

# RIKSDAGENS PROTOKOLL



Nr 36

ANDRA KAMMAREN

1963

9—11 december

## Debatter m. m.

### Måndagen den 9 december

	Sid.
Svar på fråga av herr Carlsson i Huskvarna ang. utredningen om statligt ekonomiskt stöd till kommunala musikskolor.....	5
Svar på interpellationer av:	
herr Dickson ang. åtgärder mot utförsel till andra länder av skadliga filmer och tryckalster.....	6
herr Berglund ang. de militära riskområdena i Vättern.....	8
herr Martinsson ang. förfarandet vid bärgning av militära fordon .	13
herrar Alemyr, Börjesson i Falköping och Ståhl ang. rymningarna från fångvårdsanstalterna .....	15
herr Hamrin i Jönköping ang. åtgärder mot kriminaliteten och fröken Wetterström ang. vissa åtgärder i brottsförebyggande syfte	28

### Tisdagen den 10 december

Reglering i riksdagsstadgan av riksdagstjänstemännens avlöningsförhållanden .....	37
Utvidgad statlig kreditstödsverksamhet m. m. ....	39
Underlättande av mindre och medelstora företags avsättning på den internationella marknaden.....	54
Undervisning i ämnet familjekunskap m. m. ....	57
Samverkan mellan utredningar som behandlar gymnasiets och fackskolornas problem.....	59
Landstingskommunernas övertagande av statens mentalsjukvård m. m. ....	61
Förenklingar i förfarandet vid allmän fastighetstaxering, m. m. ....	89
Översyn av lagstiftningen rörande förmynderskapsförvaltningen ....	95
Lag om biskopsval, m. m. ....	97

**Onsdagen den 11 december**

	Sid.
Svar på fråga av herr Gustafsson i Skellefteå ang. informationen vid flyttning av anläggningar m. m. inom statens järnvägar och på interpellation av herr Lundmark i samma ämne.....	99
Riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.....	104

**Samtliga avgjorda ärenden****Tisdagen den 10 december**

<i>Utrikesutskottets</i> utlåtande nr 11, ang. ändring i lagen om särskilda förmåner för vissa internationella organisationer m. m. samt ang. godkännande av protokoll rörande privilegier och immunitet för organisationen för europeisk rymdforskning.....	36
<i>Konstitutionsutskottets</i> memorial nr 16, ang. handläggningen av Wennerströmaffärens konstitutionella sida.....	37
<i>Sammansatta konstitutions- och bankoutskottets</i> utlåtande nr 1, ang. reglering i riksdagsstadgan av riksdagstjänstemännens avlöningsförhållanden.....	37
<i>Statsutskottets</i> utlåtande nr 204, om utvidgad statlig kreditstödsverksamhet m. m. ....	39
— nr 205, om underlättande av mindre och medelstora företags avsättning på den internationella marknaden.....	54
— nr 206, ang. rehabiliteringsverksamheten.....	57
— nr 207, om undervisning i ämnet familjekunskap m. m. ....	57
— nr 208, om utredning rörande de utlandssvenska barnens skolgång m. m. ....	59
— nr 209, om samverkan mellan utredningar som behandlar gymnasiet och fackskolornas problem.....	59
— nr 210, ang. landstingskommunernas övertagande av statens mentalsjukvård m. m. ....	61
<i>Bevillningsutskottets</i> betänkande nr 60, ang. ändrad lydelse av 18 § förordningen om automobils katt, m. m. ....	89
— nr 62, om ändring i kommunalskattelagen, m. m. ....	89
<i>Bankoutskottets</i> utlåtande nr 30, ang. omorganisation av riksgäldskontoret, m. m. ....	95
— memorial nr 31, ang. instruktion för nästkommande riksdags bankoutskott.....	95
— utlåtande nr 32, ang. reservation av tomt för en ny riksbanksbyggnad, m. m. ....	95
— nr 33, ang. inrättande av vissa ordinarie tjänster vid riksdagens ekonomibyrå.....	95
<i>Första lagutskottets</i> utlåtande nr 49, om en översyn av lagstiftningen rörande förmynderskapsförvaltningen.....	95
— nr 50, om inrättande av ett ekonomiskt förvaltarskap som alternativ till omyndigförklaring.....	97
— nr 51, ang. ändrad lydelse av 2 § lagen om Kungl. Maj:ts regeringsrätt.....	97
— nr 52, ang. lag om biskopsval, m. m. ....	97



	Sid.
<i>Andra laguskottets</i> utlåtande nr 78, om ändrad lydelse av 26 § sjömanslagen.....	98
<i>Tredje laguskottets</i> utlåtande nr 40, om ändring i lagen angående stenkolsfyndigheter m. m., m. m. ....	98
— nr 41, ang. bestridande av kostnaderna för grupplivförsäkring för präster och kyrkomusiker, m. m. ....	98
— nr 42, ang. ändrad lydelse av 18 § förordningen om automobils katt, m. m. ....	98

### Onsdagen den 11 december

<i>Sammanstatta stats- och tredje laguskottets</i> utlåtande nr 1, ang. riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m. ....	104
<i>Tredje laguskottets</i> utlåtande nr 43, om ändring i vägtrafikförordningen	158
<i>Jordbruksutskottets</i> utlåtande nr 24, ang. utgifter å tilläggsstat I (jordbruksärenden).....	159



## Måndagen den 9 december

Kl. 14.00

### § 1

Justerades protokollet för den 3 innevarande december.

### § 2

Svar på fråga ang. utredningen om statligt ekonomiskt stöd till kommunala musikskolor

Ordet lämnades på begäran till

Chefen för ecklesiastikdepartementet, herr statsrådet EDENMAN, som yttrade:

Herr talman! Herr Carlsson i Huskvarna har frågat när den av riksdagen i skrivelse nr 292 år 1962 begärda utredningen om statligt ekonomiskt stöd till kommunala musikskolor kommer till stånd.

Det senast i motioner till 1962 års riksdag väckta förslaget om statliga bidrag till den kommunala musikutbildningen måste ses i sammanhang med den omprövning av statens insatser över huvud taget på det musikpedagogiska fältet, som för närvarande pågår. Musikledarutredningens betänkande om lärare och handledare för det fria och frivilliga musikbildningsarbetet prövas i detta sammanhang i ecklesiastikdepartementet. Samtidigt är utbildningen vid redan existerande statligt understödda institutioner föremål för översyn.

Med ett eventuellt igångsättande av den av herr Carlsson berörda utredningen bör därför enligt min mening tills vidare anstå.

Vidare anförde

Herr CARLSSON i Huskvarna (fp):

Herr talman! Jag ber att få tacka

statsrådet Edenman för det svar jag nyss fått. Jag hade nog hoppats, att det skulle ha blivit litet mera positivt.

Med anledning av svaret vill jag citera vad skolöverstyrelsen skrev förra året i ett remissyttrande: »De kommunala musikskolorna spelar enligt överstyrelsens mening en betydelsefull roll som komplement till den musikverksamhet, som faller inom det allmänna skolväsendet. Överstyrelsen har tidigare i olika sammanhang understrukt angelägenheten av att möjligheterna att genom reguljär statsbidragsgivning ekonomiskt stödja verksamheten vid dessa skolor närmare utredes. Överstyrelsen vill i detta sammanhang också erinra, att 1960 års folkbildningsutredning uttalat sig för att en utredning på detta område kommer till stånd. Enligt vad överstyrelsen inhämtat, pågår inom musikledarutredningen vissa undersökningar angående omfattningen och kvaliteten av den musikundervisning, som bedrivs vid de kommunala musikskolorna. Överstyrelsen förordar, att direktiven för denna utredning vidgas att även omfatta frågan om statsbidrag till de kommunala musikskolorna.»

I sitt utlåtande över samma ämne anförde utskottet: »Frågan om möjligheterna för staten att ekonomiskt stödja skolornas verksamhet synes därför böra göras till föremål för utredning. Skolöverstyrelsen har i sitt yttrande förordat, att direktiven för musikledarutbildningen skall vidgas att omfatta även frågan om statsbidrag till de kommunala musikskolorna. Utskottet ansluter sig till detta förslag.»

Musikledarutbildningen har nu framlagt sitt förslag. I betänkandet talar man om att åtskilligt görs inom de kommu-

Svar på interpellation ang. åtgärder mot utförsel till andra länder av skadliga filmer och tryckalster

nala musikskolorna och även inom den obligatoriska skolan när det gäller frivillig undervisning. Detta är synnerligen intressant. Men utredningen säger också att den kraftiga fluktuationen i procenten av deltagande skolbarn från ort till ort och från län till län talar för att vi har att förvänta en stor ansvällning av den kommunala musikverksamheten, därest de spärrar som för närvarande existerar i form av knapphet på lärare och på vissa orter i form av bristande ekonomiska resurser avlägsnas. De är just det senare jag tänkt på när jag ställde min fråga om statsanslag till de kommunala musikskolorna. Ett sådant anslag skulle bli av stor betydelse, i synnerhet för kommuner med dåligt skatteunderlag.

I grundskolan förekommer det endast två veckotimmars sångundervisning på mellanstadiet. På högstadiet får man i klass 7 välja mellan musik och slöjd, och i klass 8 och 9 får man välja två av ämnena musik, teckning eller slöjd. Det blir inte någon grundlig musikundervisning.

I en hörnartikel i Dagens Nyheter i går anförde en musikdirektör vissa synpunkter på musikundervisningen i skolan. Varje lärare tänker visserligen kanske mest på sitt eget ämne, men de uppgifter som här lämnades är inte särskilt uppmuntrande. I artikeln heter det: »Under mer än ett decennium har vårt lands skolmusik behandlats på ett sätt som med skrämmande tydlighet visar att man på ansvarigt håll haft föga intresse och förståelse för ämnet. Vartjän detta förhållande lett framgå av musikkonsulenten Arne Aulins ämbetsberättelse för verksamhetsåret 1962/1963. I denna senare betecknas skolmusikens läge som katastrofalt.»

Jag vet inte om detta är en överdrift; det är inte jag utan en musikdirektör som sagt det, och han får väl stå för vad han sagt. Men det är klart att det med det ringa antal undervisningstim-

mar som förekommer inte kan bli någon grundlig musikundervisning.

Man räknar med att i klass 7 endast 10 procent av eleverna kommer att välja musik. Det är naturligtvis inte mycket, men man har då tillgång till frivillig musikundervisning utanför den obligatoriska skolan. Här kan bl. a. de kommunala musikskolorna ge en hel del, och enligt musikledarutredningens betänkande bedrivs också en omfattande musikundervisning i kommunal regi. Det vore rimligt att staten lämnade bidrag till denna undervisning på samma sätt som man bidrar till studiecirkels- och annan studieverksamhet. Det vore ett bra sätt att uppmuntra denna undervisning.

Vi måste väl ändå säga, att den levande musiken fortfarande har någonting att ge, även om vi nu har tillgång till TV- och radiomusiken. Jag skulle framför allt vilja stryka under, att för de ungdomar som får intresse för sång och musik behöver samhället inte ha några bekymmer; de får inte några fritidsproblem utan de fångas helt av sitt intresse. Det tycker jag också är en god kulturinsats i vårt samhälle. Det skulle vara en vinst både för ungdomen och för samhället som helhet, om staten på ett bättre sätt än hittills kunde stödja de kommunala musikskolorna. Jag skulle vilja vädja till statsrådet att aktualisera den frågan inom en snar framtid. Riksdagen behandlade förra året denna sak mycket positivt genom den skrivning som jag nyss citerade.

Härmed var överläggningen slutad.

### § 3

Svar på interpellation ang. åtgärder mot utförsel till andra länder av skadliga filmer och tryckalster

Ordet lämnades på begäran till

Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena NILSSON, som yttrade:

## Svar på interpellation ang. åtgärder mot utförsel till andra länder av skadliga filmer och tryckalster

Herr talman! Herr Dickson har till mig riktat frågan, om det i dagens läge finns — jag citerar — »något medel att stoppa utförsel till andra länder av filmer, tryckalster o. d., som kan förväntas verka moraliskt nedbrytande eller i andra avseenden skadligt på det folk till vilket det avsetts sändas». Hr Dickson undrar, vad vår hjälp till u-länderna kan nytta, om vi samtidigt bidrar till att bryta ned moralen hos dessa folk genom att visa hur — och jag citerar ånyo — »vita människor bära sig åt så som sker i en svensk film med dess ofta obligatoriska, mer eller mindre råa sexualinslag».

Till svar på frågan vill jag meddela, att någon lag om förbud mot export av filmer, tryckalster o. s. v. icke finnes och icke heller överväges av regeringen. Det folk som mottager kulturell import från utlandet torde självt vara bäst skickat att avgöra frågan, huruvida och på vad sätt dess moral behöver skyddas.

Vidare anförde

Herr DICKSON (h):

Herr talman! Jag ber att få tacka excellensen Nilsson för detta svar. Det var ett koncist och klart svar, och uppriktigt sagt hade jag knappast väntat att det skulle ha något annat innehåll än det hade.

Men saken är kanske inte alldeles utagerad med detta. Det är alldeles uppenbart att nivån också i många andra länder sjunker, även om jag dess värre tror att vi kanske leder den tävlingen, om man nu i detta fall skall använda ett så fint ord. Jag kan också förstå att det knappast kan vara rimligt, att om vi låtit ett tryckalster eller en film passera genom vår censur vi samtidigt säger: Det här tål svenska folket men man tål det inte i utlandet. Men det finns ingenting som hindrar att vi framställer filmer som inte passerar den svenska censuren. Jag vet att det privat vísats filmer på en nivå som är otrolig.

Ingenting hindrar heller att vi skickar sådana filmer till utlandet.

Nu är det väl i alla fall så att vi — jag upprepar det — ligger på ett som det kallas avancerat plan i fråga om film och även i fråga om litteratur. Jag har sagt någon gång förut i kammaren, att människor reser speciellt hit till Sverige därför att de hört att moralen är så lös här, att man utan vidare kan rumla om som man vill. Men är detta något som vi skall låta oss nöja med. Om det vore så, att vår nivå vore mycket lägre än i utlandet kunde det mycket väl bli ett anskri från andra länder när våra filmer kom dit, och det kunde i dessa länder komma yrkanden på att man skulle ordna en köpstrejck, därför att de inte ville ha med våra varor att göra. Det kunde också leda till att dessa länders censurorgan — i den mån det finns censur i dessa länder — finge vara särskilt uppmärksamma när det kom filmer från Sverige. Jag tycker det vore en bedrövlig historia.

Jag skulle vilja beröra en annan sak i detta sammanhang. Det förmärks en mycket tydlig drive för att bryta ned de skrankor som nu finns. Jag känner flera som är engagerade i denna drive. Jag vill inte döma dem; de tror att de gör något lovvärt, och jag kan på sätt och vis också förstå deras resonemang. De menar att vi, om vi tar bort alla skrankor, blir friare människor. Men de inser inte att friheten då nås bara i yttre måtto. I verkligheten binds man nämligen så fast vid de friheter man tillåter sig, att man är mycket mera fången än man förut var.

