föroreningen av betesmarker intill de stora turiststråken ha medverkat till den ökade dyntförekomsten.

På samma sätt förhåller det sig med ökningen av trikinos hos svin. Trikinofrekvensen har efter köttbesiktningens

införande under lång tid varit synnerligen ringa. Under de senaste åren har emellertid en oroväckande ökning skett. Trikinerna överförs ju till svinen främst genom råttor. Orsaken till den ökade frekvensen torde i första hand vara att söka i dåligt skötta soptippar och i skräphögar i markerna av matavfall, mink- och rävkadaver etc.

Den under senare år ökade förekomsten av dynt och trikiner är ur flera synpunkter ett allvarligt problem. Den utgör en fara ur hälsosynpunkt och medför givetvis stora förluster för animalieproduktionen. Det kan knappast råda något tvivel om att orsaken är att söka i att vårt kultursamhälle inte lyckats klara renhållningen på ett tillfredsställande sätt. Det är enligt min mening nödvändigt, att effektivare åtgärder kommer till stånd till skydd för vattendrag och marker mot föroreningar av olika slag, t. ex. WC-avloppsvatten och matavfall.

Med anledning av vad jag här har anfört anhåller jag om kammarens tillstånd att till statsrådet och chefen för inrikesdepartementet ställa följande fråga:

Är herr statsrådet med anledning av den ökade förekomsten av dynt och trikiner beredd vidta ur hälsovårds-synpunkt effektivare åtgärder till skydd för vattendrag och marker mot föroreningar genom t. ex. WC-avloppsvatten och matavfall?

Denna anhållan bordlades.

### § 7

Justerades protokollsutdrag.

Kammarens ledamöter åtskildes härefter kl. 15.40.

In fidem

*Sune K. Johansson*

## Fredagen den 10 maj

Kl. 11.00

### § 1

Föredrogs den av herr *Persson* i Heden vid kammarens nästföregående sammanträde gjorda, men då bordlagda anhållan att få framställa interpellation till herr statsrådet och chefen för inrikesdepartementet angående skydd för vattendrag och marker mot föroreningar.

Kammaren biföll denna anhållan.

### § 2

Övergång till högertrafik, tillika svar på interpellation ang. upprustning av läns- och bygdevägar

Föredrogs i ett sammanhang tredje lagutskottets utlåtande nr 23, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition

angående övergång till högertrafik, dels ock i ämnet väckta motioner;

bevillningsutskottets betänkande nr 34, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om trafikomläggningsskatt jämte i ämnet väckta motioner; samt

statsutskottets utlåtande nr 92, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående övergång till högertrafik jämte i ämnet väckta motioner, såvitt nämnda proposition och motioner avsåge medels-anvisning.

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet Skoglund, hade tillkännagivit, att han hade för avsikt att i samband med behandlingen av detta ärende besvara herr Erikssons i

### Övergång till högertrafik

Bäckmora interpellation angående upp-  
rustning av läns- och bygdvägar.

#### Tredje lagutskottets utlåtande nr 23

Genom en den 15 februari 1963 dag-  
tecknad proposition, nr 58, hade Kungl.  
Maj:t under återopande av propositionen  
bilagt utdrag av statsrådsprotokollet  
över kommunikationsärenden föreslagit  
riksdagen

1. att för sin del besluta om över-  
gång till högertrafik i enlighet med vad  
föredragande departementschefen för-  
ordat i propositionen och bemyndiga  
Kungl. Maj:t att bestämma tidpunkten  
för övergången;

2. att bemyndiga Kungl. Maj:t att i  
enlighet med de huvudsakliga riktlinjer,  
som departementschefen förordat i pro-  
positionen, fastställa de grunder, enligt  
vilka ersättning av statsmedel skulle ut-  
gå för kostnader i anledning av trafik-  
omläggningen, och meddela de beslut  
i övrigt, som erfordrades för omläg-  
ningen; samt

3. att till Kostnader för övergång till  
högertrafik för budgetåret 1963/64 på  
driftbudgeten under sjätte huvudtiteln  
anvisa ett reservationsanslag av  
10 000 000 kronor, att avräknas mot au-  
tomobilskattemedlen.

Propositionen hade, utom såvitt avså-  
ge medelsanvisning, hänvisats till lagut-  
skott och behandlats av tredje lagutskot-  
tet. Beträffande medelsanvisningen ha-  
de propositionen hänvisats till statsut-  
skottet. Propositionen nr 59, som inne-  
fattade förslag till den trafikomlägg-  
ningsskatt, varmed kostnaderna för den  
föreslagna trafikreformen avsåges skola  
bestridas, hade hänvisats till bevillnings-  
utskottet. Tredje lagutskottet hade med  
hänsyn härtill vid sin behandling ej  
upptagit vad som i propositionen nr 58  
anförts angående trafikomläggningen  
under rubrikerna »Finansieringen». Ut-  
skottet hade dock tagit ställning till vad  
som under dessa rubriker uttalats om  
en statlig lånefond.

Beträffande det huvudsakliga inne-  
hållet i propositionen nr 58 anfördes  
följande.

I de delar av propositionen, som ut-  
skottet enligt vad ovan anförts skall be-  
handla, föreslås, att principbeslut fat-  
tas om övergång till högertrafik i Sveri-  
ge. Trafikomläggningen skall avse väg-  
och gatutrafiken samt spårvägstrafiken  
men däremot inte järnvägs- och tunnel-  
banetrafiken. Omläggningen förutsät-  
tes bli genomförd under år 1967. För  
administrationen av omläggningen skall  
inrättas en särskild kommission.

Kostnaderna för omläggningen beräk-  
nas till omkring 400 miljoner kronor. Er-  
sättning skall i princip utgå för sådana  
kostnader, som har ett omedelbart sam-  
band med omläggningen.

I samband med propositionen nr 58  
hade utskottet behandlat följande i an-  
ledning av densamma väckta motioner,  
såvitt de hänvisats till lagutskott, näm-  
ligen

de likalydande motionerna I: 596 av  
herr *Jonasson m. fl.* samt II: 730 av her-  
rar *Johansson* i Dockered och *Björk-  
änge*;

de likalydande motionerna I: 608 av  
herr *Edström* samt II: 756 av herr *von  
Friesen*;

de likalydande motionerna I: 609 av  
herr *Thorsten Larsson m. fl.* samt  
II: 759 av herr *Jönsson* i Ingemarsgår-  
den *m. fl.*;

de likalydande motionerna I: 610 av  
herr *Thorsten Larsson m. fl.*, samt  
II: 758 av herr *Hansson* i Skegrie *m. fl.*;

de likalydande motionerna I: 611 av  
herr *Sörlin* samt II: 760 av fru *Linde-  
kvist m. fl.*;

de likalydande motionerna I: 612 av  
herr *Åkesson* och II: 757 av herrar *Ham-  
rin* i Jönköping och *Nelander*;

motionen I: 602 av herr *Svanström*;  
motionen II: 732 av herr *Börjesson* i  
Falköping;

motionen II: 740 av herr *Persson* i  
Heden;

## Övergång till högertrafik

motionen II: 742 av herr *Hagberg* m. fl.;

motionen II: 743 av herr *Magnusson* i Nennesholm;

motionen II: 750 av fru *Gunne*; även-som

motionen II: 755 av fru *Eriksson* i Stockholm m. fl.

I motionerna I: 596 och II: 730 samt II: 755 hemställdes, att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 58.

I motionerna I: 602, II: 732 och II: 743 hemställdes, att riksdagen med avslag å propositionen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla att förslag fram-lades för riksdagen om ny rådgivande folkomröstning i högertrafikfrågan.

I motionen II: 742 hemställdes, »att riksdagen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 58 i skrivelse till rege-ringen anhåller om förslag till folkom-röstning hösten 1964 för eller mot rege-ringens förslag om införande av höger-trafik».

I motionen II: 740 hemställdes, »att riksdagen, med avslag på propositionen nr 58, måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om skyndsam utredning av för-utsättningarna för övergång till höger-trafik i vårt land och av lämpliga grun-der för finansiering av en sådan re-form».

Utskottet hemställde,

A. att riksdagen måtte med avslag å följande motioner, nämligen

1. I: 596 och II: 730,
2. I: 602,
3. II: 732,
4. II: 740,
5. II: 742,
6. II: 743 samt
7. II: 755,

bifalla förevarande proposition, nr 58;

B. att motionerna

1. I: 608 och II: 756,
2. I: 609 och II: 759,
3. I: 610 och II: 758,
4. I: 611 och II: 760,

5. I: 612 och II: 757 samt

6. II: 750

i den mån de ej kunde anses besva-rade genom vad utskottet anfört icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Reservation hade avgivits av herrar *Levin* och *Johansson* i Torp samt fru *Torbrink*, vilka ansett att utskottet bort hemställa,

A. att riksdagen måtte med bifall till motionerna I: 596 och II: 730 samt II: 755 avslå förevarande proposition, nr 58;

B. att motionerna I: 608 och II: 756, I: 609 och II: 759, I: 610 och II: 758, I: 611 och II: 760, I: 612 och II: 757, I: 602, II: 732, II: 740, II: 742, II: 743 och II: 750 i den mån de ej kunde anses besvarade genom vad reservanterna an-fört icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Reservation hade vidare avgivits be-träffande punkt B. i utskottets hemstäl-lan av herr *Nyberg*, utan angivet yrkan-de.

## Bevillningsutskottets betänkande nr 34

I en den 15 februari 1963 dagtecknad, till bevillningsutskottet hänvisad pro-portion, nr 59, hade Kungl. Maj:t, un-der återopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över fi-nansärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att antaga vid propositionen fogat förslag till förordning om trafik-omläggningsskatt.

Beträffande propositionens huvudsak-liga innehåll anfördes följande.

I anslutning till proposition om över-gång till högertrafik framlägges förslag till förordning om den trafikomlägg-ningskatt, varmed kostnaderna för den föreslagna trafikreformen skall bestri-das.

Trafikomläggningsskatten föreslås ut-gå under vart och ett av budgetåren 1963/64—1966/67. Skatten skall enligt

### Övergång till högertrafik

förslaget erläggas för registrerade motorfordon, däremot inte för mopeder eller traktorer. De årliga skattebeloppen föreslås bli 20 kronor för motorcykel, 40 kronor för mindre personbil, 75 kronor för medelstor personbil samt 100 kronor för större personbil, lastbil och buss. Uppbörd av skatten avses ske i samband med den ordinarie bilskatteuppbörden.

Trafikomläggningsskatten beräknas sammanlagt ge omkring 400 miljoner kronor, varav omkring 90 miljoner kronor under budgetåret 1963/64.

Till utskottet hade hänvisats följande i anledning av propositionen väckta *motioner*, nämligen

I) de likalydande motionerna I: 603 av herr *Jonasson m. fl.* samt II: 745 av herrar *Johansson* i Dockered och *Björkänge*;

II) de likalydande motionerna I: 604 av herr *Ernst Olsson m. fl.* och II: 747 av herr *Svensson* i Vä *m. fl.*, vari hemställts, »att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts förslag om särskild trafikomläggningsskatt på motorfordon»;

III) de likalydande motionerna I: 613 av herr *Per Petersson* och II: 763 av fru *Boman*;

IV) de likalydande motionerna I: 614 av herr *Sveningsson m. fl.* och II: 762 av herr *Bohman m. fl.*;

V) de likalydande motionerna I: 615 av herr *Åkesson m. fl.* och II: 765 av herr *Hamrin* i Jönköping *m. fl.*, vari hemställts bl. a., att riksdagen vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 59 måtte avslå propositionen samt i skrivelse till Kungl. Maj:t begära nytt förslag om finansiering av omläggningen till högertrafik innefattande att 200 milj. kr. skulle uttagas som allmänna skattemedel åren 1964—1965 och att 200 milj. kr. skulle uttagas genom fordons-skatt åren 1966—1967;

VI) motionen I: 600 av herr *Ferdinand Nilsson m. fl.*;

VII) motionen II: 731 av herrar *Braconier* och *Palm*, vari hemställts, »att riksdagen vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 58 måtte besluta att övergången till högertrafik finansieras genom ianspråktagande av överskottet på automobilskattemedlens specialbudget och att således någon särskild trafikomläggningsskatt inte skall uttagas»;

VIII) motionen II: 733 av herrar *Braconier* och *Palm*;

IX) motionen II: 734 av herr *Börjesson* i Falköping;

X) motionen II: 741 av herr *Persson* i Heden;

XI) motionen II: 744 av herr *Hagberg m. fl.*;

XII) motionen II: 746 av herr *Magnusson* i Nennesholm;

XIII) motionen II: 761 av herrar *Asp* och *Sundelin*;

XIV) motionen II: 764 av fru *Eriks-son* i Stockholm *m. fl.*; ävensom

XV) motionen II: 766 av herrar *Magnusson* i Borås och *Nilsson* i Göingegården, vari hemställts, »att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 59».

Utskottet hemställde,

A) att riksdagen, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 58 och med förklarande att Kungl. Maj:ts proposition nr 59 icke kunnat av riksdagen oförändrad bifallas samt med avslag å följande *motioner*, nämligen

1) de likalydande motionerna I: 603 av herr *Jonasson m. fl.* samt II: 745 av herrar *Johansson* i Dockered och *Björkänge*,

2) de likalydande motionerna I: 604 av herr *Ernst Olsson m. fl.* och II: 747 av herr *Svensson* i Vä *m. fl.*,

3) de likalydande motionerna I: 613 av herr *Per Petersson* och II: 763 av fru *Boman*,

4) de likalydande motionerna I: 614

## Övergång till högertrafik

av herr Sveningsson m. fl. och II: 762 av herr Bohman m. fl.,

5) de likalydande motionerna I: 615 av herr Åkesson m. fl. och II: 765 av herr Hamrin i Jönköping m. fl.,

6) motionen I: 600 av herr Ferdinand Nilsson m. fl., såvitt motionen hänvisats till bevillningsutskottet,

7) motionen II: 731 av herrar Bracconier och Palm,

8) motionen II: 733 av herrar Bracconier och Palm,

9) motionen II: 734 av herr Börjesson i Falköping,

10) motionen II: 741 av herr Persson i Heden,

11) motionen II: 744 av herr Hagberg m. fl.,

12) motionen II: 746 av herr Magnusson i Nennesholm,

13) motionen II: 761 av herrar Asp och Sundelin,

14) motionen II: 764 av fru Eriksson i Stockholm m. fl. ävensom

15) motionen II: 766 av herrar Magnusson i Borås och Nilsson i Göingegården,

måtte antaga det vid propositionen nr 59 fogade förslaget till förordning om trafikomläggningsskatt med den ändringen att 5 § erhöles följande såsom *utskottets förslag* betecknade lydelse:

*Kungl. Maj:ts förslag*

## 5 §.

Trafikomläggningsskatt skall för varje år erläggas med följande belopp:

a) för motorcykel tjugo kronor;

b) för personbil, vars tjänstevikt ej överstiger ettusenettihundra kilogram, fyrtio kronor;

c) för personbil, vars tjänstevikt överstiger ettusenettihundra men icke ettusenfemhundra kilogram, sjuttiofem kronor; samt

d) för annat motorfordon etthundra kronor.

Skatten skall bestämmas med hänsyn till fordonets beskaffenhet sådan denna vid den i 2 § angivna tidpunkten är registrerad eller bort vara registrerad.

*Utskottets förslag*

## 5 §.

Trafikomläggningsskatt skall för varje år erläggas med följande belopp:

a) för motorcykel tjugo kronor;

b) för personbil, vars tjänstevikt ej överstiger ettusenettihundra kilogram, fyrtio kronor; samt

c) för annat motorfordon sjuttiofem kronor.

Skatten skall bestämmas med hänsyn till fordonets beskaffenhet sådan denna vid den i 2 § angivna tidpunkten är registrerad eller bort vara registrerad.

B) att följande motioner, nämligen

1) de likalydande motionerna I: 603 av herr Jonasson m. fl. samt II: 745 av herrar Johansson i Dockered och Björkänge,

2) de likalydande motionerna I: 604 av herr Ernst Olsson m. fl. och II: 747 av herr Svensson i Vä m. fl.,

3) de likalydande motionerna I: 613 av herr Per Petersson och II: 763 av fru Boman,

4) de likalydande motionerna I: 614 av herr Sveningsson m. fl. och II: 762 av herr Bohman m. fl.,

5) de likalydande motionerna I: 615 av herr Åkesson m. fl. och II: 765 av herr Hamrin i Jönköping m. fl.,

6) motionen I: 600 av herr Ferdinand Nilsson m. fl., såvitt motionen hänvisats till bevillningsutskottet,

7) motionen II: 731 av herrar Bracconier och Palm,

8) motionen II: 733 av herrar Bracconier och Palm,

9) motionen II: 734 av herr Börjesson i Falköping,

10) motionen II: 741 av herr Persson i Heden,

**Övergång till högertrafik**

11) motionen II: 744 av herr Hagberg m. fl.,

12) motionen II: 746 av herr Magnusson i Nennesholm,

13) motionen II: 761 av herrar Asp och Sundelin,

14) motionen II: 764 av fru Eriksson i Stockholm m. fl. ävensom

15) motionen II: 766 av herrar Magnusson i Borås och Nilsson i Göingegården,

måtte, i den mån de icke kunde anses besvarade genom vad utskottet anfört och hemställt, av riksdagen lämnas utan åtgärd.

Reservationer hade avgivits

I) av herrar *Sundin* och *Fälldin*, vilka ansett,

*dels* att visst avsnitt av utskottets yttrande bort ha annan, i reservationen angiven lydelse, innebärande att kostnaderna för en övergång till högertrafik borde bestridas över den allmänna statsbudgeten,

*dels* ock att utskottet bort hemställa, att riksdagen, med avslag på Kungl. Maj:ts proposition nr 58, såvitt gällde finansieringen, och Kungl. Maj:ts proposition nr 59 samt med bifall till de likalydande motionerna I: 604 av herr Ernst Olsson m. fl. och II: 747 av herr Svensson i Vä m. fl., måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t ge till känna vad reservanterna anfört;

II) av herr *Erik Filip Petersson*, som ansett att utskottet bort hemställa,

att riksdagen, med bifall till motionerna I: 615 och II: 765, såvitt nu var i fråga, samt med avslag på propositionen nr 59, måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t begära nytt förslag från Kungl. Maj:t om finansiering av omläggningen till högertrafik, innebärande att 200 milj. kronor skulle uttagas som allmänna skattemedel åren 1964—1965 och att 200 milj. kronor skulle uttagas genom fordonsskatt åren 1966—1967;

III) av herr *Magnusson* i Borås, vilken — under återopande av innehållet

i motionen II: 731 av herrar Bracोनier och Palm samt i motionen II: 766 av herrar Magnusson i Borås och Nilsson i Göingegården — ansett att utskottet bort hemställa,

att riksdagen måtte med avslag å Kungl. Maj:ts proposition nr 59 uttala, att en övergång till högertrafik borde finansieras genom ianspråktagande av överskottet å automobilskattemedlens specialbudget.

**Statsutskottets utlåtande nr 92**

I statsverkspropositionen hade Kungl. Maj:t under sjätte huvudtiteln (bilaga 8, punkt 18) föreslagit riksdagen att, i avbidan på särskild proposition i ämnet, för budgetåret 1963/64 till Kostnader för övergång till högertrafik beräkna ett reservationsanslag av 10 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

Sedermera hade Kungl. Maj:t i propositionen nr 58, under återopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 15 februari 1963, såvitt nu var i fråga, föreslagit riksdagen att till förenämnda ändamål för budgetåret 1963/64 på driftbudgeten under sjätte huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av likaledes 10 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

I förevarande sammanhang hade utskottet till behandling såvitt nu var i fråga förehaft följande motioner, nämligen

*dels* två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Jonasson m. fl.* (I: 596) och den andra inom andra kammaren av herrar *Johansson* i Dockered och *Björkänge* (II: 730);

*dels* två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Edström* (I: 608) och den andra inom andra kammaren av herr *von Friesen* (II: 756);

*dels* två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av



## Övergång till högertrafik

herrar *Edström* och *Lundström* (I: 609) och den andra inom andra kammaren av herr *Jönsson* i Ingemarsgården (II: 759);

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Thorsten Larsson m. fl.* (I: 610) och den andra inom andra kammaren av herr *Hansson* i Skegrie *m. fl.* (II: 758);

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Sörlin* (I: 611) och den andra inom andra kammaren av fru *Lindekvist m. fl.* (II: 760);

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Åkesson* (I: 612) och den andra inom andra kammaren av herrar *Hamrin* i Jönköping och *Nelander* (II: 757);

dels en inom andra kammaren av fru *Eriksson* i Stockholm *m. fl.* väckt motion (II: 755);

dels en inom första kammaren av herr *Svanström* väckt motion (I: 602);

dels en inom första kammaren av herr *Ferdinand Nilsson m. fl.* väckt motion (I: 600);

dels en inom andra kammaren av herrar *Braconier* och *Palm* väckt motion (II: 731);

dels en inom andra kammaren av herr *Börjesson* i Falköping väckt motion (II: 732);

dels en inom andra kammaren av herr *Persson* i Heden väckt motion (II: 740);

dels en inom andra kammaren av herr *Hagberg m. fl.* väckt motion (II: 742);

dels en inom andra kammaren av herr *Magnusson* i Nennesholm väckt motion (II: 743);

dels ock en inom andra kammaren av fru *Gunne* väckt motion (II: 750).

Utskottet hemställde,

att riksdagen måtte, med bifall till Kungl. Maj:ts förslag samt med avslag å motionerna I: 596 och II: 730, I: 608 och II: 756, I: 609 och II: 759, I: 610

och II: 758, I: 611 och II: 760, I: 612 och II: 757, II: 755, I: 602, I: 600, II: 731, II: 732, II: 740, II: 742, II: 743 och II: 750, samtliga motioner såvitt nu var i fråga, till Kostnader för övergång till högertrafik för budgetåret 1963/64 å driftbudgeten under sjätte huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 10 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

Reservationer utan angivna yrkanden hade avgivits

- a) av herr *Edström*, och
- b) av herr *Nils-Eric Gustafsson*.

Vad utskotten hemställt föredrogs; och anförde därvid:

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet SKOGLUND:

Herr talman! Frågan om övergång till högertrafik har diskuterats i vårt land under mer än 30 år. Skälen för och emot en övergång har i det väsentliga varit desamma genom åren. Mot övergång har andragits de stora kostnaderna och ökade olycksrisker i samband med omläggningen. För högertrafik har framför allt anförts den snabbt växande internationella biltrafiken.

Det är just denna explosionsartade utveckling av den internationella trafiken som gör en övergång nödvändig. Både fordonsbeståndet och trafiken över gränserna har sedan folkomröstningen 1955 ökat lavinartat. År 1955 fanns det i vårt land 600 000 bilar. Detta antal hade fram till år 1962 ökat till 1,5 miljon. År 1975 kommer antalet att vara cirka 2,8 miljoner, om nuvarande prognos håller. För hela Västeuropa räknat steg siffran från 13 miljoner år 1955 till 30 miljoner år 1962 och den väntas år 1975 ha nått upp till 60 miljoner.

Av avgörande betydelse för ökningen av biltrafiken över våra gränser är självfallet också den framtida utbyggnaden av väg- och broförbindelserna mellan å ena sidan vårt land och å

### Övergång till högertrafik

andra sidan de nordiska grannländerna samt via Danmark till den västeuropeiska kontinenten. Sedan mitten av 1950-talet har det skett och sker en omfattande och långsiktig planering på detta område. En del av projekten är redan färdiga eller på god väg att realiseras, medan andra befinner sig på ett mer eller mindre avancerat förberedelsestadium.

Vad först beträffar utbyggnaden av förbindelserna mellan vårt land och Danmark med den västeuropeiska kontinenten bör nämnas att den s. k. Fågelvägsleden mellan Själland och Västtyskland över Lolland och Femern kommer att öppnas den 14 maj i år. Genom tillkomsten av denna förbindelse, där bl. a. färjöverfarten är väsentligt kortare än på den nuvarande färjleden Gedser—Grossenbrode, 19 km mot 69 km, uppnås en avsevärd kapacitetsökning för trafiken och en betydande förkortning av restiden.

Det kan beträffande Fågelvägsleden tilläggas att ett privat danskt-västtyskt konsortium i början av år 1963 hos de danska och västtyska regeringarna begärde tillstånd att göra provborrningar i Femern Bält, d. v. s. i sundet mellan Lolland och Femern, för att kunna närmare undersöka möjligheterna att bygga en bro över detta sund. I synnerhet inom vissa tyska kretsar lär finnas ett mycket stort intresse för att bygga denna stora bro. Förverkligandet av projektet skulle innebära att Fågelvägsleden kommer att fullbordas på ett sådant sätt att en obruten fast förbindelse skapas mellan Själland och det västtyska fastlandet.

Ett försök att överblicka de mera närliggande danska utbyggnadsplanerna rörande vägkommunikationerna visar att man på danskt håll ganska bestämt räknar med att en ny vägbro över Lilla Bält skall vara färdig åren 1967—1968.

Det centrala projektet i de danska brobyggnadsplanerna är emellertid en bro över Stora Bält. Sedan en mycket

omfattande utredning avslutats för något år sedan har numera anslag till vissa förberedande arbeten anvisats, och enligt uttalande från danskt regeringshåll beräknas bron stå färdig åren 1974—1975. I samband därmed må nämnas att de svenska och danska Öresundsdelegationerna för kort tid sedan framlagt ett betänkande om en fast förbindelse över Öresund. På grundval av sina undersökningar och gjorda prognoser anser delegationerna att en sådan fast förbindelse bör från trafikala och ekonomiska synpunkter komma till stånd i mitten av 1970-talet.

Vidare bör framhållas att i anslutning till den år 1950 i Genève beslutade deklarationen om tillskapande av internationella huvudtrafikleder numera ett vittgrenat nät av s. k. europavägar fastställts och att åt utbyggnaden av sådana vägar såväl i vårt land som i övriga länder redan givits en hög angelägenhetsgrad i vägbyggnadsprogrammen. Med hänsyn till det samarbete som äger rum inom den europeiska transportministerkonferensen och andra internationella organ i syfte att samordna trafikinvesteringarna torde man kunna räkna med att dessa europavägar i relativt snabb takt kommer att byggas ut till verkliga trafikpulsådror i det europeiska trafiksystemet.

Det bör också erinras om att mellanriksvägarna mellan Sverige och Finland respektive Sverige och Norge successivt byggs ut eller upprustas. Slutligen kan påpekas att bilfärjelederna mellan vårt land, å ena, och Danmark, Finland, Norge och Västtyskland, å andra sidan, efter hand ökas ut och förses med modernare båtmaterial, varigenom de erhåller en allt större överföringskapacitet. Över Stora Bält sätts i sommar in världens största bilfärja, som sväljer en bilkö på cirka 3 kilometer.

På grund av de omständigheter jag här har nämnt måste vi i framtiden räkna med en ytterligare väsentlig ökning av biltrafiken över våra gränser.

## Övergång till högertrafik

Denna trafik är för övrigt redan i dag betydande. Antalet gränspasseringar med motorfordon kan i år beräknas komma att överstiga 5 miljoner. Gränstrafiken har under åren 1953—1962 ungefär fyrdubblats. På grundval av föreliggande prognoser kan man vänta sig en fortsatt kraftig ökning. Enligt en prognos som gjorts av de svenska och danska Öresundsdelegationerna kan antalet överföringar av personbilar över Öresund vid fortsatt färjedrift antas bli fördubblat från år 1960 till år 1970. Om en fast förbindelse kommer till stånd under 1970-talet, räknar delegationerna med en tredubbling av trafiken mellan år 1970 och år 1980.

I anslutning här till bör man påminna om att personbilarna utgör det dominerande inslaget i den internationella biltrafiken till och från vårt land. Personbilstrafiken kan framdeles beräknas expandera i stort sett oberoende av de europeiska marknadsfrågornas fortsatta utveckling. Efterfrågan på internationella lastbilstransporter befinner sig för vårt lands del sedan år 1958 i kraftigt uppåtgående. Lastbilarnas konkurrensförmåga gentemot andra transportmedel förstärks successivt genom vägnätets utbyggnad för tyngre fordon, bilmaterielens förbättring och utvecklingen mot specialtransporter av skilda slag.

Ett intensivt arbete pågår för närvarande för att åstadkomma ett enhetligt regelsystem för vägtrafiken i Västeuropa. Man har hunnit mycket långt i detta samarbete. Bakom detta ligger självfallet en klart medveten insikt om att biltrafikens allt starkare internationalisering gör behovet av enhetliga trafikregler mer och mer trängande. Mot samma bakgrund bör man också se Europarådets resolution år 1961 rörande enhetlig trafikriktning och medlemsförslagen till Nordiska rådet åren 1961 och 1963 om en rekommendation till Sverige att övergå till högertrafik.

Ärade kammarledamöter! När vi del-

tar i detta internationella samarbete för enhetliga trafikregler skulle det vara i hög grad inkonsekvent om vi inte ville medverka till enhetlighet i den viktigaste och mest elementära av alla trafikregler, nämligen den om på vilken sida av vägen man skall köra.

Sammanfattningsvis vill jag säga, att den fortsatta mycket snabba ökningen av bilbeståndet och utbyggnaden av vägkommunikationerna måste leda till en kraftigt accelererande ökning av den internationella biltrafiken till och från vårt land under de närmaste båda årtiondena. Vårt land, våra nordiska grannländer och länderna på den västeuropeiska kontinenten kommer härigenom vad gäller biltrafiken att integreras till en trafikalt enhet. Den bild av den internationella trafikens framtida utveckling, som jag här sökt teckna, är ingalunda visionär utan i stället i hög grad realistisk. Den bygger bl. a. på att vårt land omkring 1975 och Västeuropa något senare uppnår samma biltäthet som USA har i dag. Hittillsvarande prognoser för bilbeståndets ökning i Västeuropa har också, som jag nyss delvis berört, klart överträffats.

Ställningstagandet till om en trafikomläggning skall ske måste sålunda grundas på en långsiktig bedömning och baseras på trafikutvecklingen under de närmaste 2—3 årtiondena. Det är mot den bakgrunden som regeringen föreslår övergång till högertrafik.

Övergången bör genomföras så snart som möjligt och detta huvudsakligen av två skäl.

Det ena skälet är att de olycksrisker, som är förenade med en omläggning, tilltar för varje år på grund av den snabbt fortgående trafikökningen. Det andra skälet är att kostnaderna, som föranledes av en omläggning, likaledes ökar år efter år. Kostnaderna för en omläggning har sålunda, om en jämförelse göres mellan den beräkning som gjordes vid mitten av 1950-talet och den som utfördes för ett par år sedan,

### Övergång till högertrafik

vid oförändrad prisnivå stigit med i avrundat tal 100 miljoner kronor.

En ytterligare synpunkt, som talar för att beslut fattas snarast möjligt, är att ett uppskov med ställningstagandet konserverar ett osäkerhetstillstånd, vilket i sin tur medför betydande olägenheter i skilda hänseenden på kommunikationsväsendets område, exempelvis beträffande konstruktion av planskilda väg- och gatukorsningar samt investeringar i bussar och spårvagnar. Jag föreställer mig att kommunalmännen och inte minst de för trafikplaneringen närmast ansvariga i våra tätorter och samhällen över huvud taget har ett starkt behov av att få klart besked på den här punkten.

Man har i den förda diskussionen gjort gällande att kostnaderna för övergång till högertrafik skulle minska, därast man dröjde med reformens genomförande. Mot detta talar redan den omständigheten att kostnaderna för en omläggning ökat från 27 miljoner kronor 1946 till 400 miljoner i dag. Hur kostnaderna stigit med åren framgår för övrigt av en jämförelse mellan beräkningar som gjorts mellan åren 1954 och 1961. Med oförändrad prisnivå uppgår ökningen, som jag nyss sade, till i runt tal 100 miljoner kronor.

Från departementets sida har nyligen uppdragits åt överdirektör Hall i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att närmare granska påståendet om att kostnaderna skulle bli lägre vid en senare omläggning. Han har nu avlämnat sin rapport. Däri heter det i fråga om bussarna: »Det synes ostridigt att kostnaderna för busstrafikens omläggning kommer att successivt stegras ju längre man uppskjuter tidpunkten för trafikomläggningen.»

Till frågan om kostnaderna för vägar och gator m. m. konstaterar överdirektör Hall »att varje uppskov med högertrafikens införande medför betydande kostnadsstegringar».

Överdirektör Halls första undersök-

ning angående kostnaderna mötte ju ingen kritik i egentlig mening utan godtogs praktiskt taget av alla myndigheter. Man frågar sig därför huruvida man inte har anledning att på samma sätt acceptera också hans nyligen avgivna utlåtande i frågan.

Till slut, herr talman, några ord om olycksriskerna vid och efter en övergång till högertrafik.

På grund av problemets natur är det utomordentligt svårt att ange omfattningen av denna olycksrisk. Problemet är emellertid till sin natur också sådant att risken inom ganska vida gränser kan motverkas genom åtgärder av skilda slag från samhällets sida. Därmed vill jag ha sagt att den faktiska olycksfrekvensen under omläggningskedet i mycket stor utsträckning kommer att sammanhånga med den grad av förutseende och omsorg, varmed omläggningen planeras och organiseras, samt den omfattning vari samhällets resurser på olika områden sättes in för att hålla olyckstalet nere. Självfallet får ingen möda sparas för att åstadkomma en rationell och effektiv planläggning och organisation för omläggningsgenomförande.

En ingående inventering måste göras av alla de potentiella resurser som kan finnas inom den offentliga och den privata sektorn av samhället och som med fördel kan utnyttjas för att motverka olycksriskerna. En omfattande utbildnings- och upplysningsverksamhet, en intensiv trafikövervakning samt tillämpning av temporär hastighetsbegränsning är ofrånkomliga åtgärder. Genom intensiv utbildnings- och upplysningsverksamhet bör goda resultat kunna uppnås med stöd av en aktiv medverkan av bl. a. skolmyndigheterna, NTF, motororganisationerna, tidningspressen samt radion och televisionen. Radion och televisionen torde f. ö. ha speciella möjligheter att på ett verkningsfullt och lättfattligt sätt sprida information om vad som från tra-

## Övergång till högertrafik

fiksäkerhetssynpunkt bör iakttas i samband med trafikomläggningen. I anslutning härtill vill jag upplysa om att ledningen för Sveriges Radio har förklarat sig beredd att genom särskilda programinslag i radion och televisionen medverka till genomförande av en trafikreform varom statsmakterna fattat beslut.

När jag nyss nämnde att olycksriskerna främst hänför sig till tidsskedet närmast efter omläggningen, bortsåg jag därmed ingalunda från de risker som en ändring av trafikriktningen medför även under en längre tidsperiod efter genomförandet. Jag förutsätter därför — och det har också starkt understrukits i propositionen — att det organ, som skall svara för administrationen av omläggningen, särskilt överväger de speciella åtgärder som lämpligen bör vidtas för att verksamt minska de olycksrisker som kan föreligga i ett senare tidsskede.

Herr LEVIN (s):

Herr talman! Eftersom jag tillsammans med ett par andra ledamöter av tredje lagutskottet i en reservation till utskottets utlåtande yrkat avslag på den föreliggande propositionen, skall jag ta kammarens tid i anspråk en liten stund för att, utöver vad som framgår av reservationen, försöka motivera varför jag inte kunnat ansluta mig till propositionens och utskottsmajoritetens förslag.

Till att börja med vill jag konstatera att departementschefen tydligt helt underkänner de många påståenden som tidigare framförts av högertrafikanhängare, att högertrafiken i och för sig skulle vara så mycket trafiksäkrare än vänstertrafiken att enbart detta vore skäl nog för en övergång. Såvitt departementschefen kunnat finna går det inte att med stöd av tillgänglig statistik över svårare olycksfall i trafiken hämta några säkra bevis för att den ena trafikriktningen skulle ha företräde

framför den andra. Enligt hans mening kan därför ställning i trafiksäkerhetsfrågan inte tagas från dessa utgångspunkter. Detta är en betydligt nytrare bedömning av frågan än som kommit till synes från en del av de mest fanatiska högertrafikanhängarna.

Så långt är jag helt av samma mening som departementschefen och utskottet, att den tillgängliga statistiken över trafikolyckor i Sverige, jämfört med de länder i Europa som har högertrafik, absolut inte kan åberopas som skäl för att vi skall lägga om trafiken till samma riktning som de har. Som motiv för en övergång till högertrafik har då i stället anförts dels den starka expansionen av bilismen och biltrafiken här i landet och dels den starka ökning i den internationella trafiken som ägt rum och som säkerligen kan förväntas fortsätta under de närmaste åren. Antalet gränspasseringar med motorfordon mellan vårt land och grannländerna beräknas enligt propositionen — och departementschefen upprepade det här i dag — komma att överstiga 5 miljoner och har fyrdubblats under den senaste tioårsperioden. Det hör ju då till saken att alla våra grannländer har högertrafik. I propositionen står: »Mot bakgrunden av den enorma expansion, som kan förutses för den internationella biltrafiken, är det uppenbart att antalet trafikolyckor, vilka helt eller delvis sammanhänger med att en enhetlig trafikriktning inte tillämpas i vårt land, våra nordiska grannländer och länder på den västeuropeiska kontinenten, kommer att successivt kraftigt öka. Det under de närmaste tre årtiondena år efter år ackumulerade antalet olyckor stiger härigenom till en högst ansevärd summa. Denna kan beräknas mångdubbelt överstiga det antal olyckor, som vid en övergång till högertrafik för vårt land kan befaras uppkomma på grund av själva omläggningen.»

Vad finns det nu för täckning för detta departementschefens påstående,

### Övergång till högertrafik

som utskottet gör till sitt genom att citera det utan reservation? Det finns ingen täckning alls! Trots den tidigare nämnda mycket snabba ökningen av antalet gränspasseringar med motorfordon under de senaste åren har antalet trafikolyckor samtidigt, om man tar i betraktande det ökade bilantalet och den ökade trafikintensiteten, minskat. Och fortfarande ligger Sverige mycket väl till i den jämförande statistiken länderna emellan över trafikolyckor. Tag t. ex. den sammanställning, som ekonomiska kommissionen vid EEC-organisationen i år publicerade och som i början av mars refererades i våra tidningar över antalet trafikdödade och svårt skadade under år 1961! Den omfattar de nordiska länderna, Väst-europa, Östtyskland, Grekland, Turkiet och Jugoslavien. Omräknat på antalet motorfordon i respektive land ligger Sverige bäst till för närvarande, närmast följt av England, som ju också har vänstertrafik.

Eller gör en jämförelse med Österrike! Österrike, ett land med högertrafik och omgivet av länder med högertrafik, har mer än dubbelt så många dödade och svårt skadade i trafikolyckor som vad Sverige har — Sverige, ett land med vänstertrafik och omgivet av grannar med högertrafik!

Jag kan mot bakgrund härav inte komma till någon annan uppfattning än att riskerna med olika trafikriktningar är i högsta grad överdrivna.

Men, säger man, statistiken länderna emellan är inte helt jämförlig — det går inte att helt jämföra Österrike och Sverige vad gäller dödade och skadade i bilolyckor. Låt mig då ta ett annat exempel och jämföra Sverige och Västtyskland!

Västtyskland har ju ett förnämligt vägsystem med sina Autobahnen, som täcker en mycket stor del av landet. Och enligt vad departementschefen upplyste i förrgår kväll, när vi diskuterade frågan om säkerhetsinspektionen,

har Västtyskland för något år sedan infört säkerhetsinspektion för bilar, något som lett till att man kunnat notera en väsentlig minskning av antalet trafikolyckor. Men trots den västtyska säkerhetsinspektionen och trots det förnämliga västtyska vägsystemet ligger Sverige mycket bättre till än Västtyskland i den jämförande statistiken över svåra trafikolyckor.

Om således all tillgänglig statistik talar för att en övergång till högertrafik ej kan motiveras med att vi därigenom skulle skapa en mera riskfri trafik, så återstår skälet att vi skulle få samma trafikriktning som våra grannländer och länderna på kontinenten. Det är naturligtvis önskvärt att så kan bli fallet, men vi får väga denna fördel mot de ovedersägliga risker som följer med en övergång. Man har i sammanhanget åberopat framstötter från Europarådet och från Nordiska rådet om önskvärdheten av likartade trafikbestämmelser i de nordiska länderna. Jag kan inte underlåta att göra den reflexionen, att det finns många områden där det hade varit önskvärt med likartade bestämmelser inom de nordiska länderna. Jag kan som exempel nämna territorial- och fiskevattnensgränserna. Men där har utvecklingen gått i andra riktningen — från att bestämmelserna tidigare i stort sett var ensartade har under senare år varje land börjat vandra sin egen väg. Jag erkänner att denna fråga inte hör till den sak vi nu diskuterar men som speciellt intresserad av den har jag inte kunnat undgå att reflektera över saken. Från fiskarhåll har vi ju i åtskilliga år väntat på något livstecken från Nordiska rådet i frågan.

Jag erkänner villigt det önskvärda i att samma trafikriktning tillämpas här och i grannländerna, men det gäller att avväga vad vi vinner och vad en omläggning kommer att kosta i pengar och människoliv. De redovisade kostnaderna på 400 miljoner kronor ungefär är i och för sig avsevärda. Därtill kommer

## Övergång till högertrafik

de indirekta kostnader som åsamkas både den enskilde och samhället genom fartbegränsningar och genom ökade sjukhuskostnader under övergångsskedet och några år framåt. Bilisterna kommer vidare att få stora kostnader genom att de måste justera sina bilar så att dessa över huvud taget kan användas i högertrafik. Vi kan t. ex. bara tänka på det stora antalet nya bilar, som kommit ut under senare år och som alla är försedda med asymmetriskt ljus. Jag såg häromdagen på motorsidan i en tidning en uppgift om att omjusteringen av belysningen på bilar med asymmetriskt ljus för att den skall kunna användas i högertrafik i dagens penningvärde kostar gott och väl 100 kronor. Det blir många hundralappar, som måste läggas ned på de hundratusentals bilar med asymmetriskt ljus, vilka kommit till under de senaste åren.

Men trots allt väger för mig kostnaderna i pengar lätt mot de risker för människoliv som en övergång måste komma att medföra. Dessa kommer troligen att drabba icke-bilister i högre grad än bilister. Fotgängare och cyklister har i regel icke samma trafikträning, som de flesta bilister har, och kommer säkerligen att drabbas hårdast vid en övergång till högertrafik.

För min del har jag därför kommit fram till den uppfattningen att riskerna med en övergång till högertrafik är så stora att de icke kan uppvägas av fördelen att få samma trafikriktning som i våra grannländer — men jag erkänner att detta helt och hållet är en bedömningsfråga, i vilken man inte har några säkra fakta att hålla sig till vare sig bland höger- eller vänsteranhängare. Jag hoppas emellertid innerligt att mina farhågor skall visa sig vara överdrivna och att allt skall gå så smärtfritt som tillskyndarna av denna reform väntar sig — men jag tror det ej.

Det avgörande skälet för mitt ställningstagande i frågan har dock varit den folkomröstning som anordnades år

1955. Jag är i princip ingen anhängare av folkomröstningar — i ett parlamentariskt system bör de valda ombudena ta ansvaret under den tid för vilken de är valda, både i kommunerna och i riksstyrelsen. När sedan mandattiden är till ända har de röstberättigade tillfälle att avgöra om vederbörande skött sig som de önskat eller om de vill utse någon annan. Nu har vi emellertid systemet med konsultativ folkomröstning, och riksdagen beslöt år 1955 att frågan skulle hänskjutas till folket.

Föredragande departementschefen konstaterade i proposition nr 111 till 1955 års riksdag, att meningarna rörande en trafikomläggning var delade och fortsatte: »Med hänsyn härtill och då frågan om en övergång till högertrafik måste betecknas som en fråga av stor vikt för allmänheten till följd av den genomgripande ändring i medborgarnas trafikvanor, som en omläggning innebär, synes tanken på att inhämta medborgarnas uppfattning genom en rådgivande folkomröstning i frågan ligga nära till hands.» Avslutningsvis anfördes i propositionen att med hänsyn till ärendets vikt och de delade meningar som yppats i sakfrågan borde folkets mening inhämtas. Statsutskottet tillstyrkte propositionen, och riksdagen biföll densamma.

Den år 1955 företagna folkomröstningen gav, som alla känner till, en överväldigande majoritet för bibehållande av vänstertrafiken. Aldrig har vare sig något val eller någon folkomröstning här i landet gett en så förkrossande majoritet. Mer än fem sjättedelar av de i omröstningen deltagande röstade för bibehållande av vänstertrafik, och mindre än en sjättedel röstade för övergång till högertrafik. Det har visserligen efteråt anmärkts att valdeltagandet var så lågt, att vänsteranhängarna ändå utgjorde mindre än hälften av de röstberättigade. Men när började vi räkna resultatet inte efter de i valet deltagande utan efter antalet röstberätti-

### Övergång till högertrafik

gade? I så fall skulle inte någon regering här i landet ha haft majoriteten bakom sig annat än samlingsregeringen under kriget. Och skall vi tillämpa denna beräkningsmetod för dem som röstade på vänstertrafik, skall vi väl tillämpa samma metod för dem som röstade på högertrafik. Med en sådan beräkningsmetod kommer man fram till att det inte var en sjättedel av de i omröstningen deltagande, som ville ha en övergång till högertrafik, utan i stället mindre än en tolfte del av de röstberättigade.

Ett annat argument, som flitigt använts av högertrafikanhängare, är att frågan om övergång till högertrafik trafiktekniskt var så svår att den inte bort gå ut till folkomröstning. Men är riksdagen något annat än ett genomsnitt av svenska folket i vad gäller trafiktekniskt kunnande? För egen del får jag deklarerat, att jag absolut inte har större kvalifikationer därvidlag än folk i allmänhet. Och på tal om svårighetsgraden: Vilka frågor av dem, som varit föremål för folkomröstning under de senaste åren, har varit enklare än frågan, om vi skall köra på den högra eller den vänstra sidan av vägen? Väl inte frågan om ATP, eller hur? Och förresten får det vara med frågan om lämpligheten av att företa en folkomröstning i trafikfrågan hur det vill. Riksdagen beslöt dock att en folkomröstning skulle hållas i frågan. För egen del biträdde jag förslaget här i riksdagen, och därför känner jag mig bunden av det utslag som omröstningen gav. Folket gav ett svar som inte kan misstydats. Då kan det enligt min mening inte vara riktigt att ej fästa avgörande vikt vid det råd som omröstningen gav.

Ett bifall till propositionens och utskottets förslag skulle innebära ett så klart åsidosättande av den folkmening som kom till uttryck vid omröstningen i frågan, att någon folkomröstning här efter i någon annan fråga väl vore otänkbar. Det skulle ju närmast vara

att driva gäck med de röstberättigade att vid något annat tillfälle be dem gå till valurnorna för att ge ett råd i någon tvistig fråga. Jag beklagar inte att dagens beslut — sådant som det säkert kommer att fattas — kommer att bevisa att folkomröstningen inte kan användas här i landet, men jag beklagar att man först anordnar en folkomröstning och sedan inte tar någon hänsyn till det utslag den ger.

Herr talman! Eftersom jag varit med om att här i kammaren besluta att en folkomröstning i denna fråga skulle företagas, kan jag inte nu vara med om att bifalla ett förslag, som går rakt emot vad folket uttalat. Jag yrkar därför bifall till den vid tredje lagutskottets utlåtande fogade reservationen.

Herr NYBERG (fp):

Herr talman! Frågan om övergång till högertrafik har på sina håll betecknats som denna riksdags måhända allra största ärende. Om det är riktigt kan ju diskuteras: ser man till de ekonomiska konsekvenserna så har vi fattat beslut och kommer att fatta beslut, som har en ännu större räckvidd. Däremot kan man säga, att ingen annan fråga har tilldragit sig så stort intresse och fått en så dramatisk tillspetsning som denna. Jag behöver bara erinra om debatterna under folkomröstningen, den s. k. partiöverenskommelsen förra hösten, det märkliga spelet, om jag får säga så, under utskottsbehandlingen och dagens långa talarlista här i kammaren för att bestyrka detta påstående.

Jag har till det utskottsutlåtande, som här föreligger, fogat en blank reservation. Den avser i huvudsak de trafiksäkerhetsåtgärder som måste sättas in under övergångsskedet och även en betydande tid därefter. Jag skall emellertid i mitt anförande inte bara syssla med den frågan utan också göra några mera allmänna reflexioner omkring det problem som vi här diskuterar. I någon större utsträckning skall jag inte ta upp



## Övergång till högertrafik

de argument som herr Levin har anfört för den reservation som har ställts i tredje lagutskottet, eftersom jag vet att andra talare efter mig kommer att mera i detalj bemöta herr Levin.

Det vore frestande att göra en återblick på denna frågas behandling, innan den nu äntligen har lagts på riksdagens bord för ett slutligt avgörande. Jag skall emellertid avstå därifrån, dels därför att kommunikationsministern har varit inne på denna sak, dels därför att propositionen och utskottsutlåtandet ger en ganska god bild av utvecklingen och dels slutligen därför att vi också måste hushålla med tiden under dagens debatt.

Jag tror mig emellertid våga påstå, trots vad herr Levin tidigare anförde från denna talarstol, att vi nu ganska samstämmigt beklagar att ett positivt beslut om övergång till högertrafik inte har fattats tidigare. Ett beslut vid 1945 års riksdag skulle — det kan vi vara övertygade om — ha kunnat genomföras med mindre risker för ökad olycksfallsfrekvens i trafiken och till avsevärt lägre kostnader. Omläggningen beräknades då som bekant kosta 27 miljoner kronor, och nu räknar man med 400 miljoner kronor och kanske ännu mer om det är så att herr Levin och hans medreservanter har rätt i sitt resonemang. Därtill kommer att dagens olycksfallsstatistik förmodligen skulle ha varit gynnsammare om vi nu haft högertrafiken genomförd och kunnat bli delaktiga av de fördelar som ett enhetligt trafiksystem utan tvekan innebär. Emellertid kan vi för dagen endast erinra om detta och inrikta oss på att handla så som vi nu anser vara rätt och riktigt.

Då uppstår alltså frågan: Vad bör vi göra nu? Skall vi behålla vänstertrafiken eller övergå till högertrafik? Det råder väl ingen tvekan om att dagens beslut kommer att gå på högernsida, om jag så får uttrycka mig. Ärendets något säregna behandling har ju visat

att det inom varje riksdagsparti finns en betydande majoritet för högertrafik, och i tredje lagutskottet har ju tretton av de sexton ledamöterna tillstyrkt propositionen; endast tre ledamöter har, som vi känner till, reserverat sig och röstat för avslag. Som jag tidigare nämnt rör den blanka reservation, som jag själv avgivit, vissa detaljer i säkerhetsåtgärderna, vilka jag senare skall återkomma till, och den innebär ingen avvikande mening från min sida i själva huvudfrågan.

Strängt taget har det väl varit känt, i varje fall sedan ett par år tillbaka, att denna trafikreform har majoritet här i riksdagen, och det har också kunnat konstateras, av vissa uttalanden att döma, att denna majoritet har stärkts undan för undan. Men jag vill därmed inte ha sagt att man bör underskatta de argument som i debatten framförs från vänstertrafikens anhängare. Avgörande för mig — och jag vill säga att jag varit anhängare av högertrafik så länge denna fråga har varit aktuell — och säkerligen för många andra är att den tilltagande trafikintensiteten inom landet och över gränserna kräver i möjligaste mån enhetliga trafikregler. Jag vill i det fallet helt och fullt instämma i de synpunkter som kommunikationsministern tidigare har framfört. Enhetliga trafikregler är av betydelse ur skilda synpunkter. De underlättar våra internationella förbindelser, de innebär att trafiken kan löpa smidigare och med minskade olycksfallsrisker. Den argumentering, som departementschefen för i propositionen och i sitt anförande i dag till förmån för övergång till högertrafik, och att man icke bör dröja längre med beslutet, är enligt min mening mycket övertygande, och jag ansluter mig helt till den. Därutöver vill jag erinra om att även en del av de motionärer, som yrkat avslag eller önskar en ny folkomröstning, framhållit betydelsen av att enhetliga trafikregler skapas. I motionen av herr Johansson i

### Övergång till högertrafik

Dockered och Björkänge heter det t. ex. att det givetvis inte kan bestridas »att oenhetlighet i trafikriktningen föranleder trafikolyckor». En ungefär likadana formulering finns i motionen av herr Persson i Heden. Herr Börjesson i Falköping förklarar i sin motion, där ny folkomröstning begärs, att »utländska bilisters ovana vid vår vänstertrafik orsakar trafikolyckor på våra vägar, liksom svenska bilister föranleder olyckor på utländska vägar på grund av ovana vid gällande högertrafik». Till och med i motionen av fru Eriksson i Stockholm m. fl., som går hårdast på avslag, skymtar en viss osäkerhet; det heter i varje fall att nödvändigheten av samma trafiksystem »i Norden och på den europeiska kontinenten» med tanke på den framtida ökningen i trafiken »kan diskuteras». Reservanterna i tredje lagutskottet, herrar Levin och Johansson i Torp samt fru Torbrink understryker också att det »självfallet varit önskvärt med en enhetlig trafikriktning i alla länder». I detta sammanhang vill jag också erinra om att vi i tredje lagutskottet numera, sedan detta utskott fick hand om trafiklagstiftningen, ofta ställs inför frågan om enhetliga trafikregler länderna emellan och betraktar en sådan samstämmighet som önskvärd. Utvecklingen måste gå eller — om jag så får säga — pressas i den riktningen. När detta gäller i mindre detaljer måste det betyda så mycket mer i en så fundamental fråga som själva körriktningen — höger- eller vänstertrafik. När jag summerar intrycken av den debatt som förts i denna fråga och i de olika förslagen — propositionen, motionerna och utskottsutlåtandet — kommer jag fram till den slutsatsen att vi är tämligen överens om värdet av enhetliga trafikbestämmelser i olika länder men att en del av oss, som nu skall besluta i denna angelägenhet för vårt lands vidkommande, tvekar inför de olycksrisker som kan uppstå under själva övergångstiden. Andra invändningar spelar såvitt jag kan förstå en mindre roll.

Jag vill i detta sammanhang med några ord granska en del av de argument som anförs mot övergång till högertrafik. Det har sagts att det icke skulle vara så angeläget för Sverige att införa högertrafik eftersom det i alla fall finns flera andra länder som har vänsterregeln kvar. Det har till och med antytts, att länder med högertrafik lika gärna kan övergå till vänstertrafik som att vi skall övergå till högertrafik. Dessa invändningar tror jag inte har mycket fog för sig. Vi har ju konstaterat, att en del länder under de senaste decennierna genomfört liknande reformer som den vi nu skall besluta om. Österrike övergav vänstertrafiken 1937, Tjeckoslovakien och Ungern 1939, Panama 1943, Argentina, Uruguay och Filippinerna 1946. Att icke så många europeiska länder nämndes här beror helt enkelt på att de flesta länder i Europa redan har högertrafik. Det kan vara intressant med en uppräknings: högertrafik finns i Albanien, Belgien, Bulgarien, Danmark, Finland, Frankrike, Österrike, Färöarna, Grekland, Italien, Jugoslavien, Luxemburg, Öst-Tyskland, Nederländerna, Norge, Polen, Portugal, Rumänien, Sovjet, Spanien, Schweiz, Tjeckoslovakien, Turkiet, Ungern, Västtyskland och ytterligare några mindre stater. Länder med vänstertrafik är endast England, Skottland, Irland, Island, Malta och Sverige. I England, som man ofta hänvisar till, är övergång till högertrafik också aktuell. I varje fall har engelska transportministeriet haft frågan uppe även om inget direkt förslag ännu framlagts. Går man utanför Europas gränser dominerar också högertrafiken. Att vänstertrafiken skulle kunna bli den framtida internationella körformen är otänkbart; det skulle t. ex. innebära att länder, som under senaste decennierna övergått från vänstertrafik till högertrafik, nu skulle göra så att säga helt om. Det är oundvikligt för Sverige att övergå till högertrafik, om vi vill komma in i ett mera enhetligt trafiksystem.

## Övergång till högertrafik

Det har vidare sagts — bland annat i motionen av fru Eriksson i Stockholm m. fl. — att atomkraften i så hög grad kommer att revolutionera kommunikationssystemet, att behovet av denna reform kommer att minska. Jag tror att motionärerna har rätt i att atomkraften kommer att få en revolutionerande verkan, men jag tror inte att den minskar behovet av enhetliga körregler. Tvärtom torde denna nya kraftkälla verka forcerande på den internationella vägtrafiken och i ännu högre grad motivera att man har samma körregler i olika länder.

Mera vikt torde, i varje fall inför dagens beslut, få tillmätas utfallet av folkomröstningen 1955. Här är jag inne på en fråga, som herr Levin rätt utförligt har berört. I reservationen till utskottets utlåtande karakteriseras folkomröstningen som »ett avgörande skäl mot bifall till propositionen i huvudfrågan». Jag skall gärna medge att detta är ett argument, som inte utan vidare kan viftas bort. Jag respekterar den uppfattning, som hyses av de motionärer vilka önskat en ny folkomröstning före beslutet, och jag hyser förståelse för den mening reservanterna i utskottet företräder. Men det finns dock även i detta sammanhang några omständigheter, som man icke får bortse ifrån. Jag menar då icke att denna fråga är av så utpräglad teknisk natur, att folkomröstning varit eller är olämplig. Men jag ställer en annan fråga: Hur lång tid framåt skall ett omröstningsresultat ha aktualitet? Skall riksdagen för hur många år som helst vara bunden av ett rådgivande folkomröstningsresultat, därest angelägenheten av att genomföra en i omröstningen avvisad reform visar sig större och större? Jag tror icke att man kan få något entydigt svar på den frågan. 1950 års folkomröstnings- och valsättsutredning skrev i sitt betänkande bland annat att om resultat »på grund av låg röstningsfrekvens eller knapp majoritet ej ter sig entydigt kan regering

och riksdag dock anse sig obundna». Alla vet att röstdeltagandet 1955 var relativt litet, ungefär 53 procent, och det är tveksamt i hur hög grad omröstningsresultatet redan omedelbart efter omröstningen kunde anses bindande för regering och riksdag. Nu, åtta år senare, måste denna bindande verkan vara ännu mindre. Jag tycker nog man kan säga att läget i dag är det, att antingen får en ny folkomröstning anordnas eller också måste regering och riksdag besluta i denna angelägenhet på samma sätt som i huvudparten andra frågor. När regering och riksdag nu handlat på det sistnämnda sättet, kan det visserligen föranleda kritik — jag är medveten om det — men handlings-sättet är å andra sidan också försvarligt.

Nu har fru Eriksson i Stockholm och hennes medmotionärer framhållit att ingenting har inträffat i sakfrågan som var okänt 1955 eller som då inte med säkerhet kunde förutses. Detta är väl ändå inte helt riktigt. Vi har väl numera ett påtagligt uttryck för bilismens verkliga utveckling. Det som vi var osäkra på 1955 har blivit en realitet. Vidare får vi inte glömma det ökade krav som uppkommit på enhetliga trafikregler. Låt mig också, liksom statsrådet Skoglund, erinra om Nordiska rådets behandling av frågan och det uttalande som har gjorts av Europarådets rådgivande församling. Särskilt för regering och riksdag måste dessa förhållanden inverka, när frågans läge i dag jämförs med vad som förekom 1955 och då frågan om att anordna en folkomröstning eller inte skall övervägas.

Det främsta skälet mot reformen är givetvis olycksriskerna under omläggningstiden. Som jag nyss nämnt sammanhänger min blanka reservation i utskottsutlåtandet med frågan om dessa åtgärder. Närmast föranleds den av att jag har tecknat mitt namn under en motion med herr Jönsson i Ingemarsgården som första namn, där en del åt-

### Övergång till högertrafik

gärder föreslås för ökad trafiksäkerhet utöver dem som nämns i propositionen. Av stor vikt i detta sammanhang är givetvis vägarnas beskaffenhet. Vi motionärer föreslår bl. a. att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t skall begära en »snabbinventering av de vägsträckor som för närvarande och vid övergången till högertrafik kan sägas utgöra trafikfallor i syfte att möjliggöra en snabb upprustning av dessa». Frågan om förbättrade vägar berörs också i flera andra motioner. Jag vill fästa uppmärksamheten på att även i avslagsmotionen av fru Eriksson i Stockholm m. fl. är man inne på denna detalj. I den motionen sägs att olyckorna sannolikt inte kommer att inskränkas till själva övergångstiden, men att riskerna skulle kunna minskas vid ett avsevärt förbättrat vägsystem.

De motioner, som avser trafiksäkerheten under omläggningstiden, har välvilligt behandlats av tredje lagutskottet, men det har icke ansetts nödvändigt med någon skrivelse till regeringen. Jag skall inte heller yrka på någon sådan i detta sammanhang. Jag hoppas att statsrådet Skoglund beaktar vad som har framförts i motionerna beträffande säkerhetsåtgärderna. Det är ganska många olika åtgärder som föreslås, och jag noterar med tacksamhet det utomordentligt starka intresse för att vidta alla möjliga åtgärder i syfte att stärka trafiksäkerheten under övergångstiden som statsrådet Skoglund här tidigare gav uttryck åt i sitt anförande.

Innan jag slutar vill jag fästa uppmärksamheten på ett par andra detaljer. Den ena avser trafiknykterheten vid den aktuella tidpunkten. Jag delar den mening som kommit till uttryck i motionen av fru Gunne, och utskottet erinrar om det förslag som är att vänta från 1957 års trafiksäkerhetskommitté och att man i samband med att detta förslag behandlas även bör överväga särskilda åtgärder vid övergången till högertrafik. Jag vill understryka

detta och räknar med att utredningens förslag verkligen kommer i så god tid att det kan behandlas före trafikreformens dock vill jag erinra om att de åtgärder, som trafiksäkerhetsutredningen kommer att föreslå, givetvis får en permanent karaktär. Jag menar därmed — och det är också utskottet inne på — att man under själva övergångstiden och en tid därefter förmodligen måste vidta alldeles speciella åtgärder för att förhindra onykterhet i trafiken. Alla är vi överens om att en av de svåraste faktorerna för en ökad olycksrisk under övergångstiden ligger i att bilförare och fotgängare uppträder onyktert i trafikvimlet.

Det andra påpekande jag vill göra avser motionen om att en kirurg med erfarenhet från trafikskador bör ingå i delegationen för trafiksäkerhetsfrågor. Utskottet har på denna punkt framhållit att det inte föreligger något särskilt behov av en kirurg i delegationen, utan motionärernas önskemål bör kunna tillgodoses genom att utomstående expertis anlitas för speciella uppgifter. Jag tycker inte att utskottet på detta sätt hade bort avvisa motionärernas förslag, men jag har funnit mig i skrivningen och jag förmodar att kommissionen beaktar vad som bör göras i detta avseende. För övrigt betraktar jag inte denne läkares medverkan som något speciellt behov med anledning av omläggningen till högertrafik, utan jag menar att detta behov föreligger oavsett om vi har höger- eller vänstertrafik. Det ökade antalet olyckor motiverar detta — låt mig bara erinra om att antalet skadade eller dödade i trafiken på de senaste fem åren ökat från ungefär 21 000 till 22 500 per år.

Jag vill till sist säga, att jag tror att vi på längre sikt kommer att ha fördelar av den trafikreform som nu skall beslutas men att vi under själva omläggningstiden och en betydande tid därefter måste vidta alla tänkbara åtgärder för att nedbringa olycksrisiker-

**Övergång till högertrafik**

na. Vissa försök att beräkna under hur lång tid olycksriskerna kommer att vara större efter omläggningen har gjorts, men jag tror att alla sådana beräkningar måste bli ganska hypotetiska. Om man vidtar alla de åtgärder som här omnämnts i olika sammanhang och dessutom tar de initiativ som kan bli aktualiserade under de fyra åren fram till reformens genomförande, tror jag ändå att man på ett tillfredsställande sätt skall kunna nedbringa olycksriskerna. Reformens gynnsamma genomförande beror kanske främst på att allmänheten beaktar och hyser tillit till de åtgärder för ökad trafiksäkerhet som vidtas och som bör vidtas så fort som möjligt efter dagens riksdagsbeslut. Jag vill understryka vad vi har sagt i vår motion, nämligen att den kommission som tillsättes för detta ändamål, snarast möjligt bör inleda sin verksamhet.

Innan jag slutar vill jag deklarerera att jag beträffande finansieringen ansluter mig till den reservation II till bevillningsutskottets betänkande nr 34, som avgivits av herr Erik Filip Petersson, men jag skall inte närmare utveckla denna fråga.

Herr talman! Jag har inget annat yrkande än bifall till tredje lagutskottets utlåtande.

Herr PERSSON i Tandö (s):

Herr talman! Den fråga som vi nu behandlar och som rör trafikriktningen på våra vägar är inte ny för oss. I över 30 år har den behandlats ett flertal gånger i riksdag och utredningar, och den har även varit föremål för folkomröstning. De skäl som anförts för respektive mot en trafikomläggning har i huvudsak varit desamma under alla år.

Då kommunikationsministern nu lämnat propositionen om övergång till högertrafik, kan han göra detta med hänsyn till den oerhörda utveckling som skett av trafiken såväl inom landet som i förhållande till våra grannländer och

i förhållande till den europeiska kontinenten i övrigt.

Utvecklingen är ju närmast lavinartad. Vi hade i vårt land, som det förut har påpekats, år 1955 cirka 600 000 bilar, 1962 omkring 1,5 miljoner bilar, och enligt gjorda prognoser skall vi 1975 ha omkring 2,8 miljoner bilar i landet.

Vår trafik med omvärlden kommer att öka i ett allt hastigare tempo allteftersom förbindelserna förbättras. Antalet gränspasseringar beräknas i år till över 5 miljoner, och man räknar med en fortsatt ökning i allt hastigare takt. Under sådana förhållanden får man också räkna med att de trafikolyckor, som helt eller delvis sammanhänger med att en enhetlig trafikriktning inte tillämpas i vårt land också kommer att öka. Dessa olyckor kommer med säkerhet att mångdubbelt överstiga det antal olyckor, som kan befaras uppkomma för vårt lands del på grund av trafikomläggningen.

Omläggningen av trafiken föreslås ju vara genomförd 1967. Genom att trafiken för varje år stiger kommer också olycksfallsriskerna vid en omläggning att öka för varje år som övergången fördröjs. Kostnaderna för omläggningen ökar också för varje år som går.

Tredje lagutskottet ansluter sig till departementschefens förslag i vad det gäller omfattningen av trafikreformen, tidpunkten för omläggningen och övergångstidens längd. Utskottet delar helt departementschefens mening att ingen möda får sparas för att åstadkomma en rationell planläggning och organisation för omläggningens genomförande.

Kostnaderna för trafikomläggningen beräknas till 400 miljoner kronor att finansieras genom en speciell på registrerade motorfordon lagd särskild trafikomläggningsskatt. Som allmän princip skall gälla att gottgörelse skall utgå för alla kostnader som har omedelbart samband med trafikomläggningen. Därjämte föreslås i propositionen

### Övergång till högertrafik

att Kungl. Maj:t i enlighet med givna riktklinjer skall fastställa de närmare grunder, enligt vilka ersättning skall utgå. Utskottets granskning i denna del har icke heller givit anledning till anmärkning.

1960 års utredning hade berört möjligheten att underlätta bussföretagens finansiering av ombyggnader i samband med trafikomläggningen. Departementschefen har icke ansett sig beredd att tillstyrka inrättandet av en särskild fond för ombyggnad av bussar. I motionerna I: 612 och II: 757 hemställs om en utredning genom den föreslagna kommissionens försorg i syfte att skapa ett system för finansiering av sådana ombyggnadskostnader. Utskottet understryker att all möjlig hänsyn bör tagas för att underlätta lösandet av berörda finansieringsproblem. Departementschefen har dock i propositionen angivit att fall kan förekomma, då särskilda åtgärder måste vidtas i dessa frågor. I första hand har nämnts möjligheten att utbetala förskott på ersättningarna. Med hänsyn till detta uttalande tar utskottet för givet att man på olika vägar undersöker möjligheterna att lösa dessa problem.

Beträffande administrationen av trafikomläggningen har departementschefen föreslagit att en särskild kommission skall tillskapas, med ordförande och sex ledamöter, och att till kommissionen skall knytas två rådgivande delegationer, en ekonomisk delegation och en delegation för trafiksäkerhetsfrågor. Utskottet godtar en sådan organisation.

Herr talman! Vårt land har i andra sammanhang dokumenterat sin beredvillighet att bidra till lösandet av problem med internationell räckvidd. Skulle vi då i denna fråga allt fortfarande avvika från övriga nordiska och europeiska bestämmelser? Jag finner detta orimligt med hänsyn till den utveckling som pågår på trafikområdet. Det blir alltmer nödvändigt med en sam-

ordning av trafikbestämmelser och trafikrätt för att nå enhetlighet på området. Vad kommunikationsministern här föreslagit är ett steg i rätt riktning. Jag ber med det anförda, herr talman, att få yrka bifall till tredje lagutskottets förslag i alla delar.

Innan jag slutar mitt anförande, vill jag rikta några ord till herr Levin. Herr Levin nämnde högertrafiken i Norge och yttrade som jämförelse att det inte är mer omöjligt för oss att behålla vänstertrafiken än det är för norrmännen att inskränka på de fiskevatten våra västkustfiskare utnyttjar. Jag tycker att denna jämförelse är litet haltande, ty såvitt jag förstår tillämpas fortfarande högertrafik i de berörda vattnen.

Herr FALLDIN (cp):

Herr talman! »En stark regering» är ju ett tema som vi möter mycket ofta i den offentliga debatten — vi möter det i författningsdebatten, vi möter det i valdebatten, och den nuvarande regeringen är inte sen att peka på att det som har skett i detta land har skett tack vare en stark regering. Jag är inte övertygad om att det sätt på vilket den här frågan har serverats riksdagen kan sägas vara uttryck för en stark regerings handlings sätt. Jag förstår mycket väl behovet av en sondering över parti gränserna i principfrågan, som gäller om vi skall gå över till högertrafik eller inte. Men det förefaller mig naturligt att man efter en sådan sondering borde ha lagt fram en proposition i vanlig ordning och givit utrymme för en sakbehandling av denna fråga på samma sätt som man ger utrymme för det i andra frågor, där vi finner det vara självklart att så sker.

Det var inte nog med att man krävde bindande besked från partierna om hur ledamöterna ställde sig i principfrågan. Man krävde också bindande besked i finansieringsfrågan. Det slutade med att representanter för partierna i en kommuniké i december i fjol gav be-

## Övergång till högertrafik

sked om — låt mig uttrycka det så — hur propositionen skulle komma att se ut. Så kom frågan upp till behandling i bevillningsutskottet, där jag hade möjlighet att vara med. Utom propositionen hade vi där ett antal motioner att behandla. När herr Sundin i första kammaren och jag tillät oss yrka bifall till en motion om en annan ordning för finansieringen av denna reform, utbröt »stora darren», om jag får kalla det så. Efter en serie förvecklingar, som slutade med nya överläggningar med representanter för de olika partierna och en ny kommuniké av i stort sett samma innehåll och samma lydelse som den i höstas, deklarerade man att reformen nu var tryggad i varje detalj.

Herr talman! Det är enligt min mening en mycket allvarlig sak att göra vårt arbete här i kamrarna till ett slags marionettspel och att våra ställningstaganden styrs av beslut som träffas utanför detta forum. I den pågående författningsdebatten borde detta förhållande allvarligt uppmärksammas.

I principfrågan vill jag gärna deklarerera att jag alltsedan jag fick möjlighet att ge uttryck åt mina åsikter om saker och ting i detta samhälle har sagt att vi så snart som möjligt borde anpassa vårt trafiksystem till det som gäller runt om våra gränser. Detta bör vi enligt min mening inte i främsta rummet göra på grund av något hänsynstagande till vår omvärld, utan vad vi först och främst har att ta hänsyn till är alla de ungdomar som, om vår standardutveckling fortsätter, kommer att få helt andra möjligheter än vi har i dag att söka sig över vårt lands gränser. I den situationen skall vi ge dem möjlighet att från början utbilda sig för att köra i trafiken efter de regler som gäller i de länder dit de så ofta kommer att fara. Sambandet mellan standardutveckling och biltäthet är ju obestridligt.

När det gäller finansieringsfrågan vill jag erinra om att utredningen beräkna-

de att omläggningen kommer att kosta 400 miljoner kronor. Propositionen föreslår en särskild trafikomläggnings-skatt, innebärande att man tar ut en extra avgift av bilägarna. Fordonsägarna skall alltså ensamma svara för dessa kostnader. När man granskar beräkningarna finner man att omläggningen av busstrafiken skall ta drygt 50 procent av de totala kostnaderna och att omläggningen av spårvägstrafiken kommer att ta cirka 15 procent. Tillhoppa är det fråga om 65 procent, d. v. s. huvudparten av kostnaderna gäller kommunikationsmedel som är av mindre intresse för bilisterna i allmänhet än för övriga trafikantgrupper. Flertalet utgiftsposter kan inte anses avse bilisterna i större utsträckning än andra grupper i samhället. Mot den bakgrunden finner jag liksom motionärerna att det är rimligt att den här reformen finansieras med skattemedel i vanlig ordning och utan införande av någon specialskatt.

Låt mig, herr talman, ställa ett par frågor till dem som vårdar överenskommelsen och idén att bilägarna skall betala denna reform! Beräkningarna av kostnaderna för omläggningen kan komma att visa sig vara felaktiga, och de kan naturligtvis vara felaktiga åt två håll. Omläggningen kan bli billigare än man beräknat, och då är allt gott och väl och vi alla nöjda och tillfreds. Men våra erfarenheter säger ju oss att sådana här beräkningar ofta inte håller, på det sättet att kostnaderna i praktiken blir högre än man beräknat. Om omläggningen nu blir dyrare än man har beräknat, hur tänker sig då de som företräder den princip för finansieringen som är föreslagen i propositionen och som utskottsmajoriteten ställt sig bakom att man skall skaffa återstoden av pengarna. Det står i förordningens första paragraf att avgiften skall tas ut under åren 1964—1967. Om det fattas pengar 1967, skall man då förlänga denna förordning? Om man inte

### Övergång till högertrafik

går den vägen, skall man då ta av de fonderade bilskattemedlen och minska förutsättningarna för ett fortsatt vägbyggande i den takt som bilskattemedlen ger utrymme för, eller skall man gå över driftbudgeten, d. v. s. acceptera den princip som herr Sundin och jag anslutit oss till i vår reservation?

Jag kan ställa en fråga till i detta sammanhang. Såvitt jag förstår säger kommuniken om den överenskommelse som skulle ligga till grund för riksdagsbeslutet, att man skulle ta in 400 miljoner kronor, och det är ju viktigt att på millimetern följa överenskommelsen i alla delar; det har händelseutvecklingen visat. Hur är det då möjligt för utskottsmajoriteten att springa ifrån överenskommelsen och säga att vi skall ta in inte 400 utan 378 miljoner kronor?

Herr talman! Det finns ett sätt att komma förbi alla komplikationer i detta avseende, nämligen att i finansieringsfrågan stödja reservation nr I av herr Sundin och mig. Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till denna reservation.

I detta anförande, under vilket herr förste vice talmanen övertog ledningen av förhandlingarna, instämde herrar *Svensson* i Vä och *Wahrendorff* (båda cp).

Herr HAMRIN i Jönköping (fp):

Herr talman! Jag har liksom den närmast föregående talaren några synpunkter att anföra, speciellt på finansieringsfrågan. Men dessförinnan vill jag göra några mer allmänna reflexioner, delvis i linje med vad herr Fälldin anförde. Mitt inlägg skall ändå bli tämligen kort, det lovar jag.

Det kan sannerligen inte förnekas, att denna fråga handlagts i former som från parlamentarisk synpunkt måste betecknas som långt ifrån tillfredsställande och som är i hög grad värda att kritiseras. Jag har här i dag behov av att upprepa kritiken på denna punkt. Här

finns faktiskt en betydande olust att vädra ut och jag tror, att det kan vara anledning att tala ett öppet språk.

Det avgörande från dessa utgångspunkter är inte, om man är anhängare av det ena eller andra trafiksystemet. Det avgörande är faktiskt, hur man ser på riksdagen som ett forum för en fri och obunden debatt och som vårt främsta beslutande organ. Det är naturligtvis i och för sig en viktig sak att sörja för ändamålsenliga trafikregler i den allmänna samfärdseln. Där är jag helt med på noterna. Men det borde självfallet inte få ske, att man söker uppnå detta syfte genom metoder, som innebär att man åsidosätter *andra* ordningsregler, som nu i detta fall grundläggande principer i fråga om hela vår parlamentariska beslutsapparat. Det finns med andra ord även här, skall vi säga, körregler, som man inte ostraffat sätter sig över.

Detta att »komma överens», att »göra upp», i mer eller mindre slutna konklaver, i frågor som av en eller annan anledning bedöms som obekväma att handlägga i normal, föreskriven ordning, är en utväg som är, som jag ser det, så föga tilltalande att den över huvud inte borde få beträdas.

Det finns ingenting i våra grundlagar, som kan åberopas som stöd för en sådan arbetsmetod, och bevisligen har av förklarliga skäl inte heller författningsutredningen, som ju eljest onekligen haft till uppgift att på olika punkter kodifiera en praxis som vid sidan av den skrivna lagen hunnit utbilda sig, i *denna* del kommit på idén att föreslå någon som helst nykonstruktion. Lyckligtvis, vill jag tillägga!

Man kan ju förstå, inte minst med tanke på den folkomröstning vi haft i frågan, att regeringen och då alldeles särskilt kommunikationsministern känt sig som katten på hett plåttak, när vederbörande nalkats den fråga som vi nu diskuterar — i detta fall har vi kanske allesammans anledning att känna



## Övergång till högertrafik

ungefär detsamma. Men låt mig säga, att detta ändå inte kan utgöra något försvar för att tillgripa en metod, som innebär, att ståndpunkterna på ett tidigt stadium låses och själva riksdagsbehandlingen förvandlas till, ja, till något av en låtsaslek. Den oändliga talarlistan här i dag motsäger på intet sätt den beskrivningen — tvärtom, den passar utmärkt väl in i bilden.

Man kan ju bara föreställa sig, hur det skulle se ut, om vi här i andra sammanhang började sätta oss över regler, som riksdagen själv skapat för att i konstitutionell mening ge stadga åt sina egna arbetsformer och också för att ge garantier för att besluten fattas efter omsorgsfull, fri prövning i de utskott, där frågorna hör hemma. Uppgörelser i kulisserna redan i ett initialskede måste från dessa synpunkter bestämt utmönstras.

Regeringen har i den här frågan uppenbarligen velat dra växlar på ett förfaringsätt, som man möjligen kan få att passa in i ett system med allmänna samlingsregeringar. Man vill förvisso regera själv, men man har ett behov av att ändå ha den breda plattformen att stå på. Säg vad man vill, tillfredsställande är inte detta.

Att jag begärt ordet beror nu, som sagt, också på att jag har en från majoritetens ståndpunkt avvikande mening i själva finansieringsfrågan. Jag skall här göra mig till talesman för en reservation, som nära ansluter sig till tankegångarna i en motion, som jag gärna påtar mig huvudansvaret för och som kort och gott går ut på att bilismen inte skall behöva svida för i varje fall mer än hälften av kostnaderna för trafikomläggningen. Den andra hälften bör enligt min och mina medmotionärers mening bestridas av allmänna skattemedel. En sådan avvägning kan av flera skäl betecknas som rimlig och acceptabel. Vad man bestämt måste vända sig mot, är ju detta, att en reform, som ändå måste bedömas som en allmän

samhällelig angelägenhet, inte minst med hänsyn till sina internationella aspekter, och som man menar på längre sikt skall få en gynnsam effekt ur trafiksäkerhetssynpunkt, skall till alla delar betalas av en viss avgränsad folkgrupp. Jag kan inte finna, att det principiellt går att försvara en sådan ståndpunkt, och att skatten därtill drabbar en kategori, som redan förtut är tyngd av pålagor, gör att den av regeringen i ultimativ form påbjudna lösningen framstår som ännu mera betänklig.

Man kan ju också med allt fog ställa frågan, vad det ligger för rim och reson i att bilismen skall stå för kostnaderna även för t. ex. spårvägstrafikens omläggning. Men den av departementschefen och utskottsmajoriteten anbefallda lösningen har just en sådan klart orättvis innebörd.

Till sist bara en hälsning med på vägen och en enträgen vädjan till dem det vederbör: satsa hellre litet för mycket är litet för litet, när det blir fråga om att på olika sätt bygga upp en säkerhetsbarriär mot olycksrisker vid själva övergången! Utan tvivel kan här en hel del mått och steg vidas, som kostnads-mässigt inte behöver tynga, utan som bara fordrar ett visst mått av lojalitet från medborgarnas, *alla* medborgares, sida. Att det med eller utan spritsrejk måste bli några helnyktra veckor vid själva omläggningen, förefaller mig tämligen klart, och jag vill helt ansluta mig till vad herr Nyberg nyss hade att säga i den delen.

Jag har, herr talman, i huvudfrågan ingen från majoriteten avvikande mening, men när det gäller finansieringen ber jag således att få yrka bifall till reservationen av herr Erik Filip Petersson, som innebär, att 200 miljoner kronor skall uttas som allmänna skattemedel åren 1964—1965 och 200 miljoner kronor genom fordonsskatt åren 1966—1967.

Herr MAGNUSSON i Borås (h):

Herr talman! Jag har närmast begärt

### Övergång till högertrafik

ordet för att tala om finansieringsfrågan vid genomförande av högertrafiken. Innan jag gör det skall jag dock be att få säga några ord om själva principfrågan.

Såsom tidigare framhållits i denna kammare har denna fråga diskuterats under flera decennier. När man i dag gör en tillbakablick har man all anledning att konstatera att frågan inte skötts riktigt. Det största misstaget gjordes väl 1945, när denna kammare avslag förslaget om införande av högertrafik. Kostnaderna hade enligt de beräkningar som då förelåg blivit 27 miljoner kronor jämfört med 400 miljoner kronor nu. Denna stora skillnad beror naturligtvis på att trafiken till följd av kriget då var mycket minimal.

När man sedan 1955 lät denna fråga bli föremål för folkomröstning tror jag att man begick ett nytt misstag. Dels lämpade sig säkerligen inte denna fråga särskilt väl för en folkomröstning, dels har hela folkomröstningsinstitutet genom den åtgärden kommit att bli komprometterat. Om riksdagen nu beslutar omläggning till högertrafik emot resultatet av folkomröstningen riskerar man att det blir svårt att i framtiden tillämpa detta institut. Jag tycker det är beklagligt ur den synpunkten att folkomröstningsinstitutet onekligen har ett utomordentligt stort värde för en demokrati.

Man torde väl också kunna säga att kostnaderna i dag är de största tänkbara. Under de senaste åren har vi lagt en hel del kostnader på det svenska näringslivet, och man frågar sig hur länge vi skall orka med att bära alla de nya kostnaderna. Någonstans ligger dock gränsen. Man kan också fråga sig om det över huvud taget är rimligt att denna generation skall påta sig praktiskt taget allting. Vore det inte lämpligt att låta några reformer vänta? Säkerligen blir det en hel del kostnader vid sidan om dessa 400 miljoner kronor som på olika sätt kommer att belasta hela vår produktionsapparat.

I proposition nr 59, som har behandlats av bevillningsutskottet, föreslås uttagandet av en särskild skatt på bilismen för att täcka de kostnader som är förenade med denna reform. Jag har i en till utlåtandet fogad reservation föreslagit att för den händelse riksdagen skulle besluta om högertrafik de medel som erfordras för genomförandet av denna reform tages ur överskottet på automobilskattemedelsfonden. Av årets statsverksproposition framgår att behållningen i automobilskattemedelsfonden utgör cirka 700 miljoner kronor, vartill kommer 400 miljoner kronor i reserver som ännu inte är disponerade, alltså en behållning på inte mindre än 1 100 miljoner kronor. Denna fond har i stort sett varit oförändrad under de senaste fem åren. I år blir det förmodligen också någon liten ökning. För nästa år beräknar kommunikationsministern att kostnaderna för vägväsendet skall uppgå till 1 579 miljoner kronor, därav cirka 300 miljoner kronor för administrativa och andra ändamål. Den senare siffran ökar till nästkommande budgetår med inte mindre än 132 miljoner kronor. Skatteinkomsterna från bilismen, utöver vad som tas ut i varuskatt och energiskatt, beräknas komma att uppgå till 1 671 miljoner kronor. Fonden kommer således att öka under nästa år med 91,8 miljoner kronor, alltså ungefär det belopp som man nu avser att ta ut genom en ny beskattningsform.

Herr talman! Det är mot den bakgrunden som jag för min del inte kan finna det rimligt att man nu belastar bilismen med ytterligare en ny skatt. Det kan tyckas betydelselöst om bilägarna får betala 40 eller 75 kronor mera om året i bilskatt under en tidsperiod av fyra år.

Vi måste emellertid ha klart för oss att den nuvarande beskattningen av bilismen är ganska besvärande speciellt för nyttotrafiken, lastbilar, bussar, droskbilar och annat. Samtidigt får vi inte glömma att bilismen spelar en avgörande roll för hela det svenska nä-

**Övergång till högertrafik**

ringslivet och att den även har mycket stor betydelse för landsbygdens problem. På grund av de långa avstånden utgör bilismen en ovärderlig tillgång för befolkningen på landsbygden och vi talar ju mycket om att vi måste försöka begränsa flykten från landsbygden. Även ur denna synpunkt finns det all anledning att nu inte lägga ytterligare bördor på bilismen.

I den allmänna debatten ute i vårt land har gjorts gällande att det inte längre skulle finnas några pengar i den s. k. automobilskattemedelsfonden. Men det förhåller sig naturligtvis på samma sätt med denna fond som med andra fonder inom kommunerna och näringslivet: medlen ligger inte stilla i någon särskild låda, utan de har disponerats för olika ändamål. Ett företag som avsatt pengar för pensionsändamål använder givetvis dessa medel i sin rörelse, men den dag då pensionerna skall utbetalas måste man också plocka fram pengarna. Likadant är det med pengarna i automobilskattemedelsfonden. Även om de tidigare använts för andra utgifter, måste de skaffas fram när de skall användas för det ändamål vartill de egentligen är avsedda.

Vad som inträffat under senare år är inte något annat än att staten haft ett mindre lånebehov än annars, beroende på att man har kunnat använda automobilskattemedelsfondens pengar. Det är då naturligt att staten nu får låna upp dessa medel och ställa dem till förfogande för utgifter som berör bilismen, därest staten icke har möjlighet att täcka dessa utgifter på annat sätt.

Herr talman! Mot bakgrund av vad jag nu anfört kan jag inte vara med om att bifalla proposition nr 59, utan jag ber att få yrka bifall till den vid bevillningsutskottets betänkande fogade reservation III.

Herr BRANDT (s):

Herr talman! Inom bevillningsutskottet har det såvitt jag förstår rätt full-

komlig enighet om att det bör ske en övergång till högertrafik. Däremot har vi i utskottet inte varit ense om metoderna för finansieringen av denna omläggning. Men det finns endast fyra reservanter, två från centerpartiet och en från vardera folkpartiet och högerpartiet. Det föreligger alltså en betryggande majoritet för Kungl. Maj:ts förslag i finansieringsfrågan.

Reservanterna från centerpartiet vill över budgeten täcka kostnaderna för trafikomläggningen. Den folkpartistiska reservanten vill ta hälften av medlen från budgeten, medan bilismen skall betala den andra hälften. Herr Magnusson i Borås slutligen önskar att man skall ta i anspråk de bilskattemedel som finns på specialbudgeten.

Utskottsmajoriteten har tillstyrkt propositionen endast med en liten ändring. Man har föreslagit en sänkning av skatten för de allra tyngsta fordonen, vilket i jämförelse med propositionen betyder en minskad intäkt på cirka 22 miljoner kronor. Det är alltså majoritetens uppfattning att bilismen bör betala kostnaderna för en övergång till högertrafik. Jag vill emellertid erinra om att det är omkring 750 000 enheter som får vidkännas dessa utgifter. Det enda förmånliga med att en övergång till högertrafik sker nu och inte skedde 1945, vilket hade varit önskvärt ur många synpunkter, är att de enskilda bilisterna troligen får betala en mindre del av utgifterna än som skulle ha blivit fallet år 1945.

Man klagar över att bilismen »får bära kostnaderna» för övergången till högertrafik. Men hur har det varit i den fulla sysselsättningens tid, när regeringen tvingades att göra en avvägning av resurserna i fråga om material och arbetskraft för att såvitt möjligt bevara penningvärdet? Man har då inte kunnat i tillräcklig omfattning satsa på byggandet av bostäder och sjukhus och andra sådana nödvändiga investeringar eftersom bilismens kraftiga expansion har krävt så mycket av vägbyg-

### Övergång till högertrafik

gande, serviceanläggningar o. s. v. Detta är något som bör beaktas när man nu talar om att bilismen får bära kostnaderna.

Om kostnaderna för övergång till högertrafik skulle uttas över budgeten, skulle även folkpensionärerna och andra grupper med relativt låga inkomster drabbas därav och det har vi inte heller velat vara med om.

Herr Magnusson i Borås anser att utgifterna bör bestridas med automobilskattemedel. Ja, man brukar vilja göra gällande att dessa medel inte har använts till vägbyggande, utan att de har så att säga försvunnit. I själva verket förhåller det sig inte alls på det sättet. Bilskattemedel och andra fondmedel läggs inte i någon kista, utan staten använder dem för aktuella investeringar. I en tid när man inte har kunnat bygga hur mycket vägar som helst, har således automobilskattemedlen disponerats för byggandet av kraftverk och andra investeringar. Detta innebär inte att medlen är försvunna, utan de finns disponibla för vägbyggandet, som säkerligen kommer att kräva mycket mer pengar än vad som ligger i automobilskattemedelsfonden.

Den metod för finansiering av övergången till högertrafik som herr Magnusson föreslagit är alltså inte att rekommendera.

Herr Fälldin frågade var man skall ta de pengar som fattas. Det är skillnaden mellan 375 och 400 miljoner kronor, uppgav han. Man vet väl inte så precis på kronan vad trafikomläggningen kommer att kosta. 22 miljoner kronor är inte heller mer än att de ligger inom felmarginalen.

Slutligen fäste jag mig vid att herr Magnusson i Borås var så ängslig för att den nuvarande generationen skulle få betala trafikreformen. När det gällde ATP var det tvärtom. Då klandrades riksdagen för att den ville kasta kostnaderna på kommande generationer. Ståndpunkterna kan visst variera

hur som helst. Jag tror inte att det är något orimligt som föreslås.

Jag skall inte uppta tiden längre, eftersom många talare skall diskutera själva omläggningen. Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr FÄLLDIN (cp) kort genmäle:

Herr talman! Om jag inte hörde fel sade herr Brandt att med vårt system skulle pensionärerna få betala trafikomläggningen. Vilka pensionärer som bara har folkpension betalar skatt i dag? Det är väl först om de har inkomst utöver folkpensionen som skatt utgår. Principen skatt efter bärkraft är huvudargumentet i vårt resonemang.

Herr Brandt frågar sedan hur det skulle ha gått, om inte regeringen hade uppträtt som den gjorde. Det är de samlade resurserna som är avgörande, menar han, och bilismens krav på bättre vägar o. s. v. har gjort att vi fått en så kraftig vägutbyggnad.

Vilka bilister har i första hand krävt denna förbättring av vårt vägväsen? Det är inte söndagsbilisterna utan yrkesbilismen och nyttotrafiken som begärt förbättringar för att underlätta för produktionen att över huvud taget klara transporter. Detta krav står kvar med full giltighet än i dag.

Kanske jag får ge ett litet tips inför omläggningen. Passa på att lägga om trafiken denna årstid, ty då blir det enkelt! Såvitt jag vet är 100 mil vägar avstängda för trafik i dag på grund av att de inte är i stånd att ta emot några bilar. Fortsätter det som hittills, kanske det blir ännu fler sådana mil år 1967. Då får man verkligen en *mjuk* övergång.

Herr MAGNUSSON i Borås (h) kort genmäle:

Herr talman! Tillåt mig först att ge herr Brandt en upplysning i frågan om man skall belasta denna generation med så stora utgifter.

## Övergång till högertrafik

Vi har alltid inom högerpartiet kraftigt understrukt att den generation som uppbär förmånerna naturligtvis också skall betala dem. Därom tvekar vi inte heller i detta fall. Frågan är emellertid om det är nödvändigt att just nu genomföra alla de reformer som ständigt står på dagordningen. Det är mot den punkten jag har riktat kritik.

Jag är tacksam över att herr Brandt nu har erkänt att det finns en automobilskattemedelsfond. För övrigt framgår detta också av statsverkspropositionen, enligt vilken denna fond inklusive reserver uppgår till 1 100 miljoner kronor. Fonden har beräknats växa ytterligare, eftersom man inte kan anslå så mycket pengar till vägbyggnadet som i dag flyter in genom automobilskatten. Därför innebär mitt förslag ingalunda att vägbyggnadet skulle minska. Det kommer alldeles säkert att kunna fullföljas i samma utsträckning som tidigare, och ändå kommer det att finnas ganska stora reserver i fonden.

I vissa situationer har man påstått att automobilskattemedelsfonden inte existerar. Jag är glad att herr Brandt nu tydligt och klart har erkänt att statsmakterna har en skuld till bilismen som så småningom också skall ställas till vägväsendets förfogande.

Herr BRANDT (s) kort genmäle:

Herr talman! Herr Fälldin kände sig litet besvärad av att jag erinrade om att även folkpensionärer och andra mindre inkomstagare skulle få vara med om att betala trafikomläggningen, om herrar Sundins och Fälldins reservation skulle bifallas.

Jag har påpekat att bilismen har gynnats. Samhället har tvingats tillgodose den expanderande bilismen i stället för att satsa mera på andra ting. Detta är alldeles odiskutabelt. Om man studerar de inkomster som bilskattemedlen ger och som kommer på specialbudgeten,

skall man finna att de faktiskt inte täcker alla de kostnader som samhället förorsakas av bilismen. Dennas expansion kräver inte bara vägar, utan kostnaderna ökas också på många andra områden, direkt och indirekt.

Herr Magnusson i Borås tycker att det är trevligt att jag erkänner att det finns bilskattemedel. Det har ju aldrig förnekats. Det måste emellertid vara rena trolleriet, om herr Magnusson tror att man samtidigt skall kunna använda bilskattemedlen både till att införa högertrafik och till att bygga vägar.

Herr Magnusson i Borås sade att man inte kan bygga vägar i full utsträckning, men det tror jag inte på. Ty när det har byggts vägar för större belopp än vad man fått in av bilskatten, så har man tagit ur bilskattemedelsfonden. Det uttaget kan växla år från år beroende på konjunkturerna. Men vill man bygga ut vägarna i full utsträckning, så vet vi att man i en högkonjunktur måste dra in på andra områden. Då måste det bli mindre bostadsbyggande och mindre investeringar över huvud taget. Det går ju inte att trola med de personella och materiella resurser som står till förfogande.

Det är en mycket besvärlig avvägning, och den måste vi göra även i fortsättningen.

Herr FÄLLDIN (cp) kort genmäle:

Herr talman! Det är ett enastående besked herr Brandt ger oss, när han i detta sammanhang säger att bilskattemedlen för närvarande inte räcker till för alla de åtgärder som måste vidtas på vägarnas område. Men varför då ta ut en ny skatt, herr Brandt, som bara drabbar bil- och fordonsägare men inte använda inkomsterna av denna nya skatt för att rusta upp vägarna? Av de 400 miljoner kronor som kommer in skall man ju ta i runt tal 65 procent för att göra om bussar och spårvagnar. Det blir väl inte våra vägar bättre av!

### Övergång till högertrafik

Det är ett krav från vägintrassessidan att hålla fast vid principen om specialdestination. Använd därför inkomster-na av en eventuell bilskattehöjning till att förbättra vägarna, inte till att bygga om bussar och spårvagnar. Det skapar ju inte bättre vägförhållanden för yrkesbilismen. Och jag vidhåller att de starkaste kraven i vägsammanhang kommer från nyttotrafiken, inte minst från de tunga transportererna, som är absolut nödvändiga för att vi skall kunna klara transportererna i produktionen.

Sen sades det att jag skulle vara irriterad på pensionärernas vägnar. Men herr Brandt har rätt endast under en förutsättning, nämligen den att herr Brandt och hans meningsfränder är beredda att sänka inkomst- eller omsättningskatten med 100 miljoner kronor per år. Om inte detta sker blir det inte någon skillnad för pensionärerna med det system som herr Brandt förordar.

Herr MAGNUSSON i Borås (h) kort genmäle:

Herr talman! Jag har aldrig sagt, herr Brandt, att man skulle använda samma pengar för att betala trafikomläggningen och att förbättra vägarna. Men faktum är att vi i dag har 1 100 miljoner kronor i automobilskattemedelsfonden. Jag upprepar det. Och enligt beräkningarna i statsverkspropositionen kommer fonden under nästkommande budgetår att öka med ytterligare 100 miljoner kronor. Och de pengarna räcker mycket väl till för ett betydligt ökat vägbyggande, samtidigt som det räcker för att genomföra denna omdiskuterade trafikreform. Härtill kommer sedan att regeringen är beredd att införa ytterligare en ny skatt, som under en fyraårsperiod tillför statskassan 400 miljoner kronor.

Mot bakgrunden av dessa förhållanden kan jag inte finna det rimligt att nu införa ytterligare en beskattning, när överskottet alltså är så stort som fallet är.

Herr BRANDT (s) kort genmäle:

Herr talman! Herr Fäldin påstod att jag sagt att bilskattemedlen inte räcker till för att bygga vägar i full utsträckning, men jag har bara sagt att man det ena året kanske får satsa mera på vägarna, och då får man ta ur automobilskattemedelsfonden; ett annat år blir det mindre vägbyggande. Det beror alldeles på konjunkturerna. Statsrevisorer-na har varje år lämnat en klar och tydlig redovisning om hur det förhåller sig med bilskattemedlen kontra bilskatten.