Därför måste vi till slut välja *antingen* att släppa loss alla hämningar, låta människor handla precis hur de vill, leva ut sina begär, själviskt sträva efter att på det materiella planet få sina önskningar uppfyllda så mycket det går *eller* att ta oss samman och se om det inte är någonting annat som kan ge oss mera tillfredsställelse.

### Svar på interpellation ang. de militära riskområdena i Vättern

Den historiska erfarenheten visar faktiskt att kulturer — och vi får väl anse att vi även här har en sorts kultur — gått under just på grund av att man beträtt en sådan väg som jag nu har försökt att något redogöra för. Man har uppnått en hög standard, vilket i och för sig är utmärkt, men man har inte förmått bära denna standard. Jag vill här åter erinra om det finska talesättet att »det vill till en stark rygg för att bära goda tider». Och vi har inte haft en rygg stark nog för att klara denna sak.

Ja, herr talman, vad är det då vi skall göra? Jag vet att utrikesministern är lika litet glad åt förbudsagstiftning som jag själv. En sådan vore inte heller något botemedel för denna sorts onda. Men man blir i vissa fall tvungen att tillgripa förbudsåtgärder. Det skulle här behövas någon sorts preventiv åtgärd, om man skall kunna undvika att gå den sluttande vägen till den slutliga kulturella undergången.

I det sammanhanget har två ord kommit i kläm. Det ena är kultur och det andra är liberalism. Liberalism är ett vackert ord, men det har här blivit benämning på något mindre vackert.

Nu tror jag och många med mig att människor, som har kommit in på fel väg, kan ändra sig. Man kan bedra sig själv och få en fel syn på saker, vilket naturligt nog resulterar i att man lever därefter. Men det gäller för oss att medan tid är komma till insikt om att det är en fel syn. Jag upprepar att jag inte dömer den som säger att får jag mina önsknings och drifter tillgodosedda, blir jag en lycklig och harmonisk människa. Det är mänskligt och logiskt att resonera så. Men i verkligheten blir inte resultatet det man tänkt sig. Den mänskliga logiken fungerar inte i detta sammanhang.

Jag upprepar än en gång att vi alla, regeringsledamöter, riksdagsledamöter och andra, såsom enskilda människor måste ta ställning till om vi skall gå den

ena eller den andra vägen. Själv har jag gjort mitt val, och jag tror att jag har en fördel av att ha ganska mycken erfarenhet även från den andra vägen. Jag vet kanske bättre än många andra vilken väg som egentligen ger den största tillfredsställelsen.

Herr talman! Jag ber att ännu en gång få rikta ett tack till hans excellens herr utrikesministern för svaret på min interpellation. Vi får väl, om han så tillåter, resonera vidare om denna sak man och man emellan.

Låt mig bara tillägga en reflexion. Man ser nu vissa filmer av högt konstnärligt värde på många av våra biografier, och det är en ständig debatt om vad producenten har menat med dem. Ytterst få begriper vad meningen är. Jag har hört olika tolkningar, och jag är beredd att tro att vederbörande haft en positiv och upplyftande mening med sitt verk. Men när en film är så svår att förstå, att bara en handfull människor inom nationen kan tolka dess innehåll, medan de andra huvudsakligen blir chockade och äcklade av vad de ser, vore det väl bra med någon liten bruksanvisning för hur en sådan film skall tolkas.

Härmed var överläggningen slutad.

#### § 4

### Svar på interpellation ang. de militära riskområdena i Vättern

Ordet lämnades på begäran till

Chefen för försvarsdepartementet, herr statsrådet ANDERSSON, som yttrade:

Herr talman! Med kammarens tillstånd har herr Berglund frågat chefen för jordbruksdepartementet,

1) om han känner till de olägenheter för fiskerinäringen, friluftsliv och vattenförening som de militära riskområdena i mellersta och norra Vättern är upphov till och

2) om han vill medverka till att des-

**Svar på interpellation ang. de militära riskområdena i Vättern**

sa riskområden slopas eller begränsas så att ingen skada uppstår.

Frågorna är av sådan karaktär att det bör ankomma på mig att besvara dem.

Vid Vättern ligger ett flertal skjutplatser. Dessa erfordras för militära förband ur armén och flygvapnet, för forsknings- och försöksverksamhet inom armétyg- och flygförvaltningarna samt för försvarets fabriksverks anläggningar i Karlsborg och Motala. Den debatt som fördes i anslutning till omorganisationerna i samband med 1958 års försvarsbeslut — då ett förband i Karlsborg nedlades och ersattes med ett nytt — visade att man inom berörda kommuner var angelägen om att den militära verksamheten skulle fortgå.

Militära övnings- och skjutplatser kan inte inom någon del av Sverige anordnas utan olägenheter ur civil synpunkt. När det gäller södra och mellersta Sverige är det enligt min mening klart att olägenheterna blir minst i de fall vattenområden kan utnyttjas som risk- och målområden. Detta oaktat kan givetvis militär verksamhet av ifrågavarande slag innebära avsevärda ekonomiska påfrestningar för enskilda. Riksdagen har därför genom beslut år 1940 och 1952 fastställt grunder för ersättningar för förluster till följd av militära avspärrningar samt för skada på fiske till följd av militär verksamhet. Försvarets fiskeskyddsutredning har i sitt betänkande Försvar och fiskerinäring föreslagit ytterligare ersättningar bl. a. till yrkesfiskare i Vättern. Utredningen har också framlagt förslag till vissa andra åtgärder för att minska olägenheterna av att bl. a. delar av Vättern utgör mål- och riskområden vid militära skjutningar. Betänkandet har remissbehandlats. Ärendet är f. n. under beredning inom försvarsdepartementet. Jag räknar med att proposition i ämnet skall kunna föreläggas 1964 års vårriksdag.

Vidare anförde:

1\* — *Andra kammarens protokoll 1963. Nr 36*

Herr BERGLUND (fp):

Herr talman! Jag tackar herr statsrådet och chefen för försvarsdepartementet för det svar han givit på min interpellation.

Det hade emellertid för mig och fiskerinäringen i Vättern också varit värdefullt, om jordbruksministern hade velat svara på mina frågor. Det är ändå han som är högste vårdaren av denna näring och intressent häri. Jag förutsätter att han har en uppfattning om intrånget på hans område.

I det svar jag nu emellertid har fått hänvisas till den utredning »Försvar och fiskerinäring», som avlämnats av försvarets fiskeskyddsutredning. Det vore mycket att säga om denna, och jag skall med anledning av den be att få göra några reflexioner. Men först vill jag säga några ord om vad länsstyrelsen i Örebro län har sagt. Den finner det angeläget att åtgärder vidtages för att söka motverka eller minska de skador, som på grund av militärverksamhet förorsakas fisket och genom föroreningar även vattnet i Vättern. Länsstyrelsen faller också in i den tankegången, att en lokal nämnd sammansatt av tre ledamöter med en opartisk ordförande bör tillsättas för en objektiv utredning i motsats till utredningens förslag om tre ledamöter, varav två militärer av vilka den ene skall vara ordförande.

Det är klart att en utredning som den nu angivna blir mer eller mindre ensidigt färgad, och detta måste man ta hänsyn till vid bedömandet av densamma.

Försvarsministern konstaterar kort och gott, att man inom Sverige inte på någon plats kan göra ett militärt intrång utan att därigenom skapa olägenheter, men, herr statsråd, nog finns det platser inom Sverige, där olägenheterna inte blir så stora som i Vätternområdet. Vi har ändå öde vidder och områden i vårt avlång land, vilka utan olägenhet eller i varje fall med ytterst liten sådan kan användas just för detta ända-

**Svar på interpellation ang. de militära riskområdena i Vättern**

mål. Fisket i Vättern och särskilt då rödingsfisket är i fara att helt eller delvis spolieras, om de militära myndigheterna alltfört och i än större utsträckning får utvidga sina riskzoner.

I min interpellation hänvisade jag till en upprättad karta över Vättern, som anger de riskområden, vilka nu är föreslagna och till stor del redan tillämpas. Jag vill nu inför kammaren förevisa en karta, så att var och en kan se vad det här rör sig om. Det är inte små områden, som på detta sätt tas i anspråk för de militära skjutningarna. Detta väcker oro inte endast hos fiskarna utan även bland turister, fritidsfolk, båttrafikens utövare och andra. Försvarsministern är säkerligen inte obekant med denna karta, men jag vill inför kammaren presentera densamma. Det i mellersta och norra delen av Vättern i höjd med Karlsborg inprickade området visar var de 34 skjutstationer finns, vilka nu skall ökas till 37. Det betyder att militären praktiskt taget kommer att lägga beslag på hela norra och mellersta delen av Vättern, och området blir därigenom mycket osäkert.

Från att tidigare sålunda ha varit en trivsamt sjö, bortsett från en benägenhet att hastigt uppröras vid blåst och oväder, har Vättern blivit en enda stor riskzon, där snart sagt ingen vågar fara fram vare sig för yrkesutövning eller för att idka friluftsliv.

Redan 1943 uppmärksamgjorde i Karlsborg bosatta fiskare myndigheterna på att skjutning över Vättern vållade stort intrång i fisket och att detta under de senaste åren lämnat mycket liten möjlighet till utkomst för dem. En utvidgning av skjutområdena var redan då på tal, och man oroade sig över vad som komma skulle. Man var då även inne på den linjen, att ett förbud för skjutning över Vättern var enda möjligheten att bevara fisket intakt. De militära myndigheterna har visserligen uppmärksammat detta och sökt kompensera fiskarna genom ersättningar för

bortfall av inkomst. Trots den skada som redan då kunde påvisas begärde emellertid chefen för Västgötaflottillen 1955 ytterligare utvidgning av skjutområdena samt att ytterligare skadeersättning skulle utbetalas. Det är detta som statsrådet nu återoppar i sitt svar.

Men oron blev härigenom ännu större, och man förutsåg att den alltmer intensifierade militära verksamheten skulle medföra att skadeverkningarna blev så stora, att fisket i Vättern hotades till sin existens. Man ansåg då att det enda radikala botemedlet vore att förlägga övningarna till andra platser, där skadeverkningarna inte blev densamma som här.

Då vi nu skriver 1963, visar det sig att den oro som man kände inför det militära intrånget för tjuo år sedan inte var obefogad. Det är särskilt några lekplatser för rödingen som mer eller mindre blivit förstörda på den senaste tiden. Jag kan nämna Tängan sydsydväst om Stora Röknan samt Höjen och Kråkviken längre ned. De märkningar av röding som utfördes vid dessa grund 1935 och 1936 tyder på att rödingen tidigare varit spridd ända ned till Vingsö.

En av de lekplatser jag nämnde, Kråkviken vid Karlsborg, utgjorde förr en mycket viktig fiskeplats. På senare år har man emellertid inte kunnat bedriva fiske här, då platsen ligger inom oftast avlyst område. Bestånden av röding i Vättern är ju av lokal karaktär. Dessa bestånd baserar sig sålunda på skilda lek- och tillväxtområden, och om de förstörs, hotas ju hela beståndet så småningom av obotlig skada. Jag skall emellertid inte här beröra de undersökningar som gjorts beträffande den dödlighet hos fiskyngel i olika stadier, som beror på skjutningarnas intensitet.

Men, herr talman, fisket hotas inte endast på grund av de skjutningar som förekommer. Ett viktigt moment i skadegörelsen är också de kemiska processer som uppstår i samband med



**Svar på interpellation ang. de militära riskområdena i Vättern**

sprängning och sänkning av ammunition. Den tanken har nämligen framkastats, att giftiga ämnen skulle kunna bildas genom kemiska processer då vattnet under längre eller kortare tid varit i kontakt med rester av bomber och granater, som bringats att explodera över eller i vattnet. Det har befunnits att de ämnen som uppstår får en stark giftig effekt genom biologisk indikation, vilket snabbt påverkar olika slag av fisk. Skilda fiskarter reagerar olika. Redan vid låg koncentration reagerar sådana fiskarter som lax, öring, röding m. fl. Ja, vid en del experiment har det visat sig att fisken i de akvarier, som kom till användning, dog även vid mycket stora utspädningar av sådant förorenat vatten. Då allt större bombfällningar nu äger rum särskilt vid lekgrundet Höjen, är skadegörelsen på denna lekplats förklarlig.

Nu utbreder sig över norra Vättern inte mindre än 34 olika riskzoner — vilket framgår av kartan — som nu skall utökas till 37. Man kan på kartan också utläsa vilka förband som vid olika tider har sina skjutövningar här.

Det blir alltså mer och mer skjutning, bombfällning och sänkning av ammunition till skada för fiske, trafik och friluftsliv.

Vid mitt besök hos en del fiskare vid Granviksskären norr om Karlsborg visade man mig det ytterst begränsade område, som ännu var fritt att fiska på och som ännu låg utanför riskzonen. Men enligt fiskarnas mening förekommer ingen röding här; på sin höjd kan man få litet sik. De stora rödingsfiskeplatserna betraktas som militära riskzoner. Men det är ju rödingsfisket dessa människor skall leva av! Man var där nere så orolig och nervös när man skulle ut på rödingsfiske, att man menade sig behöva ompröva, huruvida man över huvud taget skulle fortsätta med detta fiske. Så får det väl i alla händelser inte utveckla sig! Visst behöver militären övningsområden, men

att förlägga dessa över en av vårt lands vackraste sjöar med det klaraste vatten och det förnämligaste fiskebestånd, det måste alla reagera mycket kraftigt emot.

Vårt grundvatten, synnerligast i Mellansverige, hotar att minska. Därigenom får tätorter och samhällen svårt att tillgodose sin vattenförsörjning. Vättern har blivit alltmer attraktiv för de kommuner, som rimligen kan tillgodogöra sig dess vatten, och de har i allt större utsträckning begagnat sig av denna möjlighet. Som jag tidigare påpekat är Vättern-vattnet av ett säreget slag. Det kan utan större reningsanordningar användas som dricksvatten, varför det passar utomordentligt väl till detta ändamål. De föroreningar som nu kunnat påvisas genom undersökningar är ett hot även i detta avseende, och det kommer säkerligen att få svåra följder.

Avslutningsvis vill jag, herr talman, beröra en sak som jag antydde i början av mitt anförande, nämligen turismen och friluftslivet i dessa trakter, särskilt i norra Vätternbygden. Här ligger en av vårt lands vackraste insjöskärgårdar, trafikerad och besökt av en mängd turister under sommarmånaderna. Här ges tillfälle till bad, segling, sportfiske, sommarstugebyggelse och annat som är förenligt med detta. Genom det intrång som nu sker hotas även detta av förstörelse. Inom de olika kommuner, som har norra Vättern inom sina gränser, satsar vi hårt just på denna fritidsverksamhet. Vi anordnar båtturer och sportfisketurer, vi öppnar områden för fritidsbebyggelse och mycket annat. Men vi ser oss hotade i denna verksamhet av det militära intrånget. Det är därför vi med stor indignation ser att militären lägger allt större områden under sig och snart behärskar hela norra Vättern och därmed som sagt förstör ett av vårt lands vackraste fritidsområden.