Men, herr Magnusson i Borås, tar man pengar till något ändamål, så är de ju borta. Man kan inte trollo. Och är de borta, så kan man ju inte använda dem till kraftverksbyggen eller något annat. Men om herr Magnusson i Borås menar att den vanliga skatten räcker, så är ju saken enkel. Den uppfattningen har emellertid inte vi. Där skiljer sig våra ståndpunkter. Och då tjänar det väl inte mycket till att diskutera längre.

Sen vill jag säga, herr Fäldin, att det väl ändå är så att tiotusentals pensionärer betalar skatt.

Herr SVENSSON i Ljungskile (fp):

Herr talman! I proposition nr 58 har Kungl. Maj:t för nästa budgetår begärt ett anslag på 10 miljoner kronor för bestridande av de första kostnaderna för en övergång till högertrafik. Den anslagsposten har behandlats av statsutskottet, som i sitt utlåtande nr 92 har tillstyrkt densamma. Under förut-sättning att riksdagen godkänner tredje lagutskottets förslag om övergång till högertrafik — vilket jag hoppas — ber jag att få yrka bifall till statsutskottets utlåtande nr 92.

Herr NILSSON i Bästekille (h):

Herr talman! I likhet med de flesta talarna i denna debatt skall jag försöka koncentrera mitt anförande så mycket som möjligt. Det finns ju replikrätt,

## Övergång till högertrafik

och den kommer jag att använda mig av, om det behövs.

Jag vill börja med att säga att jag följt denna fråga sedan rätt lång tid tillbaka. Jag var nämligen ledamot av rikskommittén 1955 vid den folkomröstning som då förekom. Med bistånd av många duktiga krafter hade jag den gången tillfredsställelsen att i mitt eget län föra vänstertrafiken till en klar seger. Man hade ju kunnat vänta sig att vad svenska folket den gången uttalade, även om det bara var ett rådgivande utslag, skulle respekteras av riksdagen och regeringen under längre tid än 7,5 år. Men så tycks inte vara fallet. Den saken skall jag dock gå in på litet senare.

Statsrådet Skoglund, som inledde debatten, förklarade att den ökande trafiken över gränserna kräver omläggning. Men jag kunde inte finna att han talade om varför den skulle kräva omläggning. Det var ett sådant där vanligt uttalande, som man hör litet överallt: vi måste anpassa oss, annars går det inte. Det är märkvärdigt att det kunnat gå så många år hittills med den ökade trafiken över gränserna men att det nu plötsligt har blivit omöjligt. Man måste absolut få över svenska folket på högertrafiklinjen, annars, tror man, stundar Ragnarök här hemma.

Trafiksäkerheten är precis lika stor, säger man, vare sig vi kör på vänster eller höger sida. Det är möjligt. Jag vet i alla fall ett som är säkert, och det är att trafiksäkerheten i vårt eget land är betydligt större än i alla länder som har högertrafik. Ingen har hittills kunnat bestrida detta påstående, och det skulle vara mycket intressant om någon i denna debatt vågade sig på det. Inga siffror ger belägg för att trafiksäkerheten ökas om man kör på höger sida av vägen. Om man kunnat visa att trafiksäkerheten ökar och att vi spar människoliv genom en övergång, skulle jag ha varit den förste att ge efter. Men så länge man bara kan visa på att län-

der med högertrafik har större antal trafikolyckor med dödlig utgång kan jag inte vara med om en sådan reform.

Statsrådet sade att det kommer att bli betydande olycksrisker vid övergången. Det tycker jag ändå var ett klart medgivande. Det finns människor som rycker på axlarna och säger att det inte blir fler olyckor utan kanske t. o. m. färre. Men det är så sant som det är sagt: det blir en betydande ökning av antalet olyckor vid övergången, och denna ökning kommer att fortsätta lång tid framåt.

Jag har visserligen läst att man under den första tiden skall ställa ut poliser vid landsvägskorsningarna. Visst är det roligt att se poliser, de är ju snyggt klädda. De skulle stå vid korsningarna tio dagar, och sedan skulle vi vara mogna för reformen. Tro det den som vill, jag gör det inte. En polisövervakning är alltid nyttig och lugnar ned trafiken, det känner vi till redan nu. Men fördenskull behöver vi inte lägga om från vänster- till högertrafik. Efter denna korta tid är vi inte mogna för det nya ansvaret. Det svenska folket är inte moget för en övergång förrän efter lång tid. Det kommer att bli många förskräckande spår. De som i dag tycker att reformen innebär ett lyckligt beslut får kanske mer än ett tillfälle att bittert ångra att de tillstyrkt en sådan reform.

En tidning har i alla fall varit rätt ärlig, nämligen Arbetet i Malmö, som den 17 april i år skrev en stor artikel med rubriken »1967 gör vi höger om». Tidningen glädde sig åt detta. Men det kom in en mening som lydde: »Vi vet att några måste offras.» Meningen är cynisk, klar och kall. Det är endast ett ord som är felaktigt i denna mening. Det står att »några» måste offras. Hade det stått att *många* måste offras, hade meningen varit så sanningsenlig man kunnat begära. I övrigt fortsätter man att bagatellisera riskerna. Man säger att det inte kommer att bli ökat antal olyckor,

### Övergång till högertrafik

och man gläder sig över att det blir en övergång. Det kan hända att man får vara med om saker och ting som en följd av denna övergång, då glädjen inte står så högt.

I två föregående utredningar, en från 1939 och en från 1954, har man diskuterat bl. a. hur stor procents ökning av trafikolyckorna vi skall få. 1939 års trafikkommitté räknade med 20 procent, men den sista, från 1954, ansåg denna siffra vara för låg. Om man tillämpar siffran på de olyckor vi har i dag, kommer man upp i ett ganska stort tal.

När man talar om kostnader för omläggningen, tar man endast hänsyn till de kostnader som uppstår direkt i samband med omläggningen, och man låter bli att tala om allt som följer med. Jag har lyssnat på debatten med stort intresse, och jag tänkte att någon väl i alla fall skall tala om att transportkostnaderna och bilförsäkringspremierna kommer att höjas. Men det har varit så tyst, det har inte sagts ett ljud om den saken. Faktum kvarstår, att med det ökade antalet olyckor kommer bilförsäkringspremierna att höjas avsevärt, ty bolagens utbetalningar kommer att öka. Ingen har nämnt detta. Vi bilägare känner till att vi redan nu har fått höjda kostnader för bilförsäkringspremier, och dessa kostnader kommer att bli betydligt högre. Kommer högertrafikens förespråkare då att säga, att det är *de* som skall ha tack även för den saken? Det kommer att bli så tyst och stilla, och man kommer säkert att säga att dessa ökade kostnader naturligtvis måste ha andra orsaker.

Jag har frågat dem som äger stora långratadare hur de skall klara situationen. Alla är överens om att man skall köra sakta på vägarna. Visst går det, men inte med den trafikapparatur vi har i dag. Den måste utökas, och det blir ökade omkostnader. Vem skall betala? Det skall konsumenterna givetvis göra, men inte ett ord har sagts om det hel-

ler, ty då skulle människorna bli oroliga.

Man har försökt att så tyst som möjligt smyga igenom denna reform. Den »starka» regeringen förvisar sig om partiledarnas stöd för att få igenom reformen så smärtfritt som möjligt med hänsyn till folket. Är det riktig demokrati? För mig är det någonting helt annat, det säger jag ärligt. Vi har en gång bett svenska folket ge oss ett besked om hur man vill ha det, visserligen bara i en rådgivande folkomröstning — vi har nämligen ingen beslutande.

I det läget fick de svenska medborgarna år 1955 säga ifrån hur de ville ha det. Mot alla tips röstade de i så stor utsträckning för vänstertrafik, att högertrafikanhängarna den första tiden efter folkomröstningen inte hade mer att säga. 15,5 procent röstade för högertrafik mot 82,9 för vänstertrafik. Det var ett svar som inte kunde missförstås.

Efter ett par tre år började högertrafikanhängarna hämta sig från chocken och gjorde det lysande påståendet, att det över huvud taget varit fel att lämna frågan till folkomröstning, ty de svenska medborgarna hade inte begripit vad de röstade om. Medborgarna skulle alltså inte ha begripit på vilken sida av vägen de ville ha trafiken och de skulle inte ha begripit att frågan gällde liv och död för åtskilliga människor. Högertrafikanhängarna försökte bortförklara saken med att problemet var för tekniskt.

Men, mina ärade kolleger, svenska folket begrep väl vad det gällde och begriper fortfarande vad det gäller. Skulle vi i dag anordna en folkomröstning i saken, skulle resultatet bli ännu mer förvånande än 1955. Den som verkligen håller kontakt med människorna vet hurudan stämningen är. Tålmodet är vid bristningsgränsen och man säger, enligt min mening med full rätt: »Riksdagen har ändå någon gång skyl-



## Övergång till högertrafik

dighet att ta hänsyn till folkmajoritetens i omröstning uttalade mening.»

Riksdagsmajoriteten sätter sig emellertid över folkmeningen och säger att majoriteten i riksdagen har stärkts. Ja, det kan tänkas. Men majoriteten ute bland folket för bibehållande av vänstertrafiken har stärkts i så hög grad, att många inte förstår hur det kunnat gå så snabbt som det gjort den senaste månaden. Sedan kan man försöka inbilla sig själv och andra att det inte ligger till på detta sätt.

Vi har aldrig fått någon fullmakt från svenska folket att genomföra denna reform. Hade de svenska medborgarna sagt att de ville ha en ändring, så vore detta en fullmakt som de som förordar omläggning till högertrafik kunde stödja sig på. I och med att de svenska medborgarna hade sagt ifrån att de önskade en ändring härvidlag, hade ett demokratiskt utslag av deras vilja förelagat, som jag för min del skulle ha respekterat. Men nu föreligger inte något sådant utslag, och därför anser jag mig ha skyldighet hävda att de svenska medborgarnas i omröstningen klart uttalade vilja skall respekteras av åtminstone några ledamöter i denna kammare.

Man är säker på att högertrafiken skall röstas igenom här i kammaren i dag. Ja, jag tror också att förslaget kommer att röstas igenom. Men det blir en diskussion ute på fältet. I och med att denna fråga röstas igenom är den inte avförd från dagordningen. Det står var och en fritt att komma igen, och folkopinionen kommer nog att sörja för att det blir ändringar.

Somliga säger: »Vi röstade visserligen vänster förra gången, men vi måste ändra oss nu.» En klart defaitistisk inställning alltså! Jag trodde att riksdagsmän hade så pass mycket råg i ryggen att de kunde stå för en åsikt ända tills medborgarna säger: »Ni skall ändra er!»

Det har i denna debatt talats om ovana vid högertrafik och vid vänster-

trafik. Ovana vid vänstertrafik angavs år 1959 i 174 fall som olycksorsak, medan motsvarande siffra år 1961 var 242. Senare siffror finns icke tillgängliga. Jag undrar om någon av högertrafikens förespråkare här i kammaren vågar påstå att olycksfallsfrekvensen, om hela svenska folket skulle vänjas vid högertrafik, endast skulle öka med tre olyckor per månad. Nej, det måste bli fråga om ett mycket större antal olyckor vid en trafikomläggning.

Jag anser för min del att det hade varit mycket klokt om den svenska riksdagen och regeringen hade tagit hänsyn till svenska folkets så tydligt uttalade mening. Nu bad man först medborgarna att svara på en fråga, på vilken medborgarna gav ett klart och tydligt svar. Sedan sade man emellertid: Vi struntar i denna vid omröstningen klart uttalade mening — jag skall inte använda det uttryck som folk brukar använda i detta sammanhang, ty det skulle talmannen förmodligen icke tillåta. Att man allmänt är mycket förnärmad över detta förhållande är emellertid obestridligt.

Vad säger de som är sysselsatta inom nyttotrafiken om denna fråga? På vägen mellan Bromma och riksdagen har jag för vana att fråga taxichaufförerna om detta. Ibland behöver jag inte göra det, eftersom de själva börjar tala om saken. En av dem sade sig vara så ung, att han kunde ställa om sig vid en omläggning. Andra har emellertid använt uttryck som inte kan återges. Det står klart att man inom hela denna kår, som är i högsta grad trafiksakkunnig, till 99 procent är klar över att man vill ha kvar vänstertrafiken. Likadant är det med lastbilschaufförerna.

Det är endast turisterna som vill ha en omläggning. Om högertrafiken är så förnämlig som man påstår, är det väl ingen fara för de svenskar som reser utomlands. Jag förutsätter då att också de som reser till vårt land som turister är folk, som kan vänja sig vid det

### Övergång till högertrafik

trafiksystem som vi har. Ännu har ingenting inträffat som motiverar att vi skall behöva tvinga svenska folket — med allt vad detta innebär — till högertrafik. Jag skulle kunna anföra mera i detta sammanhang, men detta får vara nog. Det blir senare tillfälle till replikväxling, och jag ber då att få ta tiden i anspråk igen.

Herr talman! Jag skulle bara avslutningsvis vilja ställa en fråga till utskottets talesman eller till någon annan som är villig att svara. I tredje lagutskottets utlåtande nr 23 står det, att starka tecken tyder på att en omsvängning i opinionen har ägt rum. Det skulle vara värdefullt för mig och andra att få veta på vad man fotar detta påstående. Har herrarna i utskottet gjort en hemlig omröstning bland folket, som ni stöder er på, eller är det bara ni själva som anser att det har skett en omsvängning?

Jag föreslog i remissdebatten att man skulle anordna en ny folkomröstning i samband med andrakammarvalet 1964 — då den skulle vara mycket billig att genomföra — för att få ett nytt svar. De som nu rycker på axlarna och menar att ställningen mellan de båda meningstankningarna ute bland folket är ungefär fifty-fifty, kunde då få klart besked. Men det vill de inte ha, eftersom de från början är på det klara med att det inte ligger så till som de påstår, utan att vi skulle få samma svar som vid den första omröstningen. Det finns alltså inget underlag för uppfattningen att en omsvängning i opinionen skulle ha skett.

Herr talman! Som en följd av min principiella inställning yrkar jag bifall till reservationen till tredje lagutskottets utlåtande nr 23 och avslag på alla medelsanvisningar i bevillningsutskottets betänkande nr 34, både i utskottets hemställan och i samtliga reservationer, ävensom avslag på utskottets hemställan i statsutskottets utlåtande nr 92.

Herr LARSSON i Hedenäset (cp):

Herr talman! Företrädare för de utskott som behandlat förevarande frågor har anfört synpunkter och motiveeringar, och så har även reservanterna gjort. Jag skall för min del nöja mig med att göra tvenne deklARATIONER i, som det synes mig, väsentliga frågor inför det ställningstagande riksdagen nu skall göra.

Den centrala frågeställning som Sveriges riksdag i dag behandlar och inte slipper ifrån att ta ställning till är: Kan vårt lilla land undgå att förr eller senare anpassa trafikreglerna efter omvärldens? Om vi inte kan undgå en trafikregelsomläggning, vilka kan då konsekvenserna av ett ytterligare uppskov vara?

Trafiken över gränserna blir för varje år allt intensivare. Antalet fordon som passerade de svenska gränserna år 1960 var tre—fyra gånger större än antalet i början av 1950-talet. År 1960 hade vi 3 700 000 gränspasserings av motorfordon, år 1962 hade antalet stigit till 4 200 000. Vi är således snart uppe i en siffra för antalet gränspasserings av motorfordon som motsvarar antalet invånare i landet. Läggas därtill att åtskilliga motorfordon har mer än en passagerare markeras den intensivare gränstrafiken ytterligare.

Kan det med denna utveckling för ögonen vara riktigt att Sverige enbart skall vidhålla andra trafikriktningsregler än våra grannländer och länderna på den europeiska kontinenten? Min bedömning är att Sveriges position blir alltmer ohållbar för varje år som går. Jag vågar därtill det antagandet, att inte blott flertalet riksdagsmän utan även flertalet svenska medborgare inser att vi inte i längden kan undgå en trafikriktningsreform.

Vad innebär ett uppskov? Kostnaderna för trafikomläggningen kalkyleras nu till i runt tal 400 miljoner kronor. År 1946 beräknades dessa kostnader till 30 miljoner kronor. Även om

## Övergång till högertrafik

inte trenden i framtiden skulle bli lika markerad får det dock beräknas — vilket vi på alla andra områden dagligen kan notera — att varje uppskov även innebär en kostnadsstegring.

Långt väsentligare än omlägningskostnaderna i kronor och miljoner kronor är givetvis omställningssvårigheterna i övrigt. Ingen kan garantera att en trafikreform sådan som den aktuella kan genomföras utan att den kommer att kräva sina offer och — låt oss erkänna och uppmärksamma det — orsaka mänskliga tragedier. Å andra sidan måste vägas de offer som redan nu årligen krävs till följd av olika körrikt-ningsregler i vårt land och omvärlden men framför allt det förhållandet, att en ökad trafikintensitet accentuerar omlägnings-svårigheterna för vart år som går. *Det är ansvarstyngt att i dag besluta om en trafikomläggning, men ännu större ansvar tar den på sig som försöker åstadkomma ett uppskov med de större omställningssvårigheter och större kostnader i kronor och liv som därav följer.*

Herr talman! Från de utgångspunkter jag här anfört ger jag min anslutning till ett principbeslut om övergång till högertrafik.

I och för sig är givetvis en reforms finansiering en nödvändig detaljfråga. Det vill dock för mig synas som om i detta sammanhang det väsentliga är reformbeslutet och att det är av mindre betydelse hur finansieringen sker.

Herr Fäldin har rest invändningar mot att bilismen skall betala kostnaderna för högertrafikreformen. I princip kan jag ge honom rätt i att inte dagens och de närmaste årens bilägare är på något särskilt sätt ekonomiskt ansvariga för att trafikreformen genomföres.

Visserligen skulle det vara intressant att utkräva betalning av dem som orsakat tidigare uppskov. Det vore en lockande tanke att utkräva ersättning för de kostnadsfördyringar de förorsakat genom sin konservatism när de gick emot

tidigare genomförande av högertrafikreformen. Nu är väl dock en process härom ganska meningslös. Uppskovsmännen kommer säkert att visa sig vara insolventa, varför målet bör nedläggas. Framför allt av denna anledning tycker jag att vi skall ta ett beslut om högertrafikreformen nu. Vi får finna oss i en finansiering som inte helt motsvarar de önskemål vi skulle vilja ha beaktade men som framför allt leder till ett reformbeslut år 1963, vilket egentligen är 30 år för sent. Men dock bättre sent än aldrig.

Fru ERIKSSON i Stockholm (s):

Herr talman! Temat för dagens debatt är egentligen ganska begränsat. Det är summa tre moment som kommer igen när vi skall fatta beslut i dag, vilket troligtvis går i en viss riktning.

Den första frågan är, om en omläggning har resonans ute bland folket och i vilket förhållande en omläggning står till resultatet av folkomröstningen. Den andra frågan gäller kostnaderna för reformen, och den tredje frågan gäller de risker för liv och hälsa som beslutet måste innebära.

Att frågan tilldrar sig så stor uppmärksamhet, att vi känner beslutet i dag som någonting väsentligt, beror på att varje människa i detta land får kännning av beslutet och att vi uppfattar ett beslut om en omläggning som oåterkalleligt.

År 1945 uttalade andra lagutskottet, som då hade ärendet till behandling, att en övergång till högertrafik inte kunde beslutas förrän man kände folkmeningen. Detsamma ansåg departementschefen 1955, då han uttryckte saken så här: »Med hänsyn till ärendets vikt och de delade meningar som yppats i själva sakfrågan, anser jag det lämpligt att folkets mening i högertrafikfrågan inhämtas.»

Dåvarande kommunikationsministern — det var inte den nuvarande energis-

### Övergång till högertrafik

ke mannen, utan en annan, som tydligen såg litet vidsyntare på saken — argumenterade mot dem som icke ville ha folkomröstning och sade att en folkomröstning inte alls skulle fördröja beslutet — ett år betydde så litet. Han sade också, att andra invändningar som framfördes mot folkomröstning var sådana som man över huvud taget kunde återropa mot folkomröstningar och gällde alltså inte att folkomröstning anordnades just i den här frågan.

Folkomröstningen gav ett entydigt svar. Jag minns att folkpartiets ledare herr Ohlin med stor förtjusning dagen efter omröstningen yttrade till en tidning, att »den relativt höga röstfrekvensen i en fråga av denna art och under ogynnsamma väderleksförhållanden visade att svenska folket är intresserat av att uttrycka sin mening i allmänna angelägenheter». Han var alltså belåten med deltagandet i folkomröstningen och tydligen också med det sätt på vilket den utföllit. Socialdemokraternas partiledare herr Erlander kommenterade omröstningen på följande sätt: »En så överväldigande majoritet måste självfallet beaktas innan regering och riksdag definitivt handlar och tar en omläggning till högertrafik.»

I dag påstår herr Magnusson i Borås, att folkomröstningsinstitutet har komprometterats genom denna trafikomröstning, men är det inte snarare riksdagen som komprometterar sig när den inte tar hänsyn till en folkomröstning som givit så klart besked? Ätminstone kan ju inte vare sig herr Ohlin eller herr Erlander hålla med herr Magnusson — de var ju glada över det sätt på vilket folkomröstningen genomfördes.

I år säger den nuvarande kommunikationsministern liksom utskottet, som citerar honom, att det visserligen skulle vara riktigt att höra folkmeningen men att frågan är så viktig att man inte har tid. Borde man inte ha tid att vänta ett år för en folkomröstning? Förra gången tyckte statsrådet Sven

Andersson att frågan var så viktig att man gott kunde ta den tiden på sig. I år anses den så viktig, att man inte kan ta den tiden på sig! Jag undrar, om man haft lika ont om tid, om man varit säker på att man skulle ha fått ett otvetydigt ja i en folkomröstning om högertrafik. Kanske man då hade tyckt att det lönade sig att vänta ett år och höra folkmeningen.

Man har i alla fall tydligen känt detta besvärande. Jag är övertygad om att hela regeringen känner det besvärande med den opinion som finns ute i landet för vänstertrafik, och jag är säker på att även de som kommer att rösta för högertrafik i dag tycker det är otrevligt att fatta ett beslut som inte har resonans ute bland folket. Man vill gärna påstå att man har folket med sig.

Utskottet har en passus som också är övertagen från kommunikationsministerns flinka skrivning — den är tydligen tillsnickrad på fri hand — där det står att »starka tecken talar för att en omsvängning skett inom opinionen efter folkomröstningen». Det är tyvärr inte så. Dessa tecken är en önskedröm, som man inte vågar pröva på i verkligheten genom att kontrollera den genom en undersökning.

Det har talats mycket om att frågan handlagts på ett sätt som inte varit riktigt. Man har talat om att partiledarna träffat en överenskommelse ovanför huvudena på riksdagsmännen, och några talare har nämnt detta här och sagt att det inte är bra. För själva högertrafikfrågan har det emellertid betydtt så ytterst litet, ty här finns en så stark majoritet för högertrafik, att vare sig partiledarna träffar en överenskommelse eller ej så har detta ingen inverkan på riksdagsmännens inställning till själva frågan om höger- eller vänstertrafik. Sedan kan man diskutera frågan ur andra synvinklar, men vi skall inte inbilla människor att partiledarna skulle ha ett sådant grepp över riksdagsledamöterna, att när de sitter och gör upp

### Övergång till högertrafik

en fråga sinsemellan så har riksdagsledamöterna ingen egen uppfattning. Jag känner ju bäst till mig själv, men jag är övertygad om att det förhåller sig på samma sätt med andra riksdagsledamöter.

Många av dem som i dag kommer att rösta för högertrafiken skulle naturligtvis själva inte vilja ta initiativ till en trafikomläggning. Deras resonemang går nog något i trötthetens tecken: man har tjatat så mycket om en trafikomläggning — kanske inte så mycket här i riksdagen, men vissa propagandistiska grupper har varit mycket verksamma — att det kanske är lika bra att man nu tar ett beslut om övergång till högertrafik. Jag tror att det är i den stämningen som många ledamöter, vilka skulle ha varit nöjda med att frågan inte kommit upp i riksdagen, nu i alla fall kommer att rösta för högertrafik. Det är många gånger man tar ståndpunkt i en sådan stämning, och det är alltså inte komprometterande för dem som tidigare föredragit vänstertrafik att de i dag kommer att rösta för högertrafik.

Det behövs ingen ny folkomröstning för att man skall få veta folkstämningen. Det har sagts att somliga väter på fingrarna och känner efter hur vinden blåser. Man behöver sannerligen inte väta på fingrarna för att känna hur det nu blåser; det är en mycket hård storm som visar opinionen i denna fråga. Jag tror inte att någon riksdagsman kan säga att han inte känner till hur folk tycker; de är medvetna om att de röstar mot folkviljan och att de åsidosätter den när de röstar för högertrafik. Det är alltså inte så att de sitter inneslutna här i kamrarna och inte vet vad folk tycker, men de tar inte större hänsyn till opinionen än att de med berätt mod kan åsidosätta den.

Kritiken utifrån kommer hårdast att drabba regeringen, som kommer att få bära hundhuvudet för denna reform. Det kommer att heta att regeringen tog initiativet, att den hade möjligheter att

föreslå en ny folkomröstning men att den underlät att göra det. Det kommer att bli en hård kritik mot regeringsledamöterna. Jag skulle tro att de redan fått känna av den genom brev, och de har säkert — lika väl som vi andra — fått telefonpåringningar från många som vill ha vänstertrafiken kvar. Jag har själv varit med om att till statsministern överlämna skrivelser med stora buntar namnunderskrifter — det var 5 000 namn från ett håll och några tusen från ett annat. Namnen har insamlats på privat initiativ, och skrivelserna utgör en protest mot omläggning till högertrafik.

Många frågar hur de där listorna ser ut. Det går bra att titta på dem; de ligger här bakom mig. Där kan ni läsa namnen på vanligt folk med vanliga titlar och i alla åldrar. Man har velat göra gällande att det framför allt skulle ha varit gamla pensionärer som skrivit på listorna. Dessa har nu inte blivit så mycket värda, fastän man annars är så angelägen om att få dem med i valen.

Jag har vid stickprov funnit att 50 procent av dem som skrivit på är under 40 år, 45 procent är i åldern 40—60 år och 5 procent är över 60 år. Andra stickprov i dessa buntar, som jag inte beställt utan snarast drabbats av, har visat att 65 procent av dem som skrivit på har körkort. Jag skulle alltså tro att det är fråga om vanligt folk och inte någon utplockad skara av mindre vetande; det är fråga om de människor vi brukar vädja till vid valen och som då anses fullt omdömesgilla.

I stockholmstidningarna sattes det in två små annonser av en enskild person. Det resulterade i stora buntar brev — ca 5 000 på två dagar. De ligger här i två kassar. Jag har ännu inte hunnit öppna dem som kommit i dag. I alla breven protesterar man mot omläggning till högertrafik. Många uttrycker sig med ord som här inte kan återges. Det går

### Övergång till högertrafik

bra att kontrollera att det här finns kuvert, att det finns ordentliga adresser och att det inte är luft bakom namnen.

Det är så mycket märkligare att denna opinion kunnat ta sig uttryck som det inte funnits någon organisation som samlat dem. Det är enskilda personer som spontant har väddjat till andra att ge till känna sin mening. Inte heller har det legat några tidningar bakom aktionen. Det är i stället så att hela pressen systematiskt alltsedan folkomröstningen och även dessförinnan bearbetat opinionen för att göra den högerminded.

Man kan ha vilken uppfattning som helst om det önskvärda i att ha en folkomröstning. Men man kan inte vara anhängare av folkomröstning bara i vissa fall och inte i andra, d. v. s. när folkmeningen inte sammanfaller med ens egen uppfattning.

Statsministern som har en mycket stark känsla för att det är angeläget att bevara folkomröstningsinstitutet har vid några tillfällen sagt sin mening om en ny folkomröstning i denna fråga. Han menar att om man gjorde ännu en folkomröstning och fick samma resultat som förra gången, så skulle man känna sig tvungen att besluta i den riktningen. Man skulle då, menar statsministern, i praktiken ha infört en beslutande folkomröstning.

Kruxet med folkomröstningar är tydligen att man skall se till att grupperna röstar på ett sätt ena gången och på ett annat sätt den andra gången. Det är endast då man behöver respektera den som en rådgivande folkomröstning. Nu gör riksdagen på det sättet att den först beslutar en folkomröstning, som klart uttalar en mening där ungefär 85 procent av de röstande vill besluta i en riktning. Sedan undviker man att ta en folkomröstning till, ehuru man vet eller kanske just därför att man vet att denna folkomröstning skulle ge samma resultat. Då känner man sig löst från den rådgivning som man fick 1955 och

låtsar sig inte behöva ännu en folkomröstning därför att man inte skall vara bunden av en beslutande omröstning. Erkänn att det är att sätta huvudet i busken att säga: Vi måste ta ansvar och själva besluta oavsett vad folket tycker. I själva verket är man rädd för vad folket tycker, man vågar inte höra det.

Jag skulle också vilja fråga: Hur länge skall ett folkomröstningsresultat ligga i karantän innan man kan ta upp samma fråga till folkomröstning igen? Är det över huvud taget möjligt att ha samma fråga uppe flera gånger? Det har vi aldrig fått höra något om, och såvitt jag vet är det ingen som har yttrat sig om dessa frågor i någon diskussion om folkomröstningsinstitutet tidigare. Skall en folkomröstning bara gälla en fråga en gång eller skall man kanske vänta 10—15 år mellan folkomröstningarna i samma fråga innan man kan ta upp den igen. Att sju år inte är en tillräcklig tid förstår jag, eftersom man nu inte anser sig kunna ta en folkomröstning igen. Det vore bättre att säga sanningen: Vi vill inte ha allmänheten inblandad i denna fråga. I denna fråga vill vi helt enkelt bestämma tvärt emot den opinion som man väl vet existerar utanför kammarna.

Det är klart att det har funnits en önskan att med partiledarnas hjälp skydda hela denna frågas behandling från insyn. Man har varit rädd för att det skulle bli ett irriterat resonemang, kanske rent av kommit fram en besvärande argumentering, om folk hade kunnat följa frågan för mycket.

Detta märks i redovisningen av kostnaderna. Dessa redovisas nu till 400 miljoner kronor för hela trafikomläggningen. Det är naturligtvis en mycket liten summa, som på intet sätt kan motsvara de utgifter, som omläggningen självfallet kommer att medföra. Men därtill kommer att man inte alls har tagit upp en rad andra utgifter. På något ställe i propositionen och även i utskottets utlåtande sägs det att de ut-

## Övergång till högertrafik

gifter som är en omedelbar följd av trafikomläggningen skall ersättas. Men det finns följder av trafikomläggningen, om vilka man inte säger ett ord, långt mindre säger att man skall ersätta dem. Det gäller olyckorna. Det gäller skador på bilar och människor, vilka inte beräknas komma att kosta det allmänna ett enda öre. Varför antyder man inte den utgiftsposten?

1954 års utredning framhöll att »det måste bli en ökning av olyckor i den nuvarande generationen». Teknisk tidskrift gjorde 1954 en utredning om olycksfallsfrekvensen och nämnde siffran 3 000 döda i trafiken som en omedelbar följd under det första året. Senare fastslogs att första året skulle innebära en ökning av olyckorna med 40 procent. Om denna beräkning skulle hålla, skulle vi få 25 000 olyckor utöver dem vi nu har. Det skulle bli många hundra döda förutom de som nu kommer i olycka och dör i trafiken. För kommande år räknar man med att olycksfallsfrekvensen skulle bli 20 procent högre än den nuvarande.

Från alla håll har betonats att det först och främst skulle bli gamla människor och barn som skulle komma att stå i riskzonen, och det säger sig självt att det är just dessa kategorier som får det svårast att klara en trafikomläggning. Detta framkallar rätt bittra kommentarer bland äldre människor — vi har nog alla hört dem — ja, så bittra kommentarer att man har svårt att försvara sig mot dem. Men detta nämns inte med en enda rad i propositionen. Den enda reflexionen man där gör i anslutning till en ökad olycksfallsfrekvens är att man väntar sig att det visserligen kan bli någon ökning men att denna skall balanseras med det oerhört stora trafiksäkerhetsarbete som skall sättas in när reformen tagits. Man räknar då med att de »ordinarie» olyckorna kommer att minska, och då skall vi få samma olycksfallsfrekvens inklusive de nya olyckorna.

Hur kan detta vara möjligt? Där skulle jag verkligen vilja ha ett svar av kommunikationsministern. Finns det ett patent att minska de nuvarande olyckorna med 20 procent? Om det finns ett sådant patent, hur har man kunnat hålla inne med detta? Varför sätter man inte in dessa möjligheter genast? Skall man hålla på dem tills man har en uppgång i olycksfallsfrekvensen? Jag tror inte att det finns någon möjlighet att balansera antalet olycksfall genom propaganda i TV, radio etc. Hur många tal myndigheterna än svarvar till i TV, tror jag inte att det går att få ner olycksfallsfrekvensen med 20 procent omedelbart när ökningen i samband med trafikomläggningen självfallet sätter in. Det är nästan cyniskt att antyda att man har sådana möjligheter men inte använder dem. Vågar man stå för detta? Nej, sanningen är nog den att man helt enkelt inte har gjort några beräkningar över vad olycksfallen kommer att betyda i fortsättningen.

När vi hade den stora utredningen om de ekonomiska förhållanden, som gällde högertrafiken, väcktes här i kammarerna en motion av de mest aktiva på högerfronten i vilken det hette: Låt oss sätta i gång med övriga utredningar som krävs för att man skall kunna övergå till högertrafik och inte bara vänta på den ekonomiska kalkylen. Motionen avslogs därför att man först skulle vänta på den Hallska utredningen. Sedan visade det sig att man inte brydde sig om att göra några flera utredningar; det fanns inget intresse av att på något sätt få visshet om vad det skulle betyda på andra avsnitt än just i fråga om storleken av investeringar till vägarna och annat som behövdes för omläggningen.

När det gäller administrationen av omläggningen har man ansett att den kräver så mycket arbete, att man inte kan belasta väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med den saken. En särskild kommission får i stället klara administrationen, eftersom väg- och vatten re-

### Övergång till högertrafik

dan har en stor arbetsbörda. Men när det gäller det utökade behovet av sjukvård och läkare — ett behov som absolut blir ännu mer markant vid en övergång till högertrafik — liksom det utökade behovet av rehabilitering för dem som drabbas av skador i trafiken har man inte ens antytt, att en förstärkning av de nuvarande sjukvårdsresurserna behövs. Ändå vet vi att dessa är ansträngda till det yttersta, inte minst genom bristen på personal. Varför förtiger propositionen det? Det är inte riktigt och inte ärligt. Man springer ifrån det som är obehagligt.

Jag undrar med vilken rätt herr Larsson i Hedenäset här generöst och allvarligt förklarar: Vi måste utstå tragedier. Är det herr Larsson i Hedenäset som skall göra detta eller vilka är det? Det vore bra att få namn och adress på de kategorier som skall utstå dessa tragedier, eftersom somliga anser sig ha rätt att fordra detta av allmänheten, därför att de anser denna trafikreform vara så viktig. Jag tycker inte om detta sätt att tala om offer, när man inte själv kan svara för dessa offer. Det hade varit litet mer omtänksamt om både de gamla, barnen och andra, som kommer att råka ut för olyckorna, om man hade något planerat för att kunna klara sjukvården och ge de skadade den bästa vård i övrigt.

En särskild försäkringsform, som ersättning för att »leva farligt», som omläggningen till högertrafiken innebär, måste införas som ett komplement, även om det inte låter lika lustigt att tala om den saken som när vi fick höra de flyhänta skildringarna av färjeställena vid Europaleden i något av de första anförandena här i dag. Den saken har strängt taget mycket litet att göra med de speciella svårigheterna vid övergången till en annan trafikregel.

Man har frågat efter vinsterna av en trafikomläggning. Det är mycket svårt att få dem redovisade. En vinst skulle vara att man gjorde det lättare för tra-

fikanter, som reser hit från länder med högertrafik, vilka för närvarande ökar riskfrekvensen och olycksfallsfrekvensen för vårt lands invånare. Jag tror emellertid inte att hitresande högertrafikanter får lugnare förhållanden på våra vägar, när vi lägger om trafiken. Så länge människorna i vårt land inte själva har lärt sig högertrafiken innebär det en så stor fara för hitresande utlänningar, även om de är »högersinnade», att de ingalunda omedelbart får det lättare som turister i vårt land. Det tar en tid för dem att få bättre förhållanden — och lika lång tid som det tar för våra egna innevånare. Det kan hända att turismen är allt annat än betjänt av en omläggning.

I propositionen citeras en regel från 1734 års gästgivareordning, vari det heter att »på smala vägar, broar och dylikt haver den företråde som först blåser i hornet». Högeranhängarna har fått ett egendomligt företråde på den smala bro som heter ett tryckt budgetläge genom att först blåsa kraftigt i hornet. Det är underligt att en härdad regering har givit dem passage före andra, som behöver ta arbetskraft och investeringar i anspråk för ändamål, vilka skulle ha gett oss utvecklingsmöjligheter av helt annan betydelse än omläggningen till högertrafik. Frågan har manövrerats in i en återvändsgränd, är det många som säger. Men den bär i sig själv så mycket sprängstoff att det är en chimär att tro att den oskadliggöres genom ett majoritetsbeslut i denna kammare i dag. Återverkningarna i form av missnöje med vår demokrati kommer bl. a. att visa sig vid nästa val. Det är inga skrämselford. Alla får räkna med att vi inte får tyst i denna fråga genom att vi fattar beslut i dag. Tyvärr befarar jag att regeringspartiet främst får känna av detta missnöje.

En väg som inte skulle innebära prestigeförlust för någon men framgångar för alla vore att ändra på tidpunkten för ikraftträdandet. Man skulle



## Övergång till högertrafik

kunna skjuta tidpunkten för beslutets realiserande framåt. Herr Larsson i Hedenäset sade att det inte var någon vinst med det, ty det skulle bli så mycket svårare att genomföra beslutet om vi väntade. Det är inte min mening. Även om vi nöjde oss med ett principbeslut i dag kunde man få väljarna med sig vid en tidpunkt, då det var mera praktiskt och mindre krävande att genomföra en trafikomläggning.

»Trafikdöden är ett gissel för oss alla», sade kommunikationsministern häromdagen, när han talade om trafiksäkerhetsfrågan här i kammaren. Han sade att det är tre faktorer som spelar en roll för trafiksäkerheten: vägen, människan och fordonet. Alla dessa faktorer skulle bli mindre olycksframdrivande, om beslutet rörande högertrafik uppskjöts till en senare tidpunkt. Vägarna skulle kunna byggas om till motorvägar med enkelriktad körbana. Den generation som inte är uppfödd med motoriserad trafik skulle hinna undan de stora förändringarna. Fordonen kommer kanske att kunna drivas efter nya principer.

Jag tror att det var herr Nyberg som tvivlade litet på riktigheten av den skrivning som finns i motionen, under-tecknad också av mig. Jag vill säga till herr Nyberg att denna skrivning inte utgör någon fri fantasi från min sida utan härrör från en professor i kommunikationsteknik. Han har valt de ordvändningar som förekommer i motionen och skulle egentligen velat skriva mycket mer om de förändringar man väntar på trafikområdet, både när det gäller att få en annan energikälla och annan styranordning — kanske en automatisk styrning som gör det lättare och mindre riskabelt att använda bilarna.

Vare sig reformen genomförs nu eller senare kommer den att sätta hela folket på hårda solidaritetsprov och den kommer att kräva uppoffringar av många — det är riktigt, herr Larsson i Hedenäset — och kanske främst av

dem som icke önskar högertrafik. Den känsla av olust och besvikelse över att man icke tagit hänsyn till folkmeningen, som finns hos så många, är inget gott klimat för en reform. Man lyckas icke när man har människor emot sig, som anser sig kränkta, därför att man icke brytt sig om vad de har tyckt.

Även om principen tas i dag, borde man kunna vänta med själva ikraftträdandet tills hela folket hunnit vänja sig vid tanken och tills man hunnit bygga om trafiksystemet. Det kommer aldrig något gott utav motsättningar, och i denna fråga står vi inte eniga, vi står inte samlade på det sätt som skulle vara en hjälp vid genomförandet av reformen. Jag tror visserligen att det är förgäves, men jag vädjar ändå till regeringen och till utskottet och till dem som nästan svärmar för högertrafik att försöka vara mindre prestigehungriga i denna fråga, att försöka lyssna litet till de många som ni inte tycker förstår så mycket men som ändå skall vara med om att betala och vara med att ta riskerna och göra de offer, som reformen enligt herr Larsson i Hedenäset kommer att kräva. Jag tycker att man skall ta någon hänsyn till dem. Att ge dem en frist, att uppskjuta reformen litet grand, behöver inte betyda att kostnaderna alldeles säkert blir större. För övrigt finns det andra ting som lättare skulle klaras upp om vi väntar.

Det finns ingen motion som går ut på att man skall uppskjuta beslutet, och det finns inte heller någon motion som går ut på att man skall ändra tidpunkten för ikraftträdandet. Därför kommer jag nu att yrka bifall till den reservation av herr Levin m. fl. som är fogad till tredje lagutskottets utlåtande nr 23. Jag skulle emellertid vara glad, och jag tror att många med mig skulle känna det på ett annat sätt, om man kunde ge något löfte att man inte kommer att gå bryskt fram. Vi skulle vinna fler anhängare på det sättet, vi kunde kanske

### Övergång till högertrafik

till slut vinna alla för en högertrafikregel, som i alla fall kommer att kräva offer av dem som i dag är emot den.

Herr LARSSON i Hedenäset (cp) kort genmäle:

Herr talman! Om fru Eriksson i Stockholm förlåter mig, vill jag först anknyta till vad herr Nilsson i Bästekille yttrade. Han åberopade taxichaufförerna i Stockholm. Det är emellertid uppenbart att de som kör i taxitrafik i Stockholm inte kan ha den överblick som Sveriges riksdag ändå bör ha. Den måste ta hänsyn till förhållandena även ute i gränsbygderna.

Fru Eriksson i Stockholm berörde vad jag hade sagt om ansvaret i fråga om trafiktragedier. Jag kan tala om för fru Eriksson, att jag ställde frågan: Blir det bättre med uppskov, blir tragedierna mindre med uppskov? De blir väl tvärtom större, och därför bör vi ta ett beslut just nu.

Jag tror inte att jag behöver uppta tiden längre, ty jag undrar om inte fru Eriksson själv karakteriserade sitt anförande genom att visa upp brevbuntar som hon inte hade öppnat men som hon ändå visste vad de innehöll.

Herr NYBERG (fp) kort genmäle:

Herr talman! Jag vill säga till fru Eriksson i Stockholm, att om riksdagen i dag skulle avslå propositionen och utskottets hemställan beträffande övergång till högertrafik skulle det inte bli några större svårigheter att samla in åtskilliga protester från anhängare av högertrafik. Jag tror man skulle få rätt många påsar med brev även från den sidan. Vi känner ju till, i synnerhet här i riksdagen, att föreningen för högertrafik är en ganska aktiv sammanlutning. Ett, låt oss kalla det bakslag, i dag skulle säkerligen, som jag nyss nämnt, leda till ganska högljudda protester mot riksdagens handlingsätt.

I mitt tidigare anförande nämnde

jag några ord om folkomröstningen, och jag ställde frågan: Hur lång tid framåt skall ett folkomröstningsresultat egentligen betraktas som aktuellt? Detta är en viktig fråga, som inte heller jag fått något bestämt svar på. Men vi måste ha klart för oss, att om man anordnar folkomröstning vid ett visst tillfälle och en tid därefter, kanske efter åtta eller tio år, finner att nya skäl tillkommit och nya synpunkter framförts, så kan folkomröstningens resultat inte längre kräva samma beaktande som vid den aktuella tidpunkten. Därför har jag sagt att i dagens läge måste antingen ny folkomröstning företas eller också riksdagen fatta beslut så som den brukar göra i huvudparten av andra ärenden. Ur den synpunkten förefaller det mig acceptabelt att riksdagen nu fattar beslut utan någon ny folkomröstning.

Vidare yttrade jag mig om de reflexioner, som framförts i fru Erikssons motion beträffande atomkraftens inverkan på kommunikationsförhållandena i framtiden. Det är klart att det kommer att inträffa förändringar, men jag tror ändå att vi kan vara överens om att fördelarna av enhetliga trafikbestämmelser i olika länder fortfarande är lika stora, även om atomkraften i ökad utsträckning skulle komma att användas i framtiden. Så jag tror inte det argumentet i fru Erikssons motion har något särskilt stort bevisvärde.

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet SKOGLUND:

Herr talman! Jag har begärt ordet närmast för att säga något om den senare delen av fru Erikssons anförande, nämligen frågan om hur stora olycksriskerna blir och hur de kan motverkas. Fru Eriksson gör gällande att det någonstans i propositionen påstås, att det finns en metod efter vilken man skulle kunna pressa ned antalet olyckor med så och så många procent. Detta är något som fru Eriksson måste

## Övergång till högertrafik

ha funnit på något annat ställe, inte i Kungl. Maj:ts proposition. Vi vet ju redan nu, att det inte finns någon kungsväg till en verkligt effektiv kamp mot trafikolyckorna, utan man får lov att beträda olika vägar och utnyttja skilda möjligheter, en sak som jag underströk häromkvällen när vi diskuterade frågan om säkerhetsbesiktningen.

Jag tog i mitt anförande i morse upp frågan om trafikolyckorna vid övergången till högertrafik och förklarade då, att detta problem är av utomordentligt svår natur och att det också är svårt att ange omfattningen och storleken av de olyckor som kan komma att inträffa. Men problemets natur är också sådan — och det underströk jag också i mitt tidigare inlägg i dag — att riskerna inom ganska vida gränser kan motverkas genom de åtgärder som samhället direkt och indirekt vidtar för att minska olyckorna. Därför måste vi vidta en rad direkta åtgärder och åtgärder av informativ och upplysande karaktär. Det gäller att vid omläggningstillfället men också i fortsättningen göra en jätteanstängning från samhällets sida för att motverka de föreliggande riskerna, vilkas storlek och omfattning ingen av oss i dag vågar ha någon bestämd mening om. Det rör sig mer eller mindre om vad vi tror eller inte tror på den punkten.

Vi har för att främja trafiksäkerheten hittills gått in för en rad punktinsatser. Vi har också varit framgångsrika i icke oväsentlig grad. På samma sätt får man givetvis gå till väga vid det tillfälle då en trafikomläggning skall ske. Uppgiften att planera vilka åtgärder som skall vidtas kommer ju i första hand att läggas på det administrativa organ, som vi kommer att utse och som skall bära ansvaret framför allt för att man håller olycksriskerna tillbaka så långt som det över huvud taget är möjligt. Deras fantasi kommer att få spela, och vi kommer att utnyttja alla de möjligheter som kan komma att

föreligga när det gäller upplysning och propaganda.

Det finns faktiskt ett embryo till åtgärder i detta avseende. Det förslaget har presenterats av Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande och underskrivits av borgarrådet Helge Berglund och direktör Thorson i NTF. Jag skall inte trötta kammarens ledamöter med att läsa upp den ena sidan efter den andra i detta förslag för att klargöra vilka möjligheter vi har, när det gäller propaganda och upplysning. Man talar här om råd till de äldre beträffande högertrafiken, undervisningsverksamhet i radio och TV, programserier som riktar sig till speciella grupper av trafikanter — cyklister, mopedister, fotgängare — och upplysningsverksamhet genom pressen, i skolorna och på andra sätt. Denna skrift är bifogad den Hallska utredningen, och det finns åtskilligt av värde i den när det gäller för samhället att samla sig till en konstruktiv insats i syfte att motverka de trafikrisker, som kan komma att uppstå i samband med övergången till högertrafik.

Jag har tidigare sagt och jag vill ännu en gång upprepa det, att samhället inte får lämna någon möda ospard vad beträffar den sektor, som fru Eriksson nyss berörde och som jag tror blir av utomordentlig betydelse när det gäller att hålla olyckorna nere.

Vi har också andra möjligheter: hastighetsbegränsning, trafikövervakning av stort format och uppföljning av hela detta problem under inte bara ett utan kanske två år framåt för att skapa en så stor säkerhet som möjligt, en så stor garanti som det över huvud taget är möjligt att åstadkomma för att förhindra att olyckor uppstår.

Herr NILSSON i Bästekille (h) kort genmäle:

Herr talman! Det var egentligen herr Larsson i Hedenäset som uppkallade mig till replik. Han sade att visserli-

### Övergång till högertrafik

gen har taxiförarna i Stockholm uttalat som sin bestämnda uppfattning att de inte vill vara med om någon omläggning till högertrafik, men det kunde man inte ta någon hänsyn till eftersom riksdagen hade bättre överblick över frågan. För herr Larsson, som intar den ståndpunkten att man skall undervärdera svenska folkets klart uttalade mening, är det naturligtvis en bagatell att nonchalera även taxiförarnas i Stockholm inställning. Den som själv tror sig sitta inne med hela och fulla sanningen behöver inte bry sig om andras åsikter.

Jag har fått ett brev från en långtradarchaufför i Västerbotten. Han skriver: »Jag kör såväl i Sverige som i Norge, men jag måste erkänna att jag känner stor lättnad varje gång jag kommer över svenska gränsen igen. Jag ifrågasätter huruvida jag skall sluta med mitt yrke om vi går över till högertrafik.» Skulle även han vara fullkomligt okunnig om hur det är att köra på vägarna? Det kan jag knappast tänka mig.