Jag kan inte, herr talman, räkna upp alla de sammanslutningar och institutioner som med oro ser på denna ut-

**Svar på interpellation ang. de militära riskområdena i Vättern**

veckling. Man uttalar sig understundom i ganska skarpa ordalag, t. ex.: »Vättern som militärt övningsområde ett allvarligt intrång i fisket» eller »Vättern vandaliseras av skjutningarna» och »Man bör ompröva huruvida inte andra för ändamålet mera passande områden kan tas i bruk».

Nu meddelar försvarsministern i sitt svar, att det troligen under vårriksdagen 1964 kommer en proposition i ärendet. Då hoppas jag att den oro och indignation som nu framkommit över det militära intrånget även skall kunna utläsas av propositionen och att det förslag som framläggs skall ta hänsyn till alla de olägenheter som här redovisats. Framför allt hoppas jag att försvarsministern vill medverka till att rödingsfisket hålles intakt, ty det vore ytterst beklagligt, herr statsråd, om vi t. ex. i Askersund inte skulle kunna bjuda statsrådet på denna delikatess då han, som jag hoppas, kommer till norra Vätternbygden för att på ort och ställe ta del av våra bekymmer i nu berörda avseenden.

Med detta, herr talman, ber jag än en gång få tacka försvarsministern för svaret på min interpellation.

Herr BÖRJESSON i Falköping (cp):

Herr talman! Jag vill helt instämma i vad herr Berglund nyss sade och också göra mig till tolk för dem som känner stark oro inför vad som händer i bygderna runt Vättern. Många frågar sig i dag: Vill militären i framtiden ha hela Vättern för sig själv? Frågan är inte helt orimlig. Försvarets fiskeskyddsutredning föreslår ju en utökning av antalet riskzoner, innebärande att nära nog hela norra och mellersta Vättern förklaras för militärt vatten. Vad detta i praktiken skulle betyda förstår nog var och en. Yrkesfiskarna och de som har fisket som biinkomst kommer att hindras i sin yrkesutövning, och även fritidsfisket blir lidande.

Kan de som bedriver fiske i större

eller mindre utsträckning erhålla full kompensation för inkomstbortfallet? Riksdagen har fastställt grunder för ersättning för inkomstbortfall på grund av förluster till följd av militära avspärrningar samt för skada på fiske till följd av militär verksamhet. Utan att på något sätt betvivla myndigheternas goda vilja kan man dock svårligen frigöra sig från tanken att, även om full ersättning utgår, den skadelidande inte kan påräkna full kompensation. Det är ju många faktorer som han har att bevisa. Det gäller inte bara inkomstbortfallet, vilket i och för sig kan vara mycket svårt att bevisa, utan också exempelvis vad nöjet att fiska kan vara värt. Och hur går det för alla dem som vill utnyttja Vättern för segling och rekreation? Här kan det knappast bli tal om ekonomisk kompensation, ty förlorad rekreation och avkoppling kan ju inte mätas i pengar.

Jag vill på intet sätt förringa betydelsen av att de militära intressena blir tillgodosedda inom möjligheternas ram, men det får inte i alltför hög grad ske på de civila intressenas bekostnad. Det borde vara möjligt att nå en avvägning mellan militärens krav på övningsområden och behovet av fiske, friluftsliv, vattenförsörjning o. s. v. En inventeringsplan borde därför uppgöras innan man fastställer riskzonerna för Vättern.

Jag vill slutligen, herr talman, i likhet med interpellanten herr Berglund uttala den förhoppningen, att man vid utarbetandet av propositionen i möjligaste mån beaktar att Vättern i långliga tider varit och alltjämt är ett ovärderligt fiskevatten inte bara för yrkesfiskarna utan även för fritidsfiskarna. Dessutom kan Vättern erbjuda förstklassig rekreation för seglare och andra sjöintresserade.

Chefen för försvarsdepartementet, herr statsrådet ANDERSSON:

Herr talman! Jag skall inte gå in på

**Svar på interpellation ang. förfarandet vid bärgning av militära fordon**

någon längre debatt eftersom en proposition med anledning av det i år avgivna betänkandet kommer att framläggas vid vårriksdagen och den kommer att ta ställning till alla de förhållanden och problem som berörts av de båda ärade talarna.

Yrkesfiskarna i Vättern får sedan många år tillbaka ersättningar för uteblivet fiske, och i betänkandet föreslås bl. a. nya grunder för dessa ersättningar. Jag vill betona att i den utredning, som stämplats som en militär utredning, har suttit representanter för fiskarna i Vättern och insjöfiskarna i landet. Det är alltså inte bara officerare som gjort denna utredning utan i den har deltagit även representanter för civila intressen och fiskeriintressen.

Det är alldeles klart, att skjutningarna i Vättern utgör ett intrång för fiske, turism och segling. Sådana skjutningar har pågått i många år. De moderna vapnen gör att större områden måste utnyttjas som riskområden. Intrånget har därför under senaste tiden blivit större. Å andra sidan kan inte de militära förband som finns kring Vättern vara kvar där, om det inte finns ett skjutområde av motsvarande storlek. Ett sådant kan inte uppbringas i Västsverige, om man inte får ta i anspråk ett större vattenområde i Vänern eller Vättern. Den omständigheten kan man inte komma ifrån.

Även sedan min proposition är framlagd kommer det naturligtvis alltjämt att råda delade meningar om huruvida rödingsfisket påverkas av skjutningarna. Utredningen visar att avkastningen av rödingsfisket ökat och att det under det senaste år som denna utredning kunnat ta hänsyn till, år 1961, skedde en betydande ökning.

Herr BERGLUND (fp):

Herr talman! Jag får ju avvakta propositionen, och när den har framlagts får vi väl diskutera ämnet på nytt.

De militära riskzonerna i Vättern har inte tillkommit på en gång, utan de har

successivt utbyggts. Först var det en enda riskzon, sedan två, sedan allt flera undan för undan. När det endast fanns få riskzoner är det logiskt att olägenheterna också var mindre. Men allteftersom militären tagit allt större områden i anspråk har situationen så småningom blivit katastrofal för fiskarna. De vågar sig inte ut på Vättern. Visserligen får de meddelande om när de olika zonerna ligger under eld, men det kan inträffa, vilket de berörda fiskarna sagt mig, att det inte alltid går att utnyttja mellanliggande tider för fiske, eftersom en fiskare naturligtvis måste ta hänsyn till väderleks- och vindförhållanden. Därför undrar jag, om man inte skulle kunna tänka sig att förlägga övningsfälten till andra områden, där sådana olägenheter inte finns. Vad är det som säger att man nödvändigtvis skall behöva använda sjöar för dylik beskjutning? Kan man inte i stället använda de stora områden av våra ödemarker, som inte är till någon nytta och som kan läggas under eld utan att därav några risker eller olägenheter uppstår?

Jag tycker att statsrådet bör ta detta under omprövning i samband med utarbetandet av propositionen. Vid avvägningen av denna fråga borde det enligt min mening väga synnerligen tungt, att alla vi som bebore Mellansverige ser i Vättern en sjö av ett särskilt slag, där det finns så mycket som man bör bevara intakt med hänsyn till såväl yrkesfiske som sportfiske och friluftsliv m. m. Men, herr talman, vi får väl avvakta propositionen och när den framlagts ta ställning till dessa frågor.

Härmed var överläggningen slutad.

## § 5

**Svar på interpellation ang. förfarandet vid bärgning av militära fordon**

Ordet lämnades på begäran till

Chefen för försvarsdepartementet, herr statsrådet ANDERSSON, som yttrade:

**Svar på interpellation ang. förfarandet vid bärgning av militära fordon**

Herr talman! I en interpellation har herr Martinsson frågat mig, om jag anser att det av gällande militära reglementen och instruktioner klart framgår hur personal från olika förband skall samverka i bärgnings- och liknande situationer samt om enligt min mening befälsförhållandena i dylika situationer är helt klarlagda eller om det finns skäl för en översyn.

Med anledning härav vill jag anföra följande.

De allmänna befälsförhållandena inom krigsmakten är reglerade i tjänstereglementet för krigsmakten. Enligt reglementet innefattar befälsrätten såväl rätt som skyldighet för krigsman att utöva befäl över annan krigsman i vad rör tjänsten. Avsikten är att föreskrifterna skall entydigt ange vem som i varje givna situation skall ha befälet. Bakgrunden härtill är naturligtvis kraven på klara befälslinjer, framför allt i krig, även i sådana fall då organisationen ställs inför situationer som den i första hand icke är uppbyggd för. Föreskrifterna torde enligt min mening i allmänhet vara till fyllest i lägen där det blir fråga om t. ex. bärgning.

Härutöver finns emellertid särskilda bestämmelser för bärgningstjänsten för sådana fall då bärgning kräver speciella resurser.

Sålunda har t. ex. chefen för flygvapnet för flygvapnets del utfärdat särskilda bestämmelser och anvisningar för bärgning av havererade flygplan, robotar och fordon. Bestämmelser, som reglerar bärgning av havererade luftfartyg inom armén och marinen, saknas. Enligt vad jag inhämtat avser cheferna för armén och marinen att var för sig pröva, huruvida behov finns att för försvarsgrenens del meddela reglerande bestämmelser om denna verksamhet.

Det helikopterhaveri vid marinen som föranlett herr Martinssons fråga har anmälts till militäråklagare. Särskild haverinämnd har tillsatts för utredning av själva haveriet. Jag förutsätter, att orsakerna till haveriet och till det miss-

lyckade bärgningsförsöket blir belysta genom dessa utredningar. Innan utredningsresultaten föreligger kan jag inte lämna besked om huruvida den uppkomna skadan föranletts av fel eller brister hos personal eller organisation eller av annan anledning. Det finns emellertid, enligt vad jag inhämtat från chefen för marinen, i detta fall icke anledning att antaga, att den beklagliga omständigheten att den nödlandade marinhelikoptern totalhavererade under bärgningen har berott på oklara befälsförhållanden.

Vidare anförde

Herr MARTINSSON (s):

Herr talman! Jag vill tacka statsrådet och chefen för försvarsdepartementet för svaret på min interpellation.

Den händelse som jag i interpellationen åberopat för att belysa frågeställningen är nu föremål för utredning. Försvarsministern har upplyst, att en särskild haverinämnd tillsatts och att saken anmälts till militär åklagare. Det är väl därför för tidigt för någon av oss att kunna ha en bestämd mening om vad orsaken kan ha varit till denna olycka. Chefen för marinen har ansett, att den beklagliga omständigheten, att den nödlandade marinhelikoptern totalhavererade under bärgningen, inte har berott på oklara befälsförhållanden. Det blir först när utredningen är färdig möjligt att ha någon uppfattning härom.

Jag har också noterat, att det enligt svaret saknas bestämmelser, som reglerar bärgning av havererade luftfartyg inom armén och marinen. Frågan, om sådana bestämmelser skall meddelas, är ju föremål för prövning. De upplysningar, som jag personligen har fått om denna olyckshändelse, tyder närmast på att det skulle erfordras speciella bestämmelser på detta område.

Jag vill emellertid, herr talman, än en gång tacka försvarsministern för svaret och har inte anledning att vidare diskutera denna sak nu.

Härmed var överläggningen slutad.

## § 6

## Svar på interpellationer ang. rymningarna från fångvårdsanstalterna

Ordet lämnades på begäran till

Chefen för justitiedepartementet, herr statsrådet KLING, som yttrade:

Herr talman! Herr Alemyr, herr Börjesson i Falköping och herr Ståhl har till mig riktat frågor som alla gäller rymningarna från fångvårdsanstalterna. I dessa frågor efterlyses vilka åtgärder som jag bedömer erforderliga för att inom ramen för human fångvård minska riskerna för rymningar, men också gällande permissionsbestämmelser tas upp liksom frågan om en långtidsplan för upprustning inom fångvården.

Jag har funnit det lämpligt att besvara interpellationerna i ett sammanhang och får därvid till en början förklara, att jag delar interpellanternas oro över de höga rymningstalen från fångvårdsanstalterna och att jag i likhet med dem anser åtgärder erforderliga för att kraftigt begränsa dessa rymningar. Jag kan göra denna deklaration så mycket bestämdare som jag vet att min uppfattning delas av fångvårdsstyrelsen själv och av rikets fångvårdsdirektörer.

Jag ämnar nu försöka belysa rymningsproblemet ur olika synpunkter och i anslutning därtill diskutera de åtgärder som har vidtagits, kommer att vidtas och eventuellt ytterligare erfordras.

Före den humanitära fångvårdsreform som kom till stånd genom 1945 års straffverkställighetslagstiftning hade vi inte många rymningar. År 1932 exempelvis rymde 12 personer. Rymningsprocenten blir så låg som 0,06. År 1962 uppgick antalet rymningskapabla personer till 17 779 och antalet rymningar till inte mindre än 1 214. Rymningsprocenten var då hela 6,83. Redan av dessa siffror är det klart att behandlingssystemet på den gamla tiden gav ett mångfaldigt bättre rymningsskydd än det system vi nu tillämpar. Å andra sidan är vi väl medvetna om att rymningssäkerheten då fick köpas till pri-

set av en fångvård som vi i reformens ögonblick klart utdömde. Det finns väl i dag ingen som skulle vilja ha reformen ogjord. Det är emellertid mycket lärorikt att studera något av skillnaderna i den gamla tidens och den nya tidens fångvård just ur rymningssynpunkt. Jag skall därför en kort stund uppehålla mig vid dessa.

Fångbehandlingen försiggick tidigare genomgående i slutna anstalter. Nu har vi en tredjedel av klientelet i öppna anläggningar.

I de slutna anstalterna hölls stora delar av klientelet i enrum. De gavs alltså inte tillfälle att planera och utföra rymning tillsammans med andra intagna.

Eftersom arbetsdriften var mycket svagt utvecklad, hade de intagna små möjligheter att komma över verktyg som de kunde använda vid rymningarna. Numera, när fångvården är ett ganska betydande industriföretag som producerar för ett värde av 40 miljoner kronor om året och i hög grad utför sin produktion i moderna verkstäder där de intagna har betydligt lättare att komma åt verktyg än förr i tiden, är läget totalt förändrat.

Under det gamla systemets tid gavs inga permissioner. Rätt många fångar avviker nu i samband med sådana permissioner.

Fångförare och yttervakter vid slutna anstalter kunde tidigare använda eldvapen mot varje rymmare, medan rätten att avge eld mot flyende person numera är ytterst begränsad.

Slutligen bör jag tillägga, att det numera finns enkla verktyg som förvånande lätt möjliggör genomgång av galler vilka tidigare ansågs ogenomträngliga, verktyg som också synnerligen lätt kan smugglas in i anstalterna.

För att ytterligare belysa den situation vi nu har skall jag ge några sifferuppgifter.

I år, 1963, har det under tiden januari—oktober förekommit följande antal rymningar. Från anstalter av slutna typ har rymt 251 intagna och från anstalter av öppna typ 179. Under permission

### Svar på interpellationer ang. rymningarna från fångvårdsanstalterna

har avvikit 501. För de tio månaderna av 1963 blir detta totalt 931 rymningar. Innan året är slut kommer antalet att stiga till över 1 000 liksom det var föregående år. Vad som främst oroar här är givetvis rymningarna från de slutna anstalterna, vari också inräknas rymningar som har företagits under transporter från dessa anstalter till domstolar och sjukhus.

När det gäller permissioner finns de grundläggande reglerna i 36 § straffverktällighetslagen. Permission kan meddelas intagen för att besöka närstående som är svårt sjuk eller för att bevisa närståendes begravning. Permission kan också ges i andra fall, om det med hänsyn till strafftidens längd eller eljest föreligger starka skäl. Som allmän förutsättning gäller att permission får ges, endast såframt fara för missbruk ej kan anses föreligga.

Med ledning av dessa bestämmelser och vunna erfarenheter har fångvårdsstyrelsen fastställt en permissionsordning, senast i ett cirkulär från innevarande år.

Denna innebär bland annat, att om det inte är fråga om permission för särskilt ändamål, permission ges endast när det är fråga om långa straff, minst 10 månader för dem som är på öppna anstalter och 1 år 6 månader vid slutna anstalter.

Första permission ges vid öppen anstalt tidigast efter 6 månader och där-efter var tredje månad. Vid slutna anstalt ges i regel permission tidigast efter 10 månader och därefter var fjärde månad. De som har mycket långa straff-tider får vänta längre på första permission.

Ungdomsfängelseelever och unga fångar får första permission efter 4 månader.

För förvarade beviljas första permission tidigast efter 6 månader.

Under tiden januari—oktober i år har det lämnats 4 947 permissioner. Som jag nämnde har 501 permittenter antecknats

som rymmare. Antalet rymmare i procent av antalet permitterade uppgår alltså till 10,1 %. De varmaste månaderna ligger här högst, i likhet med anstaltsrymningarna. I stort sett har permissionsrymningsprocenten hållit sig relativt oförändrad under senare år.

Emellertid är läget bättre än det ser ut. Som rymning räknas nämligen även starkt försenad återkomst efter permissionen. Att permissionerna missbrukas sammanhänger ofta med att den permitterade fallit för frestelsen att dricka sprit.

Påföljderna för detta slags rymningar blir vanligen att permittenten förlorar sin utsikt till förnyad permission eller att han överförs till slutna anstalt om han befinner sig på en öppen. Dessutom brukar han ådömas enrumsvistelse under viss tid som disciplinstraff.

Enligt min mening finns f. n. inte anledning att ändra verkställighetslagens regler om permissioner. Beträffande tillämpningen av permissionsreglerna kan dock nämnas, att fångvårdsstyrelsen har vidtagit en skärpning och även har signalerat, att man avser att särskilt se till att granskningen blir strängare innan permission ges åt återfallsbrottslingar. Men å andra sidan är det ju allmänt omvittnat att permissionerna är ett mycket positivt inslag i fångbehandlingen. Det i sig onaturliga och personlighetsnedbrytande fängelselivet blir mindre onaturligt, om den dömda kan få träffa sina närstående. Och samtidigt prövas hans vilja och förmåga att klara sig i friheten. Alla skall ju ändå ut efter längre eller kortare tid, och det kan vara klokt att pröva dem före definitiv frigivning.

Rymningarna från öppen anstalt är ju förtroendesvek i lika hög grad som permissionsrymningarna. Det synes vara så, att dessa avvikanden i viss grad sammanhänger med dagens differentieringssvårigheter för fångvården. Här spelar högbeläggningen på våra slutna anstalter en betydande roll. Högbelägg-



**Svar på interpellationer ang. rymningarna från fångvårdsanstalterna**

ningen gör inte bara att man får flytta ut till öppna anstalter intagna som man helst borde behålla på de slutna, utan också att man inte har kunnat fördela klientelet mellan de olika öppna anstalterna så välplanerat som önskligt. Något annat botemedel torde här inte finnas än bättre sällning och noggrannare observans. Det är att hoppas, att vi med de nya öppna anstalterna, som ur många synpunkter är bättre planerade än de gamla, skall kunna nå en förbättring.

Huvudproblemet beträffande rymningarna knyter sig till de slutna anstalterna. Det är ju också vid denna fråga som interpellanterna särskilt har uppehållit sig. På de slutna anstalterna förvaras klientel som i princip bör bevakas så noga att rymningar är uteslutna. De lägsta rymningstalen från dessa anstalter hade vi i år i februari och mars, då 5 resp. 8 rymningar inträffade från de slutna anstalterna, de högsta talen hade vi under maj och juni med resp. 34 och 58 rymningar.

Verkställighetslagen förutsätter, helt naturligt, att de ur disciplinsynpunkt och ur allmän synpunkt besvärligaste och farligaste fångarna skall förvaras på slutna anstalter. Dessa anstalter har olika slutenhetsgrad, och självfallet bör fångvården söka fördela klientelet så, att man till de bäst bevakade tar över de fångar som är mest farliga.

Jag kommer väl inte med någon nyhet om jag säger, att de gamla, på cellfångelseiden byggda anstalterna är mer eller mindre otillfredsställande ur byggnadsmässiga och tekniska synpunkter. De är illa lämpade för modern fångvård, och rymningar från dem lyckas alltför enkelt. Vi har anslagit relativt stora pengar för att byggnadsmässigt förbättra dessa anstalter, och jag tvekar inte för egen del att föreslå en ökad medelsanvisning för sådana ändamål. Fångvården bygger också om så fort man hinner, vilket — enligt vad som har förklarats för mig — är mycket besvär-

ligt. För att kunna bygga om måste man helt eller delvis kunna utrymma en anstalt, och det låter sig göra endast med stor svårighet i nuvarande överbeläggningstider. Aktuella ombyggnadsföretag är just nu den fasta paviljongen på Långholmen och den östra flygeln vid Norrköpingsanstalten.

Fångvårdschefen har för mig förklarat, att fångvårdens aktuella svårigheter på denna front mindre bottnar i brist på medel än i brist på möjligheter att i den takt som är önskvärd utnyttja vad man redan har erhållit.

Jag bör kanske här inskjuta att man, säkerhetsmässigt sett, inte heller har lyckats fullständigt med de nyuppförda slutna anstalterna. Det har visat sig vara alltför lätt att ta sig över 5-metersmurarna, och fångvårdens byggnadskommitté har föreslagit att man höjer dem upp till 7 meter. Även de nya och mycket dyrbara cellfönstren har visat sig vara genombrytningsbara, fastän med stor svårighet. På den nya centralanstalten som nu uppförs vid Kumla blir det en hela 7 meter hög mur, och även andra säkerhetsanordningar förbättras.

En upprustning av den byggnadsmässiga säkerheten pågår alltså anstalt för anstalt. Åtgärderna skall enligt fångvårdsstyrelsens plan främst sättas in på de anstalter där man förvarar de farligaste och mest rymningsbenägna.

Beträffande byggnadsverksamheten på längre sikt kan jag nämna, att fångvårdsstyrelsen mot bakgrunden av en prognos om antalet intagna lagt fram en utvecklingsplan för tiden fram till år 1980. Planen innebär bl. a. att gamla anstalter ersättes med nya och syftar till att skapa betingelser för en tidsenlig vård och för en bevakning, ägnad att tillgodose kraven på elementärt samhällsskydd.

Fångvårdens rymningsproblem har inte varit obekanta för mig och bör heller inte ha varit obekanta för riksdagen. I sina petita hösten 1960 lämnade fångvårdsstyrelsen en redogörelse för för-

**Svar på interpellationer ang. rymningarna från fångvårdsanstalterna**

hållandena och föreslog två omedelbara åtgärder. Den första gick ut på att man genom en utökning av möjligheten att erhålla villkorlig frigivning skulle stimulera till bättre uppförande i anstalterna. Statsmakterna accepterade förslaget, och anstaltscheferna har i de årsberättelser som jag har tagit del av genomgående vittnat om den goda effekt på anstaltsdisciplinen som detta medförde. Den andra åtgärd som man föreslog gick ut på att man för det ordinära klientelens del, d. v. s. dem som har dömts till straffarbete och fängelse, skulle avdela fyra mindre anstalter som specialanstalter för svårbehandlade. Dit skulle då skickas rymmare och disciplinstörare, för vilka man skulle tillämpa en-rumsbehandling i förstone och sedan efter hand arbete i mycket begränsad gemensamhet, med en eller ett par medfångar. Förslaget innebar givetvis att vissa förstärkningsarbeten måste utföras på dessa anstalter och att personalen måste utökas. Även detta förslag godtogs av statsmakterna, och anstalterna i Luleå, Örebro, Jönköping och Halmstad avdelades som specialanstalter. Nu fungerar dessa anstalter och har varit till stor hjälp i fångvårdens strävanden att hålla anstaltsdisciplin. Alldeles nyligen har även Kalmaranstalten gjorts i ordning för att fungera som disciplinanstalt för förvaringsklientel. Man torde nog utan vidare kunna påstå, att fångvården utan de åtgärder jag här har nämnt skulle ha varit i en ännu besvärligare situation.

Emellertid var fångvårdsstyrelsen inte nöjd med läget efter de åtgärder jag här nämnde — som man ju lätt förstår med en blick på rymningssiffrorna. Man konstaterade att en stor del av personalen brast i kunskaper i övervakningsteknik och behandlingsmetodik, vilket tillskrevs dess bristande utbildning. Vidare konstaterade man att de semestervikarier, som man numera kunde erhålla, ofta inte fyllde måttet, en uppfattning som för resten delades av vårdper-

sonalförbundets ledning, med vilken jag har haft tillfälle att diskutera dessa spörsmål.

Civilministern har uppdragit åt personalutbildningsberedningen att penetrera frågan om gemensam utbildning av personal inom vissa vårdområden, däribland också fångvården. Beredningen har också anordnat ett par försökskurser. Man torde ha anledning vänta att denna utredning snart skall ge sådana resultat, att den bereder så många som möjligt av kriminalvårdens tillsynspersonal bättre kunskaper i modern människobehandling. Till dess att en rationellt ordnad utbildning kan läggas upp har fångvårdsstyrelsen fått medel att intensifiera sin utbildning av tillsynspersonalen, och denna utbildning är speciellt inriktad på säkerhetsfrågorna. Fångvårdsstyrelsen fick också i våras särskilt anslag för att anordna en konferens med uppsyningsmännen från alla anstalter i landet, uteslutande avsedd för säkerhetsfrågor. En bok i bevaktningsteknik har även tryckts och utdelats till samtliga tjänstemän i tillsynsbefattningar.

Det särskilda problem som uppkommer under semestertid skall jag ett ögonblick uppehålla mig vid. Rymningarna brukar kulminera under sommaren och sammanfaller därmed med semesterperioden, då fångvården måste anlita ett stort antal vikarier som är mindre skickade än den fast anställda personalen att upptäcka och bemästra rymningsförsök. Fångvårdsstyrelsen har föreslagit att man skall låta alla nyanställda tjänstemän, även vikarier, få ett par veckors upplärningstid innan de på eget ansvar anförtros att fullgöra bevaktningstjänst. Vi får ta ställning till detta i samband med att vi behandlar fångvårdens anslagskrav. Det är tyvärr stora pengar det rör sig om. Samma förhållande råder beträffande personalförstärkningar som fångvårdsstyrelsen begärt. Personalsituationen inom tillsynstjänsten har under de senaste åren



## Svar på interpellationer ang. rymningarna från fångvårdsanstalterna

ingående granskats av en särskild utredningsman, som givetvis har försökt vara så sparsam som möjligt utan att efter-sätta nödig säkerhet. Även dessa frågor behandlas under det pågående budget-arbetet. I den senaste konseljen fick fångvårdsstyrelsen bemyndigande att i avvaktan på statsmakternas ställningsta-gande till anslagskraven föranstalta om en omedelbar förstärkning av persona-len på vissa anstalter.

Herr förste vice talmannen övertog ledningen av förhandlingarna.

Vidare anförde:

Herr ALEMYR (s):

Herr talman! När jag nu går att tacka justitieministern för svaret på min interpellation är jag angelägen att fram-hålla att jag finner svaret så ytterligt positivt att det egentligen inte finns mycket att tillägga.

Jag vill uttala min personliga till-fredsställelse över att alla de som sys-slar med fångvården i landet, från högs-te chefen ned genom personalkadrenna, nu är så starkt engagerade i försök att råda bot på de rymningar, vilka — som statsrådet säger — har fått en oroväc-kande hög frekvens och naturligtvis hos allmänheten skapar en berättigad oro.

Jag vill gärna deklarerera att jag delar den humanitära syn på fångvården som 1945 års lagstiftning ger uttryck åt. Jag tror också att det är alldeles nödvän-digt att, som statsrådet säger, använda permissionerna som ett medel att an-passa klientelet till livet i frihet.

Under några år har jag som ledamot av interneringsnämnden haft tillfälle att följa den verksamhet som från fång-vårdens sida utövas för att försöka för-hindra rymningar. Jag vill, herr tal-man, uttala min tillfredsställelse över den utomordentliga aktivitet som där-vid utövas. Jag har ett odelat förtroen-de för såväl fångvårdsstyrelsen som per-sonalen i övriga instanser ned på det lokala planet.

Men det inträffar givetvis olycksfall i arbetet. Vi måste räkna med den mänskliga faktorn på detta liksom på alla andra områden. Det har också då och då inträffat situationer, som kanske kunnat undvikas, om fångvården haft något större personella resurser än den för närvarande har.

Av statsrådets svar framgår att små-righeter främst möter på det personella planet inom fångvården. Det gäller att förstärka personalen vid anstalterna och att förbättra dess utbildning. Men allt detta kommer att kosta mycket pengar, säger statsrådet. Jag är fullt på det klara med att så är fallet. Men det förefaller mig ändå, herr talman, rim-ligt att man beviljar dels de medel till personalförstärkningar som fångvårds-styrelsen bedömer såsom erforderliga, dels de pengar som torde vara ound-gängligen nödvändiga för att åstadkom-ma såväl grundläggande allmän utbild-ning åt personalen som utbildning av de semestervikarier, som det i statsrå-dets svar talas om.

Om vi tar hänsyn till de utgifter som rymningarna förorsakar samhället, är det ju ändå fråga om betydande kost-nader. Det erinras i svaret om att i juni rymde 58 intagna från slutna sä-kerhetsanstalter. Under detta års 10 första månader har totalt 251 intagna rymt från dessa slutna anstalter. I många fall gäller det att med ett stort polispådrag söka få tag på dem igen. Det kostar mycket pengar för samhäl-let, och det går säkerligen åt stora summor för att reparera de skador som rymningarna genom nya brott kan åstadkomma. Även om denna fråga ald-rig helt kan utredas, föreställer jag mig sålunda att rymningarna åsamkar oss rätt stora samhällsekonomiska förluster. En minskning av rymningsfrekvensen innebär alltså på detta område bety-dande besparingar, som kanske i hög grad kan kompensera de ökade utgif-terna för en effektiv bevakning.