Herr Nyberg förklarade för sin del, att om riksdagen i dag beslutar att vänstertrafiken skall bibehållas, skulle det bli en mängd protester från högertrafikanhängarna. Svenska folket protesterade 1955. Det gav sitt svar den gången, och det skulle ge samma svar en gång till. Att det skulle komma några packar med protester från högertrafikanhängare tvivlar jag på. Några protester skulle väl komma, men så många tror jag inte det blir. Över huvud taget anser jag att det trafiksystem vi har mycket väl duger åt oss. Vi behöver inte alltid rätta oss efter andra.

Statsrådet framhöll i sitt anförande, att vi skulle göra allt för att hindra olyckor. Det anser jag är bra. Det uttalandet innebär också ett medgivande att det finns risker, och det länder honom till heder. Det visar respekt för människovärdet. Det är något helt annat än när herr Larsson i Hedenäset

säger att vi måste vara beredda att ta även de trafikolyckor som övergången kommer att medföra.

Jag tror för min del att det skulle vara lyckligt om vi slapp denna vederböda. Svenska folkets majoritet har uttalat sin åsikt i frågan, men det nonchalerar man fullkomligt.

Till sist, herr statsråd, en liten anmärkning, som inte behöver tas så allvarligt. Statsrådet talade om att här finns ett embryo till nya trafiksäkerhetsföreskrifter, skrivna av vänstergeneralen Helge Berglund. För att klara högertrafiken får man alltså ta vänstergeneralen till hjälp!

Fru ERIKSSON i Stockholm (s) kort genmäle:

Herr talman! Herr Larsson i Hedenäset undrade över de brevbuntar jag har. Det är väl dock en viss garanti att jag har tagit hit dem. Herr Larsson inbjödes att öppna hela packen. Vad som kommit i dag har jag givetvis inte hunnit öppna. Men jag har öppnat brev med en oändlig mängd listor med namn efter namn — säkerligen också från bygder som herr Larsson har förtroende för — med alla data angivna. Det är sannerligen inga luftnamn.

Kommunikationsministerns anförande blåste kanske under debatten om olycksriskerna. Jag frågar mig bara varför det inte står ett ord om att man är beredd att utöka sjukvårdsresurserna för att få möjlighet att ta emot dem som råkar ut för trafikolyckor — som man tydligen tyst för sig själv erkänner måste komma. Det hade varit lämpligt att det stått något härom, när man nu skriver så mycket om propaganda. Jag är övertygad om att det finns en hel del planer på att göra propaganda och att herr Skoglund vill ha propaganda. Men jag har inte hört något, som jag har kunnat få förtroende till, när det gäller att finna medel för att hindra olyckor. Kommunikationsministern sade att Helge Berglund hade skri-

## Övergång till högertrafik

vit en del, som det skulle trötta oss om det lästes upp. Jag skulle inte bli trött om jag så satt tills mitt i natten, om jag bara kunde finna något som gav fog för den uppfattningen, att vi skulle kunna hindra de offer som herr Larsson i Hedenäset ansåg måste göras.

När statsrådet säger att han inte påstått att man kan vidtaga åtgärder som skulle minska olycksfallen så mycket, att man inte märker de nya som kommer, tar statsrådet tydligen avstånd från lagutskottets utlåtande. Där sägs följande:

»Antalet sådana olyckor bör dock genom en intensiv upplysningsverksamhet och skilda trafiksäkerhetsbefrämjande åtgärder såsom t. ex. hastighetsbegränsningar icke behöva bli alltför stort. De nämnda åtgärderna bör därjämte kunna medföra en viss minskning av sådana olyckor, som icke har med omläggningen att göra, vilket skulle kunna medföra att en ökning av den sammanlagda olycksfrekvensen undviks.»

Detta uttalande tar herr Skoglund tydligen avstånd ifrån. Då är det ju bedrövtligt ställt; man kan då inte heller tro på utskottet.

Jag har inte trott och tror fortfarande inte att det finns några trollmedel för att hindra olyckorna. Hur skall man, när man inte nu kan ange några dylika medel, vid trafikomläggningen, då man får så mycket annat att syssla med, komma på något sätt att minska olyckorna? Jag har inte fått något svar som enligt min mening verkar tillförlitligt på frågan om hur man skall kunna nedbringa olycksfrekvensen.

Herr LARSSON i Hedenäset (cp) kort genmäle:

Herr talman! Om det tillåtes mig vill jag till fru Eriksson i Stockholm säga, att jag inte brukar öppna andras brev. Om inte fru Eriksson har intresse av att öppna de brev hon fått för att få

klart för sig vad de innehåller, behöver inte jag stå till tjänst därmed.

Sedan vill jag klara upp ett missförstånd av herr Nilsson i Bästekille. Jag har ingalunda sagt, att inte taxiförarna i Stockholm skulle få säga vad de tycker eller ge uttryck för hur de bedömer denna fråga, men jag menar att det här måste ske en samlad bedömning, inte bara från Stockholms utan från hela nationens synpunkt.

Herr Nilsson talade i fortsättningen om vad en taxichaufför i Västerbotten hade skrivit. Emellertid finns det ju flera taxichaufförer i Västerbotten, och följaktligen är det en minoritet som herr Nilsson stöder sig på.

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet SKOGLUND:

Herr talman! Jag tar inte avstånd från vad utskottet sagt. Jag bara vill konstatera att det inte är jag som sagt det, vilket fru Eriksson ville göra gällande, utan det är utskottet. Man skall hålla reda på fakta i diskussionen, fru Eriksson i Stockholm.

Herr NILSSON i Bästekille (h) kort genmäle:

Herr talman! Herr Larsson i Hedenäset sade att jag hade missförstått honom och att det var klart att Stockholms taxiförare fick ha sin uppfattning. I sitt första anförande sade herr Larsson att dessa taxiförare inte kan ha den överblick över frågan som vi har här i riksdagen.

Om han trodde sig vara lustig, då han sade att det finns mer än en taxiförare i Västerbotten, vill jag säga att tänk det visste jag också. Det framgick tydligt om man ville höra upp.

Fru ERIKSSON i Stockholm (s) kort genmäle:

Herr talman! Detta var ett klart avståndstagande från kommunikationsministern. Han har tydligen inget som helst hopp om att genom propaganda i

### Övergång till högertrafik

TV eller radio kunna minska olyckorna lika mycket som en trafikomläggning kommer att öka dem.

Herr CARLSSON i Stockholm (fp):

Herr talman! Det skulle vara frestande att bemöta fru Eriksson i Stockholm i många av de punkter hon har tagit upp, men jag skall avstå från att göra det. Jag vill dock framföra en stilla undran beträffande fru Erikssons brev-buntar, nämligen om i vilken säck de har varit innan de kom i fru Erikssons påse. Var det möjligt i vänstertrafikföreningens?

Jag skall i stället med tillfredsställelse konstatera, att svenska regeringen och nu även tredje lagutskottet fastslagit att en trafikomläggning är för vårt lands del ofrånkomlig och att slutligt ställningstagande i denna man kan nästan säga urgamla fråga äntligen är förestående. Och nog har frågan ventilerats ur alla de aspekter som kan tänkas, senast nu i den kungl. propositionen, där statsrådet Skoglund på ett skickligt sätt och utan att använda överord i någondera riktningen starkt argumenterar för nödvändigheten av att övergång till högertrafik genomföres. Utskottet understryker detta ytterligare. Jag skall därför med hänsyn till de utförliga motiveringar, som finns i propositionen och utskottets utlåtande, och vad här redan yttrats helt förbigå detta. Men jag kan ändå inte underlåta att starkt understryka vikten av vad som framhålles i ett flertal motioner om att alla tänkbara åtgärder bör vidtagas i syfte att minska riskerna under övergångstiden, vilket kommunikationsministern nu också ytterligare understrukt i debatten, varvid en skärpning av bestämmelserna för onykterhet i trafiken under omläggningen och en avsevärd tid därefter bör vara en självklar sak. Även vill jag särskilt framhålla att gångtrafikanter och cyklister icke glöms bort, ty det är av största vikt att alla trafikantgrupper bibringas känne-

dom om farorna i trafiken, med andra ord blir trafikmedvetna.

Jag skall nöja mig med att belysa ett par speciella problem, som icke varit tillräckligt uppmärksammade i debatten.

Det avgörande och stora steget mot en internationalisering av den svenska trafiken är vad vi i dag skall ta slutlig ställning till. Man kan förutse att detta medför olycksrisker under övergångstiden — det är ingen som blundar för det — men mot detta har man att ställa bedömandet av hur många olyckor som kommer att inträffa till följd av att vi kör på fel sida, om alltså vänstertrafiken skulle bibehållas. I det sammanhanget har man försökt göra gällande, att antalet olyckor i Sverige och utomlands till följd av bilisternas ovana vid vänster- respektive högertrafiken är få. Vad man däremot inte brukar taga med i beräkningen är att trafiken över gränserna ökar och därmed riskerna för sådana olyckor. Dessutom tätnar trafiken i alla länder, varför allt större krav ställs på bilisterna och risken för att en felmanöver leder till en olycka stegras. Med statistik från gångna år kan man alltså inte ge en riktig bild av vad som kommer att hända i framtiden.

Låt mig ändå nämna ett par siffror. Svenska trafikförsäkringsföreningen redovisar för år 1959 761 skadefall, i vilka utländska motorförare varit inblandade. År 1960 var antalet 966, vilket innebär en ökning med inte mindre än 205 eller cirka 27 procent. Vid analyser av dessa fall har man kommit till det resultatet, att en tredjedel inte hade med vänster- eller högertrafik att göra, att sambandet i en tredjedel av fallen var ovisst, medan det i en tredjedel rörde sig om säkra fall beroende på att vi har vänstertrafik i Sverige. Om man då räknar med den enorma ökning av trafiken över gränserna som med säkerhet kan förutses och antager att mängden olyckor växer i motsvarande grad — ingenting talar mot detta antagande — blir

## Övergång till högertrafik

det skrämmande siffror, som för mig är helt avgörande till förmån för trafikreformens snara genomförande. Jag vill inte ta på mitt ansvar att uppskjuta den inför sådana utsikter.

Som motiv för ett bibehållande av vänstertrafiken anföres såväl i reservationen som av herr Levin och flera andra talare, att olycksfrekvensen skulle vara större i länder med högertrafik. Det är riktigt att vissa vänstertrafikländer enligt olika statistiska uppställningar har det lägsta antalet trafikolyckor. Att draga några generella slutsatser av detta låter sig inte göra, då den internationella statistiken ger en högst otillfredsställande bild av trafiksäkerhetssituationen. Denna beror inte enbart av antalet fordon och invånarantalet utan också i hög grad av bebyggelsestäthet och väglängd m. m. Det är självklart att en väg i övre Norrland med sin ringa trafik är mindre olycksbemängd än motsvarande vägsträcka i tätbebyggda distrikt.

Att statistiken kan slå åt olika håll framgår bl. a. av att vänstertrafiklandet Sverige år 1960 hade 2,3 olyckor per invånare, medan högertrafiklandet Danmark hade 1,4 flera olyckor eller sammanlagt 3,7 trafikolyckor per invånare. Vänstertrafiklandet England hade samma år 5,4 olyckor per invånare, medan högertrafikländerna Frankrike och Italien hade endast 3,2, vilket är 2,2 olyckor färre än i England. Om man således beräknar antalet trafikolyckor i relation till invånarantalet är situationen nästan dubbelt så gynnsam för Frankrike och Italien jämfört med England.

Studerar man antalet trafikolyckor per bil, finner man att England år 1960 hade 4,4 olyckor, medan Frankrike hade endast 2,5 och Italien 7,5. Gör man en jämförelse för år 1960 mellan högertrafikländer, finner man en mycket stor spridning av olycksantalet. Antalet olyckor per invånare var detta år i Italien och Frankrike 3,2, i Danmark 3,7, i Väst-

tyskland 6,0 och i Belgien 6,6. Detta ger ett genomsnitt av 4,5 olyckor per invånare, mot vilket står Englands 5,4, d. v. s. 0,9 procent fler olyckor än genomsnittet för de nämnda högertrafikländerna.

Många liknande statistiska jämförelser skulle kunna göras, inte minst med material från Amerika. Med hänsyn till den långa talarlistan skall jag dock nöja mig med dessa exempel. Det anförda skall inte tolkas som ett påstående, att högertrafikländerna är överlägsna när det gäller trafiksäkerhet, utan syftar endast till att ytterligare understryka vad statsrådet yttrat i propositionen, nämligen:

»Trafiksäkerheten i ett land är beroende på en mångfald olika faktorer. Det är vidare utomordentligt svårt att med någon större grad av säkerhet värdera dessa olika faktorerers relativa betydelse.»

Jag vill uppehålla mig någon minut vid erfarenheterna från andra länder, som under senare tid genomfört en liknande trafikförändring. Sedan år 1930 har trafikomläggningar skett i Österrike etappvis åren 1930—1938, i Tjeckoslovakiet år 1939, i Ungern år 1941 och i Argentina år 1945. Alla dessa trafikomläggningar har gått från vänster till höger. Någon omläggning i motsatt riktning har mig veterligt inte förekommit.

Om jag skall gå in litet närmare på detaljer är det väl riktigast att välja den senaste omläggningen, som gjordes i Argentina den 10 juni 1945 efter beslut den 2 oktober 1944. Enligt uppgift skall trafikförhållandena redan efter två dagar ha varit fullt normala. Under de första dagarna var högsta tillåtna körhastighet i egentliga stadsområden 20 km i timmen, i förstadsområden 35 km per timme och på landsvägarna 70 km per timme. Inte minst hastighetsrestriktionerna gjorde att spårvagnar och busar fick betydligt längre körtid och att trafikkapaciteten blev sämre — när jag konstaterar detta vill jag tillägga att jag för min del är beredd att ta dessa olägenheter under en kortare övergångs-

### Övergång till högertrafik

tid. Vidare hade utöver den ordinarie polisstyrkan ställts till förfogande ett stort antal utbildade extrapoliser, i många fall tjänstemän. Polismännen hade inte minst till uppgift att dämpa takten i trafiken och att varna trafikanterna.

Enligt samstämmiga omdömen från Buenos Aires gick omläggningen där förvånansvärt lätt, men då hade en omfattande propaganda satts in, alltså vad som även för Sveriges del signalerats från statsrådets och utskottets sida.

I stort sett vågar man efter att ha studerat tillgängligt material göra det uttalandet, att de omläggningar till högertrafik som företagits synes ha medfört endast en mindre ökning av trafikolyckorna under tiden närmast efter övergången.

Inom motororganisationerna i Sverige, Motormännens riksförbund, Motorförarnas helnykterhetsförbund och Kungl. automobilklubben, har sedan lång tid tillbaka rått enighet om önskvärdheten, för att inte säga nödvändigheten av att högertrafik snarast införas i vårt land. Detta har bl. a. tagit sig uttryck i ett aktivt deltagande i verksamheten inom föreningen Högertrafik i Sverige och ett ekonomiskt stöd åt denna förening och dess syfte. Motororganisationernas direktör och flera av dess styrelseledamöter har också varit knutna till föreningens styrelse och dess arbetsutskott. Även den gemensamma organisationen, Motororganisationernas samarbetsdelegation, har varit direkt engagerad i detta arbete.

Jag har velat konstatera detta i dag inför det slutliga avgörandet av frågan om högertrafik, eftersom det ger belägg för att den sakkunskap på bilismens område, som finns samlad inom dessa organisationer, är helt enig om fördelen av att det tillämpas en enhetlig trafikriktning inom hela Europa och att detta har stor betydelse även för vårt land, framför allt på lång sikt. Däremot har det funnits och finns alltså delade

meningar i vissa detaljfrågor, främst beträffande finansieringen av kostnaderna för en övergång till högertrafik. Man har varit enig om att bilismen icke ensam bör belastas med alla dessa kostnader, eftersom svenska folket i sin helhet har fördel av reformen. Å andra sidan har man inom organisationernas ledningar varit så angelägen om och satt så stort värde på reformens genomförande, att man visserligen under protester blundat för att det politiska ställningstagandet i denna fråga innebär att kostnaderna till syvende och sist kommer att belasta bilägarna.

Jag delar denna uppfattning, och jag vill därför yrka bifall till bevillningsutskottets förslag i finansieringsfrågan, trots att jag anser det principiellt felaktigt att bilisterna ensamma skall svara för kostnaderna vid en övergång till högertrafik. Jag yrkar även, herr talman, bifall till tredje lagutskottets utlåtande.

I detta anförande instämde herr *Rimmerfors* (fp).

Herr LEVIN (s) kort genmäle:

Herr talman! Herr Carlsson i Stockholm vill tillämpa en särskild form av statistik och beräkna antalet bilolyckor efter antalet invånare i de olika länderna. Ja, använder man en sådan statistik kommer man till mycket låga tal när det gäller länder långt ut i periferien där det knappast finns några bilar alls. Det enda rimliga måste vara att utgå från antalet bilolyckor i förhållande till antalet bilar inom ett land.

Skulle vi inte kunna vara överens om att den statistik som EEC:s ekonomiska utskott presenterade någon gång i våras är en objektiv statistik? Den har inte varit bestämd från något håll och är inte avsedd att begagnas för att visa lämpligheten av högertrafik eller vänstertrafik. Enligt denna statistik ligger Sverige i fråga om olycksfrekvensen bäst till i hela Europa, närmast



## Övergång till högertrafik

följt av England och därefter högertrafikländerna.

Herr Carlsson i Stockholm säger vidare, att de enda här i landet som begriper någonting av trafikproblemen, nämligen motororganisationernas ledningar, är eniga om att det bör ske en övergång till högertrafik. Ja, herr Carlsson sökte t. o. m. göra gällande, att det skulle råda enighet inom hela motororganisationerna. Jag läste häromdagen ett referat från ett möte inom den motororganisationen där herr Carlsson i Stockholm själv sitter med i toppen. Därav framgick att en av organisationens avdelningar i en skånestad hade haft en omröstning i frågan om höger- eller vänstertrafik, varvid 70 procent av medlemmarna röstade för bibehållen vänstertrafik och 30 procent för högertrafik.

Det tycks alltså inte vara så helt med enigheten inom de djupa leden i motororganisationerna.

Herr CARLSSON i Stockholm (fp) kort genmäle:

Herr talman! Jag vill till herr Levin säga att jag försiktigtvis framhöll att det var motororganisationernas ledningar som var helt eniga om en övergång till högertrafik, samtidigt som jag tillfogade att det rädde delade meningar beträffande en del detaljer ute bland medlemmarna.

Vad den organisation beträffar som herr Levin här syftade på, och där jag är med i ledningen, så har den vid inte mindre än fyra tillfällen från slutet av 1940- fram till slutet på 1950-talet tagit ställning till denna fråga till förmån för högertrafiken. På de sista av dessa dagar har visserligen några avdelningar ställt sig tveksamma till tanken att bilisterna skulle betala, men detta är helt naturligt. Deras ställningstaganden kan också ha rent psykologiska och propagandistiska orsaker och är kanske mindre ett ställningstagande i sakfrågan än ett försök att påverka

statsmakterna till att inta en annan hållning i betalningsfrågan.

När det gäller den jämförande statistiken över olycksfallen i vänster- och högertrafikländer är det riktigt, att Sverige ligger mycket lågt för att inte säga allra lägst. Men Sverige är ju — och det har också sagts — ett land med stora avstånd och gles trafik på vägarna. Vi kommer därigenom i ett speciellt gynnsamt läge. Fördenskull uppehöll jag mig mera vid siffrorna för England, eftersom detta land är mera jämförbart med övriga europeiska länder.

Herr HANSSON i Skegrie (cp):

Herr talman! Det är två anledningar till att jag har begärt ordet i denna debatt. Den ena är att jag velat uttala min förvåning över detta ärendes handläggning från begynnelsen fram till dags dato. Den strider nämligen mot min rättsuppfattning i vad gäller politiska överenskommelser.

Den andra anledningen är att jag vill uttala min tillfredsställelse över vad tredje lagutskottets majoritet skriver, när man där understryker behovet av en kraftig upprustning av vägväsendet innan trafikomläggning sker. Det uttalandet noterar jag med tacksamhet, inte minst därför att jag själv har väckt en motion i samma syfte. Det har ju också klarlagts vid undersökningar både här och i utlandet, att det inte finns några trafiksäkerhetsbefrämjande åtgärder som är lika effektiva som en förbättring av vägväsendet. Det är nämligen i kurvor utan fri sikt samt i backkrön som de stora olycksriskerna föreligger. Där spelar överraskningsmomentet starkast in, och det är där som i varje fall de mindre säkra bilförarna så att säga lätt »tappar koncepterna».

Att rusta upp vägväsendet är kanske den dyrbaraste åtgärden i detta sammanhang, men vid genomförandet av denna trafikreform får vi inte se alltför snålt på kostnaderna. Här gäller det att så långt som möjligt undvika

### Övergång till högertrafik

riskmomenten. Om vi inte gör vad vi kan för att minska riskerna, drar vi på oss ett mycket stort ansvar.

Jag noterar i det sammanhanget med tacksamhet vad kommunikationsministern sade i sitt senaste anförande, där han ställde sig mycket positiv till olika åtgärder för att nedbringa olycksriskerna. Jag är liksom han övertygad om att vi har ganska stora möjligheter därvidlag. Det gäller här inte bara att tillmötesgå de högljudda kraven från dem som anser sig vara säkra bilförare utan också att ta hänsyn till de mindre säkra förarnas behov. Därför hoppas jag att vad utskottet här skrivit inte bara skall bli tomma ord utan att det så långt möjligt verkligen leder fram till positiva åtgärder.

Den huvudsakliga anledningen till att jag begärde ordet var dock den, att jag ville säga min mening om det sätt, på vilket detta ärende har handlagts. Det tycker jag nämligen är en bedrövlig historia, och den kritik som därvidlag framkommit även från regeringen närstående håll har enligt min mening varit fullt befogad.

I och för sig är det inget fel i att regeringen tar kontakt med oppositionen, om man därigenom kan befrämja lösningen av en politisk fråga. Sådana kontakter har tagits många gånger tidigare, och de har ofta lett till goda positiva resultat. Jag riktar därför ingen som helst kritik mot den kontakt som togs eller mot partiledaröverenskommelsen i och för sig. Den hade ett gott syfte. Det är utvecklingen därefter som jag anser vara i hög grad anmärkningsvärd, framför allt då den attityd som regeringen intagit gentemot oppositionspartierna.

Jag har förut, i samband med remissdebatten, kritiserat regeringens handlings sätt på just denna punkt. Den föranledde den gången herr finansministern att ge en lektion i hur man bör uppträda vid sådana tillfällen. För min egen del tror jag att en trafikomlägg-

ning är ofrånkomlig, och jag tror att en övergång blir besvärligare ju längre vi dröjer med den. Jag har alltså inte rönt någon påverkan i annan riktning vare sig vid julkalas eller i annat sammanhang, som herr finansministern då inbillade sig. Jag skulle utan tvekan ha röstat för denna trafikomläggning om inte det mellanspel, som ägt rum efter överenskommelsen, så radikalt hade förändrat situationen.

För att ge en bakgrund till vad som har inträffat vill jag teckna en bild av förspelet, i huvudsak från centerpartigruppens synvinkel. Det var med mycket kort varsel, två dagar, som det begärdes att oppositionspartierna skulle lämna bindande besked, huruvida de ville medverka till omläggningen. Redan den korta tiden var en nonchalans mot oppositionspartierna, men den nonchalansen är förlåten.

När emellertid förhandsbeskedet skulle lämnas, förbehöll sig centerpartigruppen rätten att ta ställning till formerna för finansieringen först sedan reformens kostnader närmare hade preciserats. Svaret från regeringen blev ett bestämt nej. Om inte centerpartiet på förhand ville binda sig för den extra bilskatten, skulle regeringen inte lägga fram någon högertrafikproposition, och frågan skulle få **skjutas på framtiden**. Detta var anmärkningsvärt, eftersom centerpartigruppen icke motsatte sig beslut i själva huvudfrågan. Finansieringsfrågan är väl dock bara en detalj, som inte är avgörande för vänster- eller högertrafik.

Vi ställde också krav på vägupprustning i samband med trafikomläggningen. Även det var ett ganska rimligt krav, men det avvisades mycket bestämt. Inga egna krav fick ställas från oppositionen. Man skulle acceptera regeringens uppläggning, eller också måste frågan avföras från dagordningen, sa det.

I enighetens intresse accepterade vi i centern regeringens krav på finansie-

## Övergång till högertrafik

ringsformen, men vi bibehöll kravet på vägupprustningen, då vi på nytt skulle lämna besked. Men inte heller den gången godkändes kravet på vägupprustning. Något villkor för förhandsbindningen accepterades förmodligen inte. Om man inte ställde sig helt utan egna meningar, fick man ta ansvaret för att frågan ställdes på framtiden med risk för ytterligare fördröjningar. Däri låg, menar jag, en viss tvångssituation. Det ansvar, som enligt de parlamentariska reglerna skall bäras främst av regeringen, sökte man här flytta över på oppositionen.

Detta vankelmod upprepades när det uppstod tvist i bevillningsutskottet om finansieringen. En ny kontroll av oppositionspartierna ansågs då behövlig, om inte frågan skulle helt avskrivras. Det märkliga är att en sådan kontroll inte behövdes efter tredje lagutskottets behandling, där tre ledamöter reserverade sig i själva huvudfrågan. Detta ansågs förmodligen inte alls böra påverka oppositionspartiernas ställningstagande. Men var det inte lika motiveerat att höra oppositionspartierna inför det avhoppet i huvudfrågan? Eller ansåg man att oppositionspartierna egentligen saknade rätt att opponera sig inför avhopp av representanter för regeringspartiet? Det förefaller som om handläggningen av denna fråga har gått efter temat: »Det skall vara tyst i klassen, det är endast lärarens barn som får väsnas.»

Jag har här velat relatera förspelet för att ställa det i kontrast mot vad som sedan har inträffat. Varför ville regeringen i början att inga sådana yrkanden eller särmeningar, som anmälts från centerpartiet, skulle få framföras? Det var, framhölls det åtminstone för mig, därför att man ville undvika en politisering av denna fråga. Det sades då, att denna fråga icke är lämplig för politisering, och det instämmer jag helt i. Det var bl. a. med det goda syftet att undvika en politisk uppläggning av

denna fråga, förmodar jag, som oppositionspartierna ansåg sig böra medverka på det sätt som begärdes av regeringen.

Men hur ser det ut i dag, när frågan ligger på riksdagens bord? Är den så politiskt neutral som man avsåg i höstas? Har det ursprungliga kravet på partierna, att inte ställa egna krav vid sidan av regeringens förslag, respekterats på alla håll, även på regeringspartiets sida? Nej, tyvärr har detta inte skett.

Jag vill absolut inte påstå att man genom reservationen i tredje lagutskottet är ute i syfte att driva politik.

Man skall emellertid bedöma denna reservation på samma sätt som man bedömer reservationer vilka förekommer i andra sammanhang. Det brukar väl åtminstone ofta vara så, att man genom en reservation för säkerhets skull bereder sig en väg för att i den politiska debatten kunna framföra särmeningar, om så skulle behövas och anses lämpligt. Meningen i detta fall var emellertid att vi genom förhandsöverenskommelsen skulle förebygga särmeningar och förhindra att denna fråga skulle kunna användas i politisk propaganda.

Redan de små krav i detaljfrågor, som framfördes av centerpartiet i samband med godkännandet av överenskommelsen, framställdes vid detta tillfälle framför allt i regeringspressen som försök från vår sida i politiskt propagandasyfte, och vi påstods vilja öppna en möjlighet till politisering av frågan. Om man då bedömde uttalanden från oppositionspartierna i detaljfrågor på detta sätt, vad skall man i så fall kalla de krav på avslag i själva huvudfrågan som nu har framförts från regeringspartiets representanter i tredje lagutskottet? Jag förmodar att man får betrakta dem på samma sätt som regeringspressen tidigare ansåg att våra krav skulle karakteriseras, nämligen som försök till att utöva politisk propaganda och till att öppna vägar för en politise-

### Övergång till högertrafik

ring. Det ena får, förmodar jag, bedömas på samma sätt som det andra.

Låt oss tänka oss den situationen att någon av oppositionspartierna vid överläggningarna i höstas hade förbehållit sig rätten till eventuell reservation när ärendet skulle utskottsbehandlas. Finns det någon av kammarens ledamöter, som tror att detta skulle ha godkänts av regeringen? Absolut inte. Och är det någon som tror att det, om regeringspartiet vid detta tillfälle hade gjort samma förbehåll om rätt till reservation, hade förelegat någon möjlighet till förhandslöfte från oppositionen? Jag är lika säker som jag står här på att så icke skulle ha varit fallet.

Låt mig då fästa uppmärksamheten på att vi i dag, när vi står inför frågans avgörande, trots överenskommelsen befinner oss i den situation som i höstas med hundraprocentig säkerhet av såväl regeringen som oppositionspartierna skulle ha ansetts vara ett oöverstigit hinder för enighet. Därtill har denna situation åstadkommits genom en reservation från det håll, där man i höstas mycket bestämt hävdade att egna särmeningar icke fick framföras.

Den situation, som vi nu har hamnat i, hade varit tillräcklig för att hela denna fråga bort förvisas till ny behandling vid nästa års riksdag. Detta tror jag emellertid att inte ens reservanterna vill vara med om. Situationen är enligt min mening så diametralt motsatt den som förelåg vid upptakten av dess behandling — då man gick fram i kärvhetens tecken för att undvika sidosprång — att man måste utfala en bestämd protest mot handläggningen av trafikomlägningsfrågan. Den överensstämmer i varje fall inte med min uppfattning om ett just uppträdande och fair play vid politiska överenskommelser.

Herr talman! När det gäller finansieringen av trafikomläggningen kommer jag att följa överenskommelsen från i höstas och kommer alltså att stödja be-

villningsutskottets majoritet. Jag kommer inte att rösta emot tredje lagutskottet, men mitt ställningstagande blir beroende av om jag i debatten finner en nöjaktig förklaring till det märkliga handläggande som denna fråga fått och till den attityd vilken har intagits från den ena partens sida.

Herr andre vice talmannen övertog nu ledningen av förhandlingarna.

Herr LEVIN (s) kort genmäle:

Herr talman! Eftersom herr Hansson i Skegrie gick in på frågan om reservationens tillkomst i tredje lagutskottet, skall jag något rekapitulera vad som har hänt i detta ärende. Det är riktigt att partiledarna gjorde en överenskommelse i höstas om att denna fråga skulle föreläggas årets riksdag. Men man var därvid också klar över att det fanns minoriteter inom de olika partierna. Jag kan aldrig tro att herr Hansson i Skegrie och andra med honom verkligen hade för sig att det skulle bli en helt och hållet obruten front i denna fråga. Om han hade denna åsikt, kan jag inte begripa hur det kom sig att det en eller två dagar efter det att propositionen var framlagd väcktes flera avslagsmotioner från centerpartihåll. Hur kan herr Hansson i Skegrie förklara dessa centerpartiets avslagsmotioner, om han anser att partiledaröverenskommelsen betydde att det skulle bli en helt obruten front i denna fråga? Menar herr Hansson i Skegrie således att man väl skulle ha lov att motionera om avslag på propositionen men att man inte, när det kom till behandling i utskottet, skulle få yrka bifall till motionen?

Herr Hansson i Skegrie vet att ibland de ordinarie ledamöterna i tredje lagutskottet sitter Tekla Torbrink, sedan flera år tillbaka medlem i vänstertrafikföreningen. Skulle hon inte ha rättighet att yrka bifall till den motion hon skrivit under? Vidare, herr Hansson i Skegrie, var det väl ändå närmast en

händelse att inte någon centerpartist kom med på reservationen. Om inte herr Jansson i Benestad, centerpartiets ordinarie utskottsledamot på andra-kammarsidan, hade varit sjuk utan hade suttit på sin plats — om han hade fått lov att göra det, vilket jag förmodar att han hade fått eftersom han är ordinarie ledamot av utskottet — hade vi haft även en centerpartist bakom denna avslagsreservation. Herr Jansson i Benestad har alltid varit en övertygad vänstertrafikanhängare.

Herr HANSSON i Skegrie (cp) kort genmäle:

Herr talman! Jag har riktat mig mot den attityd som vid denna frågas handläggning intagits av den meningsriktning herr Levin representerar.

Varför var det så absolut omöjligt för centerpartiet att ens få framföra önskemål om en kraftig vägupprustning? Varför var det så absolut omöjligt för oss att få förbehålla oss rätten att vänta med ställningstagandet till frågan om finansieringen tills vi sett hela förslaget? Det vore väl det riktiga i parlamentariskt sammanhang.

Och hur skall man förklara, att när det blev tre reservanter i tredje lagutskottet, så ansågs detta inte behöva föranleda invändningar från något håll, medan det däremot när två centerpartister i bevillningsutskottet inte ville foga sig efter propositionsförslaget kallades till en ny partiledaröverläggning? Var det märkvärdigare att ett par centerpartister hade annan mening än den som kommit till uttryck i propositionen än att tre socialdemokrater hade det? Varför blev det inte partiledaröverläggning den gången, när det gällde huvudfrågan om högertrafik i tredje lagutskottet? Det riktigaste hade varit att man härvidlag gjort en penetrering av hur förslaget höll i partisammanhang. Men någon sådan penetrering gjordes inte.

Jag reagerar på det bestämdaste mot

den attityd som intagits i detta hänseende.

Hans excellens herr statsministern  
**ERLANDER:**

Herr talman! Den historieskrivning som herr Hansson i Skegrie presterat har ju redan av herr Levin visats vara så långt borta från verkligheten som över huvud taget är möjligt. Men det hindrar inte att det kan vara värdefullt att någon av partiledarna — och jag är händelsevis den ende av dem som är inne i kammaren — till protokollet fogar en redogörelse för vad som faktiskt förekommit i detta ärende. Jag föreställer mig att de övriga tre partiledarna kommer att kunna vitsorda min framställning.

Det var, herr Hansson i Skegrie, inte ett ögonblick på tal i höstas, att vi skulle införa något slags kadaverdisciplin i Sveriges riksdag. Det diskuterades över huvud taget aldrig något annat än att den som hyste en bestämd uppfattning i frågan skulle ha fullkomlig rätt att propagera för sin mening, alldeles oavsett om den sammanföll med högeruppfattningen eller med vänsteruppfattningen. Jag kan ju tala om för herr Hansson i Skegrie att vid det sammanträde, där jag redogjorde för hur den socialdemokratiska riksdagsgruppen hade reagerat, meddelade jag att sannolikt 20—25 procent av den socialdemokratiska riksdagsgruppen var vänsteranhängare. Detta föranledde självfallet inte någon av de andra partiledarna att säga: »Vi fordrar absolut samling och enighet.»

Partiledarna avsåg sålunda inte alls att fordra en underkastelse, så att inga andra meningar skulle få göra sig gällande än de som partiledarna ansåg vara de ur landets synpunkt klokaste. Friheten var fullkomligt obesuren.

Jag ser att herr Ohlin nu kommit in i kammaren. Jag är övertygad om att herr Ohlin har samma uppfattning om händelseförloppet som jag.

### Övergång till högertrafik

Men vad är det då som hänt? Det är lika bra att vi går tillbaka till utgångsläget.

Detta är en stor och besvärlig fråga ur många synpunkter: reformen kostar mycket pengar, den kan föranleda trafikrisker och den har varit föremål för folkomröstning. Regeringen kom efter en mycket noggrann prövning till den uppfattningen, att i det långa loppet går det inte att låta Sverige vara en isolerad ö i fråga om denna viktiga trafikregel — en isolerad ö här i Norden och en isolerad ö i Europa. Det var väl då ganska naturligt att vi, mot bakgrunden av att det som sagt är en stor fråga, att reformen kostar mycket pengar och att spörsmålet varit föremål för folkomröstning, sade oss: Om denna fråga skall lösas i år, så bör den bli föremål för överläggningar på en bredare front än den som regeringen och regeringspartiet representerar.

Jag tillät mig därför höra efter hos de övriga partiledarna, om de skulle vilja fråga sina grupper, vilken uppfattning dessa hade dels i huvudfrågan — huruvida en övergång till högertrafik skulle ske — dels i frågan om beslut kunde fattas utan ny folkomröstning, dels slutligen i den för oss betydelsefulla frågan hur reformen skall finansieras. Vi hade kommit till den uppfattningen, att 100 miljoner kronor under fyra års tid var en för stor summa att belasta den vanliga budgeten med; alltför många andra saker skulle hota att trängas ut. Därför hade vi knutit vårt ställningstagande till en överenskommelse i finansieringsfrågan. Det var alltså det ytterligt enkla och naturliga sammanhanget; vi ansåg oss helt enkelt inte ha råd att genomföra en reform som vi visserligen var övertygade om var riktig, men inte viktigare än andra reformer som vi måste vänta med. Den stod högt upp på önskelistan, men det fanns också andra ting som vi måste göra. Kunde vi emellertid skaffa fram pengarna genom att belasta bilismen,

så ställde sig läget helt annorlunda. Detta blev därför för oss ett villkor för reformens genomförande.

Jag talade med gruppledarna, som var vänliga nog att fråga sina grupper hur dessa ställde sig. Jag fick svar från de andra grupperna precis som jag fick svar från min egen grupp. I vår grupp gjordes inte någon omröstning, men av 18 talare i debatten talade 14 för högertrafik och 4 emot, och det blev alltså då en proportion av nejsägare som låg nära 20 procent. Från andra håll rapporterades inga procentsiffror — mer än från centerpartiet; det kanske kan ha sitt intresse för herr Hansson i Skegrie, att det i kommunikén stod att det blev majoritet i huvudfrågan. Vi tyckte det var ganska svagt att det bara stod att det var en majoritet. Däremot stod det ingenting sådant i kommunikén när det gällde finansieringsfrågan. Vi behövde inte ta upp någon strid på denna punkt. Vi hade enligt vår mening fått garantier för att man i alla tre frågorna kunde gå fram med en proposition — så hade riksdagens fyra grupper svarat.

Jag betonar än en gång att ingen av oss drömde om att därest gruppernas majoritet hade denna uppfattning så skulle man ålägga grupperna en absolut hundraprocentig följsamhet. Det gör inte vi. Jag blev verkligen ganska skrämmd när jag hörde herr Hanssons i Skegrie uppfattning om vilka offer partidisciplinen skulle kunna kräva i det politiska livet. Sådant vill vi inte vara med om, och vi vill inte heller att den offentliga debatten ute i vår press eller från våra talarstolar skall kvävas — det har vi sannerligen ingen som helst vinning av i det långa loppet — utan vi tror att alla partier vinner på att alla meningsriktningar får fritt och öppet göra sig gällande.

Vad inträffade sedan? Först kom motionerna. Om det förhöll sig så — jag upprepar herr Levins fråga — att centerpartiet hade betraktat det såsom klart att alla centerpartister skulle rös-

## Övergång till högertrafik

ta ja i alla tre frågorna, hur kunde då så många motionera, både i huvudfrågan för avslag och även i den andra frågan för en annan skattuttagning? Det är orimligt; herr Hansson måste vara medveten om att denna historiskrivning faller på den omständigheten, att det finns så många avslagsmotioner från centerpartiet. Dessa föranledde ingen strid, ingen av de övriga partiledarna gick då upp och sade att det var orimligt och inte gick an att sex centerpartister yrkade avslag. Det ingick inte i någon överenskommelse att vi skulle få en absolut tystnad i ledet, utan det skulle finnas full rörelsefrihet.

Så kom då utskottsbehandlingen. I tredje lagutskottet visade det sig att fem av socialdemokraterna röstade för och tre emot förslaget. Jag beklagar att det var tre som röstade emot det, därför att jag tror att de har fel i sin uppfattning, men det är en sak för sig. Det hade ur partiets synpunkt varit bättre om det blivit åtta ja-röster, men resultatet blev alltså 5—3.

Det råder ingen som helst tvekan om att inte uppgörelsen var korrekt. Två av dem som röstade emot förslaget hade redan i höstas deklarerat sin uppfattning — bland dessa var tredje lagutskottets vice ordförande. Det var alltså inte överraskande att han kom att inta den ställningen. Det var emellertid en klar majoritet för regeringslinjen.

Det blev mera oroande när ärendet kom upp i bevillningsutskottet, ty där sitter två centerpartister, vilka båda röstade nej. Noll procent är en ganska svag majoritet; man hade ändå lovat en majoritet. Då tillät jag mig att fråga grupperna på nytt — och detta var tydligen den förfärliga försyndelse jag gjorde mig skyldig till — om de hade ändrat mening sedan vi resonerade i höstas, eftersom centerpartiets bägge representanter gått på en annan linje. Men var det inte en ganska naturlig fråga?

För att få denna fråga löst på ett

lyggligt sätt gick vi till verket i höstas, och det hade herr Hansson i Skegrie ingenting att erinra emot. När de båda centerpartisterna röstade emot regeringens finansieringsförslag frågade jag grupperna på nytt: Hade de ändrat mening? — De hade då möjlighet att ändra sig. Om det verkligen funnits en tendens till ändring, kunde vi ju ha fått ett besked om det. Jag kan säga att den socialdemokratiska gruppen på frågan om en eventuell ändring i uppfattning svarade, att dess majoritet var större för reformen vid den förnyade omröstningen — om man nu kan kalla den för omröstning — och jag fick även fullt betryggande svar från herr Hedlund, herr Ohlin och herr Heckscher: deras grupper hade icke ändrat mening.

Jag tror att det är angeläget att ta död på den fantasifulla skildring som herr Hansson presterat. Det är angeläget bl. a. därför att rätt skall vara rätt och att det är bäst att tala om vad som förevarit. Men det är också en annan omständighet som gör att jag tar upp detta så pass utförligt. Det har uppstått en mytbildning om att partiledarna skulle göra upp stora och viktiga frågor över huvudet på riksdagsmännen.

En fråga som tas upp i partiledarkretsen blir som regel mera utförligt behandlad i riksdagsgrupperna än en fråga som behandlas på det vanliga sättet inom utskotten. Ty det har ännu aldrig förekommit att jag gått till en partiledaröverläggning, där det gällt att undersöka möjligheterna till en samling, utan att först undersöka hur min egen grupp ställer sig. Jag tror också jag vågar säga att det aldrig förekommit att någon av de borgerliga partiledarna svarat mig vid första sammanträdet, utan de har helt naturligt ställt frågan: »Hur pass bråttom är det med detta? när kan jag få tillfälle att höra min grupp och när har jag tillfälle att redovisa min grupps inställning?»

Jag tror att det ur demokratiens synpunkt är viktigt att man slår sönder

### Övergång till högertrafik

hela denna mytbildning om att det finns fyra män som sitter och leker med riksdagen och äventyrar riksdagens möjligheter att fatta beslut.

För övrigt förekommer sådan här handläggning ytterligt sällan. Det har hänt i försvarsfrågan och i denna fråga, alltså när det gällt angelägenheter som ligger annorlunda till än de vanliga partiskiljande frågorna och i vilka man inte velat riva upp partistrider. I dessa båda fall har det förekommit förhandlingar, icke mellan partiledarna utan mellan grupperna.

Jag ser att fru Nancy Eriksson i Stockholm nu kommer in i kammaren, och jag skall då säga några ord om en enda punkt i hennes anförande tidigare i dag. Det gäller hennes referat av min uppfattning om folkomröstningsinstitutet.

Vi var ju alla för några år sedan rätt intresserade av att undersöka möjligheterna att bygga in ett folkomröstningsinstitut i vår parlamentariska författning. Inte bara inom mitt parti utan även inom de andra partierna — och kanske huvudsakligen där — hade man den uppfattningen att det skulle vara klokt att göra det. Jag sade alltid i de inlägg jag gjorde i denna kammare och på andra håll att jag kunde tänka mig att man hade ett folkomröstningsinstitut som ett rådgivande instrument men att vi skulle akta oss för — i synnerhet när vi funderade på att skriva in parlamentarismen i vår författning — att låta riksdagsmännen vältra över ansvaret för sina beslut på en mer eller mindre anonym folkomröstning. Vi tror att detta är viktigt. Ingenstädes där man försökt skapa ett folkomröstningsinstitut har det gått att förena ett sådant med den ansvariga representativa demokratin, om man har gjort folkomröstningen beslutande. Det har hela tiden varit min syn på problemet — jag vet att andra kan ha en annan syn. Därför har jag sagt mig att om man låter riksdagsmännen komma ifrån ansvaret

för denna fråga genom att på nytt vädja till en folkomröstning vore detta någonting mycket allvarligt helt enkelt därför att man då på en omväg skulle införa en beslutande folkomröstning. Vi vet inte vilket resultat en sådan folkomröstning skulle ge. Det kanske hade blivit nej igen; vi hade i varje fall fått en majoritet i den ena eller andra riktningen, men sannolikt hade det vägt mycket jämnt. Ingen skall få mig att tro att icke riksdagen efter en sådan omröstning hade varit bunden, bunden på ett helt annat sätt än om den en gång skedda omröstningen får gälla som rådgivande och ingenting annat, när saken tas upp igen. För mig är detta en allvarlig fråga. Jag kan förstå att man kan tycka att detta är ett alltför teoretiskt resonemang — det är möjligt att så är fallet. Men när man bygger upp en författning måste man följa vissa bestämda principer. I vår författning ingår som ett absolut moment att riksdagsmännen — liksom även stadsfullmäktige och landstingsmän — själva skall ta ansvaret för de beslut de fattar. Folkets vilja skall komma till uttryck vid valen. En gång vart fjärde år väljs riksdagen om och en gång vart fjärde år väljs landstingen och stadsfullmäktige om. Då får riksdagsmän och andra representanter redovisa för sitt fögderi, och då blir det tillfälle för folkviljan att göra sig gällande.

Men, som sagt, vi var alla litet fångna i en folkomröstningsromantik för några år sedan, och detta har trasslat till frågan.

Huvudsyftet med mitt inlägg här har varit att klarlägga för herr Hansson i Skegrie hur det förhöll sig. Jag är övertygad om att han nu har fått klart för sig att han har rätt att följa sin egen mening. Ty det vore en förfärlig form av diktatur om han skulle känna sig tvungen att rösta mot sin mening på grund av någonting som jag gjort. Så skall man inte pressa riksdagsmännen att agera.



## Övergång till högertrafik

Herr HANSSON i Skegrie (cp) kort genmäle:

Herr talman! Statsministern sade att han var skrämnd av den partidisciplin som han menade att jag hade förfäktat här. Jag måste säga att vi blev också skrämnda av den partidisciplin som regeringen ville ålägga oss i höstas. Regeringen ville att vi skulle låta dirigera oss att svara som den ville och att vi inte skulle ha några egna meningar, inte ens i en så viktig fråga som kostnadsfrågan. »Man skall få rösta som man vill», säger statsministern. Får man inte göra som man vill även när man skriver saker och ting i ett svar? Jag frågar: Varför avvisades egentligen centerpartiets svar två gånger i höstas? Vad var det för farligt i det som stod där? Jag måste upprepa min fråga igen: Hade regeringen godkänt ett krav på reservationsrätt om ett sådant då hade framställts från ett oppositionsparti? Sannolikt inte!

När statsministern säger att två ledamöter i bevillningsutskottet dock var 100 procent av partiets representation vill jag svara: ja, det parti som bara har en ledamot uppnår 100 procent mycket fortare än det som har två och för det som har tio tar det längre tid. Men nu är det märkliga att av fyra ledamöter från regeringspartiets representation i andra kammaren har tre reserverat sig. Enligt vad som har sagts mig hade den fjärde ledamoten, herr Andersson i Ryggestad, om han varit där, också tillhört reservanterna. Då hade det blivit 100 procent också i det fallet — och märk väl av representanterna från andra kammaren!

Sedan är det skillnad, herr statsminister, på reservation och motion. Min uppfattning om partiledaröverenskommelser är den att man såvitt möjligt skall förhindra reservationer i sådana fall. Men motionärerna må slåss bäst de vill i kamrarna för sina motioner och säryrkanden. Vi betraktar i vanliga fall saken så att en reservation är något

mera än en motion från något parti. I varje fall menar jag att det finns möjligheter att välja mellan blanka reservationer och andra reservationer. Det torde ha räckt med en blank reservation. Men det förargliga är att man inte kan begära votering om en sådan.

Jag frågar mig också en annan sak: Varför motsatte man sig, som det har uppgivits, ett sammansatt utskott i denna fråga? Enligt min mening hade det varit en naturlig fortsättning på partiledaröverenskommelsen från i höstas att tillsätta ett utskott som man på förhand visste skulle följa partiledaröverenskommelsens anda och mening.

Herr HECKSCHER (h) kort genmäle:

Herr talman! Eftersom statsministern nämnde mig vid namn, har jag rättighet att säga några ord med anledning av hans uttalande.

Till att börja med skall jag be att få bestyrka att det framkommit många fantasifoster när det gäller de s. k. partiledaröverläggningarna. Även med den korta erfarenhet jag har tror jag att jag kan säga att en stor del av vad som sagts om dem är fel.