Det är sålunda min personliga upp-

### Svar på interpellationer ang. rymningarna från fångvårdsanstalterna

fattning, herr talman, att det bör vara av största betydelse att vid det budgetarbete som nu pågår kunna ge utrymme för de anslagsaskanden som fångvårdsstyrelsen har framfört. Jag ser i statsrådet Klings positiva svar en vilja hos honom personligen att arbeta för att dessa anslagsökningar kommer till stånd.

Helt rymningssäkra kan självfallet inga anstalter bli. Vår ambition måste således vara att nedbringa antalet rymningar så långt det över huvud taget är möjligt — självfallet inom ramen för de humanitetskrav som 1945 års lagstiftning ger uttryck åt och om vilka statsrådets svar erinrar.

Herr BÖRJESSON i Falköping (cp):

Herr talman! Jag vill till statsrådet och chefen för justitiedepartementet framföra mitt tack för det utförliga och klarläggande svaret på min interpellation. Jag tillmäter — liksom säkert också mina medinterpellanter — denna fråga så stor vikt, att jag anser en klarläggande redogörelse från statsrådets sida befogad och värdefull. Den senaste tidens många rymningar från fångelserna — och i vissa fall de olyckliga följerna av dem — har fäst pressens och allmänhetens uppmärksamhet på det svåra problem, som dessa rymningar utgör.

Man måste förstå att allmänheten är oroad över rymningsfrekvensen. De siffror som är redovisade för 1962 är skrämmande — inte mindre än 1 214 rymningar, därav från slutna anstalt 642, av 17 779 rymningskapabla. Av statsrådets svar framgår, att man måste räkna med ungefär samma rymningsfrekvens i år.

Siffrorna är talande nog för att det inte är som det bör vara. Visserligen kan man för att citera Thorvald Gahlin säga att »statistik är som en gatlykta en sen kväll; den lyser upp en liten plätt i mörkret, men är bra att stödja sig på...» Med detta kan man

säga, att det är bra att det finns statistik över rymningarnas antal. Men det skulle samtidigt vara ytterligt värdefullt om man kunde få fram säkra uppgifter om orsakerna till rymningarna och därmed möjligheter att hindra ytterligare rymningar.

Allmänheten har rätt att fordra att samhället tar hand om samhällsfarliga individer och placerar dem så att allmänheten inte skall behöva känna osäkerhet till liv och egendom. Jag är medveten om de stora svårigheter fångvården har vid nuvarande högbeläggning. Fängelsetiden skall ha syftet att återföra internen till en normal livsföring. Med den humana fångvård, som vi nu har och som väl kan sägas vara allmänt vedertagen, måste man räkna med en viss rymningsrisk. Men desto större uppmärksamhet måste då ägnas åt att försöka begränsa antalet rymningar. Särskilt oroande är den stora rymningsfrekvensen vid de slutna anstalterna. På de slutna anstalterna förvaras klientel, som i princip bör bevakas så noga att rymningar är uteslutna, heter det i interpellationssvaret. Praktiken är tyvärr ganska långt borta från principen. Den upprustning av fångvården, som statsrådet redogjort för i svaret, bör kunna ge större säkerhet när den genomförs. Detsamma gäller sådana åtgärder som höjningen av murarna.

Men skulle det inte också vara möjligt att nå större rymningssäkerhet genom ökat utnyttjande av tekniska hjälpmedel? Varför inte använda TV-bevakning? Man är kanske inte så tilltalad av denna utväg inom fångvården. Men en väl skött TV-bevakning borde väl kunna vara ett verksamt hinder mot rymningar. Bara vetskapen om en dylik bevakning skulle sannolikt verka rymningshindrande. Man frågar sig också om inte ett utbyggt alarmsystem kunde medverka till förhindrande av rymningar.

De öppna anstalterna kan av naturliga skäl inte göras så rymningssäkra

**Svar på interpellationer ang. rymningarna från fångvårdsanstalterna**

som de slutna. Därför bör på de öppna anstalterna inte placeras sådant klientel, som kan bedömas farligt för allmänhetens säkerhet. En noggrann differentiering bör ske, så att om möjligt på de öppna anstalterna endast kommer sådana som kan anses lämpliga härför. Det är ett bevis på förtroende, när man placerar en intern på en öppen anstalt.

Det är anledning att betona behovet av personalförstärkning för fångvården. Vaktpersonalen kan behöva utökas. Men förstärkningen bör inte bara gälla den personalen. Jag tror det är minst lika viktigt att få flera goda arbetsledare på verkstäderna och mera väl utbildad specialpersonal inom anstaltsjukvården. Man måste ha socialassistenter och kuratorer, som har tid att samtala med de intagna och möjlighet att ägna uppmärksamhet åt deras olika problem.

Vi skall inte heller glömma angelägenheten av en intensifierad forskning rörande orsakerna till kriminaliteten och beträffande de lämpligaste behandlingsmetoderna. Och studiet av rymningsproblemet bör givetvis där ingå som ett väsentligt led. På kort sikt tror jag dock att det effektivaste sättet att förhindra rymningar är att förstärka bevakningspersonalen. Statsrådets besked om en omedelbar förstärkning av personalen på vissa anstalter hälsar jag därför med tillfredsställelse.

Som jag framhöll i min interpellation förekommer rymningar i mycket stor utsträckning i samband med permissioner. Av interpellationssvaret framgår att ungefär var tionde permittent i år har begagnat sig av tillfället att rymma. Det är en mycket hög siffra. I allmänhet är väl permissionsrymmarna inte lika samhällsfarliga som utbrytningsrymmarna, men det förekommer dock att även de förstnämnda begår nya, ofta allvarliga brott, som medför skada på egendom och otrygghet för allmänheten.

Permission är otvivelaktigt av betydelse för strävandena att återföra en intern till normal livsföring. Men den

bör inte betraktas som en självklar rättighet, utan snarare ses som en belöning för korrekt uppförande. Som statsrådet framhållit i svaret skall som allmän förutsättning gälla att permission får ges endast om fara för missbruk inte anses föreligga. Den skärpning i tillämpningen av permissionsreglerna som fångvårdsstyrelsen nu vidtagit tror jag är välmotiverad, men man kan fråga sig om det inte skulle vara befogat med en översyn av permissionsbestämmelserna som helhet. Jag tror det skulle vara värdefullt om man vid permission lämnade meddelande till polismyndigheten i internens hemort eller den ort där han skall vistas under permissionen. En sådan rapportering bör kunna ske mycket diskret.

Vidare bör permission lämnas endast den intern, som kan ange någon anhörig eller närstående person, vilken kan ta emot honom under permissionen. Det gäller nämligen att se till att internen under permissionen inte hamnar i det gamla gänget, ty då riskerar man att permissionen slutar olyckligt.

Det skulle föra alltför långt att här närmare gå in på alla de spörsmål statsrådet berört i sitt svar. Som jag tidigare nämnt, tolkar jag svaret positivt. Jag slutar med att uttrycka förhoppningen att det skall lyckas våra myndigheter att på grundval av vår humana fångvård begränsa antalet rymningar, så att allmänheten inte behöver känna den oro och otrygghet som den nu har anledning hysa.

Herr talman! Med det anförda ber jag att än en gång få tacka herr statsrådet och chefen för justitiedepartementet för svaret på min interpellation.

Herr STÅHL (fp):

Herr talman! I likhet med de båda föregående interpellanterna vill även jag uttala min tillfredsställelse med justitieministerns svar, framför allt därför att det är så positivt och för att det ger

**Svar på interpellationer ang. rymningarna från fångvårdsanstalterna**

uttryck för justitieministerns oro för det tillstånd som nu råder samt för hans vilja att medverka till en bättre sakers ordning.

När jag nu gör några reflexioner i anslutning till interpellationssvaret, vill jag betona att jag är helt ense med justitieministern och fångvårdsledningen rörande de humanitära principer som ligger till grund för straffverkstäligheten sedan den nya lagen härom antogs 1945. Detta gäller alltså principerna för internernas behandling.

Men det är självklart att man däremot kan diskutera de metoder som kommit till användning vid tillämpningen av dessa principer, och det är den sidan som är ägnad att inge oro. Till förebyggande av missförstånd vill jag genast säga att alla generellt förklenande omdömen om fångvårdspersonalen är mig fullkomligt främmande. Jag har tvärtom ett starkt intryck av att vederbörande utför ett mycket svårt, grannliga och pressande arbete i samhällets tjänst och är förtjänta av vårt odelade förtroende.

Men det kan inte hjälpas att man blir orolig, när man läser sådana skildringar av interiörerna från centralfängelset på Långholmen, som för en dryg vecka sedan stod att läsa i en tidning här i Stockholm. Man vägrar nästan tro sina ögon, när man läser sådant. Jag skall emellertid inte här beröra den saken vidare, eftersom jag tar för givet att justitieministern kommer att tillse att en grundlig och absolut förtroendeingivande utredning kommer att göras om vad som verkligen förekommit. Därför förbigår jag den artikeln, i varje fall för tillfället, och hoppas att den kommande utredningen skall bli sådan att man inte behöver hysa någon oro på denna punkt.

Så till frågan om tillämpningen! Hur skall exempelvis differentieringen av internklientelet ske? Hur skall man behandla de olika internerna med hänsyn till rymningssäkerheten?

En värmlandsbygd besöktes som bekant i somras av en person som stämpelats som vanerymmare och om vilken man måste konstatera, när man läser akterna, att han flyttats från den ena slutna anstalten till den andra därför att anstaltspersonalen ideligen kommit på honom med att ha verktyg i cellen. Han har sågat sönder gallren. Kamraterna har rymt och man har haft anledning tro att han har varit på väg att följa efter men stoppats eller blivit tveksam i sista stund.

När en sådan person — som alltså bär den i varje fall ur fångvårdsstyrelsens synpunkt föga smickrande beteckningen vanerymmare — tar sig lös och går på härjningståg i en bygd där bilar stjäls, inbrott begås och två oskyldiga människor får sätta livet till under loppet av några dagar, uppstår självfallet oro bland befolkningen. Jag vill gärna säga att det varit önskvärt, att statsrådet ännu litet starkare hade tryckt på denna sida av saken, som spontant ligger närmast till för en helt utomstående som jag är — alltså samhällsskyddet, säkerheten till liv, lem och egendom för den vanliga medborgaren.

Det är obestriddigt att ju högre rymningsprocenten blir, ju värre brottsligheten utvecklar sig — och tyvärr måste man konstatera att tendensen går i den riktningen — desto starkare gör sig behovet av skydd för den enskilda människan gällande, för den gamle på gatan, för kvinnan uppe i sin lägenhet. Att svara för detta skydd är i varje rättssamhälle det allmännas grundläggande skyldighet gentemot medborgaren.

Jag vill nu något belysa de intressanta siffror som justitieministern har lämnat, men från en något annan utgångspunkt, nämligen mot bakgrund av material som jag inhämtat i några akter från fångvårdsstyrelsen.

Den 1 juli i år befann sig 135 interner på fri fot; det var många fler som hade rymt men de hade blivit tagna.

**Svar på interpellationer ang. rymningarna från fångvårdsanstalterna**

Av dessa 135 hade 104 rymt under första halvåret innevarande år och inte tagits. Men de återstående 31 hade varit »på rymmen» under lång tid. En hade varit på fri fot sedan 1954, alltså i hela nio år, fyra hade varit ute sedan 1955 och tre sedan 1957. Av dessa interner hade åtta dömts för rån, en för dråp, tre för sedlighetsbrott och sju för olika former av misshandel — alltså för brott mot person. De övriga hade begått grova egendomsbrott.

Visar inte detta, att så många rymningar under så många år kunnat hålla sig på fri fot, att efterspaningarna lämnar åtskilligt övrigt att önska? Man kan säga, att det är polisens sak att ta fast sådana som rymt från fängelser — det är det naturligtvis under nuvarande förhållanden. Men man kan å andra sidan, om man har litet kontakt med polisen, konstatera att polisen har nog och övernog att göra med den rena brottsspaningen; det visar ju de skrämmande höga siffrorna för ouppklarade brott.

Därför kommer jag till frågan: Gör fångvårdsstyrelsen allt som göras kan för att återföra rymningarna? När det gäller den stora majoriteten av fall blir svaret naturligtvis ja. Men skulle inte en effektivare ordning kunna skapas, så att larm går tillräckligt snabbt, när en rymning har givit sig av? Min företrädare i talarstolen talade om olika larmanordningar, och jag skall inte fördjupa mig i frågan. Jag vill bara rent parentetiskt nämna, att sedan jag framställde den nu besvarade interpellationen har jag haft besök av en man som berättade att han konstruerat just en sådan här larmanordning och även presenterat den för fångvårdsstyrelsens byggnadsavdelning, som emellertid inte hade visat något intresse.

Jag har konstaterat att den rymning, som jag nysst talade om och som begick mord i Värmland i somras — hans namn var Josef Leonard Pettersson — avvek den 16 juni men efterlystes först

den 20 juni. I fyra dagar fick denne man gå fri utan att vara efterlyst — alla förstår vad en sådan person kan hinna med på fyra dagar.

Nu har justitieombudsmannen detta ärende för uppklarande. Jag anser emellertid att det är angeläget att även från denna talarstol framhålla detsamma — i synnerhet för justitieministern, som är så positivt inställd till att åstadkomma bättre förhållanden i detta avseende. Såsom lekman på området känner jag inte till så många andra liknande fall men har likväl fått den uppfattningen, att redan detta djupt allvarliga fall avslöjat behovet av ganska väsentliga reformåtgärder.

I svaret understryker justitieministern med all rätt att det allvarligaste kapitlet rör sådana som rymmer från slutna anstalter. Jag skulle ha önskat en statistik över dessa fall, så att man hade kunnat se hur stor procent de 251 rymningarna utgjorde. Såsom termer »rymningskapabla» användes, medräknas därunder även sådana personer, vilka inte rymmer, t. ex. korttidsfångar och annat klientel som har begått engångsförbrytelser och som är relativt eller helt samhällsofarligen. Det svåra klientelet utgörs emellertid av sådana personer som har längre strafftider och som sitter på slutna anstalter. De 251 fallens andel av de verkligt rymningskapablas antal måste vara större än deras procentandel av den i svaret angivna totalsiffran.

Man undrar hur det är möjligt att fångar kan i cellen föra med sig redskap, vilka kan användas för att fångarna nattetid skall kunna säga sig eller på annat sätt ta sig igenom den vägg som skiljer dem från friheten. Man argumenterar från fångvårdsstyrelsens sida på ett i mitt tycke ganska sympatiskt sätt, när man hävdar att anstalterna inte får vara så rymningssäkra att den förvarade tycker sig vara i en tröstlös situation. Såsom utomstående måste man dock få en känsla av att

**Svar på interpellationer ang. rymningarna från fångvårdsanstalterna**

detta är något grumligt eller oklart tänkt.