De överläggningar som förekommer gäller dels vissa utrikespolitiska frågor av brådskande eller hemlig natur, dels själva proceduren, bl. a. sådant som kvittningsförfarandet, om tidpunkt och dylikt för de olika ärenden som kan tänkas komma upp i kamrarna, när propositioner skall avlämnas o. s. v. De gäller praktiska frågor av denna art.

Sedan har det mycket riktigt förekommit överläggningar i sakfrågor, men, såvitt jag vet — jag reserverar mig eftersom min erfarenhet är så kort — har uppgörelser av denna typ träffats bara två gånger, dels i försvarsfrågan år 1958 och dels i fråga om högertrafiken. I båda fallen har partiledarna fungerat utslutande som brevbärare från grupperna. Dessa frågor har varit underkastade en noggrann behandling i grupperna, och ingen partiledare har

### Övergång till högertrafik

sagt någonting utan att dessförinnan ha fått gruppens ståndpunkt klar för sig.

Nu skall jag gärna säga att jag för min del inte var särskilt förtjust när regeringen på det sätt som den gjorde ansåg sig böra sammankoppla finansieringsfrågan och själva sakfrågan och förklarade att den inte kunde lägga fram någon proposition i sakfrågan med mindre än att den fick ett medgivande i finansieringsfrågan. I och för sig tycker jag att regeringen kunde ha tagit risken att handla på egen hand, men vi var inom högergruppen ställda inför ett avgörande: Skulle vi gå med på en sammankoppling som vi i och för sig inte tyckte särskilt mycket om, eller skulle vi låta denna fråga ytterligare dras i långbänk? Det var det alternativ vi stod inför. När vi i december tog ställning till frågan var det vår uppfattning att hellre än att låta frågan ytterligare dras i långbänk och riskera den kostnadsökning som skulle följa därmed borde vi godta sammankopplingen — låt vara att den inte tilltalade oss särskilt mycket.

Vad folkomröstningen beträffar medger inte tiden att jag går in på den frågan. Det lär finnas många andra talare som vill diskutera den.

Herr OHLIN (fp) kort genmäle:

Herr talman! Jag vill bara bekräfta att man på regeringshåll förklarade sig vara beredd att lägga fram en proposition om högertrafik under vissa förutsättningar som här nyss har angivits. De innefattade även 50 kronor skatt på varje bil. Vi uppmanades att höra med våra partier var de stod. Någon som helst tanke på att partiledarna skulle göra upp i denna fråga har aldrig funnits. När man i radio får höra en ledamot av centerpartiet — som fått en fråga om inte partierna var med om detta och även svarat ja på den frågan — likväl upprepar påståendet om partiledardiktatur el. d., måste jag säga, herr talman, att detta är någonting ganska oerhört.

Herr Hansson i Skegrie är väl medveten om att det var en partiöverenskommelse. Beträffande partiernas svar vill jag inte undanhålla kammaren den upplysningen att den första partigrupp, som gav — inte ett definitivt svar — men en viss vägledning om sin inställning till frågan om högertrafiken, var centerpartiets. Det var centerpartiets riksdagsgrupps förtroenderåd som diskuterat saken och hade beslutat att förordna högertrafik. På förfrågan huruvida det fanns någon avvikande mening svarades nej. Centerpartiets förtroenderåd, som herr Hansson i Skegrie själv tillhör, hade utan någon avvikande mening uttalat sig för högertrafik. Ett mera definitivt svar från partiet skulle liksom från övriga partigrupper ges vid senare tillfälle. Så skedde också, och om de svaren har herr statsministern och herr Heckscher talat. Jag har inte mer att säga om den saken än att från vår sida förklarades, att frågan om skatternas konstruktion enligt vår mening borde behandlas av riksdagen utan att man i förväg hade riktat sig för något visst ställningstagande. Det fanns inte någon anledning till en bindning, inte ens från regeringens utgångspunkt, ansåg vi. Så blev också resultatet. Sedan ändrade sig regeringen själv på den punkten då den frångick tanken på en allmän femtiokronorsskatt och gick in för en differentierad skatt på 40—100 kronor. Efter överenskommelse i utskottet och på initiativ från vårt håll har hundra-kronorsskatten bortfallit.

Men på en punkt kan jag ge herr Hansson i Skegrie ett visst medhåll. Även om man vid partiledarkontakterna inte alls diskuterade frågan om de enskilda utskottsledamöternas ställningstagande, var det en smula överraskande när tre av fyra socialdemokrater tillhörande *andra* kammaren i tredje lagutskottet reserverade sig till förmån för bibehållande av vänstertrafik. Det var väl knappast ett uttryck för den hållning man hade väntat från partiets sida. Men någon

**Övergång till högertrafik**

anledning att därför säga att alla träffade avtal och uppgörelser har brutit kan ändå ingen på allvar göra gällande.

Sedan två centerpartister jämte bl. a. en representant från vårt parti reserverat sig i bevillningsutskottet, konstaterades ånyo att partigruppernas majoritet stod bakom överenskommelsen. På den punkten instämmer jag helt i vad statsminister Erlander sade. Vad är det då som har inträffat *efter den tidpunkt* då detta blev bekräftat?

Det som herr Hansson i Skegrie hänvisade till var vad som skedde i utskottet *innan* man ånyo hade bekräftat att gruppernas majoritet stod bakom uppgörelsen. Jag kan inte förstå annat än att de som varit med om att inom sina grupper acceptera och bekräfta en uppgörelse måste stå fast vid denna.

Om det skulle vara så, att herr Hansson i Skegrie har några kritiska tankar om hur denna sak har handlagts i riksdagsgrupperna, måste dessa tankar avse centerpartiets riksdagsgrupp. Då nu herr Hansson i Skegrie säger sig önska upplysningar om handläggningen av frågan utöver vad han förut känner till, måste det innebära att herr Hansson från andra kammarens talarstol riktar en fråga till herr Hedlund och säger: »Varför har du handlagt denna fråga på detta sätt?» Det kan väl ändå inte vara möjligt, att herr Hansson i Skegrie skulle basera sitt ställningstagande i denna fråga på ett missnöje över det sätt varpå herr Hedlund eventuellt har handlagt saken inför centerpartiets riksdagsgrupp. Därför kan slutsatsen inte bli någon annan än att de riksdagsgrupper som har tagit ställning till frågan — med den individuella rörelsefrihet som statsministern angivit — får lov att stå fast vid uppgörelsen här i kammaren. Herr Hanssons resonemang om behandlingsmetoden kan inte vara relevant för detta ställningstagande.

Sedan vill jag bara tillägga några ord till fru Eriksson i Stockholm och hänvisa på flera punkter till vad som nyss

sagts av statsministern om folkomröstningen. Men, fru Eriksson, det var en förhastad slutsats att jag för åtta år sedan skulle ha varit anhängare till bibehållandet av vänstertrafik. Jag har redan 1945 från denna talarstol mycket bestämt talat till förmån för att man skulle begagna tillfället att övergå till högertrafik, då man kunde göra detta för en kostnad av 30 miljoner kronor. Jag gjorde detta fastän jag då råkade tillhöra samma regering som herr Wigforss och fastän denne lika energiskt talade för att man inte borde göra detta. Jag beklagar att man inte den gången grep tillfället i flykten och fattade beslut om övergång till högertrafik. Det skulle ha skett vid en tidpunkt, som även ur andra synpunkter än den ekonomiska, bland annat med hänsyn till olycksfallsrisken, skulle ha varit den bästa tänkbara.

Herr talmannen återtog ledningen av förhandlingarna.

Hans excellens herr statsministern  
**ERLANDER:**

Herr talman! Sedan nu såväl herr Levin, vice ordförande i utskottet för behandling av det ärende vi nu diskuterar och motståndare till högertrafikens genomförande, som herrar Ohlin och Heckscher punkt för punkt har vitsordat den framställning som jag lämnat av vad som har förevarit i detta ärende, kanske vi ändå är herr Hansson i Skegrie tack skyldiga för att han tagit upp denna sak och möjliggjort genomlysning av en mytbildning, som skulle ha varit skadlig för vår riksdags anseende om den fått fortsätta.

Herr Hansson i Skegrie ställde några frågor till mig. Han undrade varför det var så omöjligt att i partiledaröverläggningarna få med frågan om förstärkning av vägarbetena. Ja, herr Hansson i Skegrie, vi avvisade att ta upp den frågan i det sammanhanget, därför att det var en fråga som man får tillfälle att pröva i vanlig ordning. Det kommer att

### Övergång till högertrafik

framläggas proposition i ärendet, och var och en har då fullkomlig frihet att motionera och arbeta för högre, eller eventuellt lägre, anslag. I varje fall tre av partiledarna var helt överens om att det inte fanns någon anledning att i dessa förhandlingar blanda in frågan om en förstärkning av anslagen till vårt vägväsende. En av partiledarna sade att vi ju alla vill ha bättre vägar, i den mån vi har ekonomiska resurser till det. Detta var väl en sammanfattning av vår allmänna uppfattning. Hade vi blandat in den frågan här, så hade vi sedan fått en rad tolkningsproblem att lösa beträffande vad vi bundit oss för. Vi tror att det är bättre att dessa frågor får diskuteras i vanlig ordning på grundval av det normala sättet att arbeta i utskotten.

Herr Hansson i Skegrie frågar mig hur det skulle ha gått om någon hade anmält ett behov att få reservera sig i någon av huvudfrågorna. Han menar tydligen att vi då skulle ha sagt nej. Vi hade obetingat svarat ja till den reservationsrätten. Det är självklart, eftersom vi visste att en av de ledande männen i lagutskottet, som vi inte ville mota bort från bordet, tillhörde vänstertrafikanhängarna. Det hade varit omöjligt för oss att inta någon annan position än den, att den rörelsefrihet, som varje enskild riksdagsman har, att handla på eget ansvar, måste gälla också om honom anförtros att sitta i ett utskott.

Jag tror att jag nu har besvarat de två frågor som herr Hansson i Skegrie ställde, och jag hoppas att vi kan slippa ytterligare förlänga detta som jag tror mycket givande avsnitt av debatten.

Herr HANSSON i Skegrie (cp) kort genmäle:

Herr talman! När herr Ohlin apostroferade en centerpartist som i radio sagt att det här var fråga om en partiledardiktatur, så hade det väl varit fair play av herr Ohlin att också säga vem det var. Orden är i varje fall inte mina. Jag vill inte beskylla någon för att utöva

partiledardiktatur. När herr Ohlin säger att jag bör ställa en fråga till herr Hedlund, vill jag tvärtom, liksom jag tidigare gjort, framhålla att jag inte kritiserar partiledaröverenskommelsen och inte heller dem som deltog i den. Överenskommelsen hade ju ett positivt syfte. Den avsåg såvitt jag förstår att lyfta denna fråga över partigränserna. Så tolkade jag det absoluta kravet om instämmande i regeringens förslag. Denna obligatoriska anslutning kan också försvaras, om den syftar till ett sådant mål som att lyfta frågan över partierna. Men varför har man då inte på samma gång intagit denna hårda attityd också mot de egna grupperna?

Statsministern menade att vägupprustningen är en sak som vi kan diskutera sedan. Ja, vi visste ju att i detta sammanhang kunde vi inte få pengar till detta. Men vi ansåg att det inte vore omöjligt utan fullt i sin ordning att i samband med en trafikomläggning åtminstone få uttala ett önskemål om en förbättring av vägarna. Det var bara ett önskemål. Att få ett bindande löfte om en vägupprustning hade varit lika viktigt som att kräva ett bindande besked i fråga om finansieringen av omlaggingen.

Jag tackar statsministern för den välvilja han visar när han säger att man faktiskt skulle ha medgivit reservationsrätt, om det hade begärts. Jag ber bara att få konstatera att kontrasten mellan detta välvilliga uttalande nu och den hårda attityden i höstas är så stor att jag inte vågar försöka beskriva den.

Hans excellens herr statsministern ERLANDER:

Herr talman! Det var så självklart för mig att betrakta det som en rättighet för utskottsledamöterna att pröva denna fråga efter sitt eget samvete, att det inte fanns något behov av en deklaration därom. Herr Hansson i Skegrie har nu detta enda kvar av sitt stort inledda angrepp, att det inte var angivet att rättig-

## Övergång till högertrafik

heten för riksdagsmännen att handla fritt gällde även utskottsledamöterna. Det är ganska litet kvar av den stort upplagda offensiven!

Herr DARLIN (h):

Herr talman! Först vill jag deklarerat att jag är mycket glad och tillfredsställd över ett av fru Nancy Erikssons uttalanden i dag, nämligen att hon inte är emot högertrafiken utan bara önskar att man skulle uppskjuta ikraftträdandet något. Med detta uttalande är fru Eriksson i princip för högertrafik.

Men sedan yttrade fru Eriksson att folkopinionen ute i landet närmast var en storm för vänstertrafik. Jag tror faktiskt, fru Eriksson, att det i så fall är en storm i ett vattenglas.

De talare som i dag velat lägga politik i denna fråga har enligt min åsikt fullständigt fel, ty högertrafikfrågan skall vi kunna lösa utan att snegla på varandra i politiska syften.

Jag vill framföra ett tack till statsrådet Skoglund för att vi beretts möjlighet att i dag besluta om övergång till högertrafik.

På en punkt vill jag framföra avvikande mening, nämligen rörande förslaget om att övergången skall ske först 1967. Mitt önskemål är att övergången blir redan 1966. Men jag har förståelse för svårigheterna att snabbt lösa alla praktiska problem och avstår därför från att framställa något ändringsyrkande på denna punkt.

Herr talman! Jag avser inte att i mitt anförande uppehålla mig vid en massa statistik och slitna fraser, utan jag skall försöka framföra mina personliga åsikter, som är grundade på lång praktik som bilförare.

Jag beklagar att vänstertrafikanhängarna använder sig av en skrämselfpropaganda — som därtill i många fall innehåller onödiga överdrifter — för att försöka övertyga så många som möjligt om att vi, när vi alltid haft vänstertrafik i vårt land, bör fortsätta med

det. Såväl i dag som tidigare har också framhållits de stora faror som åldringar och barn kommer att utsättas för. Jag är fullt medveten om att det kan uppstå vissa risker för dessa kategorier men jag kan ändå inte underlåta att citera ur en del brev som jag har fått från vänstertrafikanhängare. Det heter bl. a.: »Genomför riksdagen högertrafik betyder detta diktatur i vårt land». Eller: »Då kan vi lika väl välja Hagberg». — »Det råder ingen tvekan om att vänster är rättast. Vi har ju haft vänsterregering i ett 30-tal år. Vi möts till vänster, cyklister och ryttare stiger av och på till vänster.» — »Jag vill behålla vår kära vänstertrafik och föreslår vänstertrafik till sjöss och i luften. Utlänningarna får väl finna sig i att lära sig vårt system.»

Det jag nu citerat får räcka. Kan denna propaganda anses vederhäftig? För mig synes denna och liknande propaganda endast ha ett syfte, att skrämna särskilt äldre människor och dem som saknar körkort. Tidigare har propaganda av detta slag lyckats väl, t. ex. vid folkomröstningen, och därmed åsamkat bilisterna flera hundra miljoner kronors utgifter i onödan.

Det faktum att vi är helt omgivna av högertrafikländer och att vi, då vi vill köra bil utomlands, omedelbart kommer i kontakt med högertrafiken, bör väl vara ett starkt argument för den. De flesta svenska bilister kommer via Danmark i kontakt med högertrafiken. År 1962 lär omkring 250 000 svenskar ha bilat i Danmark — i många fall har det väl varit ungdomar. De flesta av dessa bilister har efter en kort stunds körning acklimatiserat sig.

Högertrafiken i Sverige är icke en intern svensk fråga. Det är i första hand en skandinavisk fråga, med tanke på vår långa landgräns mot Norge. Det är en nordisk fråga med hänsyn till att vi är ett genomfartsland för trafiken till Finland och med hänsyn till att vi själva far genom Danmark på väg

### Övergång till högertrafik

till kontinenten. Det är i själva verket en europeisk fråga vi i dag diskuterar. Högertrafik i hela Europa måste vara ett önskemål för alla européer.

De jämförelser, som vänstertrafikanhängare gör mellan England och Sverige, anser jag vara något missvisande, eftersom England är en ö och inte har direkta förbindelser med andra länder. För övrigt lär de flesta nya vägar i England ha byggts med tanke på eventuell övergång till högertrafik. Jag kan upplysa om att en i högertrafikfrågan inte okänd stockholmsläkare, doktor Ygberg, den 14/8 1962 hade företrädde för de engelska kommunikationsmyndigheterna och därvid erfor att England är intresserat av högertrafik och att där pågår utredning för eventuellt genomförande av en sådan reform. De följer frågan i Sverige med stort intresse. Att använda England som slagträ i vänstertrafikpropagandan är därför inte särskilt lönande för framtiden.

Vidare har Sydafrika och Australien börjat intressera sig för högertrafiken.

Det är ungdomen som reagerar positivt i fråga om skyndsamt övergång till högertrafik. Det är ju också dagens ungdom som får den största praktiska nyttan av trafikomläggningen. Samtidigt som jag påpekar att detta är ett ungdomens önskemål, vill jag starkt betona den stora vikten av att säkerhetsåtgärder vidtas för att skydda åldringarna, särskilt vid övergången men även allt framgent till dess högertrafiken gått in i det allmänna medvetandet.

Herr talman! Skolöverstyrelsen bör få i uppdrag att redan nu planera för och medverka till att övergången icke medför ökade risker för landets skolelever. Ett särskilt anslag bör av statsmakterna ställas till skolmyndigheternas förfogande för detta ändamål.

I dag har Svensk kirurgisk förening ett sammanträde inte så många mil från Stockholm, där dessa problem skall tas upp. Föreningen avser att tillsammans med Motormännens och KAK:s medi-

cinska råd besluta framlägga förslag om förebyggande åtgärder för att trygga trafiksäkerheten. Det är inte enbart de människor, som direkt drabbas av olyckor, och deras anhöriga som får stora svårigheter vid en ökning av olycksfrekvensen. Därutöver drabbas även läkarna. De måste ta hand om alla svårt lemlästade människor. Därför vill våra läkare medverka till att minska antalet bilolyckor i Sverige.

Läkare och försäkringsbolag planerar att snarast tillsätta en arbetsgrupp — med experter även från försäkringsvärlden — för att från grunden studera svårigheterna under övergångsåren i avsikt att tillsammans med statsmakterna medverka till att sänka olycksfallsfrekvensen. Läkarnas motto är att övergångsåret skall bli ett trygghetsår. De vill alltså försöka minska bilolyckorna det första året.

Personligen känner jag en högre grad av trygghet vid körning i högertrafikländer än vad fallet är när jag kör i ett vänstertrafikland. Hur fort man omställer sig framgår av det faktum att om man kört i högertrafik en tid måste man vara särskilt uppmärksam då man återvänder hem. Samma sak gäller då man vistats utomlands en tid. När man kommer tillbaka till Sverige finner man att man automatiskt går på högertröttoaren och vill möta människorna på höger sida. Detta är väl ett bevis på att vi människor trots att vi i många fall är vanedjur snabbt och smidigt kan ställa om oss till högertrafik.

Jag har en känsla av att det är två kategorier människor som för den mest högljudda propagandan mot högertrafiken: de som saknar körkort och de som ej själva varit i tillfälle att föra sin bil i högertrafikländer. Själv har jag kört bil i 17 olika högertrafikländer. Jag vet alltså vad jag talar om. Ingen aldrig så välsmord vänsterpropaganda kan få mig att ändra åsikt på den punkten. Villigt skall jag medge att jag har bevittnat bilolyckor vid mina

## Övergång till högertrafik

utländska bilfärder. Dessa kan ha be-  
rott på dåliga vägar, slirigt väglag, för  
höga hastigheter, ouppmärksamma fö-  
rare etc., men detta kan inte vara ett  
argument för att vi skall bibehålla vår  
vänstertrafik.

Till sist vill jag något bemöta pro-  
pagandan mot att bilismen måste be-  
tala s. k. trafikomläggningsskatt. Som  
tidigare i dag har påpekats från flera  
håll kan det ej anses rättvist att t. ex.  
pensionärer skall tvingas betala för en  
omläggning till högertrafik. Jag är till  
freds med den kompromissöverenskom-  
melse som nåtts i bevillningsutskottet.  
Om så ej hade skett skulle säkerligen  
trafikomläggningen ha fått vänta ännu  
några årtionden. De som anser att 75  
kronor är för hög avgift för lastbilar  
och större personbilar och i stället re-  
kommenderar 50 kronor om året som  
ett rättvist belopp är väl ute på hal is.  
Skillnaden är endast 100 kronor på fy-  
ra år. Hur skulle det ha gått om kost-  
naderna i stället hade lagts på bensin  
så att bensinskatten höjts med ett el-  
ler två öre per liter? Det skulle i hög  
grad ha drabbat nyttotrafiken. Så är  
inte fallet nu.

Vilka är det som använder stora per-  
sonbilar? Jo, det är direktörer och vis-  
sa företagschefer, och de är vana att  
betala merutgifterna oavsett hur de tas  
ut. Vidare är det generaldirektörer,  
överdirektörer, landshövdingar, ambas-  
sadorer och kanske statsråd m. fl. I de  
fallen blir det det allmänna som får be-  
tala. Till sist har vi raggårken. Det är  
väl inte någon kategori i Sverige som  
har så stora bilar som raggarna. Om  
denna trafikomläggningsskatt kunde bi-  
draga till att vi fick ett mindre antal  
raggarbilar i detta land skulle det va-  
ra glädjande. De som anser att de har  
för stor bil bör köpa en mindre. På det  
sättet sparar de bensin och hjälper till  
att skapa större trygghet och säkerhet  
på vägarna.

Jag går emellertid inte oreserverat  
med på trafikomläggningsskatten utan

ställer det villkoret att den till cirka  
1 eller 1,1 miljard kronor uppgående  
bilskattefonden bör tagas i anspråk vid  
sidan om de ordinarie vägenslagen för  
en skyndsam upprustning av vägnätet.

Vid denna punkt vill jag rikta en di-  
rekt fråga till statsrådet Skoglund. Det  
har från olika håll uppgivits att över-  
skottet på automobilskattefondens spe-  
cialbudget ej skulle finnas kvar utan att  
dessa pengar skulle vara förbrukade.  
Är detta riktigt? I så fall har jag svårt  
att förstå hur vi skall kunna rusta upp  
vägnätet tillfredsställande. Denna frå-  
ga har diskuterats tidigare i dag, och  
herr Brandt uppgav att det fanns en så-  
dan fond, men han talade inte om hur-  
ruvida pengarna fanns kvar.

Många befarar att finansministern  
även i framtiden kommer att ta ut den  
högre trafikomläggningsskatten i form  
av ökade bilskatter, om vi bifaller be-  
villningsutskottets hemställan. Ärade  
kammарledamöter! Jag har varit i det-  
ta hus så länge att jag tror mig känna  
herr Strängs uppfinningsrikedom. Be-  
hövs det pengar kommer han med ett  
skickligt formulerat förslag om något  
slags skattehöjning. Bilisterna kommer  
nog även i framtiden att få betala vad  
som behövs för vägnas upprustning,  
oavsett om kammarens ledamöter i den-  
na fråga skulle rösta emot utskottsma-  
joriteten eller ej.

Med det anförda vill jag, herr tal-  
man, yrka bifall till tredje lagutskot-  
tets utlåtande nr 23 och bevillningsut-  
skottets betänkande nr 34.

Herr CHRISTENSON i Malmö (fp):

Herr talman! Det har gått politisk  
dramatik i högertrafikomläggningen. I  
tredje lagutskottet har tre socialdemo-  
krater reserverat sig och i finansie-  
ringsfrågan i bevillningsutskottet har  
centerpartister nu hamnat på en annan  
linje än partiledaren. I bevillningsutskot-  
tet bodrades finansieringsfrågan ett  
par gånger.

Bevillningsutskottet har ändrat pro-

### Övergång till högertrafik

positionens skattesats för de tyngsta motorfordonen som föreslås sänkt från 100 kronor till 75 kronor. Detta medför 22 miljoner kronor mindre i skatt för bilisterna. Ur administrativ synpunkt är det betydligt enklare med två tariffer än med tre.

Vad jag särskilt fäst mig vid är kommunikationsministerns uttalanden i propositionen om kostnaderna och hans inlägg i kammaren om trafiksäkerhetsåtgärderna.

Kommunikationsministern har höjt överdirektör Halls kostnadsberäkning från 340 till 400 miljoner kronor. Visserligen var utredningsmannens utgifter baserade på 1961 års kostnadsläge, men kommunikationsministern har i genomsnitt lagt på 18 procent.

Att närmare ange kostnadsbeloppet torde inte vara möjligt, är kommunikationsministerns enda motivering och kostnadsanalys. Jag har tagit fasta på två stora utgiftsposter. Omläggningen av busstrafiken är den största, och den beräknas till 174 miljoner kronor, vilket utgör nära hälften av hela trafikomläggningskostnaden. Antalet godkända bussar för linjetrafik beräknas till 6 700.

Jag tillhörde 1954 års kommitté för utredning om högertrafik. Experter i denna kommitté beräknade ombyggnadskostnaderna för 9 000 bussar till 110 miljoner kronor, under det att Ingenjörsvetenskapsakademiens offert löd på 75 miljoner. Det visar att experterna i denna utredning hade räknat med mycket stora marginaler. Det betyder att det förslag som nu ligger på riksdagens bord har dubbla marginaler. Jag antar att experterna har räknat på samma sätt år 1954 och 1961.

En annan utgiftspost är spårvägstrafiken, som är beräknad kosta 55 miljoner kronor. Detta trafikmedel kommer av allt att döma att i framtiden utmönstras ur trafikbilden. Sålunda är detta en utgiftspost som man kan sätta åtskilliga frågetecken efter.

Kostnadssiffrorna, som jag refererat,

inger misstanken bland bilisterna att det tas ut mera än som behövs. Enligt min åsikt borde man ha höjt viktklassen från 1 100 kg till 1 500 kg. En stor grupp bland nyttobilisterna hade då endast fått betala 40 kronor i trafikomläggningsskatt. Jag tänker närmast på drosktrafiken, affärsbilar i varudistributionen och mindre servicebilar. De flesta droskägarna får dessutom extra utgifter för att flytta ratten om inte chauffören skall stiga ut i trafiken. Dessa bilägare borde liksom när det gäller ombyggnaden av bussar få ersättning.

Dessa mina synpunkter fick inte gehör i utskottet, och när man stod inför en politisk kompromiss fick man välja det ena eller det andra. Jag röstade emellertid med utskottet.

Frågan om övergång till högertrafik anser jag vara ett internationellt och nordiskt problem. Vi har förpliktelser mot våra nordiska grannar. Öresundsbroprojektet har fått fastare former, och skall man skjuta på högeromläggningen, måste man göra detsamma med Öresundsbron. Varutransporterna på våra vägar har ökat fantastiskt under de senare åren, inte minst från utlandet, och genom turismen, som blivit en folkrörelse, förstår vi alla att det är ett framtidsproblem som det inte går att skjuta på. Våra nordiska grannar har ju både i Nordiska rådet och vid möten och på andra sätt framfört krav om lika bestämmelser i trafikhänseende.

I kommunikationsministerns proposition, får trafikomläggningen också internationella aspekter. Där heter det:

»Särskilt efter andra världskrigets slut har ett intensivt internationellt samarbete ägt rum i syfte att skapa enhetliga vägtrafikkregler. Den inom Föränta nationernas ekonomiska kommission för Europa 1949 undertecknade vägtrafikkonventionen, som antagits av ett stort antal länder över hela världen, innebar ett betydande framsteg i riktning mot enhetligare regler.»

Men dessa synpunkter var lika aktuel-



**Övergång till högertrafik, tillika svar på interpellation ang. upprustning av läns- och bygdevägar**

la år 1955. Hade regeringen haft samma uppfattning då, hade skattebetalarna sluppit att till ingen nytta betala ut 8 miljoner kronor till folkomröstningen. När den Hallska högertrafikutredningens betänkande gick på remiss var det bara Vänstertrafikföreningen, som uttalade sig emot omläggningen.

Till sist, herr talman, vill jag framföra att vi måste ta riktigt hårt i med döds- och olycksfrekvensen på våra vägar. Det dödas ungefär 1 000 människor varje år på våra landsvägar, och tiotusentals skadas allvarligt. För Sverige, som inte varit i krig på 150 år, är detta hemska siffror att se på. Efter varje vecko- eller helgslut avlyssnar man med oro dödsrapporterna från våra vägar. Det är min förhoppning att det under de närmaste åren skall kunna göras aktivare insatser för att få bort farliga trafikfallor i vårt vägnät. Genom automobilskattemedelsfonden har vi resurser därtill. I sitt tidigare här hållna anförande räknade kommunikationsministern upp en rad åtgärder som kommer att vidtas i trafikfrämjande syfte. Det är också tänkbart med andra initiativ, t. ex. att nybörjare i trafiken tilldelas provisoriska körkort för ett eller annat år framåt. Låt oss få 400—500 extra motorcykelpoliser under några år före och efter trafikomläggningen för att bevaka ordningen på vägar och gator och lägga grunden för en bättre trafikultur. Den Mossbergiska utredningen har för flera år sedan föreslagit olika åtgärder i detta hänseende.

Sådana krafttag är nödvändiga, vilken trafikregel vi än tillämpar. Det kostar pengar, men det är enda sättet att nedbringa det nuvarande fruktansvärda blodskottet när det gäller trafiken på våra vägar. Samhället måste med alla till buds stående medel gå till attack mot trafikdöden.

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet SKOGLUND:

Herr talman! I samband med denna debatt vill jag besvara en interpellation som herr Eriksson i Bäckmora har ställt till mig.

Herr Eriksson i Bäckmora har frågat mig om jag i samband med högertrafikens införande överväger några särskilda åtgärder för en snar och genomgripande upprustning av trafikfarliga läns- och bygdevägar samt, om så icke är fallet, huruvida jag finner det påkallat med en länsvis utförd inventering över sådana vägar, som i avvaktan på en framtida ombyggnad nu bör bli föremål för en enklare upprustning för undanröjande av de värsta trafikfallorna och därigenom förebyggande av uppenbara olycksrisker. Vidare har herr Eriksson frågat, om jag avser föreslå riksdagen att ställa erforderliga medel till förfogande för en dylik snabb och enklare upprustning av läns- och bygdevägar. I anledning härav vill jag anföra följande.

Till grund för den pågående vägupp- rustningen ligger de fastställda flerårsplanerna. De i planerna ingående företagen har utvalts under beaktande av ett flertal faktorer. Därvid har också angelägenheten av att åstadkomma en ökad trafiksäkerhet tagits i betraktande. I åtskilliga fall medtages företag i flerårsplanerna uteslutande av trafiksäkerhetsskäl.

I flerårsplanerna finns, förutom de specificerade företagen, även en särskild post benämnd smärre arbeten, från vilken bestrides kostnaderna för utförande av arbeten för en kostnad av högst 200 000 kr. Dessa arbeten utgöres ofta av kurvrätningar, breddning av kurvor, profiljusteringar, anordnande av s. k. kryppfiler för den tyngre trafiken m. m., vilka samtliga syftar till ökad trafiksäkerhet. I detta sammanhang vill jag även nämna, att i vissa speciella fall Kungl. Maj:t anvisat särskilda medel till arbeten, som ansetts mycket angelägna ur trafiksäkerhetssynpunkt. I samband

### Övergång till högertrafik, tillika svar på interpellation ang. upprustning av läns- och bygdevägar

med vägunderhållet utföres också arbeten för att höja trafiksäkerheten.

Under hösten 1962 har på mitt uppdrag genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens försorg utförts en inventering av särskilt olycksbelastade vägsträckor. Resultatet av denna inventering redovisades till kommunikationsdepartementet under november månad. I årets statsverksproposition har jag särskilt understrukit angelägenheten av att väg- och gatubyggnadsverksamheten i högre grad än hittills inriktas på att genom punktinsatser snabbt undanröja de ur trafiksäkerhetssynpunkt mest framträdande bristerna i väg- och gatunätet. Slutligen vill jag framhålla att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen genom Kungl. Maj:ts beslut den 25 januari 1963 tillställts en promemoria angående upprättande av flerårsplaner för åren 1964—1968. I promemorian anföres bl. a., att vid uppgörande av flerårsplanerna bör särskilt beaktas även de vägförbättrande åtgärder, som bedömes såsom angelägna ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Härmed, herr talman, anser jag mig ha besvarat herr Erikssons interpellation.

Herr ERIKSSON i Bäckmora (cp):

Herr talman! För det svar som statsrådet Skoglund lämnat på min interpellation ber jag att få framföra mitt tack. Jag finner svaret vara så positivt och värdefullt att jag också vill uttala min tillfredsställelse med detsamma. Särskilt den i svaret omnämnda promemorian till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med uppmaning att beakta behovet av vägförbättrande åtgärder är säkerligen ett besked som hälsas med tillfredsställelse även bland den trafikerande allmänheten.

Vägstandarden i vårt land är trots mycket lovvärda insatser från statsrådets sida — det vill jag gärna understryka — behäftad med stora brister. Jag behöver bara erinra om att endast

35 procent av riksvägarna anses ha fullgod standard i förhållande till dagens trafik och att bara 19 procent av riksvägnätet fyller vägplanens målsättning för 1967 års trafik.

När det gäller läns- och bygdevägarna, som jag särskilt berört i min interpellation, är förhållandena ännu sämre. Många av dessa vägar har en standard som inte på långt när svarar mot dagens trafik; med svåra kurvor, höga backkrön och alltför liten vägbredd utgör de en ständig fara för trafikanterna. Ännu mer riskfyllda måste dessa vägar bli vid en övergång till högertrafik. Dålig sikt i förening med förarnas ovana vid den nya trafikriktningen måste öka olycksfallsriskerna.

Det var, herr talman, närmast mot denna bakgrund jag ville efterlysa åtgärder från statsrådets sida för att eliminera riskerna och öka trafiksäkerheten. Jag konstaterar med tacksamhet av statsrådets svar att dessa problem skall särskilt uppmärksammas, och jag vill för min del understryka att det måste vara ett oefftergivligt villkor att under förberedelsestiden fram till trafikomläggningen undanröja de ur trafiksäkerhetssynpunkt mest framträdande bristerna på våra vägar. Med speciell tillfredsställelse noterar jag att statsrådet i promemorian till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen inte bara har sagt att behovet av vägförbättrande åtgärder skall beaktas, utan starkt understrukit att detta behov skall ägnas särskild uppmärksamhet.

Jag ber, herr talman, att ännu en gång få uttala mitt tack till statsrådet för hans positiva svar.

Eftersom jag, herr talman, också står i tur på talarlistan kanske jag samtidigt får anföra några synpunkter på frågan om högertrafik.

Medveten om att innan denna långa debatt är slut har riksdagen fattat beslut om övergång till högertrafik i Sverige skall jag fatta mig kort. Det har

## Övergång till högertrafik

också staplats upp så många argument i denna debatt att jag kan inskränka mig till att framföra några principiella synpunkter på frågan.

Liksom många andra talare måste jag reagera hårt mot det sätt på vilket detta ärende har förbehandlats inom partierna. Tillvägagångssättet är föga demokratiskt och tilltalande. Här har regeringen redan i förväg försäkrat sig om oppositionspartiernas stöd i sådan utsträckning att frågan praktiskt taget är avgjord innan den kommit upp till riksdagens behandling. Det är därför, herr talman, en ganska meningslös debatt som vi nu för, när vi på förhand vet hurdan utgången blir, men voteringen kommer ändå att visa att det här i riksdagen finns en betydande minoritet för fortsatt vänstertrafik i vårt land.

Regeringens utspel i denna fråga är långt skickligare än oppositionens ställningstagande. Regeringen har tydligen erinrat sig att vi år 1955 hade en folkomröstning som gav till resultat att 82 procent av de röstande sade nej till högertrafik. Kritiken av en så uppenbar nonchalans mot folkflertalets vilja ville regeringen inte utsätta sig för, och därför valde den knepet att fånga in oppositionen. Jag anklagar inte regeringen för att den gjorde försöket — den må ha sin fria rätt till det — men jag kritiserar företrädarna för oppositionspartierna för att de verkligen gick i den fällan.

Det talas mycket om borgerligt samarbete. Nog borde väl samarbetet i denna fråga ha sträckt sig så långt att de borgerliga varit eniga om att tillbakavisa regeringens invit och gett den det rådet att gå till riksdagen med förslaget för att få det prövat i vederbörlig ordning. Det måste vara ett allvarligt avsteg från demokratiens grundprinciper att partiledarna gör upp om en sådan sak; det vill jag säga ifrån trots den förklaring partiledarna nyss deklarerat under debatten.

Jag undrar, om herrar Ohlin, Heck-

scher och Hedlund fick någon liknande inbjudan då det gällde efterskänkandet av de amorteringsfria egnahems-lånen och införandet av fyraveckorssemestern. Nej, sannolikt inte. Sådana reformer vill regeringen vara ensam om, men när det är fråga om mindre populära ting, såsom försvarskostnaderna och nu förslaget om högertrafik, vill den i förväg försäkra sig om oppositionens stöd.

Vad det gäller själva sakfrågan har föregående talare för vänstertrafik redan redovisat så många skäl mot en övergång till högertrafik att jag också härvidlag kan fatta mig kort. Jag vill till den delen bara understryka att Sverige och England, som båda har vänstertrafik, har den största trafiksäkerheten i världen. Bland högertrafikländerna intar Västtyskland topplaceringen när det gäller trafikdödade med 13 539 offer på ett år. Det gör cirka 40 trafikdödade människor dagligen — en hemsk och avskräckande realitet. Här i Sverige har vi omkring 1 000 trafikdödade årligen. Även detta är en hemsk siffra — men hur många ytterligare människoliv är högertrafikanhängarna i vårt land beredda att offra för att få högertrafik? Jag vågar inte ha någon bestämd uppfattning på den punkten, men jag befarar att det blir ett stigande antal. Jag är rädd att de flesta offren kommer att skördas bland de gamla och de oskyddade trafikanterna, d. v. s. fotgängarna och cyklisterna. Under decennierna framåt får vi räkna med att fotgängare och cyklisterna, som har tränat sig för vänsterregeln, kommer att reagera mycket likartat i hastigt påkomna situationer. Jag har den uppfattningen att det vore mycket bättre för svensk trafik och svensk olycksfrekvens att man lade ner de 500—600 miljoner kronor som det beräknas kosta att vända vänster- till högertrafik på att åstadkomma goda vägar och motorvägar i Sverige.

Kostnaderna har enligt propositionen

### Övergång till högertrafik

beräknats till omkring 400 miljoner kronor. På den punkten har jag också mina starka betänkligheter. Är dessa kostnader inte bättre beräknade än de var när det gällde ombyggnaden av operan eller vattenfallsstyrelsens administrationsbyggnad eller exempelvis Arlanda, fruktar jag att vi närmar oss en miljard kronor, men det får väl också framtiden utvisa.

Enligt propositionen skall ju kostnaderna helt bäras av bilisterna. Jag undrar vem som har frågat bilisterna om det? Inte annat än jag vet så har yrkesbilisterna enligt en tidningsartikel i Transportarbetaren till 85 procent sagt sig vilja behålla vänstertrafik. Under sådana förhållanden har dessa säkerligen inget intresse av att betala kostnaderna för trafikomläggningen.

Jag tror också att bilisterna gör klokt i att räkna med att den tillfälliga skatt som skall tas ut för ändamålet kommer de sannolikt att få behålla för lång tid framåt. Det brukar ju vara så med skatter som beslutas i detta hus att de blir både långvariga och bestående.

Till sist vill jag också framhålla att jag anser denna fråga vara av den storleksordningen att den borde ha blivit föremål för en ny folkomröstning, vilket redan många talare före mig har varit inne på.

Herr talman! Med det anförda ber jag att i första hand få yrka bifall till motionerna I: 602 och II: 732 och II: 743, vilka samtliga yrkar på en ny folkomröstning, samt i andra hand bifall till reservationen av herr Levin m. fl.

Herr JOHANSSON i Torp (s):

Herr talman! Herr Hansson i Skegrie har tydligen en något underlig och för honom säregen uppfattning om hur arbetet inom riksdagsgrupperna skall bedrivas. Om jag fattade herr Hansson rätt, och det tror jag att jag gjorde, så gör han gällande att det är tillåtet för en riksdagsledamot att som motionär ha en annan uppfattning än partiled-

ningen, men i utskottet är det förbjudet att reservera sig för en annan mening än den partiledningen har. Om detta vore riktigt, skulle herr Levin och jag hamna i den något underliga situationen att ha handlat fel, när vi inte skrev under motionen, ty hade vi gjort det, så skulle vi sedan haft rättighet att yrka bifall till vår egen avslagsmotion. Fru Torbrink däremot, som skrivit på motionen, skulle därmed ha kommit i en mera gynnsam ställning.

Nu har jag dock inte så låg tanke om centerpartiet att jag tror att någon i partiets riksdagsgrupp bedriver arbetet på det sättet. Nog sagt om den saken.

Jag har begärt ordet här för att i ett kort anförande motivera min inställning i sakfrågan och anledningen till att jag anslutit mig till reservationen. Denna fråga har dock ventilerats så mycket att jag anser mig kunna korta av mitt anförande ytterligare. Jag hade annars tänkt att beröra både kostnadsfrågan och själva trafikomläggningen i förhållande till 1955 års folkomröstning. Det skall jag nu gå förbi. Men jag vill gärna säga några ord om olycksfallsrisken.

Risken för olycksfall i samband med en övergång till högertrafik har bedömts litet olika, men ingen har helt förnekat att den finns. Departementschefen ger uttryck för tanken att olycksriskerna skulle vara störst i tidskedet närmast efter omläggningen. Min tro är emellertid att riskerna i stället är minst då och att olyckorna kommer att bli flera då trafikanterna börjar tro att de lärt sig de nya reglerna men glömmer dem i plötsligt inträffande situationer, som man inte kan bemästra därför att man gör sina reflexrörelser av gammal vana.

Men oavsett när olycksfallsriskerna är störst, om det blir närmast efter omläggningen eller längre fram i tiden, så ger såväl propositionen som utskottsutlåtandet uttryck för den meningen att de olyckor som kommer att inträffa

## Övergång till högertrafik

måste tas för att i stället nedbringa antalet olyckshändelser i framtiden, som beror på olika trafikregler, samt att man måste inrikta sig på största möjliga grad av säkerhetsåtgärder för att därigenom begränsa olyckornas antal. En rad motionärer och även en del talare i debatten i dag har mer eller mindre varit inne på samma tankebanor. Hade det gällt gods och döda ting, skulle det inte ha varit något anmärkningsvärt, men här innebär det uttryckt i klartext att riksdagen säger till svenska folket: Vi vet att en del av oss måste dö eller lemlästas genom detta beslut om trafikomläggning, men vi hoppas att genom dessa offer spara liv i framtiden.

Med vad jag här sagt har jag velat få infört i riksdagens protokoll att jag inte kan vara med om detta vägande med människoliv som vikter i vägskälarna.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till reservationen.

Herr ADAMSSON (s):

Herr talman! Jag kan i dagens debatt fatta mig kort. Redan i remissdebatten tog jag upp frågan om övergång till högertrafik, och jag tänker inte i dag upprepa vad jag då anförde som motivering till att jag inte nu vill vara med om att besluta övergång till högertrafik.

Jag kan här i allt väsentligt instämma i vad herr Levin sade i inledningen till dagens debatt. Lika litet som han är jag motståndare till enhetliga trafikregler i alla länder. Men vare sig Europarådet eller Nordiska rådet har att bedöma den för vårt land lämpligaste tidpunkten för en trafikomläggning eller våra resurser för en sådan omläggning. Det får vi allt lov att göra själva.

Av kommunikationsministerns anförande här i förmiddags framgick inte att vi är bättre förberedda nu för en genomgripande trafikreform än vi hade varit 1955, då svenska folket med överväldigande majoritet avvisade förslaget. Han kunde inte påvisa att man på något område har vidtagit åtgärder som i och

för sig gör en omläggning lämpligare 1967 än vid mitten av 50-talet.

Skälet för en trafikomläggning har uppgivits vara att man önskar en minskning av de trafikolyckor, som sammanhänger med skilda körregler i olika länder.

Som jag ser saken är införande av högertrafik inte den mest angelägna trafiksäkerhetsfrämjande åtgärden i vårt land just nu. Det är riktigt att den internationella trafiken ökar, men man kan inte påvisa att olyckornas antal ökat i samma utsträckning som den internationella trafiken ökat i vårt land. Men tredje lagutskottet gör ändå ett uttalande som är synnerligen märkligt och som tyder på att man där inte gjort några verkliga överväganden innan man skrivit sitt uttalande. Det sägs beträffande de olyckor som inträffar i trafiken utan någon omläggning: »De kan beräknas mångdubbelt överstiga de olyckor som för vårt lands del kan befaras uppkomma på grund av själva omläggningen.» Man hänvisar naturligtvis till den s. k. sakkunskapen. Men jag vill här understryka vad herr Levin sade i förmiddags, att när det gäller trafikomläggning kan vi inte påvisa att vi i vårt land har någon sakkunskap. Ingen övergång har för övrigt genomförts från vänster till högertrafik under fredsförhållanden. När man i vissa länder gått över till högertrafik har det skett under krigsförhållanden, då samhället har helt andra metoder och möjligheter att skapa respekt för sina åtgärder.

Nu har riktigt nog från kommunikationsdepartementet signalerats en hel rad åtgärder för att inte reformen skall driva upp olycksfallskurvan. Man frågar sig om det inte i och för sig hade varit motiverat att genomföra dessa åtgärder långt före denna reform. Jag kan inte hjälpa att jag har ett intryck av att sakkunskapen inför ett beslut om övergång till högertrafik just nu darrar på manschetten. Man går faktiskt och väntar på att endera dagen i pressen få se

### Övergång till högertrafik

att förslag kommer att läggas fram om utgångsförbud för fotgängare under övergångstiden. I varje fall skulle det inte förvåna mig, om ett sådant förslag skulle skynta i debatten.

Nej, herr talman, något sakligt underlag för det uttalande som här göres av tredje lagutskottet finns inte. Det är en gissning eller rättare sagt ett önsketänkande av samma slag som gjorde sig gällande inte minst i riksdagen, när vi på sin tid diskuterade avskaffandet av motboken. Som bekant var jag motståndare till denna reform. Men mina bänkkamrater sade mig, att reformen åtminstone skulle medföra en bra sak — det vara man övertygad om oavsett till vilket läger man egentligen hörde. Man konstaterade som ett faktum att langningen skulle försvinna. Man var också ganska enig om att konsumtionen och missbruket skulle öka under en övergångstid men minska på längre sikt. Hur gick det med dessa spådomar, och hur rätt fick den s. k. sakkunskapen? Ingen vågar väl påstå att langningen försvunnit och att missbruket minskat. Nej, tyvärr står problemet kvar. Tillåt mig säga att vi befinner oss i samma situation nu, när vi har att bedöma den framtida olycksfallsrisken i samband med en övergång. Ingen kan med säkerhet påstå vare sig det ena eller det andra. Hur utvecklingen blir vet vi ingenting säkert om.

Vad som främst fordras för att trafikolyckorna skall minska är att vägnätet byggs ut för den växande och sväljande trafiken och att det verkligen vidtas effektiva åtgärder för att vi skall få bort de trafikfallor vi fortfarande har kvar. De försvinner inte i och med ett beslut om övergång till högertrafik.

Jag vill understryka vad vägdirektör Harald Ekström framhöll i ett anförande vid en konferens i Malmö för några dagar sedan beträffande den rådande vägsituationen. Han berättade hur svårt det var att få medlen att räcka till för alla behov. Vägbelysning är inte svår

att ordna, sade han, men med nuvarande lagstiftning går det inte. Det kostar verkligen mycket pengar att underhålla sådana anläggningar och staten är restriktiv med medel till ändamålet.

37 procent av våra riksvägar borde byggas om genast, vilket dock blir fördröjt på grund av otillräckliga anslag. Man inriktar sig främst på vägar av europavägs- och riksvägstyp samt på de allra viktigaste länsvägarna. Grusvägsunderhållet blir onormalt dyrt — fem miljoner av dryga tolv som står till förfogande — men å andra sidan saknas medel att asfaltera dem. Ja, så ser det svenska vägnätet ut.

För några dagar sedan läste vi i pressen om en olycka vid en av de mest fruktade »dödskurvorna» på Europaväg 6 vid Olseröd. Därvid omkom en flicka och en yngre man, och fyra personer skadades mer eller mindre svårt. Enbart under fjolåret inträffade vid denna kurva inte mindre än ett trettiotal olyckor. År 1957 omkom en belgare, när han i sin bil krockade med en mötande lastbil. Det var icke någon högertrafikolycka, utan krocken berodde helt på kurvans dåliga dosering. År 1961 döddes en ung studerande, när hans personbil slog runt på detta ställe.

En kommentar i pressen löd på följande sätt: »Den här senaste svåra olyckan bör bli en tankeställare och en påminnelse om att något måste göras för att göra passagen mindre farlig.» Man kan med andra ord säga att några människor måste offra livet för att myndigheterna på allvar skall vidta åtgärder på detta område. Jag kan därför påstå att vi långt ifrån är rustade för en trafikomläggning.

Det har i Malmöhus län hemställts om hastighetsbegränsning vid Saxtorpskarusellen, där en rad olyckor inträffat under senare år, liksom vid Brogårdalängre norrut, där vägen Bjuv—Hälsingborg skär europaväg 6. Ännu har dock inga sådana åtgärder vidtagits.

Jag vill instämma i herr Christensons

## Övergång till högertrafik

i Malmö yttrande, att det krävs åtgärder på vägområdet, oavsett om man vill bibehålla vänstertrafiken eller går in för en ändrad trafikriktning.

Herr talman! Jag har hyst vissa tankar om att det skulle föreligga risk för att ingenting kommer att hända på trafiksäkerhetsområdet före 1967 på grund av den allmänna inställning som råder. Jag är därför synnerligen tacksam för det svar som kommunikationsminister Skoglund här har lämnat till herr Eriksson i Bäckmora. Det är nu bara att hoppas att våra myndigheter i praktisk handling omsätter de tankar och förslag som här framförts.

Vi får hoppas att trafiksäkerhetsarbetet icke avbryts i avvaktan på en omläggning. Det finns en uppenbar risk för att man på vissa håll resonerar som så: Det är inte lönt att vidtaga sådana åtgärder som att sätta upp varnings skyltar, ty de skall ju ändå flyttas strax före trafikomläggningen. Ett dylikt resonemang och ett dylikt handlande måste jag mycket kraftigt reagera mot.

Det gäller härvidlag att göra allt som kan göras för att rädda människoliv, och då får åtgärderna inte bedömas utifrån rent ekonomiska utgångspunkter. Det gör man inte i andra sammanhang, t. ex. när det gäller att bedöma vilka åtgärder som skall sättas in på sjukvårdens område.

Som ett argument för att vi nu skulle besluta införa högertrafik har bl. a. anförts att en bro torde komma till stånd mellan Skåne och Själland. Eftersom jag bor i den aktuella landsändan tillåter jag mig säga, att om detta skall vara ett argument för tidpunkten, då vi skall ta ställning till frågan om höger- eller vänstertrafik, så har vi sannerligen god tid på oss. Kommunikationsministern — som är optimistisk — signalerade att bron kan komma till stånd tidigast i mitten av 1970-talet. Jag är angelägen om att understryka att han sade tidigast — det kan alltså komma att dröja längre. I varje fall behöver många

extra åtgärder vidtagas innan det är möjligt, eller rättare sagt ekonomiskt försvarbart, att bygga en sådan bro.

Det har vidare sagts — och det framhölls ganska klart redan 1955 — att det vore en fördel om reformen kunde genomföras vid en konjunkturedgång eller vid risk för arbetslöshet. I remissdebatten tillät jag mig understryka angelägenheten av att en sådan här reform ses i detta större sammanhang; vid den tidpunkten var ingenting annat känt än att regeringen avsåg att genomföra omläggningen 1967. Kommunikationsministern har emellertid i propositionen anført, att om oförutsedda händelser inträffar bör möjlighet finnas att välja ett annat år för omläggningen. Jag vill då bara fråga, om vid bedömningen härvidlag även arbetsmarknadspolitiska hänsyn kommer att tas. Jag hoppas att så blir fallet och att reformen, om selsättningsläget skulle bli överhettat, inte pressas fram, så att därigenom angelägnare uppgifter får stå tillbaka.

Herr talman! Även om jag tillhör dem som kommer att rösta för den vid tredje lagutskottets utlåtande nr 23 fogade reservationen, så är jag klart medveten om vilket beslut kammaren kommer att fatta. Jag har heller inte för avsikt att efter övergångens genomförande envissas med att köra på den sida av vägen som jag anser vara den riktigaste, utan jag kommer naturligtvis som andra medborgare att få finna mig i vad riksdagen beslutar.

Fru TORBRINK (s):

Herr talman! Frågan om införande av högertrafik i vårt land är en gammal tvistefråga. Den har aktualiserats på riksdagsplanet många gånger, men lika många gånger har frågan fallit. Då svenska folket år 1955 fick uttala sig blev svaret på frågan, huruvida högertrafik skulle införas, ett förkrossande nej.

Men givetvis har anhängarna av högertrafik inte varit överksamma under

### Övergång till högertrafik

årens lopp. Många förespråkare för högertrafik, såväl inom som utom riksdagen, har fört fram frågan, exempelvis Föreningen för högertrafik, vars talan här i dag förts av bl. a. herr Carlsson i Stockholm. Från det hållet har man »i humanitetens namn» värdjat till regeringen om en proposition rörande införande av högertrafik, och man har i sammanhanget hänvisat till de humanitära insatserna i FN och i Röda korset. När dessa argument framförs finner man verkligen anledning utbrista: Mycket skall man höra innan örönen ramlar av.

Olika motor- och turistintressen har också verksamt blåst under högerlågan.

Vissa opinionsundersökningar bland svenska folket har emellertid även gjorts under dessa år, och de har visat att majoriteten av folket vill behålla vänstertrafiken, kanske med tanke på vägbeståndet.

Vi som vill behålla vänstertrafiken blir ofta avkrävda förklaringar och motiveringar för vårt »konservativa trafikänkande». Vi hävdar emellertid att det inte är betydelselöst att vårt land, tillsammans med vänstertrafiklandet England, kan uppvisa det lägsta antalet trafikolyckor — detta trots att våra vägar inte är i allra bästa skick, med undantag av motorvägarna och vissa andra större vägar. Men det är inte vi som skall motivera vårt ställningstagande — det tillkommer i stället dem som vill ändra trafikriktningsreglerna att motivera sitt ståndpunktstagande.

Vilka är då huvudmotiven för en ändring? Det sägs att den internationella samfärdseln och det internationella umgänget gör det nödvändigt för oss att gå över till högertrafik. För oss verkar denna internationalism mycket diskutabel.

Det är emellertid inte bara vi vänstersinnade som vägar ha en annan mening än experterna på internationell samfärdsel och internationellt umgänge. Jag vill citera ur tidningen Transport-

Nytt nr 2 för år 1963. Det talas där om »Vägplan för Sverige» och om arbetet under senare år på att förbättra våra vägar. Avslutningsvis kommer artikel-författaren in på den Hallska utredningen och en blivande omläggning till högertrafik och skriver:

»I enlighet med den Hallska utredningen skulle en sådan omläggning kosta ca 400 mkr. Sedan den dagen har läget i mycket förändrats. Ett genomförande kommer säkert att kosta ca 1 miljard kr. Vore det inte klokt att skjuta på högertrafiken några år framåt. Allt eftersom vägarna bygges ut och spårvägarna i städerna avvecklas måste genomförandet bli billigare. Vid närmare granskning finner man att motiveringen för högertrafik är skäligen svag. Turismen och olikheten i trafikföretag med den europeiska kontinenten framföres som det starkaste skälet. Om man tar i betraktande att 1962 anmäldes 1 361 skadefall där utländska motorfordon var inblandade och för svenska bilister i utlandet anmäldes till svenska trafikförsäkringsbolag 2 918 skadefall. Någon närmare redogörelse för skadornas omfattning eller orsaken till olyckorna föreligger inte. Mot detta står det faktum att hela den finska långtradartrafiken som går genom vårt land, och vår egen trafik på kontinenten där bl. a. ASG, Bilspedition och Linjebuss har trafik, uppvisar ett minimum av kollisioner och att den s. k. höger-vänsterregeln sällan varit aktuell som orsak till de olyckor som inträffat. Lägg 1 miljard till vägplanen och vänta med omläggningen till högertrafik några år, men förbered den där så kan ske! Denna tidning har icke tidigare tagit ställning i den aktuella frågan om höger- eller vänstertrafik, men vi anser vid närmare prövning att vänstertrafiken bör bibehållas ännu några år.»

Detta var väl ändå ett auktoritativt uttalande för vänstertrafik. Det finns många andra som tar upp samma frågeställningar.



## Övergång till högertrafik

Man må emellertid inte tycka illa vara att en stor del av svenska folket blev lindrigt sagt förvånad och förargad då institutet partiledaröverenskommelse trädde i funktion och bollen så att säga gick över folkets huvud direkt till kommunikationsministern i och med rekommendationen att till årets riksdag avlämna proposition om högertrafik. Riksdagsgrupperna hade givetvis hörts, men folk i allmänhet har nog den uppfattningen att frågan bort aktualiseras på ett från svenska folkets synpunkt och med hänsyn till folkomröstningsresultatet renhårigare sätt. Detta är som sagt folkets åsikt.

Massor av skrivelser och petitioner har inkommit från organisationer och enskilda om detta förfaringsätt. Jag tycker med förlov sagt att kommunikationsministerns proposition nr 58 utstrålar något av »härtill är jag nödd och tvungen». Men han har i motsats till en del andra agerande inte höjt rösten då argumentationen varit svag. Han redovisar för- och nackdelar med en trafikomläggning och måste givetvis i stor utsträckning blanda tro och vetande. Han framlägger emellertid till slut trotsvisst sitt förslag med hela arsenalen av bekanta och obekanta svårigheter på den internationella samfärdselns område. Vi har tyvärr inte bara europavägar och motorvägar att ta hänsyn till i vårt land. Vi har även gott om vägar, som bildligt talat ropar efter större anslag för att komma någorlunda i takt med tiden och den ökande trafiken. Vi blir mer och mer beroende av goda vägar allteftersom den spårburna trafiken tenderar att helt dras bort från många bygder.

I den del av landet där jag är bosatt har man länge förgäves försökt få en broförbindelse med Öland för att i någon mån underlätta ölänningarnas framtida försörjning. Men det är ju ont om pengar, och det är mycket som ropar på anslag. Vi har därför inte kunnat få den anslagsbeviljande myndigheten med på noterna i detta fall.

Vi måste komma ihåg att det behövs många nya vägar och att mycket vägarbete måste utföras i vårt land innan man på allvar kan gå in för en trafikomläggning av detta slag. Det hjälper inte med aldrig så mycket trafikpropaganda i radio, tidningar m. m., om våra vägar inte är någorlunda trafiksäkra vid omläggningen.

Visst känner vi till att många trafikolyckor har sin orsak i ovana vid vänster- respektive högertrafik, men det framgår av propositionen — det står på sidorna 11 och 12 — att de trafikolyckor i Sverige, i vilka utländska förare varit invecklade, sjunkit från 32 procent enligt uppgifter från 1954 års kommitté för utredning av högertrafik till 22,5 procent år 1960 trots den ökade trafikvolymen. Däremot verkar det som om svenska bilister skulle ha svårare att klara högertrafiken. I Norge har trafikförsäkringsföreningen uppgett att 44 procent av olyckorna orsakades av svenskarnas bristande vana vid högertrafiken. Det tycks alltså vara lättare att köra i vänstertrafik än i högertrafik — detta säger jag som ett litet argument för min egen ståndpunkt i högertrafikfrågan.

Emellertid är det i första hand en fråga om den svenska trafiken på svenska vägar. Det sägs i propositionen att man kan räkna med cirka 5 miljoner gränspassager av motorfordon årligen. Men trots detta är det enligt beräkningarna endast ett fordon av 300 på landets vägar som kommer från eller befinner sig på väg till utlandet. Detta relationstal kommer nog inte heller att ändras i nämnvärd grad, då den inhemska trafiken ökas i samma takt som utlandstrafiken.

Ett ökat antal trafikolyckor i samband med omläggningen till högertrafik är ofrånkomliga, uttalar kommunikationsministern i sin proposition. Han bortser inte heller från de risker som en omläggning medför även under en längre tidsperiod därefter. Han förutsätter

### Övergång till högertrafik

emellertid att de organ som skall svara för administrationen av omläggningen särskilt överväger de speciella åtgärder vilka lämpligen bör vidtagas för att verksamt minska olycksfallsriskerna.

Vad kommer dispensbussarna att betyda i olycksfallshänseende? Den risk som de utgör hoppas man kunna eliminera genom att minska antalet dispensbussar.

Det kommer givetvis att krävas en rad förbud för att man skall kunna hålla antalet olyckor nere, och det har från denna talarstol nyss till och med talats om ett utgångsförbud! Det kommer i varje fall att krävas en mycket sträng kontroll, och den kan vara svår att genomföra när det fordras så mycken kontroll även på andra områden. Och hur blir det med mörkerolyckorna? Det kommer även att krävas forskning beträffande rattens placering och mycket annat.

Dessutom, herr kommunikationsminister, är vår sjukhussituation för närvarande långt ifrån ljus. Det vill väl närmast till något av ett under för att vi skall kunna radikalt förbättra den under de år som kommer att föregå trafikomläggningen. Skall man låna bussar från utlandet, har jag ett litet önskemål: Försök då också att få låna sjukvårdspersonal i utlandet. Ty att olycksfallsfrekvensen kommer att öka är vi väl ändå säkra på. Detta säger jag i egenskap av landstingsledamot och ledamot av en sjukhusdirektion, där vi redan nu har stora svårigheter att kämpa med.

I anledning av denna proposition har det väckts ett flertal motioner angående såväl den principiella som den trafiktekniska och ekonomiska sidan av omläggningen. I motion nr 755 i denna kammare, som jag tillsammans med ett tjugotal kammarkolleger har väckt, på-

pekar vi de förhållanden jag här talat om. Tredje lagutskottets majoritet understryker att det hade varit önskvärt att inhämta folkets mening i omlägningsfrågan men att det med hänsyn till angelägenheten av reformens snabba genomförande ej finns anledning till ett uppskov. Jo, det finns all anledning att vara betänksam mot införande av högertrafik med hänsyn till de konsekvenser detta får.

Med stöd av vad jag sagt och av innehållet i motion 755 i denna kammare ber jag att få yrka bifall till reservationen till tredje lagutskottets utlåtande nr 23.

Som tiden nu var långt framskriden och många talare anmält sig för yttrandes avgivande, beslöt kammaren på förslag av herr talmannen att uppskjuta den fortsatta behandlingen av förevarande ärende samt övriga på föredragningslistan upptagna ärenden till kl. 19.30, då enligt utfärdat anslag detta plenum komme att fortsättas.

### Meddelande ang. arbetsplena

Herr TALMANNEN yttrade:

I dag bordlägges drygt ett fyrtiotal ärenden, däribland konstitutionsutskottets dechargememorial och bevillningsutskottets betänkande angående ändringar i rusdrycksförsäljningsförordningen m. m. Kammarens plenum onsdagen den 15 maj kommer därför med säkerhet att fortsättas på kvällen, och det torde även bli ofrånkomligt att anordna kvällsplenum fredagen den 17 maj.

Kammarens ledamöter åtskildes här efter kl. 17.06.

In fidem  
*Sune K. Johansson*

## Fredagen den 10 maj

Kl. 19.30

Fortsattes det på förmiddagen började sammanträdet; och leddes förhandlingarna därvid till en början av herr andre vice talmannen.

### § 1

#### Övergång till högertrafik (forts.)

Herr andre vice talmannen meddelade, att överläggningen rörande tredje lagutskottets utlåtande nr 23, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition angående övergång till högertrafik, dels ock i ämnet väckta motioner, bevillningsutskottets betänkande nr 34, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om trafikomläggningsskatt jämte i ämnet väckta motioner, samt statsutskottets utlåtande nr 92, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående övergång till högertrafik jämte i ämnet väckta motioner, såvitt nämnda proposition och motioner avsåge medelsanvisning, nu komme att fortsättas; och lämnades därvid ordet, jämlikt förut gjord anteckning, till

Herr PERSSON i Heden (cp), som yttrade:

Herr talman! Sällan har väl någon politisk fråga rönt så stor uppmärksamhet i landet som just frågan om övergång till högertrafik. Uppmärksamheten riktar sig inte i första hand till den ekonomiska sidan av saken. Debattämnet i tidningarnas ledarspalter och insändaravdelningar samt på folkmöten och bland menige man gäller i första hand principen.

Vi har haft ekonomiska frågor som mångdubbelt berört vårt folk utan att detta tillnärmelsevis så berört menige man som just denna fråga. Nej, opinionsyttringen ligger på ett helt annat plan,

och detta är just det allvarligaste i saken. Jag förstår mycket väl att hans excellens statsministern blir allvarligt irriterad när man påtalar detta och sättet för denna frågas handläggning. Men, herr talman, så irriterad får man ändå inte bli, att man inte vet vad riksdagspartierna heter.

Man må ha vilken uppfattning som helst om vänster- eller högertrafik i det här landet, men man kan ändå inte komma ifrån att svenska folket sagt sin mening och detta med en förkrossande majoritet. Jag förstår dem som menar att riksdagen och regeringen vill till viss del sätta demokrati och folkmening ur spel. Det finns inget som talar för att denna folkmening skulle ha svängt om till favör för högertrafik. I varje fall finns ingen opinionsundersökning härutinnan, som ger belägg för detta.

Visserligen uppstår det problem med dessa oenhetliga trafikregler länderna emellan och olycksrisker föreligger i den internationella landsvägstrafiken, men att det skulle vara någon större olycksfallsfrekvens i nuläget för trafikanter som nödgas byta från vänster- till högertrafik och vice versa finns ej belägg för.

Argumenten härutinnan är inte så stora att de försvarar ett beslut som helt nonchalerar en stor folkmajoritet. Inte heller argumentet om en kostnadsfördyring är ett hållbart sådant. Jag har den uppfattningen att folkmeningen och principerna för vår demokrati är vida mer värda än om kostnaderna skulle ökas med något tiotal miljoner kronor.

Trafikomläggningsfrågan har diskuterats i det här landet i 30 år utan att man kommit till någon lösning. Man kan då fråga sig om man, så kort tid efter

### Övergång till högertrafik

en folkopinionsundersökning stick i stäv emot denna folkmening och därtill emot en förkrossande majoritet, i något av panik skall driva igenom denna fråga. Herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet! Är detta ändock inte att våldföra sig på folkmeningen här i landet?

Kanske vi en gång nödgas införa högertrafik i landet, men jag vill ändock inte vara med om att medverka till ett beslut i den här frågan förrän man på något sätt undersökt den allmänna opinionen härutinnan. Jag har därför i en motion nr 740 i denna kammare yrkat avslag på regeringens förslag om trafikomläggning och i stället hemställt om skyndsamt utredning av förutsättningarna för övergång till högertrafik och om lämpliga grunder för finansieringen av en sådan reform.

Herr talman! Med en sådan utredning menar jag att vi skulle få ett klarläggande i fråga om den allmänna folkmeningen. Jag anser också att vi då skulle få en garanti för allmän vägupprustning i landet såsom ett av de betydelsefullaste leden i trafiksäkerheten. Här räcker sannerligen inte med allmänna talesätt från regeringen, som också herr Hansson i Skegrie sade i sitt anförande. Vi skulle också genom en sådan utredning få principerna för finansieringen klarlagda. Det är utomordentligt anmärkningsvärt att grunderna för denna finansiering inte blivit närmare utredda. 1954 års kommitté föreslog visserligen att trafikomläggningen skulle finansieras genom särskilda tilläggsskatter på bensin och motorbrännolja. 1961 års utredning har inte heller närmare prövat detta spörsmål.

En hel del remissinstanser har emellertid uttalat sig för att kostnaderna för reformen inte eller i varje fall i ringa del bör läggas på bilismen. Här finns dock inget klarläggande, endast ett framkastat förslag från regeringen om att bilismen skall betala trafikomläggningen. Jag har den bestämda uppfatt-

ningen att det är fullkomligt fel och orättvist att lägga kostnaderna på motortrafiken. Trafikomläggningen berör hela svenska folket, och då skall väl i rimlighetens namn inte heller bara en viss grupp av folket betala dessa kostnader. Införes förslaget om högertrafik bör dock hela svenska folket stå för dessa kostnader.

Herr talman! För att inte ytterligare förlänga denna långa debatt, som säkerligen kommer att bli ännu längre, vill jag med det sagda yrka bifall till motion nr 740 i denna kammare.

Skulle riksdagen besluta i enlighet med utskottets förslag ber jag beträffande finansieringsfrågan få yrka bifall till reservation nr 1 av herrar Sundin och Fälldin till bevillningsutskottets betänkande nr 34.

### Därefter anförde:

Herr BÖRJESSON i Falköping (cp):

Herr talman! Det kan ifrågasättas huruvida dagens debatt har någon uppgift att fylla. Den fråga vi diskuterar är ju redan avgjord på partiledarplanet. Det återstår bara att konstatera att riksdagen står inför ett fullbordat faktum. Frågan har handlagts utan hänsynstagande till demokratiska principer. Dels har man tydligt och klart nonchalerat folkviljan, som manifesterades i folkomröstningen, dels har partigrupper och partiledare bundit riksdagsgrupperna innan ärendet ens har förelagts riksdagen. Av dagens debatt har dock klart framgått att frågan om en eventuell övergång till högertrafik icke är en politisk fråga. Detta konstateras med tacksamhet.

Jag vill, herr talman, icke begagna några överord, men jag kan icke frigöra mig från tanken att man här kommit ganska långt från den grundläggande principen i en demokrati, nämligen att visa hänsyn till folkviljan. Jag anser att det skedda bör utgöra en allvarlig tankeställare, inte minst inför frågan om utformningen av vår nya författning.

## Övergång till högertrafik

När det gäller en övergång till högertrafik är jag övertygad om att landets samtliga fordonsägare utan större svårigheter kan anpassa sig till en sådan övergång. Men flertalet av landets medborgare reagerar mot att man icke tagit hänsyn till folkomröstningsresultatet. Detta är såvitt jag förstår en allvarlig sak. Just på grund av de stora meningskiljaktigheter som rådde i denna fråga ansåg man det vara lämpligt att fråga folket till råds. Därför ordnades en folkomröstning 1955 där man skulle ta ställning till om man önskade höger- eller vänstertrafik. Folkomröstningen resulterade i en mycket klar majoritet för bibehållande av vänstertrafiken. Inte mindre än 82,9 procent av de röstande uttalade sig för vänstertrafik, medan endast 15,5 procent uttalade sig för en övergång till högertrafik. Det är visserligen sant att folkomröstningen endast är rådgivande, icke beslutande, men man tycker att en sådan överväldigande majoritet för ett bibehållande av vänstertrafiken talar för att vi inte utan en ny folkomröstning borde ta ställning till en ändring härvidlag.

Det finns givetvis skäl som talar för en övergång till högertrafik. Utländska bilisters ovana vid vår vänstertrafik orsakar trafikolyckor på våra vägar. Omvänt ger svenska bilister upphov till olyckor på utländska vägar på grund av ovana vid där gällande högertrafik. 1954 års kommitté för utredning om högertrafik ansåg dock att olika trafikregler i skilda länder inte nödvändigtvis behöver vara en trafiksäkerhetsfråga av större betydelse. En omläggning till högertrafik kommer otvivelaktigt att medföra ökade olycksrisker under ett övergångsskede. En eventuell reform måste således sägas vara en svår avvägningsfråga. Någon utredning i sakfrågan har inte skett sedan den förutnämnda kommittén lade fram sitt förslag 1954.

Avgörande i det aktuella sammanhanget måste emellertid anses vara det klart riktningsgivande resultat som folk-

omröstningen 1955 gav. Det framstår som orimligt att nu fatta principbeslut om övergång till högertrafik i direkt strid mot det råd som folket gav i folkomröstningen.

Herr talman! Jag skall icke nämnvärt förlänga debatten. Avslutningsvis vill jag dock framhålla att förslag om övergång till högertrafik icke borde framläggas för riksdagen innan frågan ånyo underställts folket för folkomröstning. I motion nr 732 i denna kammare har jag yrkat avslag på proposition nr 58 och samtidigt begärt att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte an hålla om att förslag framlägges för riksdagen om en ny rådgivande folkomröstning i högertrafikfrågan.

Jag yrkar bifall till motion II: 732, vars yrkande helt överensstämmer med yrkandet i motion II: 743 av herr Magnusson i Nennesholm.

Herr JOHANSSON i Trollhättan (s):

Herr talman! Under diskussionerna i förmiddags återkom man gång efter annan till frågan om folkomröstningen. Den senaste ärade talaren ställde denna fråga i förgrunden i sitt inlägg. Då den intresserar mig mycket, vill jag något kommentera denna del av debatten. Vad jag främst vänder mig emot är att man argumenterar som om vi i Sverige hade haft en beslutande folkomröstning. Man förklarar att man inte kan genomföra någon reform på detta område efter folkomröstningen 1955 förrän en ny folkomröstning har givit ett annat utslag.

Denna argumentation vore fullständigt riktig, om vi hade haft en beslutande folkomröstning. Men det har vi inte haft. Accepterar man denna motivering för att begära en ny folkomröstning, introducerar man faktiskt därmed den beslutande folkomröstningen i svenskt parlamentariskt liv. Man gör det omöjligt för riksdagen att besluta efter en rådgivande folkomröstning med mindre än att man ordnar en ny folkomröstning. Det

### Övergång till högertrafik

betyder helt nya principer. Jag skall självfallet inte i kväll, herr talman, ta upp en diskussion om folkomröstningsinstitutet. Men jag skulle i anslutning till vissa inlägg som gjorts vilja hävda, att man inte utifrån inställningen till en annan fråga skall bakvägen omvandla vårt folkomröstningsinstitut. Den frågan skall man lösa öppet och inte gå bakvägen. Man får sålunda inte tolka folkomröstningsutslaget 1955 som om vi hade en beslutande folkomröstning. Nu betyder inte detta att vi utan vidare kan trolla bort resultatet 1955, men vi får se det i en annan belysning än vad exempelvis herr Börjesson i Falköping nyss gjort.

Vi kan inte bortse ifrån att folkomröstningsresultatet 1955 utgör en stor del av bakgrunden till dagens debatt. Och det är fler än herr Nyberg som har frågat: Hur länge skall man beakta resultatet av en folkomröstning? Självklart kan man inte ange någon bestämd tidrymd. Man kan inte säga 5, 10, 15 år eller något i den stilen. För min del skulle jag vilja svara, att man får beakta resultatet så länge samma sakläge råder som då den rådgivande folkomröstningen anordnades. Vad det närmast gäller att pröva, det är om själva sakläget förändrats efter 1955. Jag förstår att man kan komma till olika resultat vid den prövningen. Själv har jag kommit fram till att vi fått ett nytt sakläge. De tendenser till internationalisering av trafiken som framträdde i början av 1950-talet har förstärkts så kraftigt att vi fått en ny situation. Dessa tendenser kan väntas i ännu högre grad understryka denna nya situation. Jag skall givetvis inte ånyo redogöra för den utredning om detta som statsrådet Skoglund presenterade i förmiddags. Men jag kommer alltså fram till att, även om man har mycket stor respekt för utslaget 1955, så kan detta inte binda oss i dagens situation, därför att i dag är sakläget ett annat än det var 1955. Det är klart att man även i den-

na situation kan påyrka folkomröstning. Men då kommer resonemanget att föras efter alldeles samma linje som i andra frågor, nämligen om man skall företa folkomröstning.

Jag har lyssnat mycket uppmärksamt till dem som har yrkat på ny folkomröstning. Jag hade väntat mig att de skulle visa upp eller åtminstone försöka visa upp att denna fråga har en mycket säregen karaktär, som gör att den inte kan likställas med övriga frågor i riksdagen. Jag har nämligen inte funnit att någon i riksdagen har yrkat på folkomröstning i andra frågor. Man hänvisar till att denna fråga djupt berör det svenska folket. Vilka av de frågor som handläggs i riksdagen berör inte det svenska folket? Det skulle vara intressant att få exempel på någon fråga som inte angår svenska folket. Men det kan hända att man ändå kan göra vissa graderingar. Nog kan det finnas andra frågor som djupt ingriper i den enskildes livsföring, men ingen yrkar fördenskull på folkomröstning. Ingen yrkade i fjol på folkomröstning i frågan om införande av nioårig obligatorisk skola. I år har vi en så känslig fråga som abortfrågan. Ingen påyrkar folkomröstning. Raden av sådana frågor skulle kunna ökas undan för undan.

Det enda säregna med denna fråga är att den en gång varit föremål för folkomröstning. Men, som jag redan sagt, skulle man sända ut denna fråga på folkomröstning bara därför att den en gång varit föremål för folkomröstning, då accepterar man i sak den beslutande folkomröstningen, och det är det som jag anser vara felaktigt, därför att det innebär att man glider in i ett nytt statsskick. Vi får då en folkomröstningsdemokrati. En sådan kännetecknas ju av att alla ärenden behandlas med den största långsamhet, och denna långsamhet i sin tur leder till stor ineffektivitet hos statsmakterna. Skulle de tendenser som har framträtt hos vissa talare dras ut till sina yttersta

## Övergång till högertrafik

konsekvenser, skulle vi skicka ut en rad ärenden på folkomröstning, och då skulle vi inte få mycket utträttat. Men vi vill väl ändå som riksdagsledamöter få en hel del utträttat. De politiska konsekvenserna skall jag inte gå närmare in på. Låt mig bara konstatera att vi skulle få en mycket konservativ politik och endast ett fåtal reformer genomförda.

Vilka frågor skulle man då inte skicka ut på folkomröstning? När jag lyssnade till herr Börjesson i Falköping gjorde jag mig frågan: Skulle inte herr Börjesson ibland önska att en del av de många motioner som han väcker, sändes ut på folkomröstning? Åtminstone anser han själv att de djupt berör det svenska folket. Men vad skulle vi få tid med, om vi skulle låta den ena frågan efter den andra gå ut på folkomröstning? Man får ändå vara glad att vi har en representativ demokrati. Herr Börjesson har förklarat att det var infrång i demokratien och att vi avlägsnat oss långt från de grundläggande principerna i demokratien. Låt mig ta upp hans uttalande från två utgångspunkter.

Herr Börjesson anförde två argument. Det ena var att partiledarna hade bundit riksdagen. Herr talman! Var inte herr Börjessons egna inlägg det bästa beviset för att riksdagen inte är bunden. Han ställde ett yrkande som, så vitt jag förstår, inte sammanfaller med den mening som hans partiledare företräder. Jag har för min del inte känt mig på något sätt bunden av att partiledarna kommit samman och resonerat om detta. Herr Börjessons andra argument var att man nu inte företagit folkomröstning i denna fråga. Vi skulle nog ha en väldigt dålig demokrati här i landet om den skulle vara god endast i den mån vi sände ut frågor på folkomröstning. Då skulle demokratien ha fungerat endast tre gånger under den tid vi haft demokrati här i landet. Och vad vill herr Börjesson säga om den engelska demokratien? Mig veterligt har

det aldrig i Englands historia förekommit en folkomröstning. England skulle alltså inte vara en demokrati, om man droge ut konsekvenserna av herr Börjessons argumentering.

Herr talman! Vi får finna oss i att själva ta ståndpunkt här i riksdagen. Vi kan inte räkna med att vi ur våra portföljer skall kunna plocka fram folkomröstningsprotokoll och säga: Denna mening skall jag biträda, ty den har fått de bästa siffrorna i en folkomröstning. Vi får nog bjuda till och försöka skaffa oss en egen mening — såsom jag själv har gjort.

Det är två skäl som gör att jag kommer att rösta för tredje lagutskottets ståndpunkt. Det första är den fortgående och alltmer accentuerade internationaliseringen av trafiken. Det andra är min anslutning till de nordiska samarbetssträvandena. Vi talar gärna om Norden som en enhet. Vi försöker skapa en likartad lagstiftning här i Norden. Men det räcker inte med att deklarera sitt nordiska sinne, utan vi måste på olika områden försöka skapa samarbete mellan de nordiska länderna. Då är det nödvändigt att ett land som i ett avseende har en annan ordning än de övriga nordiska länderna anpassar sig efter dessa andra länder. Annars tror jag inte att det blir mycket av det nordiska samarbetet.

Mot detta får man ställa de risker som själva övergången innesluter. Dem vill jag inte blunda för. Men efter den redogörelse som statsrådet Skoglund lämnat för de åtgärder som skall vidtas under övergångstiden och med kännedom om effekten av de moderna massmedia tvekar jag inte att rösta för tredje lagutskottets förslag.

Herr BÖRJESSON i Falköping (cp) kort genmäle:

Herr talman! Vi har ju haft en folkomröstning i denna fråga. Om vi inte hade haft det, så skulle vi inte ha varit bundna. Vi kan inte nonchalera en väl-

### Övergång till högertrafik

jarkår på 2 581 687 röstande. Av dem röstade 2 139 996 för vänstertrafik och 400 061 för högertrafik. Vad har hänt efter denna folkomröstning? Ur saklig synpunkt har sedan 1955 ingenting inträffat som inte var bekant eller som inte kunde förutses vid folkomröstningen. Vid de politiska valen 1956, 1958, 1960 och 1962 var det inget parti som tog upp frågan om höger- eller vänstertrafik i valrörelsen.

Det skulle vara frestande att ta upp ett resonemang om huruvida vi borde ha ett folkomröstningsinstitut eller inte. Jag förnekar inte att de folkomröstningar vi haft varit rådgivande. Men hur skulle det ha gått, herr Johansson i Trollhättan, om man efter den senaste folkomröstningen hade gått in för linje 2 exempelvis? Då ville man till varje pris följa folkomröstningsresultatet. Man har som sagt anledning fråga sig om vi utan att fråga folket till råds kan fatta beslut om införande av högertrafik när folket så klart manifesterat sin åsikt i en omröstning.

Herr JOHANSSON i Trollhättan (s) kort genmäle:

Herr talman! Jag nonchalerar ingalunda den folkvilja som kom till uttryck vid 1955 års folkomröstning. Men som jag sade i mitt tidigare anförande har vi nu kommit in i ett nytt sakläge. Då jag vet att vi har ont om tid och man är trött på denna debatt, skall jag inte upprepa vad andra sagt om detta nya sakläge. Man kan inte nu hålla fast vid ett folkomröstningsresultat som framkommit i ett annat sakläge än det nuvarande.

Fru THUNVALL (s):

Herr talman! Även om majoriteten i denna kammare inte kommer att glädja mig och övriga vänstertrafikanhängare med det beslut som kommer att fattas i anledning av tredje lagutskottets utlåtande nr 23, så förstår jag att jag kommer att glädja denna majoritet när jag

meddelar att jag tänker avstå från att hålla det anförande som jag hade tänkt hålla.

Att jag gör det beror inte på att högertrafikanhängarna kommit med argument som jag anser mera bärande än mina egna. Anledningen är i stället att herr Nilsson i Bästekille yttrat sig i nästan samma ordalag som jag själv under remissdebatten. Jag menar inte att han citerade mig, men då våra uppfattningar i denna fråga så nära överensstämmer kan jag helt instämma i hans anförande.

Det kunde vara frestande att bemöta herr Carlssons i Stockholm anförande och de statistiska uppgifter han anförde. Jag skall emellertid avstå därifrån i detta skede av debatten.

Med den sammansättning som årets riksdag har är det väl sörjt för att man kan tvinga igenom denna reform. Ingen skulle vara gladare än jag, om jag hade fel i min uppfattning, nämligen den att vi med detta beslut kommer att medverka till en ökning av de trafikolyckor som en intensiv trafiksäkerhetskampanj arbetar för att minska. Jag är tyvärr övertygad om att jag får rätt, och då jag inte kan vara med om att helt kallblodigt utsätta vårt svenska folk för ökade olycksfallsrisker i trafiken, kan jag inte biträda utskottsmajoritetens förslag utan ber att få yrka bifall till den reservation som avgivits vid detta utlåtande av herr Levin m. fl.

I detta anförande instämde fru Löfqvist (s).

Herr NILSSON i Gävle (k):

Herr talman! Jag är rädd för att jag inte kan vara lika trevlig som den föregående talaren och fatta mig lika kort. Jag har kommit i det läget att jag ensam bland kommunisterna är anhängare av vänstertrafik. Jag vill redan från början säga att många av dem som talat för vänstertrafik givit uttryck för uppfattningar som jag inte kan dela. Jag ser saken litet annorlunda.



## Övergång till högertrafik

Jag vill börja med att säga att de som är förespråkare för en omläggning av vårt trafiksystem till högertrafik i vårt land framställer sig gärna som alldeles speciellt framsynta män och kvinnor. Jag är nu inte så alldeles säker på att de har rätt. Jag kan lika gärna påstå motsatsen. Det starkaste argument som man framfört från dem som talar för högertrafik är att man har högertrafik i andra länder i Europa. Följaktligen — menar de — måste vi för samordningens skull också ha samma trafiksystem i Sverige. Vill man verkligen påstå att detta är ett starkt argument, att det skulle vara något alldeles speciellt framsynt, ett tänkande så att säga i takt med tidsutvecklingen och att alla de som vill ha kvar det trafiksystem vi nu har, alltså vänstertrafik, skulle representera någon slags konservatism i sitt tänkande? En sådan uppspaltning förefaller mig inte vara riktigt.

Enligt min mening har högertrafikens förespråkare gjort sig skyldiga till minst två allvarliga felbedömningar. För det första kan det inte vara ett hållbart argument att vi därför att det är högertrafik på Europas övriga fastland skall ha det i Sverige. Jag vågar påstå att den bilförare som inte behärskar konsten att köra såväl i vänster- som högertrafik bör lämna ifrån sig körkortet och sluta köra bil. Jag gör, herr talman, anspråk på att vara en aning sakkunnig i denna fråga. Jag har haft mitt körkort sedan 1936 och haft bil största delen av tiden sedan dess. Jag har varit yrkesschaufför i Stockholm i fyra år och kört en stor lastbil. Jag säger inte detta för att skryta, om någon skulle tro det, utan för att klargöra att jag har åtskillig vana vid att köra bil. I alla diskussioner om bilkörning hävdas ju bestämt att en bilförare skall kunna behärska sin bil i alla tänkbara situationer i trafiken. Det tycker jag är ett riktigt krav, som man har rätt att ställa på alla bilförare, oavsett från vilket land de kommer eller vilket trafiksystem de så att säga är upplärda i.

Att här försöka framställa frågan så, att ovanan vid det ena eller andra trafiksystemet skulle vara orsak till olyckor vid passerandet av vårt lands gränser kan inte vara ett försvarbart argument. I vart fall kan inte detta anses tillräckligt utrett, och om man vill göra troligt att så är förhållandet, måste man också dra ut konsekvenserna av sitt resonemang. Man måste med andra ord slå fast att framförandet av motorfordon sker i hög grad genom invanda reflexrörelser. Den som är van vid högertrafik gör mer eller mindre reflexartat sin undanmanöver åt höger, den som är van vid vänstertrafik gör sin undanmanöver mer eller mindre reflexartat åt vänster.

Nu skulle jag, herr talman, vara tacksam om kommunikationsministern vore här, men det får väl inte en kommunistisk talare begära.

Hos människan finns medfött, omedveten reflexförmåga. Den kallas ovillkorlig reflex. Men människan har också under sin levnad tillägnat sig invanda reflexer, kallade villkorliga eller betingade reflexer. Nu skulle jag vilja ställa frågan till den som kanske förstår detta bättre än jag, exempelvis herr statsrådet: Finns det någon vetenskaplig test på hur länge vi lyder denna invanda reflex? Hur kommer en bilförare som kört vänstertrafik i 5—10—20 år eller ännu längre tid att reagera i en trängd situation, sedan han eller hon kört högertrafik i ett flertal månader eller år? Under den första tiden av en omläggning, med en intensiv propaganda och där bilföraren skärper sig kommer naturligtvis olyckorna att hållas nere på »skäligh» nivå, om jag får uttrycka saken så. Men låt oss anta att en test skulle visa att bilföraren tar fel på höger och vänster, låt oss säga bara en gång på hundra, efter ett års körning. Vad inträffar då? Vad inträffar när propagandan släpper, när man så att säga kommer in i vad man tror är gammal vana? Vad vet vi om hur länge invanda eller betingade reflexer sitter

### Övergång till högertrafik

kvar hos bilföraren? Någon vetenskaplig utredning i detta avseende finns inte såvitt jag vet. — Jag ser att kommunikationsministern nu infunnit sig och jag bockar mig.

I vart fall har inte utskottet hänvisat till någon sådan. Om man sålunda vill påstå att det blir flera olyckor genom dessa olika trafiksystem, framför allt i samband med passerandet av gränserna, måste man ju erkänna att framförandet av motorfordon sker mer eller mindre reflexartat vad beträffar de rörelser man tvingas göra i trängda situationer.

Vill man ändra vårt trafiksystem från vänster till höger måste man ha klart för sig huruvida och i så fall hur länge dessa betingade reflexer sitter kvar hos bilföraren. Har man ingen utredning härom tycker jag det är en aning vågat att om tre—fyra år lägga om till högertrafik samtidigt som man framställer sig som en fransynt människa, som en människa som tänker i takt med tidsutvecklingen.

Enligt min mening är högertrafikens förespråkare till ytterlighet ologiska i sin bedömning av denna fråga. De påstår att olika trafiksystem leder till ökat antal olyckor vid växling från det ena systemet till det andra. Omedvetet gör de sig här skyldiga till grava anklagelser mot massor av bilförare. De hävdar att bilföraren inte behärskar sin bil vid olika trafiksystem. Fråga alla dem som reser med sina bilar ned till kontinenten! Tala om för dem att det kanske inte är värt att de reser, eftersom de inte behärskar högertrafiken, så får ni väl det svar som de på grundval av sin erfarenhet kan ge! Sedan högertrafikanhängarna slagit fast att bilförarna inte behärskar trafiksystemet i utlandet vill de med öppna ögon rekommendera att Sveriges bilförare skall övergå till ett system som högertrafikanhängarna själva anser kräver lång tid för att vänja sig vid. De vet själva inte mycket om vad som kan

komma att hända ett år efter omläggningen. De vet ingenting om invanda eller betingade reflexer, hur lång eller kort tid dessa kan sitta kvar hos bilföraren. Här måste man instämma i vad andra talare sagt: I sanning, spelar man inte här ett högt spel med människoliv som insats?

Den andra felbedömningen som högertrafikens anhängare gör sig skyldiga till är följande. De hänvisar till den tilltagande motorismen, hur antalet bilar kommer att växa och hur ett enhetligt trafiksystem i alla länder kommer att leda till ökat bilåkande mellan vårt land och det övriga Europa. Är detta nu så säkert? Denna bedömning uppvisar ett starkt mekaniskt tänkande. Man utgår från att bilarna i framtiden i stort sett kommer att se ut som dagens bilar, eller rättare sagt att framtidens trafik kommer att betjänas av i stort sett samma fortskaffningsmedel som vi har i dag. Jag tror inte så mycket på detta. Med tilltagande biltäthet uppstår tilltagande trängsel. Framkomstmöjligheterna kommer att minskas och kraven på snabbare fordon kommer säkert att växa. Man kan bara läsa vad Expressen i kväll skriver om trafiksituationen i Stockholm.

Jag tror inte alls att det är överkligt att tänka sig att vi om 10—20 år kan förvänta oss luftburna kollektiva trafikmedel, som minskar behovet av privatägda fordon. Nöjet att ha bil övergår till nöjet att ha eget flygplan, och bilinnehavet anses förlegat. Redan nu är det klart att det är billigare att flyga till Medelhavet och hyra en bil i Italien eller var man vill färdas än att åka bil till Medelhavet. Vi har redan luftburna båtar, varför kan man då inte tänka sig andra möjligheter att ta sig fram än med bilar? En vacker dag kanske vi upptäcker att vi har en bil stående i garaget månadtal under vintern. Det är ett dyrbart nöje som vi inte har någon nytta av. Kanske vi föredrar att det finns fler bilar till uthyrning. Nöjet att

## Övergång till högertrafik

åka bil är väl också, åtminstone i Stockholm, helt borta. När man ser de långa bilköer som slingrar sig fram på Sveriges vägar och på gatorna i städerna tycker jag det är förskräckligt att tänka sig att de om några år skulle bli ännu längre.

Den föreslagna reformen beräknas komma att kosta cirka 400 miljoner kronor. Osäkerheten i beräkningarna är påfallande. Mycket talar för att utgifterna totalt kan komma att bli kanske det dubbla. Man rör sig här med många osäkra faktorer. Stockholms stad anser för sin del att beräkningarna är mellan tre och fem miljoner kronor för låga vad beträffar spårvägsbolaget i Stockholm. Göteborgs stad anser att de beräknade kostnaderna för omläggning av spårvägstrafiken bör ökas med 8,8 miljoner kronor. Vilken summa det än kan bli fråga om är det i varje fall mycket stora belopp. Den frågan anser jag dock inte är väsentligast. Men jag frågar mig: Är denna trafikomläggning av sådan karaktär att den berättigar oss att skjuta alla andra reformförslag i bakgrunden?

Hur har vi det, herr kommunikationsminister, med vägarna? Det är så många som redan ställt den frågan att jag kanske inte borde upprepa den. Och hur har vi sörjt för våra gamla, våra sjuka, våra folkpensionärer etc.? Det finns en lång lista av reformer som skulle vara betydligt värdefullare än att kasta ut pengar på den enligt min mening fullkomligt onödiga trafikomläggning det här gäller. Har man det rätta ansvaret för fördelningen av de resurser som samhället förfogar över, när man föreslår en sådan reform? Även om det är möjligt att skaka fram 400 miljoner kronor av svenska folket, så kanske de flesta önskar att pengarna skall användas på annat sätt.

Jag kan inte heller låta bli att erinra om folkomröstningen. Har man en gång gjort en dumhet, får man väl stå för den. Även om den första omröstningen

angående höger- eller vänstertrafik inte var hundra procentigt genomtänkt, uttalade sig dock 82,9 procent av de 53 procent av de röstberättigade vilka deltog i omröstningen för vänstertrafik. Och jag är övertygad om att en gallupundersökning skulle visa att majoriteten av de röstberättigade fortfarande har samma uppfattning. Men det förefaller som om det inte skulle betyda någonting för regering och riksdag vad svenska folket tycker och tänker. Man struntar i alla demokratiska spelregler. Med undantag för en liten minoritet går alla s. k. demokratiska partier mot svenska folkets i omröstning klart uttalade mening.

Vad är det som sker i Sveriges riksdag? Håller den demokratiska parlamentarismen på att avskaffas? Frågan är verkligen berättigad. Partiledaröversenskommelser i fråga efter fråga uppluckrar riksdagens beslutanderätt, gör hela riksdagsbehandlingen av ärendena illusorisk och debatterna intresselösa. Är inte, ärade kammarledamöter, den diskussion som i dag föres en av de mest intresselösa debatter som riksdagen någonsin haft? Allesammans vet att regeringen och partiledarna har garanterat regeringen en bestämd linje. Hur vi från vänsterhåll än pratar och anstränger oss att argumentera, så är det givet hur beslutet kommer att gå.

Man kan fråga sig, huruvida inte de frånvarande kammarledamöterna är intelligentare människor än vi som sitter här inne. Det är ju sörjt för att när klockorna ringer har alla som strömmar in klart för sig vilken knapp de skall trycka på.

I ett anförande på eftermiddagen förklarade statsministern på sitt sedvanliga eleganta sätt att varje riksdagsman självfallet har rätt att ta ställning med utgångspunkt från sin egen övertygelse. Jag tror att statsministern menade detta, och jag tror också att kommunikationsministern har samma inställning. Men låt oss åtminstone vara överens

### Övergång till högertrafik

om en sak. När partiledarna träffade sin överenskommelse och sedan tog upp saken med sina riksdagsgrupper, så gav man ett löfte i en situation då frågan icke hade blivit fullständigt belyst. Man så att säga band sina riksdagsmän för ett ställningstagande innan den allmänna debatten hade fått flöda och alla synpunkter vunnit tillbörligt beaktande.

Nog måste väl riksdagsmännen — och det är också många som har gjort det — klaga på en sådan ordning.

Vi kommunisterna blev inte tillfrågade vid denna partiledaröverenskommelse. Jag vet inte, om man menade att vi skulle köra mitt på vägen. Jag får emellertid säga som en annan talare har gjort, att vi måste väl också vara lojala för att klara livhanken, om det nu blir högertrafik.

Det finns trots allt, herr kommunikationsminister, en möjlighet att skjuta på ikraftträdandet av reformen. Det beslut som i dag fattas behöver inte betraktas som någonting absolut fastslaget. Det kan komma fram nya synpunkter och uppfattningar som gör det motiverat att ytterligare skjuta på saken.

Jag måste också säga att man nog får sluta med partiledaröverenskommelserna, med detta sätt att binda sina riksdagsgrupper i förväg. Det hjälper inte med att inkalla större delegationer av specialtrimmade riksdagsmän. Resultatet blir detsamma. Vi här i riksdagen kommer inte att avgöra frågorna, utan debatterna blir intresselösa och besluten illusoriska. Det är nog klokt att uppmärksamma följderna av dessa s. k. partiledaröverenskommelser.

Jag tillhör dem som anser att det måste finnas partisolidaritet och disciplin inom alla partier. Men vi riksdagsmän är ju valda på partipolitiska program, valda för att föra en viss av partiet uttalad politik. Här gäller det emellertid inte någon politisk fråga, utan snarare en trafikteknisk fråga, låt vara att den kommer att beröra hela svenska folket. Partisolidariteten i all ära, men

i ett ärende som detta borde inte en partiledaröverenskommelse få hindra ett ståndpunktstagande efter en fri och öppen debatt.

Det skulle glädja en oppositionsman som jag, om de socialdemokratiska ledamöterna som tidigare sagt ja till högertrafikreformen efter sin partiordförandes och statsministerns öppna deklARATION fick klart för sig att vi har rätt att säga nej — men jag tror inte på det. Partidisciplinen har utvecklats, och det är kanske bra, men i detta avseende har den gått litet för långt. Jag står här själv som ett levande exempel på det. Jag betraktar inte detta som en politisk utan snarare som en trafikteknisk fråga. Den skär genom alla partier. Många har olika uppfattningar om vad som är rätt och riktigt.