Fångvårdsstyrelsen har angivit programmet för olika former av vård på ett sätt som jag tycker är mycket tilltalande: »Den frigivning som en gång måste komma förbereds bäst och effektivast genom en successiv slussning av den intagne från slutna till mer öppna vårdformer.» Detta program kan ingen ha något att invända emot. Att det inträffar olyckshändelser även med ett sådant programs genomförande må vara hänt, och det är också enligt min uppfattning oundvikligt. Om en fånge är förvarad på en sluten anstalt, skall han emellertid veta att denna slutna anstalt icke är så »porös» att han kan ta sig ut utan att någon myndighet öppnar dörrarna för honom. Om så är fallet förlorar han för det första respekten för anstalten och de myndigheter som har hand om den. För det andra förlorar han — och det är viktigare — sporren att uppföra sig så klanderfritt och mot anstaltsledningen så lojalt att han har chans att komma över till öppnare vårdformer, så småningom få permissioner och slutligen bli fri. Därför måste talet om rymningens chans även i sluten anstalt för en utomstående framstå som oklart och som en icke slutförd tanke. Det är detta som gör att jag känner en viss oro även på denna punkt.

Jag har i de handlingar från fångvårdsstyrelsen, som jag tagit del av, läst om hur allvarligt man från detta håll tar på rymningarna, och jag betvivlar inte för ett ögonblick detta. Det förekommer utförliga skildringar av hur noggrant man går till väga vid förhören efter omhändertagandet av sådana som rymt. Det beskrivs hur anstaltsledning, inspektörer och t. o. m. byråchefer håller förhör med dessa rymningarna. Jag tror att det t. o. m. på något ställe står att det hänt att ett hovrättsråd biträtt med att klarlägga frågor av denna art. Allt detta är naturligtvis gott och väl. Men, herr talman, med all respekt för

jurister och administratörer av alla de slag har jag ändå ett intryck av att deras verksamhet skall ligga på ett område där deras kvalifikationer kommer till sin rätt. Att döma människor och bestämma straffen, det är juristernas sak. Men det kan inte vara vare sig administratörernas eller juristernas uppgift att ta hand om fångvården, behandlingen av stackars olyckliga människor. Härtill krävs det folk med helt andra kvalifikationer. När jag läst dessa redogörelser har jag blivit alltmer förvånad, då det inte i något av de fall jag tagit del av hade inkopplats vare sig psykiatrisk eller psykologisk sakkunskap. Nu vet jag att det i vissa av fångvårdens anstalter liksom vid en del av socialvårdens finns psykiatrisk expertis. Den finns, såvitt jag vet, vid de fasta anstalterna, i varje fall i anslutning till våra sinnessjukhus. Men på de vanliga slutna anstalterna har man inte tillgång till psykiatrisk eller psykologisk sakkunskap. Jag tänker i detta fall mest på den psykiatriska sakkunskapen, eftersom det rör sig om kriminella och i många fall abnorma individer.

Om vi saknar personal som kontinuerligt — jag bortser härvid från tillfälligt inkallad personal — kan följa internernas utveckling och psykiska tillstånd, då måste det vara en lucka som med det allra snaraste bör fyllas. På Långholmen har vi rättspsykiatrisk personal, men det är ju inte den det här gäller; den har ju helt andra uppgifter. Vad man skulle behöva i detta fall vore läkare som både kunde ställa diagnos och ge terapi.

Det jag här med en viss iver har framfört har inte inneburit någon polemik mot justitieministern. Jag har i stället med tillfredsställelse tagit fasta på den energi, som jag tycker framkommer i hans interpellationssvar, en energisk vilja att komma till rätta med missförhållandena. Människobehandling har kommit ett alltför litet stycke på väg. Vi som haft med vårdanstalter av



**Svar på interpellationer ang. rymningarna från fångvårdsanstalterna**

annan typ att göra vet hur bristfälligt det är. Det finns så ofantligt mycket att göra även inom fångvården, och jag vill liksom herr Börjesson i Falköping här före mig understryka det gamla kravet på åtminstone en professur i kriminologi i detta högt utvecklade land. Nog är det litet underutvecklat att vi inte har någon kriminologisk forskning. Men när vi nu ändå har psykiater och psykologer måste de användas i all den utsträckning som är möjlig. Vi har visserligen även brist på sådana, men med det får vi inte slå oss till ro.

Får jag sluta med att säga, att jag i interpellationssvaret läser ut inte bara en vilja att åstadkomma en förbättring på detta område utan även ett löfte — även om det inte har direkt uttalats — att verkligen försöka göra någonting.

Vi behöver ju också nya anstalter. Det var redan före min tid i detta hus — jag kom hit för snart 20 år sedan — som man började diskutera frågan om ett nytt centralfängelse. Nu tycks vi vara längre från ett sådant än vi någonsin varit.

Jag tar justitieministerns uttalanden i svaret som ett indirekt löfte, att han skall försöka göra något för att snarast möjligt få till stånd en effektivisering och en humanisering på detta område, en humanisering som inte bara tar sikte på de intagna utan även på det samhälle som behöver skydd.

Herr WIKLUND (fp):

Herr talman! Jag skulle vilja begagna tillfället att göra några reflexioner i denna debatt rörande dessa mycket svåra problem och därvid kanske särskilt betona vissa, redan delvis berörda synpunkter på de spörsmål vi nu behandlar.

Självfallet skall allt som är möjligt göras för att förhindra att rymningar över huvud taget förekommer. Det fordrar samhällsskyddet, allmänhetens säkerhetsanspråk och det rehabiliterings-syfte som kriminalvården numera söker

tillgodose. En rymmare äventyrar i många fall möjligheterna till sin egen anpassning genom att ytterligare kriminalisera sig, och även på annat sätt förstör han ofta nog sina utsikter till att återgå till ett samhällsnyttigt liv inom rimlig tid. Detta gäller naturligtvis även vid rymningar från öppen anstalt eller i samband med permission, om också inte i samma grad som vid rymningar från slutna anstalter.

När det gäller att vidta åtgärder för att hindra rymningar från öppen anstalt och särskilt rymningar under permission från vilken anstalt som helst kan ofta stöd erhållas inte bara från den stora allmänheten genom dess reaktion utan också från övriga intagna, som menar att rymningarna sviker ett givet förtroende. De intagna reagerar ofta med äkta indignation eller rent av med repressalier mot rymningen. Rymningarna kan leda till inskränkningar i de andra intagnas förmåner, t. ex. i form av större restriktivitet vid prövningen av permissionsärenden, och detta vill man givetvis inte vara med om.

Jag har som tidigare ledamot av anstaltsnämnden vid säkerhetsanstalten Hall kunnat iaktta hur man faktiskt kan stimulera fram de intagnas självdisciplin vid permission genom att kontinuerligt lämna dem statistik över hur permittenterna skött sig. En misskötsam permittent kan t. o. m. när det gäller förvaringsklientel räkna med att ådra sig de medintagnas misshag.

Som redan sagts är huvudproblemet knutet till de slutna anstalterna. Jag skulle vilja rikta uppmärksamheten på de växande svårigheterna att bekämpa rymningarna vid dessa anstalter. Dessa svårigheter har uppkommit genom att det på dessa anstalter successivt har samlats ett alltmera negativt urval av hela gruppen av på fångvårdsanstalterna intagna. Detta sammanhänger ju med att man vid mera godartade fall av kriminalitet använder villkorlig dom och kanske också i viss mån med åtalsefter-

### Svar på interpellationer ang. rymningarna från fångvårdsanstalterna

gifterna. På anstaltssidan finns för närvarande omkring 5 200 intagna, medan cirka 17 000 lagöverträdare behandlas genom kriminalvård i frihet såsom villkorligt dömda eller villkorligt frigivna. Genom de ökade möjligheterna till fakultativ villkorlig frigivning och genom placering av en tredjedel av de intagna på öppna kolonier återstår för de ofta överbelagda slutna anstalterna ett alltmer utpräglat restklientel, som är svårbehandlat, även och kanske framför allt ur rymningssynpunkt.

Vad sker då en rymning iscensatts och lyckats? Här har diskuterats frågan om polisanmälan vid en rymning. Allmänheten har nog på sina håll fått intrycket, att man från kriminalvårdens sida tar mycket lätt på sådana händelser. Så är naturligtvis inte fallet. Får jag parentetiskt inskjuta att egentligen skulle vi i denna debatt ha tillgång till en statistik över rymningar som misslyckats genom insatser och ingripanden från personalens sida, ingripanden som ibland sker med risk för personalens liv och lem.

Rutinen vid en genomförd rymning är först snabb anmälan till polisen för den rymdes efterspaning samt anmälan till centralmyndigheten. När sedan den rymde anträffas, sker förhör med honom och med all berörd personal. Var den avvikne intagen på öppen anstalt, flyttas han rutinemässigt till slutan anstalt. Detsamma gäller även vid permissionsrymning. Rymde han från slutan anstalt kan det bli fråga om flyttning till någon av de nya specialanstalterna, en i varje räng, som bl. a. har till uppgift just att ta emot rymningsbenäget klientel. Rymmare går i allmänhet för att inte säga undantagslöst förlustig möjligheten till permission och s. k. fakultativ villkorlig frigivning. Detta är en mycket kännbar påföljd. Jag vill särskilt betona att den fakultativa villkorliga frigivningen av klientelet betraktas som en mycket stor förmån. Att gå miste om den förmånen uppfattas alltså som en stor för-

lust. Rymmare förlorar även en del andra förmåner, åtminstone under viss tid. Han blir vidare regelmässigt isolerad under en tid, högst en månad. Vidare kan han — det har inte framkommit under debatten — i varje fall vid upprepade rymning räknas med att verkstälighetstiden förlängs genom beslut av fångvårdsstyrelsen.

Alla dessa åtgärder ifrågakommer även om rymningen inte lett till ytterligare brott.

Vad beträffar personalens eventuella fel och försummelse prövas upprättat förhållningsprotokoll över omständigheterna vid rymningen av fångvårdsstyrelsen, som kan utdöma disciplinär bestraffning i form av varning eller suspension, då fog finns för detta. Vid svårare förseelser kan åtal anställas. Även entledigande av personalen kan förekomma.

Under debatten har de metoder som finns för att bekämpa rymningarna berörts. Egentligen är det tre olika metoder som här kan komma i fråga. Två av dessa metoder har berörts tämligen utförligt, den tredje endast flyktigt, och jag skall därför mest uppehålla mig vid den tredje metoden.

De två första metoderna är ju en utökning av bevakningspersonalen samt förbättring av de tekniska rymningshindren. Att dessa metoder kan vara svåra att begagna sammanhänger med konstruktionen av de gamla, för en annan behandlingsform avsedda anstalterna. Det är klart att det är betydande svårigheter förenade med att hindra de intagna att i de tekniskt välutrustade verkstäderna lägga sig till med verktyg eller metallföremål som kan begagnas vid rymning. Hundraprocentigt kan man tydligen inte bekämpa rymningarna ens genom täta och noggranna visitationer, och sådana förekommer naturligtvis.

Den tredje metoden, som jag alltså särskilt skulle vilja beröra, är nog minst lika viktig som de båda första. Jag tänker på att behandlingen av de in-



**Svar på interpellationer ang. rymningarna från fångvårdsanstalterna**

tagna blir verkligt aktiv och meningsfull även under andra tider av dagen än arbetstiden och att uppkommande problem av personlig art inte lämnas obeaktade utan klaras upp så snart som möjligt. Svårigheter att anpassa sig i början av anstaltsvistelsen, oro för framtiden och för de anhöriga, trassel i äktenskapet med följande svartsjuka och depression — sådant som kan sätta in akut och därför kan leda till plötsliga och oväntade rymningsförsök — konflikter med medintagna och personal, avslag på en permissionsansökan o. s. v. är några av de vanligaste orsaksfaktorerna i en rymningssituation.

Men sådana företeelser är tillgängliga för både observation och viss behandling, om det nämligen finns tillräcklig och lämplig personal för ändamålet. Lika väl som det går att bygga mekaniska rymningshinder, t. ex. murar, går det att anordna ett slags psykologiska rymningshinder. Det är typiskt att rymningarna är så vanliga under arbetslediga tider. En intensiv verksamhet under fritiden med fullt beaktande av det angelägna i en god personlig kontakt mellan intagna och personal och dessutom en verkligt aktiv, kurativ verksamhet är bra motgift mot rymningstendenser.

En ganska nyligen påbörjad praxis att utse tillsynsman tidigt under anstaltsvistelsen och bereda denne och den intagne tillfälle till kontakt redan före frigivningen, ja, t. o. m. i god tid före frigivningen, kan i viss mån också ses som ett led i strävandena att lösa upp inre spänningar till följd av t. ex. oro för framtiden vad gäller arbete och bostad och benägenheten för irrationella flyktreaktioner. Detsamma kan sägas om den intensifierade arbetsanskaffningen genom arbetsmarknadsstyrelsen åt anstaltsklientel, vilken glädjande nog nu är i gång och bör kunna medverka till att dämpa klienteletts oro inför frigivningen. En mycket aktiv kurators- och socialassistenttjänst och ett introduk-

tionsförfarande med orientering till de nyintagna om anstaltsförhållandena och syftet med olika anstaltsbestämmelser samt vart vederbörande kan vända sig när det gäller personliga bekymmer etc. kan säkert upplösa många rymningsplaner. En introduktionsskrift från fångvårdsstyrelsen till de intagna är också snart färdig för distribution.

Det behöver också skapas praktiska förutsättningar för — jag tror att det var herr Börjesson i Falköping som betonade det — ett fortlöpande studium av de intagna, gärna med resultat i personlighetsdiagnoser för var och en, bl. a. med tanke på vikten av att få en säkrare uppfattning om graden av den individuella rymningsbenägenheten och om arten av rymningsframkallande situationer. En utbyggd vårdpsykiatrisk eller psykologisk personalenhet i varje räng, som bl. a. arbetade med antydta beredskapsuppgifter till förhindrande av rymningar, vore här något att sikta på.

Genom ett anförande av den ärade ledamoten av denna kammare herr Hedin i höstens remissdebatt förefaller det som om man på sina håll föreställer sig att så mycket som en fjärdedel av de intagna befinner sig på fri fot såsom rymmare. Så förhåller det sig naturligtvis inte, och det menade säkert inte heller herr Hedin. För att ta ett exempel kan jag nämna att antalet intagna den 1 november i år uppgick till 5 204. Antalet förrymda var 85, d. v. s. drygt 1,6 procent av hela antalet intagna.

Jag säger inte detta för att på något sätt bagatellisera läget utan för att ge en något annan belysning av de svårigheter vi har att brottas med. Vill man att syftet med anstaltsbehandling skall vara träning för ett liv, inte i anstalt med dess i princip abnorma levnadsförhållanden, utan för ett liv ute i samhället — och det syftet stannade lagstiftarna för 1945, då verkställighetslagen antogs — måste man kunna ge tillfälle till träning genom bl. a. permission och kolonivis-

**Svar på interpellationer ang. åtgärder mot kriminaliteten**

telse i lämpliga doser med det risktagande som därmed sammanhänger. Men å andra sidan får detta inte ske till priset av allmän osäkerhet ute bland den laglydiga befolkningen. Detta är en utomordentligt svår avvägningsfråga. Den kunde lösas med större och bättre utbildad personal av olika slag och har därmed en viktig samhällsekonomisk aspekt, som inte kan förbises.