Jag tillåter mig sålunda med dessa synpunkter att yrka bifall till reservationen i tredje lagutskottets utlåtande.

Till slut, herr talman, vill jag bara göra en liten fråga: Om vi får högertrafik år 1967 i vårt land och om det då visar sig att vi icke behåller detta trafiksystem, är man då beredd att på nytt ta upp frågan? Eller hur långt vill man gå i fråga om trafikoffert innan man inser att man har förhastat sig?

Herr GREBÄCK (cp):

Herr talman! Som enda representant för centerpartiet i tredje lagutskottet i denna kammare vill jag motivera mitt ställningstagande med några ord.

Vad själva principfrågan beträffar har jag handlat konsekvent. I folkomröstningen år 1955 röstade jag för högertrafik. Jag är övertygad anhängare av en trafikomläggning, men inte av några trafiktekniska skäl. Jag tror nämligen inte att det tjänar mycket till att debattera om det är säkrast att hålla till höger eller till vänster, utan jag ser det hela som en lämplighetsfråga. Det är olämpligt att i ett land med sju å åtta miljoner invånare hålla fast vid trafikregler som helt skiljer sig från dem som

## Övergång till högertrafik

gäller för en omvärld av 500—600 miljoner människor. Det är lika orimligt som om man skulle införa högertrafik i Uppsala, Västerås eller Örebro och bibehålla vänstertrafiken i det övriga landet. Med den allmänna utvecklingen i samhället, med en stigande levnadsstandard och ett ökande bilbestånd blir umgänget nationerna emellan livligare undan för undan. Vi kommer att få en allt större trafik över våra gränser. Därför är detta från min utgångspunkt helt enkelt en praktisk lämplighetsfråga.

Man har här i debatten tillmätt vad som skedde vid folkomröstningen mycket stor vikt. Fru Eriksson i Stockholm, herr Nilsson i Bästekille och många andra har hänvisat till den. Jag ser på denna fråga på följande vis.

Regeringen har lagt fram en proposition. Den hade tre olika möjligheter att välja mellan: den kunde låta bli att lägga fram någon proposition, den kunde efter riksdagens medgivande hänskjuta frågan till en ny folkomröstning och den kunde lämna en proposition till riksdagen. Nu har regeringen stannat för att låta riksdagen ta ställning till frågan. Då har vi som enskilda riksdagsmän att fatta ståndpunkt efter samvete och övertygelse. Inte menar herr Nilsson i Bästekille att vi skall ackordera med vårt samvete därför att folket i en folkomröstning har givit ett annat råd? Vi skall väl inte snegla efter folkopinionen i det läge frågan nu befinner sig, utan vi har över huvud taget att handla som enskilda riksdagsmän i vårt ställningstagande.

Fru Eriksson i Stockholm var bekymrad över att regeringen skulle få bära hundhuvudet för trafikomläggningen; hon tänkte väl på det kommande andra kammara valet. Jag tror också att regeringen i viss utsträckning får göra det, och det sörjer jag ingalunda över. Vi har ju en regering för att den skall leda utvecklingen i vårt land och ta ansvaret för de åtgärder som beslutas. Jag tror

att både regeringen och vi enskilda riksdagsmän skall stå för vårt ställningstagande.

Herr Nilsson i Gävle menade på tal om folkomröstningen att om man har gjort en dumhet skall man stå för den. Det är kanske utmärkande för er kommunister att ni är ganska konsekventa när det gäller att stå för en dumhet, men det säger inte att vi andra också skall följa denna paroll. Har man gjort en dumhet, bör man väl försöka att ändra sig och inte upprepa den.

Med utgång från mitt resonemang att vi som enskilda riksdagsmän skall följa vår övertygelse och vårt samvete kan jag inte på något sätt fördöma den ståndpunkt som de socialdemokratiska reservanterna i tredje lagutskottet har intagit. Jag respekterar deras åsikt. Det är dock icke förvånande om man finner det litet underligt att tre av fyra socialdemokrater i utskottet reserverar sig mot regeringens proposition och hade anledning att fråga sig, om denna konservativa och storsvenska uppfattning var allmän i den socialdemokratiska gruppen här i andra kammaren. Jag kan inte förstå — fortfarande med utgångspunkt i mitt resonemang — hur någon då kan förfasa sig över att andra enskilda riksdagsmän i andra utskott agerar på samma sätt. Jag tycker att det är rena hyckleriet. Respekterar man den enskilde riksdagsmannens ställningstagande i ett fall får man också göra det i ett annat.

Jag tror att det var Gustav Vasa som i något sammanhang sade: »Det svenska folket är ett lugnt och sävligt folk, fullt av hetsigheter.»

Om svenska folket blir upprört över vad deras riksdagsmän gör, när de säger ja till högertrafiken — vilket jag förmodar att vi kommer att göra här såväl som man gjort i första kammaren — så har ju väljarna alla möjligheter att i ett kommande val ge uttryck för sitt missnöje med oss. Men jag tror inte att det kommer att medföra de konse-

### Övergång till högertrafik

kvenser för parlamentarism och demokrati som man här har talat om. Tvärtom blir det väl så, att väljarna inte sitter med armarna i kors, utan de försöker väl då att byta ut de riksdagsmän som inte längre har deras förtroende.

Man kan nog ta hela denna fråga ganska lugnt. Det vore ju oroväckande, om svenska folket skulle kräva att vi riksdagsmän inte skulle rösta enligt vår övertygelse.

Jag tror att riksdagen är ett ganska otacksamt auditorium inför sådana metoder som fru Eriksson i Stockholm använder i sin argumentering när hon använder ett så affekt- och känslöbetonat språk som hon gör och som har mycket litet med logik att skaffa. Inte heller tror jag att vare sig påsar eller öppnade brev imponerar mycket i dessa sammanhang. Jag förmodar att fru Eriksson poserade inför ett annat auditorium än detta.

Vad man här säger sig ge uttryck för är oro inför alla de tragedier som kommer att följa med en omläggning till högertrafik. Det är enligt vänsteranhängarnas uppfattning inga gränser för det blodbad vi riskerar på våra landsvägar. Ja, vi känner väl alla oro och bekymmer inför vad som kan hända, men vi får väl lugna våra samveten med att vi försöker göra allt som göras kan för att genom trafiktekniska åtgärder se till att olyckor så långt det är möjligt undvikas.

Det är med tanke på vad tredje lagutskottet skrivit som jag finner herr Nybergs blanka reservation ganska onödig. Han säger att han har velat kraftigare understryka betydelsen av att man gör allt som göras kan för att undvika och bemästra olycksriskerna, men kan man över huvud taget skriva kraftigare än vad utskottet gjort, när det säger: »Utskottet vill också i anslutning till vad i motionerna uttalats understryka vikten av att, såsom departementschefen anför, en ingående inventering göres av alla de potentiella resurser, som kan finnas

inom den offentliga och privata sektorn av samhället och som med fördel kan utnyttjas för att motverka olycksriskerna.» Den meningen innehåller väl en beställning på alla tänkbara åtgärder för att så långt det över huvud taget är möjligt nedbringa antalet olyckor.

Emot de olyckor, som blir en oundviklig följd av trafikreformerna, måste vi emellertid väga de fördelar man med tanke på kommande generationers trygghet kan på längre sikt vinna genom en omläggning till högertrafik.

Jag kan försäkra, att majoriteten i vår grupp håller fast vid överenskommelsen både när det gäller principerna för och finansieringen av trafikreformens genomförande, även om man givetvis kan känna en viss olust för att princip- och finansieringsfrågorna har kopplats ihop. Det hade varit önskvärt att möjligheten att föra en öppen diskussion om finansieringen hade förefunnits i bevillningsutskottet, men med hänsyn till vikten av att få denna fråga slutgiltigt avgjord har vi böjt oss inför nödvändigheten.

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

Herr NILSSON i Bästekille (h) kort genmäle:

Herr talman! Herr Grebäck frågade om jag menade att vi skulle schackra med vårt samvete när vi behandlar denna fråga. Men om jag hade haft den uppfattningen, att man kunde kompromissa med sitt samvete, så hade jag inte intagit den fasta ståndpunkt jag hela tiden har intagit.

Sedan tycker jag också att vi skall ha respekt för varandras uppfattningar. Jag godkänner herr Grebäcks ståndpunkt och att han kommer att rösta för högertrafik. Det är en fullt klar deklARATION, som herr Grebäck har rätt att göra ur alla demokratiska synpunkter. Men på andra sidan har vi precis lika stor rätt att deklarerera vår fasta övertygelse utan att någon därför skall tillvita oss

## Övergång till högertrafik

några andra bevekelsegrunder än vad som redovisats från denna talarstol.

Det har sagts att det nu har blivit ett annat sakläge än vid den senaste folkomröstningen, och jag har därför varit mycket nyfiken på att få höra vari det ändrade sakläget består. Men ingen upplysning har lämnats därom. I själva verket har ingenting ändrats under tiden från folkomröstningen till i dag. Under hela förmiddagen väntade jag på ett svar på frågan på vad man grundar påståendet i utskottsutlåtandet, att det har skett en stark förskjutning i opinionen. Jag tror inte att någon av högertrafikens förespråkare vågar sig på att förklara den saken. Det är som jag sade i förmiddags: det finns inget verkligt underlag för det påståendet. Det har kommit till för att övertyga en själv — och möjligen någon annan — om att det förhåller sig på det sättet. I verkligheten ligger det till på ett helt annat sätt, och det vet de flesta av kammarens ledamöter och övriga som har följt denna fråga med tillräckligt stort intresse.

Sedan är det också ganska märkligt att ingen heller har tagit upp min fråga, varför vi här i Sverige har det lägsta antalet trafikolyckor av samtliga länder och varför antalet olyckor hos oss med dödlig utgång är lägst. Ingen har från denna talarstol vågat påstå att något annat land med högertrafik kan uppvisa fördelaktigare siffror än Sverige, och jag tror inte heller att någon kommer att våga sig på det i den fortsatta debatten. Om man tar hänsyn till biltätheten och andra faktorer så ligger vi bland de bästa länderna i världen; kanske är vi i det fallet bäst i hela världen. Och att lämna den säkerhet som detta innebär för något annat, som vi kan befara blir mycket sämre, tycker jag är fel.

Herr talman! Jag vill sluta med att anknyta till herr Grebäck's ord om samvetet. Jag kan för mitt samvetes skull inte biträda denna trafikreform, efter-

som jag är fullt medveten om vad den kommer att innebära av lidande för ett stort antal oskyldiga människor.

Fru ERIKSSON i Stockholm (s) kort genmäle:

Herr talman! Herr Grebäck betraktade mitt meddelande om att så många människor på ett par dagar spontant hade protesterat mot införande av högertrafik som att jag ville posera. Att jag visade brev och dylikt berodde på att alla skulle kunna förvissa sig om att namn och adress var riktiga och inte bara var luft. Jag tycker snarare att det är att posera, då man salvelsefullt talar om att man är beredd att vidta alla åtgärder för att hjälpa de stackars människor, som man samtidigt är beredd att utsätta för en rad olyckor. Inte ett ord har emellertid nämnts i utlåtandet och inte en enda siffra har visats upp om att man ämnar ge några pengar för att hjälpa dessa människor. Man har tydligen inte alls tänkt på, att det måste finnas sjukvårdsresurser för dem. I det trängda läge vari sjukvården befinner sig är detta inte något som kan komma av sig självt.

Det förefaller som om ordet samvete är något som ofta användes i denna debatt, utan att man har tänkt igenom vad det egentligen borde innebära. Herr Larsson i Hedenäset — och det var han som angav tonen — liksom herr Grebäck var beredda att offra en del liv. De tycker tydligen att det går att tala om samvete, utan att de ens vill räkna med att dessa människoliv skall kosta oss något extra. Jag tycker inte denna nonchalanta inställning är försvarbar.

Herr GREBÄCK (cp) kort genmäle:

Herr talman! Fru Eriksson i Stockholm påstod att vi är beredda att offra liv. Jag bara konstaterade att det självklart kommer att inträffa en del olyckor i samband med en övergång till högertrafik. Det är någonting i och för sig ofrånkomligt. Denna fråga måste emel-

### Övergång till högertrafik

lertid bedömas med långtidsperspektiv och med tanke på kommande generationers säkerhet. Vi får väl väga det ena mot det andra. I det långa loppet kommer dock oändligt många fler människoliv att sparas, om vi och omvärlden har gemensamma trafikregler.

Det förvånar mig, att människor som i olika sammanhang alltid understryker hur intresserade de är av internationellt umgänge och utbyte inte vill ge det enklaste prov härpå, när det verkligen kommer till praktisk handling.

Fru ERIKSSON i Stockholm (s) kort genmäle:

Herr talman! Det kan inte vara någonting prov på hur man vill underlätta umgänget människorna emellan, om man säger, att man i dag är beredd att offra människoliv för att i framtiden kunna skona andra. Det måste vara andra personer än jag, som herr Grebäck hade i tankarna, när han talade om dem som darrar på rösten inför åtgärder på det internationella planet.

Det har, herr Grebäck, ställts förslag som innebär en prutning och som borde kunna förena både dem som ser faran av att bryskt gå över till högertrafik, när vi har den större delen av befolkningen emot oss, och dem som tycker att det är så angeläget att forcera igenom detta i dag. Det är möjligt att fatta ett principbeslut i dag men skjuta på dagen för reformens ikraftträdande. Då kanhända krafterna kan hinna samlas för att rå på de svårigheter, som även herr Grebäck säger är förenade med en övergång till högertrafik.

Herr ODHE (s):

Herr talman! Jag förstår att ledamöterna börjar ledsna på denna debatt. Det har ju redan sagts så mycket, och det är alldeles klart att den ene inte övertygar den andre i denna fråga. Det skulle dock vara underligt om en så stor fråga passerade utan en omfattande debatt, ty det är verkligen en stor fråga, som vi nu har

att ta ställning till. Det kanske till och med är den största fråga som vi någonsin har behandlat, i varje fall när det gäller att ändra människornas vanor och beteendemönster.

Vi har givetvis många gånger tidigare beslutat om stora reformer. Människornas levnadsvanor har radikalt förändrats på praktiskt taget alla områden, men detta har alltid skett gradvis. Man har liksom saktat växt in i det nya som har kommit. Här är det fråga om en mera brutal och omedelbar förändring av människornas beteende. Det är just detta som gör frågan så stor och skrämmande.

Det har tidigare i dag talats om propaganda i denna fråga. Jag skall inte polemisera och jag skall inte heller ge mig in på några detaljer. Men det är klart att det har förekommit propaganda, framför allt under det senaste året, en propaganda som varit synnerligen ensidig. Vi har bl. a. fått uppleva sensationen, att den svenska tidningspressen — nära nog utan undantag — har varit helt enig om en sak. Det är en ganska märklig upplevelse.

Televisionen och radion har också ibland använts för propaganda för omläggningen. Tar man sedan med i räkningen överenskommelsen mellan partiledningarna — och jag tillägger gärna partigrupperna — förstår man att det måste ha varit väl bäddat för att lägga detta förslag.

Men man har i alla fall, som så många framhållit här i dag, glömt en synnerligen viktig sak, nämligen vad flertalet människor i vårt land tycker och tänker. Flertalet medborgare vill inte ha någon högertrafik — det beskedet har de givit klart och tydligt. Men det bryr man sig inte om, utan man anser att vi i alla fall kan göra som vi vill. Formellt är det riktigt, men moraliskt och ur demokratisk synpunkt är det inte försvarbart.

Motivet för en övergång skall väl vara ökad trafiksäkerhet — jag har i varje fall svårt att tänka mig något annat mo-



**Övergång till högertrafik**

tiv. Men leder en omläggning till ökad trafiksäkerhet? Det är ju detta som är så tveksamt. Jag tror inte att någon större trafiksäkerhet än den vi nu har uppnås, även bortsett från övergångstiden som aldrig kan bli trafiksäker. All tillgänglig statistik på området visar, att trafiksäkerheten snarare kommer att bli sämre än vad den nu är.

Vad har vi då vunnit med »reformen»? Begreppet reform bör ändå innebära att man får något som är bättre än det man har. I detta fall är det tvärtom. Vi vinner alltså ingenting men får en mängd besvär, bekymmer och kostnader — allt detta som flertalet av vårt lands medborgare har bett att få slippa ifrån.

Nu är det emellertid tydligt att frågan är avgjord. Det finns ingen återvändo. Det är uppenbarligen alltför starka krafter som skjuter på. Det är kanske så som en tidning — givetvis i triumferande ton — för någon tid sedan skrev: Man ser här ett bevis på hur en liten men väl organiserad skara kan vinna en seger över den oorganiserade massan. Men denna massa kommer säkert i fortsättningen att höra av sig mer och mer, även om den vaknar något sent.

Om reformen blir genomförd, är det åtminstone för mig självklart att ingen kan få undandra sig ansvaret för den. Alla måste hjälpas åt att genomföra trafikomläggningen så smidigt och smärtfritt som möjligt. Men det är också klart, att ansvaret faller tyngst på dem som skjuter på.

Jag har en stark känsla av att kostnaden för genomförandet av trafikomläggningen är beräknad alldeles för lågt. I ett sådant fall som detta har man naturligtvis rätt att kräva att tillräckliga medel ställs till förfogande. Jag är glad över den deklaration som kommunikationsministern tidigare i dag lämnade i denna kammare, varvid han starkt underströk att inga åtgärder får underlåtas som är nödvändiga för ett effektivt och säkert genomförande av trafikreformen,

så att den inte kräver några onödiga offer. Jag hoppas att vår för övrigt så ambitiösa kommunikationsminister när vi kommer dithän också kommer att visa sig tillräckligt ambitiös i detta avseende.

Herr talman! Jag har inte — i synnerhet inte av den debatt som förts här i dag — kunnat bli övertygad om att en reform är nödvändig. Jag anser nämligen inte att den kommer att ge oss säkrare och tryggare trafikförhållanden, och den står vidare enligt min mening i uppenbar strid mot folkviljan i landet. Jag kommer därför att rösta för avslag på utskottets hemställan.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till den reservation av herr Levin m. fl., som är fogad till tredje lagutskottets utlåtande nr 23.

Herr HENNINGSSON (s):

Herr talman! Trafikdöden har på senare år antagit så stora proportioner, att den med rätta blivit kallad en ny folksjukdom. De skador som förorsakas av trafikolyckorna har en sådan omfattning och räckvidd, att vi alla har all anledning att medverka till att dessa skador nedbringas så starkt och så snabbt som möjligt. Åtskilliga berömvärda initiativ har redan tagits på trafikens område, men än är resultatet inte sådant att vi har anledning att slå oss till ro. Från denna synpunkt, herr talman, hälsar jag förslaget om omläggning till högertrafik med tillfredsställelse.

Med detta vill jag inte uttala någon tro på att högertrafik som sådan skulle vara mera riskfri men däremot anser jag att ett bibehållande av den nuvarande ordningen kommer att medföra oerhörda risker på grund av den starka ökningen av utlandstrafiken som vi nu måste räkna med. Jag kan i detta sammanhang inte underlåta att nämna, att cirka 90 procent av våra bilar är byggda för högertrafik, vilket måste ha sin inverkan på omkörningarna, såvida man inte helt vill underkänna den övriga världens bilfabrikanter.

### Övergång till högertrafik

Någon kanske tycker att detta resonemang är alldeles felaktigt och förmenar att förhållandet är helt omvänt. Åtskilliga framhåller att det är just av trafik-säkerhetsskäl, som man inte skall övergå till högertrafik, därför att övergången och den närmaste tiden efter denna kommer att förorsaka en mängd olyckor. Jag har mötts av ett sådant resonemang vid flera tidigare tillfällen och även här i dag. Mot detta vill jag säga, att det måste vara fördelaktigare att göra en sådan övergång en gång för alla, övergången och ledsagd av en omfattande propaganda av sådan storleksordning, att den även i övriga avseenden kommer att utgöra en mycket verksam injektion för större trafiksäkerhet. Vid genomförandet av reformen måste hastighetsbegränsning tillämpas under lämpliga perioder.

Om vi däremot bibehåller vår vänstertrafik, kan vi inte undvika att ha kvar dessa omställningssvårigheter varje dag och timme, ja varje minut och sekund för all framtid, så länge vi tillåter andra länders trafikanter att besöka vårt land. Jag vill i detta sammanhang fråga vem som skulle vilja förhindra sådana besök.

Det har också sagts att de olycksrisker, som är förenade med de utländska trafikanterna på grund av deras ovana vid vänstertrafik, är så obetydliga, att de inte kan utgöra ett tillräckligt starkt motiv för en övergång till högertrafik. Jag kan inte underlåta att i detta resonemang efterlysa den logik som man tidigare har efterlyst från oss. Jag begriper nämligen inte, hur man kan vara så fruktansvärt rädd för att vi själva skall övergå till högertrafik, därför att det skulle medföra mängder av trafikolyckor, under det att man samtidigt framhåller som sin absoluta uppfattning, att utlänningarnas svårigheter att gå över till vår vänstertrafik är så små, att de inte är något att räkna med. Hur man kan få detta att logiskt hänga samman är för mig omöjligt att förstå. Jag är

medveten om att sådana här risker uppträder vid en övergång. Men jag menar också, att om riskerna skall tillmätas betydelse i ena fallet bör det också tillmätas betydelse i det andra.

Man har också hävdat att det vore bättre att använda dessa 400 miljoner för att utbygga vårt vägnät, så att vi vore bättre beredda att ta emot den ökande trafik som är att vänta. Detta låter, herr talman, i förstone mycket lockande. Men det ter sig inte lika lockande när man sätter sig ned och räknar. Ty vad innebär det? Jo, dessa 400 miljoner, som vi skall använda för övergång till högertrafik, skulle räcka till cirka 20 mil motorväg, räknat efter dagens kostnader. Det är allt vad vi får för summan. Är det någon som tror att vi därmed skulle ha byggt ut vårt vägnät över hela landet så att vi är beredda för den ökade trafiken? Nej, skall vi före en övergång ha hela vägnätet utbyggt, så måste vi offra mer än de 400 miljoner det här gäller.

Jag kan inte underlåta att i detta sammanhang påpeka att Sveriges vägnät otvivelaktigt tillhör de dyraste i världen. Vårt lands utsträckning gör att vägnätet är mycket långt, och vi har därtill ett klimat som leder till att vi får dras med mycket tjälskador samt måste lägga ned mycket pengar på snöröjning och sandning vintertid. Våra kostnader för vägväsendet per individ räknat kommer därför att ligga bland de högsta i världen. — Detta bör vara en tankeställare för dem som söker utmåla det svenska vägnätet såsom helt undermåligt. Sådana påståenden är felaktiga.

Herr talman! Jag talade tidigare om den ökande utlandstrafiken, och jag skall be att få belysa saken med några siffror.

Det finns på det europeiska fastlandet cirka 400 miljoner människor som bor i länder med högertrafik. Mot dessa står, alldeles ensamt, Sverige med sina 7,5 miljoner. För all del, vi leder i Europa in fråga om biltäthet, vi räknar

## Övergång till högertrafik

nu en bil på sex invånare och vi har all anledning förmoda att vår biltäthet kommer att fördubblas, i varje fall före 1980, vilket skulle innebära att vi här i landet då skulle ha cirka 3 miljoner bilar. År 1955, det år då vi hade folkröstningen i trafikfrågan, hade vi endast 600 000 bilar i landet. Vi har sedan dess, alltså på åtta år, ökat bilantalet med nära nog en miljon eller mera noggrant med 900 000 bilar. Hur ser motsvarande siffror för Västeuropa ut? Där fanns 1955 cirka 13 miljoner bilar, vilkas antal har ökat till 30 miljoner 1962 och beräknas öka till ungefär 60 miljoner år 1975.

Det måste väl ändå stå klart att det ökade bilinnehavet, inte bara i vårt land utan också i hela vår omvärld, och den samtidigt ökade levnadsstandarden kommer att ge en än starkare trafik över gränserna och att denna kommer att få en mycket större omfattning för vart vidkommande än hittills. Men redan nu är den betydande. Jag kan som hälsingborgare kanske ha rätt att säga, att jag har större möjligheter än många av mina kolleger här i kammaren att få ett begrepp om utlandstrafikens omfattning. Huvuddelen av landets utländska bilbesök kommer över Öresund och speciellt över Hälsingborg, som nu ensamt har cirka 77 procent av öresundsledernas biltrafik.

Hur har då utvecklingen varit här? År 1931 överfördes 12 000 bilar över Öresund. Därav kom 11 000 över Hälsingborgsleden. 1961 — således 30 år senare — var antalet bilar uppe i 586 000, och därav kom enbart över Hälsingborg 449 000. På en enda dag, närmare bestämt söndagen den 13 juli 1961, överfördes inte mindre än 4 100 bilar vid Hälsingborg, och för hela juli månad blev resultatet 108 600 bilar. Och ändå kan man med full rätt beräkna att dessa tal kommer att stiga med cirka 15 procent per år, vilket innebär en fördubbling på någonting mellan fem och sex år. Att denna an-

hopning av utländska bilister medför mycket betydande trafikproblem är helt naturligt. Hittills har svårigheterna i stort sett bemästrats, i varje fall inom staden, beroende på att befolkningen där är så van vid dessa svårigheter och handlar därefter, men det går inte att blunda för att man i den närmaste omgivningen runt staden haft ett betydande antal olyckor eller tillbud till sådana såväl på Stockholms- och Göteborgslederna som leden till Mölle. Dessa olyckor och tillbud har i mycket stor utsträckning förorsakats av utlänningarnas ovana vid vår vänstertrafik.

Att vi i Hälsingborg under sådana omständigheter inte är beredda att behålla vänstertrafiken längre än vad som är alldeles nödvändigt tycker jag att man mycket lätt skall kunna förstå. Att man sedan exempelvis i Stockholm, såsom har framgått av debatten i dag, tydligen har en annan uppfattning tror jag är beroende på att man i så ringa utsträckning kommit i kontakt med just högertrafiken. Den övervägande delen av utlandstrafiken kommer över Öresund samt över norska och finska landgränser, och de utländska bilister som ändå kommer fram till Stockholm har haft åtskilliga mil på sig för att lära sig vänstertrafiken. Jag vill tillägga, att i den mån de inte lyckats lära sig detta kommer de inte fram till Stockholm, i varje fall inte som bilister. Men om det nu vore så, att man sedan man hade passerat Liljeholmsbron eller Västerbron hade att omedelbart gå över till ett annat trafiksystem här i Stockholm, i vilken riktning man än färdades, så är jag övertygad om att man mycket snabbt skulle ändra uppfattning om detta systems lämplighet. Helt naturligt är det ingen som vill ifrågasätta nytan och nödvändigheten av att ha samma trafiksystem i de olika delarna och samhällena av vårt land. Men varför vägrar man då att inse betydelsen av att också samma bestämmelser gäller även om vi råkar passera en gräns mel-

### Övergång till högertrafik

lan olika länder? Vi lägger så gärna in, att denna reform skulle vara något som endast har tillkommit för turisterna — och man märker faktiskt ibland ett något föraktfullt tonfall när ordet turist nämns — men vi glömmer alldeles bort att vi själva här i landet i mycket betydande utsträckning turistar på den europeiska kontinenten. Men då är inte tonfallen lika föraktfulla för det slaget av turism, ty vi betraktar oss inte själva som turister när vi beger oss utomlands. Nej, vi säger bara att vi är ute och ser oss om litet i världen.

Herr talman! Även om jag vet att det finns åskilligt, som man skulle kunna polemisera emot i de inlägg som föregående talare gjort, så skall jag avstå från detta, men i ett bestämt avseende, herr talman, kan jag inte låta bli att protestera mot vad som sagts utan att därmed nämna någon vid namn. Flera olika talare, även sådana som säger sig vara högertrafikanhängare, har framfört protester mot att högertrafikreformen har genomförts av partiledarna över våra huvuden. En talare påstod, att bollen gick över huvudet på hela svenska folket och direkt till kommunikationsminister Skoglund. Till detta måste jag uttala min oförställda förvåning över kommunikationsministerns oanade räckvidd. Den överraskade mig verkligen, men så är påståendet heller inte riktigt.

Jag kan naturligtvis inte uttala mig om de övriga partigrupperna här i riksdagen, men däremot vågar jag säga att i den socialdemokratiska gruppen har ingen form av påtryckning förekommit. Det har dock från olika håll sagts, att vi varit utsatta för påtryckning. Mot det måste jag uttala en absolut bestämt protest. Jag kan inte inse att det är någon påtryckning, om partiledaren på ett i vanlig ordning utlyst gruppmöte frågar vilken uppfattning vi har i fråga om vänster- eller högertrafik. Den som inte har tillräckligt mod att då stå för sin uppfattning i det avseen-

det — om man nu har någon uppfattning — tycker jag inte är kvalificerad att inneha ett riksdagsmannauppsdrag. Kan man inte stå för en uppfattning, om partiledaren frågar om den, är det något fel på den uppfattning man har. Jag vill absolut protestera mot att vi framställer oss själva som en fårscock, som går i partiledarens ledband. Jag vill frita i varje fall vår partiledare från misstanken, att han skulle ha krävt någon som helst garanti för att vi skulle rösta på det ena eller andra sättet. Han har endast försökt utröna vilken uppfattning gruppen har, och detta tycker jag att man i en sådan situation skall ha all förståelse för.

Jag är väl medveten om att denna fråga har föranlett många heta debatter på olika håll. Vid alla de diskussioner jag varit med om — och de har varit rätt många — har man från vänsteranhängarnas sida med en förvånansvärd samstämmighet frågat: Varför genomfördes inte högertrafiken 1945 eller strax efter kriget, då vi inte hade någon biltrafik att tala om? Då hade det gått bra att göra det, men nu är det omöjligt och skulle dessutom vara mycket dyrt. Man har fällt mindre smickrande omdömen om 1945 års riksdag, som man anklagat för bristande framsynthet. Ärade kammarledamöter! Vilket skulle omdömet om oss bli, låt oss säga 1980, om vi inte tog denna reform nu? Det är inte svårt att tänka sig, och därför, herr talman, ber jag att få yrka bifall till samtliga utskottsyrkanden i denna fråga.

Herr LARSSON i Umeå (fp):

Herr talman! Som framkommit vid de diskussioner som förts här i kammaren tidigare i dag har vid överläggningar hösten 1962 överenskommit mellan regeringen och oppositionspartierna att i princip stödja förslaget till omläggning till högertrafik. Vidare överenskomts att kostnaderna för omläggningen i princip skulle belasta bilismen. Inom ramen för en finansiering genom bilismen förbe-

## Övergång till högertrafik

höll vi oss dock inom folkpartiets riksdagsgrupp fria händer för en prövning av konstruktionen av uttaget. Det ansågs från vår sida viktigt att detta skatteuttag skulle få karaktären av en bestämt avgränsad beskattning avsedd just för detta speciella ändamål.

Vid behandlingen av frågan om införandet av högertrafik, vilken skett i tredje lagutskottet och redovisas i utskottets betänkande nr 23, visade det sig att enigheten inom regeringspartiet ingalunda var så stor som vi hade anledning att förutsätta. Det hade förutsetts att regeringen förväntat sig om att ingen större oenighet i principfrågan förelåg inom regeringspartiet och att den hållning regeringspartiet skulle intaga var klart positiv. Reservationen från tre ledamöter i tredje lagutskottet för bibehållande av vänstertrafik rimmar inte väl härmed. Då det framgick att en så stor splittring förelåg inom regeringspartiet som reservationen utvisar, upptogs nya förhandlingar mellan partierna. Från folkpartiets sida redovisades då, att det förhandsbesked som folkpartiets riksdagsgrupp lämnat allti-jämt hade sin giltighet och att folkpartiet stod fast vid den överenskommelse som träffats.

Vad gällde frågan om finansieringssättet begärde vi vid utskottets behandling av frågan ett lägre uttag än vad regeringen föreslagit i propositionen, innebärande att den i regeringsförslaget upptagna högsta avgiftsklassen skulle sänkas från 100 till 75 kronor per fordon, detta med hänsyn till att den nyttrafik, som enligt regeringsförslaget automatiskt skulle få vidkännas den högsta kostnaden för omläggningen, borde få en välvilligare behandling.

Den av folkpartiet föreslagna nedsättningen av den högsta avgiftsklassen tillstyrktes också av bevillningsutskottets majoritet. Att bilismen sålunda fått en gynnsammare ekonomisk behandling än vad regeringen föreslagit har vi på ett verksamt sätt bidragit till. Man får dock

4\* — *Andra kammarens protokoll 1963. Nr 21*

ha klart för sig, att de kostnader av olika slag som belastar bilismen genom denna ytterligare belastning blir än mer kännbara.

Jag skulle i detta sammanhang vilja fråga kommunikationsministern, om ej bilismen kunde få en lättnad på ett annat område. Jag tänker då på den licensavgift som erfordras för innehav av bilradio. Denna licens betraktas av bilisterna som en extra pålaga för bilismen, eftersom man vid innehav av flera radioapparater i hemmet ej behöver betala mer än en licensavgift. Avgiften för bilradiolicensen, som erfordras i det fall bilen är utrustad med fast radiomottagare, är därför att betrakta som en särskild skatt på bilen. Det vore önskvärt att man, i ett läge då man ålägger bilismen nya kostnader, också kunde vidta en åtgärd som, även om den kan tyckas blygsam, dock skulle medföra en lättnad för de redan tidigare hårt skattedrabbade innehavarna av bilar.

Jag vill tillstyrka bevillningsutskottets förslag till finansiering av omläggningen till högertrafik och ber att få yrka bifall till bevillningsutskottets betänkande nr 34. Dessutom vill jag yrka bifall till tredje lagutskottets förslag om övergång till högertrafik enligt dess utlåtande nr 23.

Herr talmannen övertog nu ledningen av förhandlingarna.

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet SKOGLUND:

Herr talman! Med anledning av vad herr Larsson i Umeå alldeles nyss sade om bilradiolicensavgiften vill jag meddela, att den frågan för närvarande är föremål för prövning av radioutredningen. Vi har alltså att avvakta dess resultat innan vi kan ta ställning till spörsmålet.

Herr JOHANSSON i Dockered (cp):  
Herr talman! Många har före mig i

### Övergång till högertrafik

denna debatt sagt, att det inte lönar sig att argumentera för de olika förslagen därför att ställningarna redan är ganska låsta. Jag skall försöka att vid denna sena timma fatta mig kort.

Vi har fått lyssna till en debatt kring folkomröstningsinstitutet, vilken jag tycker har varit mycket intressant. Vi har i vårt land varit mycket försiktiga med att använda referenduminstitutet. Enligt gällande bestämmelser får folkomröstningsinstitutet inte användas för annat än rådgivning. Herr Hilding Johansson i Trollhättan har förut starkt poängterat den saken. Men olika värderingar kan göras med ledning av omröstningsresultatet beroende på om utslaget av folkomröstningen är klart och tydligt eller om resultatet är mera komplicerat och svaren närmast kan tolkas som ett ja-så.

Det finns ett talesätt som säger att frågan är fri. Men när det gäller folkomröstningsinstitutet har den som frågar ett visst ansvar. Statsministern har här i dag förklarat, att regeringen efter moget övervägande kommit till den uppfattningen, att Sverige inte kan vara en »isolerad ö» i Norden. Nog skulle väl situationen för den svenska riksdagen i dag ha varit mycket lättare om man redan 1955, innan man tog på sig ansvaret för att fråga folket till råds, hade kommit till denna självklara uppfattning från regeringens sida. Nu har det skett och detta förpliktar. Folkomröstningen 1955 gav nämligen trots ett relativt ringa valdeltagande — om det uttrycket tillåtes — resultatet att 2 139 996 medborgare röstade *mot* högertrafik, medan endast 400 061 röstade *för* en omläggning till högertrafik. Trots att folket så klart gav sin mening till känna och majoriteten var mot ett införande av högertrafik är riksdagen nu beredd att fatta beslut om införande av högertrafik.

Man har här diskuterat förspelet till denna situation och sagt att riksdagsgrupperna har varit försatta i en tvångs-

situation. Jag vill protestera mot det talet. Inom de olika riksdagsgrupperna föreligger majoritet för högertrafik och de som ingår i denna majoritet har i glädjeyran över att nu kunna genomföra högertrafiken snabbt bundit sig för ett förslag innan de ens tagit del av dess innehåll. Vad min partibroder herr Grebäck sade är rätt betecknande. Han tyckte inte om att man sammankopplade finansieringsfrågan med principfrågan. I tacksamhet för att nu kunna nå fram till ett beslut i positiv riktning i denna fråga har man godtagit även den sammankopplingen. På det sättet har man gått till väga hela tiden. Det är majoriteten inom dessa riksdagsgrupper som får ta ansvar för vad som sker i denna fråga.

Situationen för den svenska riksdagen är tämligen unik. Man har fått majoritet för förslaget om övergång till högertrafik innan vi började debatten här i morse. Redan då kunde man liksom nu säga, att oavsett om kammaren är halvbesatt eller tom betyder argumenteringen här ingenting; avgörandet är redan fattat. Man fattade beslut i frågan innan man hade sett regeringens förslag.

Herr Johansson i Trollhättan sade att man inte kan vara bunden av ett folkomröstningsresultat hur länge som helst. Det är alldeles givet. Men om man åtta år efter det att man har fått ett sådant otvetydigt utslag av folkviljan är beredd att gå en annan väg än den utslaget motiverar hade jag trott att man skulle kunna redovisa något skäl för att gå emot folkets mening, ett skäl som man kanske inte hade kunnat förutse eller redovisa vid folkomröstningen 1955. I den kungl. propositionen har jag inte kunnat finna något nytt skäl redovisat, utan alla de skäl kommunikationsministern hänvisar till var redovisade i den folkomröstningsdebatt som fördes 1955. I propositionen talas visserligen om att det har blivit en nästan lavinartad utveckling av biltrafiken över gränserna. Men alla prognoser 1955 pekade mot en

## Övergång till högertrafik

sådan utveckling. Att biltätheten per invånare också skulle stiga i den takt vi nu har fått bevittna var också förutsett. Jag anser inte att dessa omständigheter är något överraskande och att de berättigar till en lagstiftning som inte tar hänsyn till folkviljan och dess roll. Hela handläggningen av denna fråga bör med skärpa kritiseras.

Vid all lagstiftning är det nödvändigt att man har stöd i folkopinionen. Vid en trafikomläggning, som rör hela folket, är det kanske nödvändigare än på andra områden att ha opinionen med sig. Oppositionen mot detta förslag har på ett olyckligt sätt kommit att skärpas genom det sätt, varpå frågan har blivit handlagd. Jag tror att detta är mycket allvarigare i en fråga som denna än när man lagstiftar i en annan så att säga vanlig samlevnadsfråga.

Herr Johansson i Trollhättan tog i debatten upp olika problem, som kunde uppstå om man alltför mycket förlitar sig på folkomröstningsinstitutet och eventuellt skulle införa beslutande folkomröstning bakvägen. Även om jag säger att vi måste ta hänsyn till folkomröstningens resultat i detta sammanhang, är jag inte alls av den uppfattningen, att vi fördenskull skall ge avkall på principen att folkomröstningen bara skall vara rådgivande.

Enligt mitt sätt att se måste man kräva att man har folkopinionen med sig när man skall genomföra en så genomgripande förändring som denna. Jag tror att det hade varit utomordentligt lyckligt, om vi under litet lugnare förhållanden hade kunnat väga skäl och motskäl mot varandra. Jag håller med herr Nilsson i Gävle, när han säger att vi rör oss med många okända faktorer i denna debatt, vilka vi säkerligen hade kunnat klara, om vi hade fått en lugn och saklig debatt till stånd. Herr Nilsson i Gävle kunde på ett utomordentligt sätt exemplifiera den utveckling, som vi eventuellt är på väg emot i fråga om trafikmedlens utformning o. s. v.

Herr talman! Jag vill varna för att ringakta folkets råd i denna sak. Vårt ansvar inför folkviljan, vår skyldighet att respektera olycksfallsriskerna och medborgarnas liv borde avhålla riksdagen från att fatta beslut emot folkets i denna fråga redovisade vilja.

Utän att ytterligare gå in på de olika detaljerna i detta sammanhang vill jag yrka bifall till den reservation av herr Levin m. fl., som är fogad till tredje lagutskottets utlåtande nr 23. Herr Björkänge har tillsammans med mig i denna kammare på ett mycket tidigt stadium, som också tidigare påpekats från denna talarstol, i en motion yrkat avslag på Kungl. Maj:ts proposition nr 58. Detta yrkande sammanfaller med yrkandet i reservationen av herr Levin m. fl.

I detta anförande instämde herr *Vigelsbo* (cp).

Fru SVENSSON (s):

Herr talman! Jag kan i allt väsentligt instämma i vad som här tidigare har sagts av fru Torbrink och herrar Odhe och Adamsson och behöver således inte besvara kammaren alltför många minuter med mitt anförande.

Alla som deltar i denna debatt, i synnerhet från s. k. vänsterhåll, har väl en stark känsla av att vad man än säger eller inte säger här blir beslutet ändå detsamma.

Vi vet att förslaget om införande av högertrafik i vårt land kommer att genomföras oavsett vad som sägs i denna debatt. De politiska partierna har meddelat att majoritet för förslaget genomförande finns inom alla partier här i riksdagen. Därmed är saken också avgjord, även om förslaget har rätt många motståndare också bland riksdagens ledamöter. Att vi ändå fortsätter att tala om denna fråga beror väl på att vi är så starkt medvetna om att detta beslut berör varje människa i detta land, antingen man åker bil, cyklar eller går på våra vägar och antingen man är ung eller gammal. Beslutet kommer också att med-

### Övergång till högertrafik

föra en betydande ökning av olycksfallsriskerna i trafiken. Ingen har under denna långa debatt vågat påstå något annat. Och — vad mera är, ärade kammarledamöter — vi är också medvetna om att majoriteten av svenska folket inte önskar få denna reform. Detta anser jag vara ett högst väsentligt skäl för oss valda ombud. Man har i en folkomröstning frågat folket till råds i denna sak, och man har fått ett svar som sannerligen inte kan misstydas.

Resonemanget om att folkmeningen i denna fråga skulle ha svängt så till den milda grad att det i dag skulle finnas en majoritet för högertrafikens införande finns det väl ändå ingen i denna församling som tror på. Det förhåller sig ju bara på det sättet att de människor, som vill ha kvar nuvarande trafiksystem, så helt har förlitat sig på att det svar som svenska folket gav 1955 skulle respekteras, att de inte har funnit anledning att föra en debatt i tidningarna eller på annat sätt. De kunde ju inte gärna tänka sig att myndigheterna först skulle ordna en folkomröstning och sedan handla tvärtemot det råd som folket gav. Om man från högertrafikanhängarnas sida tolkat tystnaden som en omsvängning, vet man väl i varje fall i dag att man misstagit sig grundligt.

Som vi säger i motion II: 755 gav folkomröstningen 1955 klart besked i denna fråga, som sedan inget politiskt parti har fört fram eller diskuterat i någon valrörelse. Vi framhåller vidare i motionen att det förblir ett grundläggande demokratiskt krav att en klar och entydig förändring av opinionsläget hos det svenska folket föreligger innan en omläggning till högertrafik beslutas. Riksdagens hänsyn till folkmeningen kräver att så sker.

Visst kan man som departementschefen och utskottet gör i detta sammanhang tala om turismen och om trafiksystemen i andra länder. Men de flesta människor på vägarna här i landet är väl i alla fall svenskar. Kan svenskar-

na köra i högertrafik utomlands — man hör ju alltid att det går så bra — så måste man väl tilltro de utlänningar som kommer hit om att kunna sköta sig i vårt trafiksystem.

Jag var liksom så många andra med om att arbeta för vänstertrafikens bibehållande 1955. Det har, herr talman, verkligen inte inträffat något som kommit mig att ändra uppfattning sedan dess. Med hänvisning till vad som anförs i motion II: 755 ber jag därför att få yrka bifall till den reservation som fogats till tredje lagutskottets utlåtande nr 23.

Herr MAGNUSSON i Nennesholm (cp):

Herr talman! Framläggandet av det förslag till införande av högertrafik och finansiering därav som vi nu diskuterar hade ju som många talare redan sagt ett något egendomligt förspel. I stället för att i vanlig ordning lägga fram ett förslag till riksdagen och sedan låta partierna i motioner och genom ställningstaganden i utskott och kammare ge sin mening till känna, föredrog regeringen, som så ofta vill kalla sig en stark regering, att före presenterandet av propositionen binda de olika partierna. Det gick till och med så långt att statsrådet Skoglund inte svarade på en interpellation i första kammaren under höstriksdagen, innan den avslutades.

Många har naturligtvis frågat sig varför detta ärende fått en så underlig behandling. Svaret på den frågan är enbart detta, att vi hade en av riksdag och regering beslutad folkomröstning 1955, som gav en överväldigande majoritet för bibehållande av det nuvarande trafiksystemet. Jag har svårt att förstå att åtminstone de ledamöter som satt i riksdagen då och som var med om att fatta beslut om denna folkomröstning, vilken var ett sätt att låta folket tala om hur det ville ha denna fråga löst i framtiden, efter det otvetydiga utslag som omröst-



## Övergång till högertrafik

ningen gav och utan att återigen fråga folket vill besluta denna reform.

Kommunikationsministern har i dag talat om en del åtgärder som skall vidtas vid ikraftträdandet av reformen för att minska riskerna för de olycksfall som ovillkorligen kommer att ske. I den uppräknade han gjorde av olika åtgärder saknade jag en sak, nämligen den skärpning av nykterhetslagstiftningen som kommer att behövas, i varje fall under själva övergångsstadiet.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till motion II: 743, där jag föreslagit att riksdagen med avslag på proposition nr 58 i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om förslag från regeringen om en ny rådgivande folkomröstning. Detta yrkande överensstämmer helt med det som framförts av herr Börjesson i Falköping i motion II: 732.

Jag skulle ändå, herr talman, vilja anföra något om finansieringsfrågan. Man säger att denna reform huvudsakligen berör bilismen och att bilismen därför skall betala den. Detta måste vara oriktigt, ty av kostnadsfördelningen i propositionen nr 58 finner vi att det mesta av kostnaderna avser saker som inte berör bilismen. Vad är det som säger att bilismen skall betala upplysning, utbildning och administration? Vad är det som säger att bilismen skall betala ombyggnad av bussar och spårvägar, som är kollektiva transportmedel?

De allra flesta bilister skulle utan vidare ta denna höjning av skatten på fordon om de visste att pengarna gick till att reparera våra vägar, vilka på många håll är i ett skick som på intet sätt är tillfredsställande. I den kommun där jag bor har vi bara 8 km till tätorten, men jag brukar säga att det kostar fem kronor extra att åka dit på grund av vägens dåliga beskaffenhet. Trots att jag själv är gammal och van bilförare fick jag ett axelbrott på den vägen i våras på grund av det dåliga skick den befinner sig i. Det skulle för oss bilister vara betydligt billigare att betala

något högre bilskatt, om de pengarna gick till vägväsendet, ty på det sättet skulle vi besparas en del av våra besök på bilverkstäderna, vilka som alla vet ingalunda blir så billiga.

Det är därför, herr talman, som jag inte kan ansluta mig till den mening som bevillningsutskottet har kommit fram till, utan i finansieringsfrågan yrkar jag bifall till reservation nr I i bevillningsutskottets betänkande nr 34.

Herr GUSTAFSSON i Borås (fp):

Herr talman! Liksom 1955, då vi hade folkomröstning rörande högertrafiken, hyser jag alltfört den uppfattningen att en omläggning är ofrånkomlig. Lika klokt som det hade varit att följa herr Ohlins förslag 1945, lika oklokt vore det att nu vänta ännu ett tiotal år. Alla vet vi att det bara är en tidsfråga när brobyggena över Stora Bält och Öresund är ett faktum, med alla de konsekvenser i fråga om kontinentaltrafiken till Finland, Sverige och Norge som dessa broförbindelser kommer att medföra.

Den senaste statistiken visar att antalet bilar som gick över våra gränser var 4 miljoner 1962. För 1963 räknar man med en ännu högre siffra. Det är alltså, herr talman, inte fråga om en liten reslysten grupps intresse. Det är sant att det inte går att statistiskt påvisa att länder med högertrafik har färre trafikolyckor än vårt land som har vänstertrafik. Men de dödsolyckor i trafiken, som har sin orsak i vad man kallar frontalkrockar, beroende på olika trafikregler, bör väl i alla fall i stor utsträckning, om inte helt och hållet, försvinna, om vi här i Sverige får samma trafikregler som andra länder har. År 1951 var antalet olyckor i Sverige av just dessa orsaker 1 158. De olyckor i Norge, i vilka svenskar var inblandade, har till 50—60 procent berott på olikheten i trafiksystem. År 1961 inträffade i utlandet 2 217 trafikolyckor med svenska motorfordon. För 1962 är siffran ännu dystrare. De flesta av dessa

### Övergång till högertrafik

olyckor bottnar säkerligen i olikheter mellan trafiksystemen. Jag kan inte förstå annat än att just frontalkrockarna i de fall, där man kan tala om höger- och vänsterkörning, bör kunna elimineras om vi får samma trafiksystem som andra länder.

Den uppläggning av övergången som kommunikationsministern talade om på förmiddagen tror jag är klok. Den kommer nog att bidra till att farhågorna för stegring av antalet trafikolyckor skall visa sig ganska ogrundade.

Det har för mig, som för många andra, inneburit något av samvetsnöd att gå emot en folkomröstning, och jag är inte helt fri från den samvetsnöden än. De 83 procenten för vänstertrafik i folkomröstningen 1955 var i alla fall folkets svar på en fråga som ställts. Kan man, frågar jag mig, med bibehållen aktning för den demokrati vi vill värna om och vari folkets röst tillmätts stort värde, sju år senare gå emot en så uttalad folkvilja? Det är den problemställning jag anser föreligga i dag.

Skall man alltså nu gå emot, måste mycket ha inträffat under tiden, som sakligt motiverar ett sådant handlande. Det finns en hel del sakliga skäl. Dit hör för det första bilismens oerhörda ansvällning under senare år, för det andra de presumptiva kommunikationslederna till kontinenten, för det tredje det ökade antalet olyckor i form av frontalkrockar på grund av olika trafikregler och för det fjärde större utgifter — det rör sig om tjugotals miljoner — för varje år som man väntar med att genomföra den reform som ändå till sist, tror vi, måste komma. Detta bl. a. gör att jag måste ställa frågan: Väger dessa skäl som vi här åberopar så tungt, att man kan gå emot den folkvilja som kom till uttryck vid 1955 års folkomröstning? Och kan man säga att om dessa skäl 1955 kunnat framföras lika starkt som nu och då varit lika relevanta så skulle de blivit avgörande

för folkomröstningens resultat? Jag kan gå med på att en sådan ändring i fråga om skälen till förmån för högertrafik skett, att jag kan gå emot resultatet av folkomröstningen 1955. Emellertid vill jag redan nu säga att min förut ganska bastanta tro på folkomröstningsinstitutets värde i vårt demokratiska samhällsliv har skakats ganska betänkligt. Det gäller under alla förhållanden att noga överväga vilka frågor man låter bli föremål för folkomröstning.

Herr talman! I fråga om finansieringen vill jag helt kort yrka bifall till reservationen II vid bevillningsutskottets betänkande 34. Kostnaderna bör bестridas till hälften av bilismen och till den andra hälften av allmänna skattemedel. Jag har också skrivit på en motion som går på denna linje. Jag tycker, herr talman, att det vore en rimlig fördelning.

Herr BENGTON i Solna (h):

Herr talman! Kommunikationsministern sade i förmiddags att det är fordonet, människan och vägen som tillsammans bildar den treenighet som skapar trafiksäkerheten.

Den säkerhetsinspektion, som riksdagen för några dagar sedan beslutat införa, hälsas säkert med tillfredsställelse i alla läger och bör rimligen ingå som ett naturligt led i trafiksäkerhetsarbetet. Även om man i lagutskottet hade olika synpunkter på frågan om det var möjligt att helt följa den i propositionen skisserade inspektionstätheten, främst av personal- och kostnadsskäl, var man helt ense om att inspektionen var nödvändig och att den skulle förbättra trafiksäkerheten. Eftersom den skall starta 1965 torde den också kunna påvisa resultat redan inför dagen H någon gång på försommaren 1967.

Men allmänt omvittnat är att det är den mänskliga faktorn, som är orsaken till de flesta trafikolyckorna. Det är min uppfattning att ett beslut i dag om införande av högertrafik skulle kunna

## Övergång till högertrafik

bli upptakten till något som har karaktär av en trafiksäkerhetsväckelse.

Den delegation, som får hand om trafiksäkerhetsfrågorna inför omläggningen, får ett mycket stort ansvar. Dess arbete kommer att i huvudsak inrikta sig på två fronter. Den ena blir utbildning och propaganda i trafiksäkerhetsfrågor. Den andra blir införandet av en mängd åtgärder som i sig själva är säkerhetsfrämjande i samband med själva övergången. Det måste givetvis bli en än intensivare trafikundervisning i skolorna. Men även våra äldre, särskilt de som inte är uppfödda med bilen, kan ställa anspråk på att få hjälp och anvisningar i denna situation. Och här tror jag bl. a. att våra folkbildningsorganisationer i förening med folkpensionärernas egna organisationer skulle kunna göra en insats.

I en motion av fru Gunne har ifrågasatts om inte en skärpning av bestämmelserna om rattonykterhet vore befogad i anslutning till övergången. Alkoholförbrukning torde medföra en ökad benägenhet att i kritiska situationer handla efter ett invariant mönster, säger motionären, och detta vill jag understryka. Det är heller inte ur vägen att kontrollen av gällande reglers efterföljd blir än effektivare.

Det är inte min avsikt att gå mera i detalj i dessa frågor, men det förtjänar att mer än en gång betonas att utskottet varit väl medvetet om de faror och risker som aktualiseras i samband med övergången. Det är därför ett oeffektivt krav att alla goda krafter samordnas för att verkligen skapa något av en trafiksäkerhetsväckelse. Härigenom och endast härigenom torde en stegring i olyckskurvan kunna hejdas.

Trafikomläggningen är ett enastående tillfälle, som aldrig återkommer och inte får försummas att verkligen göra en insats på detta område. Det måste vara möjligt att så verka att omläggningen blir en tillgång i trafiksäkerhetsarbetet och ej tvärtom, som många tyvärr tror.

Den sista faktor, som har betydelse för trafiksäkerheten, är vägen. Herr Nyberg har på utskottets vägnar talat om olika detaljfrågor som tillsammans betyder en hel del för säkerheten. Med eller utan blank reservation vill jag helt instämma häri, och det fanns heller inte några delade meningar i utskottet i den här frågan.

Jag vill nu vända mig till kommunikationsministern med en fråga: Finns det inte anledning att ta ett ännu djärvare grepp på vägfrågorna? Bilisterna, som ju är vana att få ta både kostnader och olägenheter i samband med våra vägar, kan med fog hävda att statsmakterna bör visa sin beredvillighet att underlätta trafikövergången genom att satsa än hårdare på att göra vägarna bilvänliga och moderna. Kommunikationsministern säger i sin proposition att bilismen har varit föremål för en lavinartad utveckling. Såvitt jag förstår innebär detta bl. a. att en vägplan som nu är sju år gammal får anses föråldrad och sålunda i detta sammanhang måste omprövas eller påskyndas. Efter vad jag erfarit håller väg- och vattenbyggnadsstyrelsen på med att skissera riktlinjerna för en sådan revidering som går ut på att den skall vara helt fullföljd vid årsskiftet 1964/65. Herr kommunikationsminister, är det inte i dag ett lämpligt tillfälle att ge bilisterna ett ord på vägen genom att göra ett positivt uttalande även i fråga om den långsiktiga vägplanen?

Det skall villigt medges att i propositionen utsäges att det skall tas krafttag. Från lagutskottet kan det inte nog understrykas hur väsentlig upprustningen är på alla berörda områden. Att denna upprustning skall komma till stånd har varit en förutsättning för utskottet, och jag är också förvissad om att den skall komma till stånd, när jag nu yrkar bifall till lagutskottets hemställan.

Herr LINDSTRÖM (s):

Herr talman! Efter de många inlägg-

### Övergång till högertrafik

gen i denna dags långa debatt skulle man behöva en stjärnkikare för att hitta några nya argument och det kanske inte heller behövs. Jag har lyssnat på debatten, och jag har fått det intrycket att luften gick ur vänstertrafikanhängarna, sedan röstsiffrorna från medkammaren blivit kända. Jag har under avlyssnandet av debatten inte kunnat undgå att lägga märke till att vänstertrafikanhängarna ger sig hän åt ett statiskt tänkande som kan göra litet var ganska bekymrad. Vi är väl ändå inte den sista generationen som lever här. Det kommer väl en morgondag. När vänstertrafikanhängarna försöker pådyvla oss högertrafikanhängare att vi skulle sakna ansvar för dem som kommer efter oss vill jag säga att jag tror att det finns anledning att vända på satsen.

Jag gjorde mig i går besväret att i riksdagsbiblioteket låna omröstningsprotokollet från 1945. Det var ett intressant dokument. En del av dem som var här då är kvar än i dag. Jag skulle inte göra något avslöjande. Men låt mig ändå nämna några veteraner som är här ännu och som vid det tillfället, den 16 juni 1945, sade kloka och vettiga ord och gav uttryck åt en framsynthet som är efterföljansvärd. Det var herr Spångberg från Värmland, herr Nilsson från Göteborg och folkpartiledaren herr Ohlin, vilka mera aktivt deltog i den debatten. Genom en ödets ironi råkade det var en skåning som ledde anfallet mot högertrafiken även den gången.

Det har talats en hel del om vårt ansvar gentemot folkomröstningen 1955, och det har motionerats om att vi skall göra om detta experiment. Till dessa motioner har yrkats bifall. Jag har den största respekt för folkmeningen, det vill jag säga från denna plats. Jag skall inte använda hårda ord, men den skräckpropaganda som vid det tillfället bedrevs överskred det anständigas gräns. Jag minns en affisch som föreställde en mor som tog upp en sparkcykel från en stor blodpöl. När den

affischen slogs upp sade jag till någon i min närmaste omgivning, att de som kunde köra en tankvagn med blodfärg till reklamtryckerierna och dra fram till radiomikrofonerna personer med tillräckligt snyftande röster — gärna med litet sakralt darr — skulle kunna svänga om folkviljan på ett mycket effektivt sätt. Jag frågade mig också vid det tillfället vad det fanns för logik i denna skrämselaffisch. Blir inte ett barn lika lätt överkört om en bil kommer på höger som på vänster sida? Jag tar bara det exemplet på den skrämselpropaganda som då bedrevs.

Det har sagts att situationen inte är annorlunda i dag än den var då. Jo, ärade kammarledamöter, det är just vad den är. Europarådet har framfört sina propåer, Nordiska rådet har vid två tillfällen gjort oss uppmärksamma på vår efterblivenhet på detta område — jag dristar mig att kalla det efterblivenhet när vi inte kan rätta oss efter omvärlden. För min del anser jag liksom så många andra det vara en anständighetsfråga i det internationella umgänget att vi rättar våra trafikregler efter omvärlden, när vi nu är ensamma på det europeiska fastlandet om att tillämpa vänsterregeln.

Hur tror ni, ärade kammarledamöter, att människorna i våra grannländer skulle reagera, om vi skulle säga att det är fel på deras uppträdande? Tänk er att en man går ut med någon detalj i sin klädsel inte ordnad så som vi anser anständigt och här en granne säger till honom: »Det bör du rätta till», svarar med att be honom »dra åt helskotta». Det är i omskrivning vad ett bifall till reservationen till tredje lagutskottets utlåtande i detta fall skulle betyda.

Jag hoppas, herr talman, att denna kammare liksom medkammaren biträder utskottets hemställan.

Innan jag lämnar talarstolen vill jag emellertid ge uttryck åt min uppskattning av det fasta handlag som kommunikationsministern visat genom att få fram

## Övergång till högertrafik

ett förslag så pass snabbt som vad fallet varit. När frågan om högertrafik behandlades vid ett tidigare tillfälle, nämligen den 16 juni 1945, yttrade kommunikationsministerns dåvarande företrädare, statsrådet Domö, att han tagit till orda innan debatten avslutades för att ge uttryck åt att han inte ville vara med om att bygga ett monument över ett förstutett tillfälle som inte skulle återkomma.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till tredje lagutskottets hemställan.

Herr HOLMBERG (k):

Herr talman! Jag hör till dem som genom en motion redan har uttalat den meningen att övergången till högertrafik måste ske förr eller senare. Jag är dock medveten om att det kan anföras respektabla argument även för att bibehålla vänstertrafiken. Vi har vant oss vid att ha vänstertrafik ända sedan gästgivarstadgans tillkomst år 1734, och det är onekligen ingen lätt sak att övervinna så ingrodna vanor. Men skulle vi hesitera för förändringar bara därför att vi en gång har kommit in i vissa hjulspår så att vi nästan bokstavligen kolliderar med vad flertalet människor i världen företar sig, skulle Sverige över huvud taget bli ett reservat för ofruktbar konservatism. Dess bättre förhåller det sig inte så på flertalet andra områden, utan vi torde tvärtom kunna skryta med att följa med ganska bra i den allmänna utvecklingen. Problemet består ju däri att trafikförhållandena över huvud taget har revolutionerats. Om vi fortfarande haft hästskjutar för en trafik som på sin höjd passerade sockengränser, kunde vi väl ha nöjt oss med att också ha kvar medeltida trafikregler. Nu är vi i stället inblandade i ett internationellt trafikmaskineri av enorm omfattning. Det är inte bara en ty teknik som påverkar oss därvidlag, utan framför allt det faktum att vi samverkar med länder som har ett helt dominerande inflytande på den allmänna trafikutvecklingen. Om Sve-

rige redan i bilismens barndom hade varit ett stort land och haft en sådan geografisk och ekonomisk position som exempelvis Amerika och stormakterna på Europas och Asiens fastland, hade möjligen också det svenska bidraget till trafikriktningen blivit ett annat. Men nu är det inte så. Vi kunde lika gärna försöka skapa en renässans för hästskjutsarna som att stoppa den fortgående samordningen av internationella trafikregler.

Det är naturligtvis också avskräckande att vi nu måste betala 400 miljoner kronor för att få högertrafik, men hur mycket är det inte som skulle ha kunnat göras bättre och billigare, om vi hade varit tillräckligt förutseende? Tänk exempelvis på vilka oerhörda kostnader vi just nu har fått därför att vi tidigare byggt fast oss i ett omodernt sjukvårds- och skolsystem! Det har ju inte heller därvidlag saknats varningar mot konservativa tankegångar. Låt oss inte tala om den otidsenliga ordning som vi fortfarande tolererar i fråga om det svenska näringslivets grundläggande principer och organisation! Konservatismen på det området kostar det svenska folkhushållet mångfaldigt större summor än trafikomläggningen. Även denna blir dock dyrare för varje år vi dröjer med att göra en nödvändig förändring. För 20 år sedan beräknades kostnaden till 16 miljoner kronor. Nu kostar det 400 miljoner. Har man då som regeringen — och även vi som har skrivit på motionen nr 742 — den uppfattningen att det förr eller senare blir oundvikligt att även Sverige följer med i den internationella samordningen av trafiken, framstår avslagsyrkandet som oantagbart även från ekonomiska synpunkter. Det blir i längden ett ansvarslöst slöseri med skattebetalarnas pengar.

Här står också andra intressen på spel. Vi vill av olika skäl ha ett avgörande så snabbt som möjligt, men inte till det pris som regeringen föreslår, inte genom att nonchalera folkviljan och åsi-

### Övergång till högertrafik

dosätta vanlig parlamentarisk ordning. Regeringen och riksdagen har en gång begärt att få folkets råd om hur man skall göra i fråga om trafiken. Rådet gavs vid folkomröstningen år 1955 och ledde som bekant till att 82 procent av de röstande sade nej till högertrafiken. En annan grupp höll sig neutral, och bara 15 procent ville ha det förslag som regeringen nu försöker trumfa igenom.

Regeringens metod blir särskilt förkastlig därför att den också föregripit riksdagens fria behandling av frågan genom en överenskommelse med de borgerliga partiledarna bl. a. rörande metoden att lägga kostnaden för trafikförändringen på bilägarna.

Det har också uppstått en omfattande opinion mot regeringsförslaget på grund av de odemokratiska metoderna. Just därför att vi är anhängare av trafikomläggningen beklagar vi att regeringen har komprometterat även själva idén genom sina antidemokratiska metoder. Det borde vara självklart att en reform av så genomgripande natur och med så vittgående ekonomiska konsekvenser inte får tillkomma genom så tvivelaktiga manövrer som regeringen och de borgerliga partiledarna använt i detta sammanhang.

Det är verkligen inte något försvar för dessa metoder att det utan dem skulle ha blivit ytterligare dröjsmål och ökade kostnader. För övrigt behöver det inte bli någon nämnvärd försening, om riksdagen följer förslagen såväl i vår motion som från flera andra riksdagsledamöter om en ny folkomröstning redan år 1964. Man kan mycket väl fatta ett principbeslut i dag, bara det definitiva avgörandet blir beroende av folkomröstningens resultat.

Regeringen anser sig kunna konstatera att det blivit en förskjutning av opinionen till förmån för en trafikomläggning. Det tror vi också, men det finns inga bevis för den saken. Det kan vi få bara genom att låta det svenska folket säga sin mening i dag.

Precis samma invändning kan man emellertid göra även mot fempartimotionen med fru Eriksson i Stockholm i spetsen. Motionärerna avvisar tanken på högertrafik av olika skäl men söker framför allt stöd för sin ståndpunkt i folkomröstningen år 1955. De som reserverat sig till förmån för fempartimotionens yrkande kräver till och med att riksdagen skall fästa »avgörande» betydelse vid det råd som gavs år 1955. Men inte heller motionärer och reservanter vet något om hur en folkomröstning *i dag* skulle utfalla. Och om man över huvud taget skall operera med begreppet folkvilja i detta sammanhang, måste man ju se till att man kan åberopa en aktuell situation. Eljest kan man lika gärna hänvisa till gästgivarförordningen från år 1734!

Om det har skett en så stark förskjutning till förmån för högertrafik som regeringen förutsätter, skulle detta innebära att det nu inte är högertrafikanhängarna utan fempartimotionärerna som nonchalerar folkviljan. Det är ju inte hedersammare att försöka trumfa igenom ett beslut, som en förhärskande folkopinion år 1964 eventuellt inte vill veta av, än att sätta sig över folkviljan, sådan den kom till uttryck i folkomröstningen år 1955.

Det enda konsekventa även för fru Eriksson och hennes medmotionärer är alltså att medverka till en ny folkomröstning och låta beslutet i dag bli beroende av röstresultatet. Det är väl i alla fall fempartimotionärernas uppriktiga vilja att handla i överensstämmelse med vad folket säger vid en folkomröstning? Jag begär naturligtvis inte att fru Eriksson skall utfärda några garantier för hur härvidlag det förhåller sig med hennes borgerliga medmotionärer. När det gäller respekten för folkviljan brukar representanter för vissa av de partier, som är företrädade bland fempartimotionärerna, vända upp och ned på demokratiska principer. Men låt oss dock försöka ta på allvar vad som även av femparti-

**Övergång till högertrafik**

motionärerna sägs om respekten för folkviljan.

Om dessa motionärer menar allvar, bör de hjälpa oss att åstadkomma aktuella bevis för hur det förhåller sig med folkviljan i detta sammanhang. Och då kanske fempartimotionärerna måste överge sin helt negativa linje till trafikomläggningen och måste säga något även om finansieringsfrågan. Det går an att säga nej till medelsanskaffning över huvud taget, så länge man stöder sig på folkomröstningsresultatet år 1955. Men om en ny folkomröstning skulle ge helt annat resultat, får även fru Eriksson i Stockholm lov att yttra sig om hur de 400 miljonerna skall anskaffas.

Vi på vårt håll tycker att regeringens metoder för den formella behandlingen av frågan är lika odemokratiska som regeringsförslaget om hur pengarna skall anskaffas. Det handlar här om en samhällsangelägenhet som berör alla medborgare. Men helt i strid med vad som i övrigt gäller i fråga om beskattningen förklarar nu regeringen att bara en grupp skall betala kostnaderna för trafikomläggningen, nämligen de medborgare som har skaffat sig bil. Detta är en helt principiös och godtycklig metod. Man vill kanske göra troligt att innehavet av bil är en mätare på välståndets fördelning här i landet. Men alla vet att hundratusentals människor kan hålla sig med bil bara genom att avstå från en del av sådant som andra människor kostar på sig. Det finns också många exempel på att människor skaffar sig bil därför att de eljest skulle ha orimligt lång restid till och från sitt arbete. Även andra liknande skäl gör att man skaffar sig bil. Särbeskattning av den typ som regeringen och de borgerliga partiledarna nu försöker genomdriva är därför förkastlig också ur demokratiska synpunkter.

En av de underligaste motiveringarna för att bibehålla vänstertrafiken är fempartimotionärernas erinran om att det säkerligen rätt snart kommer att använ-

das nya trafikmedel som kanske inte alls liknar de nuvarande. Motionärerna håller emellertid hemligt för oss varför vänstertrafiken skulle vara särskilt lämplig för dessa tekniska nyheter.

Det finns redan en del fordon som är konstruerade enligt nya principer, låt vara att det hela mest befinner sig på försöksstadiet och att vi ännu inte vet om de nya farkosterna har framtiden för sig. Men om så skulle vara förhållandet, blir inte detta något argument för att bibehålla vänstertrafiken. En typ av dessa fordon är s. k. Mefor, en svävfarkost som inte är beroende av vägar utan som kan framföras över såväl land som vatten. Om det är i denna riktning den tekniska utvecklingen på området kommer att gå, uppstår det alltså ett behov av att samordna höger- och vänstertrafik inte bara i internationella sammanhang utan också inom landet. Till sjöss har vi ju högertrafik, och för dem som kommer att färdas med svävfarkost ibland över land och ibland över vatten blir det förmodligen svårt att hålla till höger för mötande motorbåtar och i nästa ögonblick följa vänsterreglerna när de kommer in över gator och torg.

Dessa problem är inte särskilt aktuella, men eftersom fempartimotionärerna har bottenskrapat sina tillgångar på argument så att de också vill skrämma oss med teknikens framtida resultat har jag ansett det vara på sin plats med dessa erinringar.

Till slut kan jag inte, herr talman, underlåta att erinra om en närmast kuriös del av motiveringarna för att bibehålla vänstertrafik. Det har naturligtvis varit ett besvärande faktum för fempartimotionärerna att de länder, som närmast kommer i fråga när det gäller biltrafik över Sveriges gränser, själva har högertrafik. Flertalet bilar i Sverige är också byggda för högertrafik och detta är givetvis även fallet med de svenska bilar som exporterats till högertrafikländer. Mot denna bakgrund ser det ganska egendomligt ut att riksdags-

### Övergång till högertrafik

ledamöter i ett land med 8 miljoner invånare spjärnar emot en samordning med den internationella trafiken. I brist på bättre har man därför huggit till med ett påstående, att i alla fall »en tredjedel av jordens befolkning» bibehåller vänstertrafik.

För det första vet väl motionärerna litet om vad de folkrika länderna, t. ex. i Afrika, kommer att göra när de så småningom skaffar sig bilar i nämnvärd omfattning och därigenom ställs inför trafikproblem av samma slag som vi nu har. Det förefaller för det andra troligt, att motionärerna har byggt sina påståenden på samma bristfälliga kännedom som statsutskottet om hur trafikförhållandena är i vissa avlägsna länder.

I statsutskottets redovisning påstås t. ex. att folkrepubliken Kina har vänstertrafik. Det är klart att folkrepubliken Kina med sina 650 miljoner människor är ett tungt vägande objekt för dem, som vill bevisa att en tredjedel av jordens folk har vänstertrafik. Men fakta är i längden bäst även i detta fall, och fakta är att folkrepubliken Kina har *högertrafik*. Därigenom blir det inte så mycket kvar av den tredjedel av jordens befolkning, som fru Eriksson vill åberopa till stöd för sin uppfattning.

Jag har alltså i huvudfrågan en helt annan uppfattning än de som har skrivit på fempartimotionen. Jag tycker att mycket i motiveringen för denna motion är ohållbart eller osakligt. Debatten har emellertid också visat att vi i viktiga frågor är av samma uppfattning.

Det är inte bara vi utan många med oss som har fördömt att regeringen i sin uppgörelse med de borgerliga partiledarna har utgått ifrån, att man skall nonchalera resultatet av folkomröstningen år 1955. Många har också i likhet med oss vänt sig mot den odemokratiska ordning som innebär att bilismen skall betala kostnaderna för trafikreformen. Vi vill lösa saken genom att göra beslutet om övergång till högertrafik beroende av en folkomröstning i samband

med nästa års riksdagsval. Såvitt jag kunde förstå, har nu också fru Eriksson i Stockholm intagit samma ståndpunkt. I sitt senaste yttrande förklarade hon nämligen, att man inte behövde hasta med genomförandet av denna reform. Det är möjligt att fatta ett principbeslut i dag och vänta med definitiva åtgärder i avbidan på en folkomröstning nästa år. Om fru Eriksson är av den åsikten, kan hon rösta för förslaget om folkomröstning.

Låt oss ta en titt på voteringsordningen. Mot utskottet ställs i första omgången tre motioner om folkomröstning. Det troliga är väl att utskottet segrar mot dessa förslag om folkomröstning. Sedan återstår, som framgår av nästa avsnitt, en ny votering för eller emot motionen nr 742, som utslutande gäller en folkomröstning i samband med nästa års val. Det är den kommunistiska motionen som sammanfaller med önskemålen hos alla som vill att man skall ta hänsyn till folkviljan i denna fråga.

Jag hemställer, herr talman, om bifall till motionen nr 742.

Herr BÖRJESSON i Glömminge (cp):

Herr talman! Jag skall endast med några få ord anföra huvudskälen, varför jag kommer att rösta för vänstertrafik. Det väsentligaste skälet är att jag har samma respekt för folkomröstningen år 1955, som så gott som samtliga de som har talat för bibehållande av vänstertrafik här har deklarerat.

Under dagens lopp har sagts, att vi genom att ta hänsyn till folkomröstningen understryker, att vi redan har ett folkomröstningsinstitut. Då nu folkomröstningen år 1955 gav ett så tydligt utslag, måste man räkna med att detta inte var en tillfällighet, utan en djupt rotad uppfattning hos svenska folket, liksom det säkerligen är även nu, att bibehålla vänstertrafik.

Ett andra skäl, som också många här har anknutit till, är att våra trafikleder och ombyggnader av dessa kräver så



## Övergång till högertrafik

stora belopp, att man måste skjuta på dessa arbeten under ganska lång tid på grund av att pengar saknas.

En av mina kamrater på kalmarbänken har nämnt, att frågan om en bro till Öland, som är lika gammal som frågan om införande av högertrafik, d. v. s. cirka 30 år, har statsmakterna undan för undan uppskjutit med motiveringen att det inte finns tillräckliga resurser för att sätta i gång detta projekt. Men även mindre saker, även av så litet omfång som t. ex. litet oljegrus på en vägstump, har man många gånger svårt att få fram över de angivna ramarna för vägbygget.

I slutet av denna debatt nämndes något om att det år 1955 förekom skrämselfpropaganda. I den del av landet, varifrån jag kommer, förekom inte någon sådan propaganda mot ett införande av högertrafik. Den agitation och de eventuella diskussioner som fördes, fann jag mycket lugna, betydligt lugnare än till och med vid ett allmänt val. Skulle den propaganda som fördes kallas för skrämselfpropaganda, skulle alla våra riksdagsmannaval och kommunalval gå i skrämselfpropagandans tecken.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till den vid tredje lagutskottets utlåtande fogade reservationen av herr Levin m. fl.

Herr LASSINANTTI (s):

Herr talman! Herr Holmberg sade att regeringen hade nonchalerat utgången av folkomröstningen 1955. Till detta vill jag genmäla att man ju på ett ypperligt sätt har redovisat den nya situationen, och även om jag utgår från att Karl Marx var en stor tänkare, så befriar det ju inte alla efterkommande generationer från att försöka tänka på egen hand. Därmed menar jag att vi alla har skyldighet att orientera oss i nuet och att inte förlita oss på att de, som gjorde bedömningen 1955, gjorde den för all framtid.

Sedan vill jag säga några ord om

mina erfarenheter av människornas möjligheter att anpassa sig till högertrafiken. Jag har haft ganska rika tillfällen att studera den saken vid svenska gränsen. Det är uppenbarligen till stor skada för trafiksäkerheten att vi inte har likartade trafikregler på båda sidor om gränsen. Jag hälsar därför den reform, som vi nu kommer att besluta om, såsom varande av mycket stor betydelse för det nordiska samarbetet, inte minst för turismen som ständigt expanderar.

Det har talats en del om gamla människors möjligheter att anpassa sig till högertrafiken. I Tornedalen förekommer det ofta att pensionärer och andra besöker grannlandet i affärer. På söndagarna går de också ofta i kyrkorna där. Och då är det förvånande att se hur lätt det går för dessa människor och anpassa sig till högertrafiken. Därför är jag inte alls pessimistisk på den punkten. Vi har ingen rätt att i dag anse människan vara en robot, som inte kan anpassa sig till en ny situation.

Riksdagen skall ju vara en bild av svenska folket, men när man lyssnat till denna debatt har man börjat undra huruvida inte instängdheten i denna kammare har gjort våra ögon en aning skumma. Måhända kommer valmännen att finna argumenteringen en smula ansträngd på sina håll, och jag tror nog också att de riksdagskamrater, som avstått från att begära ordet i denna debatt, kommer att framstå i den bästa dagern inför valmännen.

Jag begärde egentligen ordet för att säga något till herr Nilsson i Gävle. Det var tydligen en stor dag för honom, när han i dag började sitt anförande med att efterlysa kommunikationsministern. Det budskap herr Nilsson frambar här inför kammaren var att det kommunistiska partiet nu är självständigt. Det hade nämligen spruckit, och en sådan remarkabel händelse skulle naturligtvis bevitnas av en ledamot av Kungl. Maj:ts regering.

### Övergång till högertrafik

Herr Nilsson i Gävle sade att detta inte var någon politisk fråga, och därför hade kommunisterna kunnat ta självständig ståndpunkt till problemen. Samtidigt övergick herr Nilsson till att polemisera mot statsministern, som hade sagt att de socialdemokratiska riksdagsledamöterna hade fått ta ståndpunkt till högertrafikfrågan efter eget bedömande. Herr Nilsson sade att detta trodde han inte på. Jag vill bara här i all anspråkslöshet och utan att dra upp någon större debatt peka på denna ohöjda fariseism. Man slår sig här för bröstet och framhåller sin egen skära oskuldskraft, samtidigt som man utan några som helst bevis bär falskt vittnesbörd mot sin nästa. Jag tror att dessa politiska vänstersvingar är bumeranger som går tillbaka. Den självständighet herr Nilsson i Gävle talade om var tydligen så hastigt påkommen att herr Nilsson inte hunnit glömma den gamla huvudfienden ens i trafiken.

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

Herr HAMILTON (h):

Herr talman! Jag tror visst att kamraren nu är otålig och att majoriteten gärna skulle vilja avsluta debatten i högertrafikfrågan. Damerna och herrarna misstar sig emellertid, om de tror att så blir fallet. Krumbukterna och piruetterna i frågan om finansieringen, till stöd för dåliga samveten i huvudfrågan, tar kanske en ända med aftnens debatt. Men debatten ute i landet har däremot bara börjat och kommer av allt att döma att växa i omfång och styrka, så att mer än fullgott underlag finns för att återkomma i det aktuella spörsmålet redan vid nästa års riksdag.

Den cyniska, korridorpolitiska och partifärgade sammangaddning som här skett mot den folkvilja, som uttryckts offentligen i omröstning, krossar nu hänsynslöst demokratiska värden under en täckmantel av lösa och obestyrkta påståenden.

Låt mig, herr talman, bara påpeka att tredje lagutskottets påstående, alltså det som utskottet bygger upp hela sin argumentering på, nämligen att en omsvängning har skett i opinionen efter folkomröstningen, trots den dagslånga debatten inte har kunnat styrkas av någon enda högertrafikanhängare. Denna proposition och detta utskottsutlåtande är, herr talman, för att citera Skriften, »likasom gravar som utantill äro vitmenade vilka utvärtes synas däjeliga, men innantill äro de fulla med de dödas ben».

Överläggningen var härmed slutad.

### Tredje lagutskottets utlåtande nr 23

Herr TALMANNEN yttrade:

Utskottets hemställan företages till avgörande momentvis. Därvid upptages först mom. A), utom såvitt avser det i motionen II: 742 av herr Hagberg m. fl. framställda yrkandet »att riksdagen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 58 i skrivelse till regeringen anhåller om förslag till folkomröstning hösten 1964 för eller mot regeringens förslag om införande av högertrafik». Motionsyrkandet ställes därefter under särskild proposition.

*Mom. A), utom såvitt avser det i motionen II: 742 framställda yrkandet om folkomröstning*

Herr talmannen gav propositioner på 1:o) bifall till utskottets hemställan; 2:o) bifall till reservationen av herr Levin m. fl. i motsvarande del; 3:o) bifall till motionerna I: 602, II: 732 och II: 743; samt 4:o) bifall till motionen II: 740; och fann herr talmannen den förstnämnda propositionen vara med övervägande ja besvarad. Herr Levin begärde likväl votering, i anledning varav herr talmannen för bestämmande av kontrapositionen ånyo upptog de tre återstående propositionerna, av vilka herr talmannen nu fann den under 2:o) angivna ha flertalets mening för sig. Be-

**Övergång till högertrafik**

träffande kontrapropositionen begärde dock herr Magnusson i Nennesholm votering, i anledning varav och sedan till kontraproposition i den förberedande voteringen antagits den under 3:o) angivna propositionen följande voteringsproposition efter given varsel upplästes och godkändes:

Den, som vill, att kammaren till kontraproposition i huvudvoteringen angående mom. A) i tredje lagutskottets utlåtande nr 23, utom såvitt avser det i motionen II: 742 framställda yrkandet om folkomröstning, antager reservationen av herr Levin m. fl. i motsvarande del, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren till kontraproposition i nämnda votering antagit motionerna I: 602, II: 732 och II: 743.

Sedan kammarens ledamöter härefter ånyo intagit sina platser och sistnämnda voteringsproposition blivit ännu en gång uppläst, verkställdes omröstning genom uppresning. Herr talmannen tillkännagav, att han funne flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Herr Magnusson i Nennesholm begärde emellertid rösträkning, varför votering medelst omröstningsapparat verkställdes. Därvid avgavs 45 ja och 21 nej, varjämte 149 av kammarens ledamöter förklarade sig avstå från att rösta.

Kammaren hade alltså till kontraproposition i huvudvoteringen antagit den under 2:o) angivna propositionen.

I enlighet härmed blev efter given varsel följande voteringsproposition uppläst och godkänd:

Den, som vill, att kammaren bifaller tredje lagutskottets hemställan i mom. A) i utskottets utlåtande nr 23, utom såvitt avser det i motionen II: 742 fram-

ställda yrkandet om folkomröstning, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit reservationen av herr Levin m. fl. i motsvarande del.

Sedan kammarens ledamöter härefter ånyo intagit sina platser och sistnämnda voteringsproposition blivit ännu en gång uppläst, verkställdes omröstning genom uppresning. Herr talmannen tillkännagav, att han funne flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Herr Levin begärde emellertid rösträkning, varför votering medelst omröstningsapparat verkställdes. Därvid avgavs 175 ja och 34 nej, varjämte 6 av kammarens ledamöter förklarade sig avstå från att rösta.

Kammaren hade alltså bifallit utskottets hemställan.

Ordet lämnades på begäran till

Fru ERIKSSON i Stockholm (s), som yttrade:

Herr talman! Jag ber att få reservera mig.

*Det i motionen II: 742 framställda yrkandet om folkomröstning*

Herr talmannen gav propositioner dels på bifall till utskottets hemställan, dels ock på bifall till motionen II: 742; och fann herr talmannen den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Herr Holmberg begärde emellertid votering, i anledning varav efter given varsel följande voteringsproposition upplästes och godkändes:

Den, som vill, att kammaren bifaller tredje lagutskottets hemställan i mom. A) i utskottets utlåtande nr 23, såvitt avser det i motionen II: 742 framställda yrkandet om folkomröstning, röstar

Ja;

**Övergång till högertrafik**

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit motionen II: 742.

Sedan kammarens ledamöter härefter intagit sina platser och voteringspropositionen blivit ännu en gång uppläst, verkställdes omröstning genom upprensning. Herr talmannen tillkännagav, att han funne flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Herr Holmberg begärde emellertid röst-räkning, varför votering medelst omröstningsapparat verkställdes. Därvid avgavs 183 ja och 9 nej, varjämte 24 av kammarens ledamöter förklarade sig avstå från att rösta.

Kammaren hade alltså bifallit utskottets hemställan.

*Mom. B*

Utskottets hemställan bifölls.

**Bevillningsutskottets betänkande nr 34**

Herr talmannen gav propositioner på 1:o bifall till utskottets hemställan; 2:o bifall till reservationen I) av herrar Sundin och Fälldin; 3:o bifall till reservationen II) av herr Erik Filip Petersson; samt 4:o bifall till reservationen III) av herr Magnusson i Borås; och fann herr talmannen den förstnämnda propositionen vara med övervägande ja besvarad. Herr Fälldin begärde likväl votering, i anledning varav herr talmannen för bestämmande av kontrapositionen ånyo upptog de tre återstående propositionerna, av vilka herr talmannen nu fann den under 2:o) angivna ha flertalets mening för sig. Beträffande kontrapositionen begärde dock herr Hamrin i Jönköping votering, i anledning varav herr talmannen för bestämmande av kontraposition i voteringen om kontraposition i huvudvoteringen ånyo upptog de båda återstående propositionerna, av vilka herr talmannen nu fann den under 3:o) angivna

ha flertalets mening för sig. Beträffande sistnämnda kontraposition begärde dock herr Magnusson i Borås votering, i anledning varav efter given varsel följande voteringsproposition upplästes och godkändes:

Den, som vill, att kammaren till kontraposition i voteringen om kontraposition i huvudvoteringen angående bevillningsutskottets betänkande nr 34 antager reservationen II) av herr Erik Filip Petersson, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren till kontraposition i nämnda votering antagit reservationen III) av herr Magnusson i Borås.

Sedan kammarens ledamöter härefter intagit sina platser och voteringspropositionen blivit ännu en gång uppläst, verkställdes omröstning genom upprensning. Herr talmannen tillkännagav, att han funne tvekan kunna råda angående omröstningens resultat, varför votering medelst omröstningsapparat verkställdes. Därvid avgavs 37 ja och 25 nej, varjämte 154 av kammarens ledamöter förklarade sig avstå från att rösta.

Kammaren hade alltså till kontraposition i den förberedande voteringen antagit den under 3:o) angivna propositionen.

I enlighet härmed blev efter given varsel följande voteringsproposition uppläst och godkänd:

Den, som vill, att kammaren till kontraposition i huvudvoteringen angående bevillningsutskottets betänkande nr 34 antager reservationen I) av herrar Sundin och Fälldin, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

## Övergång till högertrafik

## Statsutskottets utlåtande nr 92

Utskottets hemställan bifölls.

Vinner Nej, har kammaren till kontraposition i nämnda votering antagit reservationen II) av herr Erik Filip Petersson.

Sedan kammarens ledamöter härefter ånyo intagit sina platser och sistnämnda voteringsproposition blivit ännu en gång uppläst, verkställdes omröstning genom uppresning. Herr talmannen tillkännagav, att han funne tvekan kunna råda angående omröstningens resultat, varför votering medelst omröstningsapparat verkställdes. Därvid avgavs 26 ja och 34 nej, varjämte 156 av kammarens ledamöter förklarade sig avstå från att rösta.

Kammaren hade alltså till kontraposition i huvudvoteringen antagit den under 3:o angivna propositionen.

I enlighet härmed blev efter given varsel följande voteringsproposition uppläst och godkänd:

Den, som vill, att kammaren bifaller bevillningsutskottets hemställan i utskottets betänkande nr 34, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit reservationen II) av herr Erik Filip Petersson.

Sedan kammarens ledamöter härefter ånyo intagit sina platser och sistnämnda voteringsproposition blivit ännu en gång uppläst, verkställdes omröstning genom uppresning. Herr talmannen tillkännagav, att han funne flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Herr Hamrin i Jönköping begärde emellertid rösträkning, varför votering medelst omröstningsapparat verkställdes. Därvid avgavs 175 ja och 22 nej, varjämte 19 av kammarens ledamöter förklarade sig avstå från att rösta.

Kammaren hade alltså bifallit utskottets hemställan.

Som tiden nu var långt framskriden beslöt kammaren på förslag av herr talmannen att uppskjuta behandlingen av återstående på föredragningslistan upptagna ärenden till kammarens sammanträde onsdagen den 15 innevarande maj.

## § 2

Till bordläggning anmäldes

konstitutionsutskottets memorial och utlåtanden:

nr 9, angående granskning av de i statsrådet förda protokoll,

nr 11, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om allmänt kriminalregister m. m., i vad propositionen hänvisats till konstitutionsutskottet, och

nr 12, i anledning av väckta motioner om vidgning av kommunernas bestämmanderätt över hamntaxorna;

statsutskottets utlåtanden:

nr 85, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående den försvarsmedicinska forskningens organisation m. m., i vad propositionen avser ecklesiastikdepartementets verksamhetsområde,

nr 86, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående den försvarsmedicinska forskningens organisation m. m., i vad propositionen avser försvarsdepartementets verksamhetsområde, jämte i ämnet väckta motioner,

nr 87, i anledning av väckta motioner om upprättande av en särskild exportmarknadsberedning,

nr 88, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående stöd till barnstugor m. m. jämte i ämnet väckta motioner,

nr 89, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående vissa anslag för budgetåret 1963/64 till universitetssjukhusen m. m. jämte i ämnet väckta motioner,

nr 90, i anledning av Kungl. Maj:ts

proposition angående försäljning av viss allmänna arvsfonden tillfallen fast egendom,

nr 91, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning angående upphävande av förordningen den 21 december 1945 (nr 823) om nöjesskatt, m. m., såvitt propositionen hänvisats till statsutskottet, jämte i ämnet väckta motioner,

nr 95, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående vissa frågor rörande fackskolor m. m. jämte i ämnet väckta motioner,

nr 96, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag för budgetåret 1963/64 till markförvärv för övningsfält m. m. jämte i ämnet väckta motioner,

nr 97, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag för budgetåret 1963/64 till åtgärder mot silikos, luftföroreningar och tobaksrökning jämte i ämnet väckta motioner,

nr 98, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning angående anslag för budgetåret 1963/64 till hälsovårdsupplysning jämte i ämnet väckta motioner,

nr 99, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning om anslag för budgetåret 1963/64 till förvaring och underhåll av civilförsvarsmateriel m. m. jämte i ämnet väckta motioner, och

nr 100, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående vissa anslag till civilförsvaret m. m. jämte i ämnet väckta motioner;

bevillningsutskottets betänkanden:

nr 35, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning angående upphävande av förordningen den 21 december 1945 (nr 823) om nöjesskatt, m. m., såvitt propositionen hänvisats till bevillningsutskottet, jämte i ämnet väckta motioner,

nr 40, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse av punkt 1 av anvisningarna till 20 § kommunalskattelagen den

28 september 1928 (nr 370), m. m., jämte i ämnet väckta motioner, och

nr 41, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändring i rusdrycksförsäljningsförordningen den 26 maj 1954 (nr 521), m. m., jämte i ämnet väckta motioner;

bankoutskottets utlåtanden:

nr 17, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ersättning till ledamot av allmänt kyrkomöte, och

nr 18, i anledning av fullmäktiges i riksgäldskontoret framställning om vissa engångsunderstöd;

första lagutskottets utlåtanden:

nr 22, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om samarbete med Danmark, Finland, Island och Norge angående verkställighet av straff m. m.,

nr 23, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående ändrad lydelse av 2 § 17:o lagen den 26 maj 1909 (nr 38 s. 3) om Kungl. Maj:ts regeringsrätt,

nr 24, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om allmänt kriminalregister m. m.,

nr 25, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående ändring i lagen den 30 april 1948 (nr 218) om sambruksföreningar, m. m.,

nr 26, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse av 15 kap. 29 § giftermälsbalken, m. m., och

nr 27, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i rättegångsbalken m. m.;

andra lagutskottets utlåtanden:

nr 52, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till grunder för krigssjukvårdsutbildning av läkare och lag om ändring i lagen den 27 november 1953 (nr 688) om hälso- och sjukvård vid krig och andra utomordentliga förhållanden (krigssjukvårdslag), dels ock i ämnet väckta motioner,

nr 53, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i arbetarskyddslagen den 3

januari 1949 (nr 1), m. m., dels ock i ämnet väckta motioner,

nr 54, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om behörighet att utöva tandläkaryrket m. m.,

nr 55, i anledning av väckta motioner om viss översyn av lagen om vapenfria värnpliktiga samt om behandlingen av samvetsömma värnpliktiga, och

nr 56, i anledning av väckta motioner om makes samtycke till utträde ur den allmänna tilläggs pensionsförsäkringen;

tredje lagutskottets utlåtanden:

nr 24, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om igångsättningstillstånd för byggnadsarbete, dels ock i ämnet väckta motioner,

nr 25, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition angående vissa anslag ur kyrkofonden m. m., dels i ämnet väckta motioner, dels ock motioner om anslag till avlöande av en finskspråkig präst i Sundsvall, och

nr 27, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om gravrätt m. m.; samt

allmänna beredningsutskottets utlåtanden:

nr 24, i anledning av väckt motion om utredning rörande den oförtjänta markvärdstegringens problem,

nr 25, i anledning av väckta motioner om vidgad rätt till fria resor för värnpliktiga,

nr 26, i anledning av väckta motioner om utvidgning av statens järnvägars rabatter för folkpensionärer och del av motioner angående pensionärsbostadsbidragen m. m.,

nr 27, i anledning av väckt motion om utvidgning av statens järnvägars reserabatter för studerande,

nr 28, i anledning av väckta motioner om rabatter för studerande, militärer och folkpensionärer vid resor på statens järnvägars busslinjer,

nr 29, i anledning av väckta motioner om främjande av konsumtionen av alkoholfria drycker, och

nr 30, i anledning av väckt motion

om åtgärder mot markvärdstegring m. m.

### § 3

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

från statsutskottet:

nr 8, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar rörande utgifterna för budgetåret 1963/64 inom ecklesiastikdepartementets verksamhetsområde jämte i ämnet väckta motioner;

nr 185, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ytterligare utgifter å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1962/63, i vad propositionen avser utrikesdepartementets verksamhetsområde;

nr 186, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ytterligare utgifter å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1962/63, i vad propositionen avser socialdepartementets verksamhetsområde;

nr 187, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag för budgetåret 1963/64 till verkstäder för handikappade;

nr 188, i anledning av Kungl. Maj:ts förslag till stat för riksgäldsfonden för budgetåret 1963/64;

nr 189, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående omorganisation av fortifikationsförvaltningen m. m.;

nr 190, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ökat stöd till föreläsnings- och studiecirkelverksamhet m. m.;

nr 191, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag för budgetåret 1963/64 till bidrag till byggnadsarbeten m. m. inom skolväsendet jämte i ämnet väckta motioner;

nr 192, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utbyggnad av utbildnings- och forskningsorganisationen i Umeå;

nr 193, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag för bud-

getåret 1963/64 till byggnadsarbeten vid vissa universitet och högskolor m. m.;

nr 194, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående vissa anslag för budgetåret 1963/64 till statens järnvägar m. m.;

nr 195, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående överlåtelse av kronan tillhörig mark m. m.;

nr 196, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående organisationen av den automatiska databehandlingen inom statsförvaltningen m. m. jämte i ämnet väckta motioner;

nr 197, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående nya grunder för den statliga personalpensioneringen av vissa icke statliga grupper m. m.; och

nr 198, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående säkerhetsinspektion av motorfordon m. m., såvitt nämnde proposition hänvisats till statsutskottet;

från bevillningsutskottet:

nr 199, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning angående ändrad lydelse av 1 och 6 §§ förordningen den 27 maj 1960 (nr 253) om tillverkning och beskattning av malt- och läskedrycker, m. m.; och

nr 200, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning angående rätt för Konungen att förordna om uttagande av antidumping- och utjämningsstullar, m. m.;

från andra lagutskottet:

nr 201, i anledning av väckt motion angående preskriptionstiden för återbetalning av socialhjälp;

nr 202, i anledning av väckta motioner om lagstiftningen om åldringsvård;

nr 203, i anledning av väckta motioner om statens övertagande av kostna-

derna för förvaring och underhåll av viss civilförsvarsmateriel;

nr 204, i anledning av väckta motioner om vidgad rätt till reseersättning och sjukpenning för personer med rörelseinvaliditet; och

nr 205, i anledning av väckt motion angående rätt att passera riksgränsen annorstädes än vid passkontrollställe; samt

från tredje lagutskottet:

nr 183, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändrad lydelse av 48 § folkbokföringsförordningen den 28 juni 1946 (nr 469), dels ock i ämnet väckta motioner; och

nr 184, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition angående säkerhetsinspektion av motorfordon, m. m., i vad propositionen hänvisats till lagutskott, dels ock i ämnet väckta motioner.

#### § 4

Tillkännagavs, att följande Kungl. Maj:ts propositioner överlämnats till kammaren:

nr 168, med förslag till förordning om rätt att vid taxering för inkomst njuta avdrag för belopp, som tillförts Stiftelsen Petroleumbranschens Beredskapsfond, samt

nr 170, angående statlig lönereglering för skolledare och lärare vid yrkesskolor, m. m.

Dessa propositioner bordlades.

#### § 5

Justerades protokollsutdrag.

Kammarens ledamöter åtskildes här efter kl. 22.51.

In fidem  
Sune K. Johansson