Chefen för justitiedepartementet, herr statsrådet **KLING**:

Herr talman! Jag vill uttrycka min stora tillfredsställelse över den positiva anda, i vilken diskussionen förts här i dag, och jag är tacksam för alla uppslag som har kommit fram. Vi skall givetvis pröva alla dessa. Jag har därför inte någon längre kommentar att göra till denna debatt. Till herr Börjesson vill jag bara säga att vi har gjort fleråriga, omfattande försök med TV som hjälpmedel vid bevakningen, men tyvärr har inte dessa utfallit särskilt lyckligt.

Beträffande förhållandena på Långholmen, vilka berördes av herr Ståhl, kan jag nämna att jag samma dag som denna artikelserie började tog kontakt med såväl generaldirektören i fängvårdsstyrelsen som JK. Utredningen pågår. Vederbörande fängvårdsdirektör har redan kommit in med en viss utredning, i vilken han bl. a. säger: »Artiklarna har varit signerade av tidningens polisreporter — — —, som kritiklöst anammat uppgifter från f. d. intagna, som velat tjäna en slant och samtidigt helt allmänt vädra sitt må vara förklarliga missnöje med Långholmen. Man får också det intrycket att de intagna velat driva med en okritisk reporter.»

Härmed var överläggningen slutad.

## § 7

**Svar på interpellationer ang. åtgärder mot kriminaliteten**

Ordet lämnades på begäran till

Chefen för justitiedepartementet, herr statsrådet **KLING**, som yttrade:

Herr talman! Med utgångspunkt från utvecklingen inom kriminaliteten har herr Hamrin i Jönköping och fröken Wetterström riktat en rad frågor till mig om kriminalitetens utbredning och beträffande brottsförebyggande och brottsbekämpande åtgärder. Jag anhäller att få besvara dessa båda interpellationer i ett sammanhang.

Den oro för utvecklingen på kriminalitetens område, som både herr Hamrin och fröken Wetterström ger uttryck för i sina interpellationer, delas säkerligen av oss alla. Interpellanterna har själva dragit fram en rad fakta, som talar ett blott alltför tydligt språk. Uppklaringsprocenten beträffande anmälda brott är låg, och vi har att räkna med en omfattande dold kriminalitet. Alla gissningar om den totala brottslighetens omfattning blir därmed ytterligt osäkra. Gjorda undersökningar talar dock för att brottslighetens statistiska tyngdpunkt har förskjutits nedåt på åldersskalan.

Också flera av de värderingar interpellanterna har gjort är jag beredd att skriva under. Att en effektiv polisverksamhet bidrar till att hålla brottsligheten nere är otvivelaktigt. Kriminologisk forskning kan bidra till att öka vår insikt i frågorna om brottslighetens natur och orsaker. Alkoholism och brottslighet följs i stor utsträckning åt. I positiv riktning verkar ökade utbildningsmöjligheter och sund fritidsverksamhet mot brottslighetens utbredning.

Några enkla patentlösningar på problemen finns inte. Det är ej säkert, att vi har att göra med en oavbrutet stegrad och förvärrad brottslighet. Så långt mätningar är möjliga, visar brottslighetskurvan toppar och vågdalar. Till en del kan vi ana oss till orsakerna, till en del är de höljda i dunkel. Den kriminologiska forskningen, som under de senaste åren har intensifierats både här i landet och utomlands, kan kanske bidra till att i någon mån ge oss säkrare

**Svar på interpellationer ang. åtgärder mot kriminaliteten**

stöd för antaganden om orsakerna till kurvans förändringar. Vi skall emellertid inte vänta oss att detta forskningsarbete omedelbart löser några kriminalitetsproblem.

Dessa problem har under senare år i hög grad varit föremål för regeringens uppmärksamhet och för dess handlande. Polisväsendet står inför en genomgripande omdaning, som främst syftar till att stärka polisens effektivitet. Åklagar- och domstolsorganisationerna kommer att organiseras om efter riktlinjer, som ger deras befattningshavare väsentligt större möjligheter att syssla med den ur samhällets synpunkt verkligt allvarliga kriminaliteten. Den kriminologiska forskningen har rustats upp. Vid sidan av den rena forskarverksamheten har betydande belopp anslagits för offentliga utredningar för studium av problem rörande ungdomsbrottsligheten. Kriminalvården bygges ut, icke minst beträffande eftervården, vars kriminalitetshämmande betydelse har blivit alltmera uppenbar. Och — vilket inte är det minst väsentliga — vi får snart brottsbalken med dess reformerade påföljdssystem i kraft; i proposition till riksdagen kommer att föreslås att balken får träda i kraft den 1 januari 1965. Naturligtvis kan inte heller det väntas bli någon universalmedicin, som botar alla krämpor. Vi tror oss dock med skäl kunna vänta oss gynnsamma verkningar inte bara av själva balkens bestämmelser utan också av de med balken följande lagändringar och tillämpningsföreskrifter, som är under utarbetande i justitiedepartementet och som jag avser att inom en nära framtid lägga fram.

Fröken Wetterström har i sin interpellation ifrågasatt införande av ett arreststraff för ungdom. Detta spörsmål debatterades ingående under förarbetena till brottsbalken. När frågan behandlades i riksdagen hösten 1962 tog riksdagen bestämt avstånd från tanken på någon form av ungdomsarrest efter engelskt eller tyskt mönster. Där-

vid pekade man på den möjlighet som den nya påföljden skyddstillsyn ger till anstaltsbehandling under en tid upp till två månader för ungdomar över 18 år. Beträffande det yngsta klientelet erinrades om att enligt den nya barnavårdslagen omhändertagande för utredning före definitivt beslut kan ske under högst fyra veckor. Jag anser det icke böra komma i fråga att före brottsbalkens ikraftträdande och innan vi har haft några möjligheter att samla erfarenheter göra några ändringar av det påföljdssystem som för endast ett år sedan beslöts efter ingående överväganden.

Beträffande läget på kriminalitetens område skulle jag sammanfattningsvis vilja säga att kriminalitetsproblemen kräver vår oavbrutna uppmärksamhet. Några omedelbara generella åtgärder utöver vad som har framgått av vad jag redan har sagt är jag emellertid icke beredd att nu föreslå.

Jag har därmed, herr talman, i huvudsak svarat på interpellationerna. Vad beträffar ett par mera speciella frågor, som fröken Wetterström har riktat till mig, får jag anföra följande.

Frågor om polisverksamheten hör alltså till inrikesministerns ämbetsområde, och det ankommer därför inte på mig att vidtaga några åtgärder beträffande rekryteringen och utbildningen av polisen. Inrikesministern har emellertid lämnat mig följande upplysningar i dessa frågor.

I enlighet med de riktlinjer som drogs upp i prop. 1961: 88, har under de senaste åren flera åtgärder vidtagits för att få till stånd en ökad och förbättrad rekrytering till polisväsendet. Minimialdern för anställningssökande till polistjänst har sänkts från 21 till 19 år, och på försök har anordnats en särskild polisiär utbildningslinje vid yrkesskolorna i Stockholm, Lund och Uddevalla. Vidare har till polisväsendets organisationsnämnd knutits en befattningshavare med särskild uppgift att i rekryte-

## Svar på interpellationer ang. åtgärder mot kriminaliteten

ringsfrämjande syfte bedriva upplysningsverksamhet angående polisyrket. För att möjliggöra större enhetlighet och planmässighet i den grundläggande utbildningen av polisaspiranter har aspiranterna fr. o. m. den 1 januari 1962 sammanförts i särskilda rekryterings- och utbildningssektioner. I samband därmed har grundutbildningen förbättrats.

Dessa åtgärder har haft en mycket gynnsam inverkan på rekryteringen. Under de fem senaste åren före 1962 uppgick det årliga antalet anställda aspiranter till i medeltal 525. Under 1962 steg antalet till 725, och under detta år har hittills inte mindre än 850 polisaspiranter blivit antagna.

Beträffande utbildningen har tillsatts en särskild utredning — 1962 års polisutbildningskommitté — för att framlägga förslag till ett utbildningsprogram, som skall tillgodose dagens krav på utbildning för polismän. Kommittén beräknas framlägga vissa förslag i detta hänseende våren 1964.

Beträffande fröken Wetterströms fråga om obehörigt innehav av narkotika får jag efter samråd med socialministern framhålla, att det är straffbart för en enskild person att inneha narkotika annat än då varan utlämnats till honom som läkemedel. Efter riksdagens hörande har nya bestämmelser utfärdats i narkotikaförordningen den 14 december 1962, som träder i kraft den 1 januari 1964. I denna förordning, som bl. a. avser att ge större möjligheter att ingripa mot den illegala narkotikahandeln, stadgas skärpt straff för den som innehar narkotika utan att vara berättigad därtill.

Vidare anförde:

Herr HAMRIN i Jönköping (fp):

Herr talman! Det skall noteras att statsrådet och chefen för justitiedepartementet lämnat ett svar på min interpellation som — låt vara att det måhän-

da är en smula magert i fråga om statistiska och andra data — i alla fall ger några väsentliga aspekter. För det ber jag att få tacka statsrådet. I fråga om den allmänna bedömningen och värderingen är det just inte något som skiljer oss åt.

Att detta mörka kapitel tagits upp i riksdagen just nu bottenar inte — i varje fall vad mig beträffar — i någon föreställning om att det skulle röra sig om något i historien förut okänt fenomen. Statsrådet fäster uppmärksamheten på att brottslighetskurvan alltid gått i toppar och vågdalar. Det är alldeles klart att så är fallet. Men när statsrådet vidare påpekar att det inte »är säkert, att vi har att göra med en oavbrutet stegrad och förvärrad brottslighet», gör man den reflexionen att om det förhölle sig så illa att det verkligen rörde sig om en genom alla åren oavbrutet stegrad brottslighet, skulle läget ju vara direkt katastrofalt.

I den kriminalpolitiska debatten kan man ibland stöta på diverse underliga argument. Man kan få höra åberopas historiska dokument, som skulle visa att man redan i längst förflutna tider brottades med dessa problem. Jag vill minnas att man i något sammanhang åberopat en klagan som Gustav Vasa en gång lär ha uppstämt på Distings marknad, där han varnade för den tidens självsvald, laster och brott, samt återigen en stadga från 1619, vari en regent gruvligen klagat över den våg av brottslighet, som då tycks ha gått över landet. Med andra ord: ingenting nytt under solen! Laglöshet har funnits i alla tider. Asocialiteten, brottsligheten är verkligen ingen ny uppfinning. Det känner vi nog samt till. Men detta kan rimligtvis inte vara någon tröst i dagens situation eller anföras som någon förmildrande omständighet, när vi skall ta ställning till våra problem. Samhällstypen har ju också, som bekant, i någon mån förändrats!

Det verkligt allvarliga är väl ändå att

## Svar på interpellationer ang. åtgärder mot kriminaliteten

vi trots ett enastående materiellt uppsving, trots stigande upplysning och oavsläpplig breddning av bildnings- och utbildningsvägarna har att dras med den plåga, det kräftsår som kriminaliteten i alla dess mångskiftande uppenbarelseformer utgör. Att det krävs skärpt etisk fostran av vårt folk, synes vara alldeles uppenbart — en fostran som tjänar till att i allas medvetande utmejsla och levandegöra fasta och obetingat giltiga rätts- och moralbegrepp. I första hand måste det självfallet ankomma på hemmen, men också på skolan att här visa vägen. Får jag därutöver anföra ännu en synpunkt. Den aktuella kristendoms- och skoldebatten måste i väsentlig grad ses och sättas in just i detta sammanhang.

Nu säger statsrådet att de problem, som har med brottsutvecklingen att skaffa, under senare år i hög grad varit föremål för regeringens uppmärksamhet och handlande. Det betvivlas visst inte Så är säkerligen förhållandet. Det verkligt nedslående är likväl att vi trots det som gjorts, ändå måste notera denna topp i brottslighetskurvan. Det måste väl ändå betyda att det någonstans finns luckor i samhällets beredskap, att det brister i ett eller annat avseende, när det gäller de brottsförebyggande och brottsbekämpande insatserna. Man måste fråga: Har *tillräckligt* mycket gjorts för att bygga upp en rimligt betryggande försvarsvall mot brottsligheten? Har samhällets insatser planerats och satts in i tid? Har allt gjorts som kunnat göras? Jag bara ställer frågorna. Jag är fullt medveten om att jag är lekman på detta område. Jag menar att jag just nu representerar allmänheten, som på dessa punkter hyser stark oro och därför ställer frågor av just detta slag.

Statsrådet hänvisar till den kriminologiska forskningen. Läget på detta område har berörts tidigare här i dag, i debatten om fångvårdskrisen. Statsrådet säger att denna forskning har rustats upp. Det är väl obestridligt. Men man

får väl ändå lov att konstatera, att det alltjämt satsas obegripligt snålt på denna sektor. Det bör observeras, att Sverige tillhör de inte alltför många länder som ännu i dag saknar en särskild lärostol i kriminologisk forskning — ett faktum som för inte länge sedan kom en internationellt känd vetenskapsman, chefen för rättspsykiatriska kliniken i Stockholm professor Gösta Rylander, att beteckna vårt land som direkt underutvecklat på detta område. Det bör väl ändå stå klart att alla reformer inom straffrätt och kriminalvård mer eller mindre blir ett steg ut i det stora ovissa, om de inte i tillräcklig grad kunnat byggas upp med fakta rörande exempelvis vad det är som gör att en del människor — alltför många människor — över huvud taget kommer in på brottets bana. Om man betänker vad kriminaliteten kostar samhället i dag, direkt i brottslingsvård och indirekt på många andra sätt, måste de medel som ställs till forskningens och vetenskapens förfogande betecknas som — jag tvekar inte — löjligt små.

En känd brottsmålsadvokat med lång erfarenhet, Hugo Lindberg, påpekar i en i höst utkommen bok, där en del intressanta reflexioner görs om »livet utanför och innanför murarna», som han uttrycker det, att det numera hör till sällsyntheterna att materiell nöd driver till brott. Han konstaterar att det ökade välståndet i stället har grävt nya fåror för brottsligheten. Men hur grävs dessa fåror och hur skall vi kunna förebygga att de grävs? Nog är detta saker som väl skulle förtjäna ett ingående studium, verklig forskning.

Man borde också lämpligen kunna forska något beträffande en till synes alldeles ny brottstyp under stark utveckling, nämligen den fullkomligt meningslösa skadegörelse, den vandalisering i stundom otroligt hämningslösa former, som i regel begås av unga lagbrytare och som åsamkar samhället och enskilda stora ekonomiska förluster. Jag har inget speciellt recept att komma med

**Svar på interpellationer ang. åtgärder mot kriminaliteten**

mot gravskändning och andra former av vandalisering som man på sistone sett skrämmande exempel på. Ingen annan har det väl heller. Dessa händelser måste vara en indikation på att det finns något verkligt sjukt i vårt samhälle i dag.

Jag tänker inte heller uttala någon mening om ett speciellt domstolsutslag, som just nu flitigt debatteras i pressen och annorstädes, men låt mig bara säga att det väl är ett rimligt krav att de problem som sammanhänger med ersättningskyldigheten vid brottslig gärning, på något sätt löses. Jag tror att det väl överensstämmer med allmän rättsuppfattning att den som förövat ett nidingsdåd, som vållat enskilda eller samhället ekonomisk förlust, också ställs inför uppgiften att i en eller annan form — jag har ingen bestämd mening om *vilken* form som är den absolut riktiga — betala av eller arbeta av sin skuld. Kanske kan det rent av betecknas som en elementär och enkel pedagogik, rätt och slätt. Det bör vara tillåtet konstatera att med hittills tillämpade metoder brottsligheten ingalunda minskat, utan visat en tendens att stiga. Kan det då inte vara rimligt att i förekommande fall pröva andra metoder, förutsatt att de står i överensstämmelse med svensk lag och svensk rättsuppfattning?

Statsrådet bidrog för egen del inte med några siffror för att belysa brottsutvecklingen. Låt då mig i stället ge några stickprov, som styrker vad jag nyss sade om den allmänna trenden.

Under tredje kvartalet i år kom sammanlagt 85 938 brott mot strafflagen till polisens kännedom. Det innebär en ökning med ungefär 6 400 brott jämfört med samma period i fjol. I brottsstatistiken dominerar alltså kategorien stöld, rån och egenmäktigt förfarande, med inalles 66 840 brott som kom till polisens kännedom; det finns som bekant också en inte ringa s. k. dold brottslighet, men att uppskatta den är ju alldeles omöjligt. Inom den grupp jag nyss nämnde kan bl. a. noteras 180 fall av

rån, vilket innebär en ökning jämfört med motsvarande kvartal förra året med över 16 procent. Antalet bilstölder uppgick till 7 000 å 8 000. Fortsätter att öka gör också fallen av mycket grova brott, mord, dråp, misshandel i olika former.

Jag kan inte förstå annat än att detta är verkligt allvarliga, verkligt skrämmande siffror. Det krävs i sanning en kraftansträngning för att bringa utvecklingen på detta mörka område under kontroll. Jag vill inskjuta att jag är helt övertygad om att den inriktning mot humanare vårdmetoder och korrektionsmedel som de senare årens reformarbete innebär är väsentligen riktig och icke medger någon återvändo. Detta vill jag bestämt ha sagt. Men det utesluter självfallet inte — det får helt enkelt inte utesluta — att man inom denna allmänna principiella ram ständigt omprövar vägar och metoder. Detta gäller inte minst den problematik som sammanhänger med den efter kriget våldsamt stegrade ungdomsbrottsligheten, djupt alarmerande också därför att den, som statsrådet påpekar, griper ned i allt lägre åldersgrupper. Humanitetskravet, omsorgen om människorna — det är ju här fråga om i grunden olyckliga människor och inget annat — låter sig väl förena med kravet på tillbörlig fasthet i hållningen från samhällets sida. På den punkten kan det väl inte finnas några delade meningar.

En faktor av utomordentligt oroande slag som jag har tillåtit mig att fästa uppmärksamheten på är den betänkligt låga uppklaringsprocenten. I svaret verifierade statsrådet rent allmänt detta påstående. Det är bekymmersamt och talande nog att landets justitieminister nödgas göra denna mycket allvarliga bedömning. Själv angav jag i min interpellation några siffror som egentligen säger allt i detta avseende. Den genomsnittliga procenten utredda och uppklarade brott för hela landet under perioden 1950—1955 uppgick till 39,2 procent men hade under perioden 1956



**Svar på interpellationer ang. åtgärder mot kriminaliteten**

—1960 sjunkit till 33,9 procent. Det betyder alltså, herr talman, att inte ens fyra brott av tio klarats upp. I Stockholm kom man till rätta med endast var tionde stöld. Nio stölder av tio blev alltså ouppklarade. Det är ganska komprometterande siffror och djupt allvarliga, därför att de skulle kunna tas till intäinkt för påståendet att tesen om att brott inte lönar sig inte längre har någon relevans. Den svenska huvudstaden uppges vara föremål för mindre smickrande uppmärksamhet just ur sådana här synpunkter, vilket i så fall är ytterligt beklagligt. Jag vet inte hur det förhåller sig med den saken, men det har i alla fall sagts mig, att så är fallet. Varje ouppklarat brott innebär en frestelse till nya brott — sammanhanget ligger ju i öppen dag.

Statsrådet anför en del omständigheter som skulle tyda på att man har att räkna med en viss förbättring genom förstärkning så småningom av de polisiära resurserna. Självfallet får man innerligt hoppas att denna optimism inte skall komma på skam. Utan en kraftig förstärkning av polisens personella resurser, kvalitativt och kvantitativt, lär man definitivt komma till korta med brottsbekämpandet, och detta har vi helt enkelt inte råd till. Man måste alltså hysa en bestämd förväntan att den verkligt stora samhällsfråga, för att inte säga samhällsfara, som den hotfulla brottsutvecklingen innebär, angrips med om möjligt ökad kraft från statsmakternas sida. Påkallar inte läget rent av något initiativ, som skulle kunna skapa förutsättningar och underlag för ett stort och samlat grepp på hela den problematik som här är för handen? Jag avser ingalunda någon ny utredning i konventionell bemärkelse, utan i stället inrättande av en arbetsgrupp bestående av företrädare både för den speciella expertis på olika områden av betydelse i detta sammanhang som går att mobilisera och för den medborgaropinion och det lekmannaförstånd som

också härvidlag bör äga talan. Jag är övertygad om att en sådan arbets- eller aktionsgrupp skulle genom att i detalj fortlöpande följa upp utvecklingen på detta område verksamt kunna bidra till låt mig säga den samordning och helhetssyn som det allvarliga läget kräver.

Jag skall, herr talman, inte resonera vidare om detta nu. De debatter vi haft i dag, först om fångvårdskrisen och nu om brottsutvecklingen, kanske logiskt borde ha tagits i omvänd ordning. Om vi i rimlig grad kan klara kriminaliteten och de problem som sammanhänger därmed, betyder detta nämligen att fångvårdskrisen i sin tur lättare kan bemästras. Det skulle betyda inbesparade miljoner åt samhället och — vad som är väsentligare — innebära en möjlighet att *rädda människor* åt samhället, ty det är ju ändock först och sist det vi vill med våra insatser på detta område.

Herr ANNERS (h):

Herr talman! Fröken Wetterström är tyvärr förhindrad att vara närvarande här i dag. Jag har lovat att i hennes ställe tacka för det interpellationssvar som statsrådet och chefen för justitiedepartementet har lämnat. Jag uppfyller detta löfte med desto större glädje som tacket inte behöver bli en tom formalitet. Jag är nämligen också i tillfälle att uttrycka min glädje över tonfallet och tendensen i svaret. Statsrådet har här uttalat en oro för utvecklingen på kriminalitetens område som vi alla delar och påpekat att interpellanterna själva dragit fram en del fakta som talar ett blott alltför tydligt språk. Statsrådet delar flera av de värderingar som interpellanterna har gjort.

Emellertid finns det på flera punkter anledning att hysa en mera begränsad tillfredsställelse med svaret. Fröken Wetterström hade ifrågasatt en undersökning om ett införande av det norska arreststraff som nu diskuteras. På den punkten säger statsrådet att det inte nu

**Svar på interpellationer ang. åtgärder mot kriminaliteten**

bör komma i fråga att före brottsbalkens ikraftträdande och innan vi haft möjlighet att samla erfarenheter av den göra ändringar i de påföljdssystem som beslutats efter ingående överväganden. Detta uttalande innebär i varje fall att statsrådet inte definitivt avvisat tanken utan lämnat möjligheten öppen.

Jag vill uttrycka min särskilda glädje över de uppgifter från inrikesdepartementet som lämnats beträffande polisrekryteringen. Det är mycket tillfredsställande att antalet aspiranter stiger på detta sätt. Polisrekryteringen är en nyckelpunkt i denna problematik. Polisens kvantitativa och kvalitativa resurser är dock i första hand avgörande för medborgarnas rättssäkerhet och för möjligheten att ta hand om brottslingarna, så att de över huvud taget kan bli föremål för den behandling och vård vi kan ge dem. Därmed är jag emellertid inne på ett område beträffande vilket ett par formuleringar i svaret ger mig anledning att uttrycka bekympelse.

Statsrådet säger att den kriminologiska forskningen under senare år har effektiviserats både här i landet och utomlands. Litet längre ner i svaret säger han att den kriminologiska forskningen har rustats upp. Jag tycker att dessa formuleringar är litet onyanserade. Det kan lätt ge ett intryck av att vi här i landet har en högt stående kriminologisk forskning, och det är ju inte fallet. På den punkten vill jag ansluta mig till den kritik som framförts av tidigare talare.

Jag har försökt göra en överblick över den forskning som nu pågår i landet och kommit till följande resultat. Vi har en docent i kriminologi i Stockholm, docent Sveri. Han har en treårstjänst i rådet för samhällsforskning. Han är nu inne i sin andra treårsperiod, och ännu är ingen fast befattning ordnad för honom. Det kanske blir det. Det är dock ett otillfredsställande läge för fast grundforskning. Vidare har vi

anslag till Nordiska kriminologiska samarbetsrådet för flera tiotusentals kronor, det medges. Sedan har vi två stora utredningar, den Bergstenska utredningen om ungdomsbrottsligheten och Kjellinkommitténs arbete med Västeråsprojektet — en form av försöksverksamhet inriktad på den medelstora stadens förhållanden. Men därvid stannar det väl ändå i stort sett. Jag har inte funnit någonting ytterligare som är av den storleksordningen att det hör hemma i denna bild.

Detta kan knappast betraktas som tillfredsställande, särskilt när man uppmärksammar att här i riksdagen är efter år — jag tror sedan 1956 — krav på en professur i kriminologi har avslagits. Vi har professorer i allt möjligt i detta land och på områden där vi väl behöver dem. Men vi har inte en professur, en fast organiserad grundval, för en grundforskning på det område där vi ännu inte lyckats komma till rätta med den sociala problematiken. Detta är det sista stora reformområde som finns kvar, och där står vi i stort sett lika hjälplösa som tidigare inför problemen. Det är inte ett hedrande läge för Sverige, som dock har framstående humanitära traditioner just på detta område.

Man kan här fråga sig varför en kriminologisk forskning är så viktig. Det har talats om detta tidigare här i kammaren. Jag skall endast försöka konkretisera frågan.

För det första kan jag rent allmänt säga, att det är en allmänt erkänd sanning numera att nästa generations samhällsförhållanden, särskilt på det tekniska och det samhällsorganisatoriska området, bestäms av den grundforskning som äger rum i dag, i vår generation. Har vi en svagt utformad grundforskning i denna generation får vi — om det nu gäller kriminologi — en dålig kriminalvård i nästa. Förutsättningar för ett effektivt utvecklingsarbete kommer att saknas.



**Svar på interpellationer ang. åtgärder mot kriminaliteten**

För det andra är den kriminologiska forskningen av särskild betydelse för utvecklingen av behandlingsmetoderna, och det är där vi står så hjälplösa i dagens situation. Det är nästan missvisande eller i varje fall väl anspråksfullt att beteckna det som i dag sker i våra fängelser och på våra fängvårdsanstalter som behandling och vård.

Målsättningen är den bästa och välmeningen är stor, men resurserna saknas i en mångfald hänseenden, inte minst beträffande insikten i behandlingsmetoder, alltså vad man egentligen skall göra för att föra dessa människor till rätta. Fångvårdsstyrelsen för för närvarande en politik som går ut på att i största möjliga utsträckning sysselsätta internerna i ett arbete som kan vara intresseväckande, stimulerande, ha en utbildande effekt. Men därvid förblir det i stort sett. Den psykiska terapi som förekommer vid våra fängvårdsanstalter är av mycket blygsam omfattning och kan närmast betraktas som experimentverksamhet på ett primitivt stadium — allt på grund av bristande grundforskning. Vad vi behöver är naturligtvis en kombination av forskning och experimentverksamhet, där vi har en med ordentliga resurser utrustad grundforskning som samarbetar med tillämpad forskning och med fångvårdsstyrelsens experimentverksamhet, så att man genom växelverkan mellan dessa kan utveckla effektiva behandlingsmetoder. Intill dess att så har skett befinner sig vår kriminalvård fortfarande på ett mycket efterblivet stadium, och vår kriminalpolitiska verksamhet står långt ifrån det mål vi dock alla vill nå, nämligen att effektivt hjälpa dem som verkligen är samhällets olycksbarn.

Jag vet mycket väl, herr talman, att frågan om den kriminologiska forskningen och om en professur i kriminologi hör hemma i ett annat departement än det som statsrådet och chefen för justitiedepartementet företräder. Men det måste också rimligen förhålla sig

så, att statsrådet intresserar sig för dessa frågor. De berör dock nära de frågor han själv har att svara för. Jag vågar därför vädja till statsrådet att han använder sitt inflytande för att vi i detta land skall få en bättre organiserad kriminologisk forskning med bättre resurser, så att de frågor det här gäller verkligen kan angripas på ett effektivare sätt i framtiden.

Chefen för justitiedepartementet, herr statsrådet **KLING**:

Herr talman! Den uppräknig av de vetenskapliga resurserna på kriminologiens område, som herr Anners gjorde, var väl i det stora hela riktig. För att bilden skall bli fullständig bör kanske tilläggas att docent Sveri inte endast upprätthåller en docentur vid Stockholms universitet, utan också är föreståndare för det vid universitetet inrättade kriminalvetenskapliga institutet, där nu en hel rad unga forskare arbetar.

Såsom herr Anners själv framhöll hör inte frågan om inrättandet av en professur i kriminologi hemma i justitiedepartementet. Det är därför desto lättare för mig att lova herr Anners att jag skall göra vad jag kan för den saken.

I anledning av herr Hamrins anförande vill jag bara meddela att vi inom justitiedepartementet inför ikraftträdandet av brottsbalken planerar en ytterligare utbyggnad av de nu existerande samarbetsformerna på kriminalvårdens område. I departementet har utarbetats och granskas för närvarande ett utkast till direktiv för ett samarbetsorgan med särskild uppgift att fortlöpande följa brottslighetens utveckling och resultatet av de åtgärder samhället vidtar mot lagöverträdare.

Härmed var överläggningen slutad.

**§ 8**

Föredrogs, men bordlades åter utrikesutskottets utlåtande nr 11, konstitutionsutskottets memorial nr 16, samman-

satta konstitutions- och bankoutskottets utlåtande nr 1, statsutskottets utlåtanden nr 204—210, bevillningsutskottets betänkanden nr 60 och 62, bankoutskottets utlåtanden och memorial nr 30—33, första lagutskottets utlåtanden nr 49—52, andra lagutskottets utlåtande nr 78 samt tredje lagutskottets utlåtanden nr 40—42.

## § 9

Till bordläggning anmäldes

sammansatta stats- och tredje lagutskottets utlåtande nr 1, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m. jämte i ämnet väckta motioner;

tredje lagutskottets utlåtande nr 43, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648), dels ock i ämnet väckta motioner; samt

jordbruksutskottets utlåtande nr 24, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utgifter å tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1963/64, såvitt propositionen avser jordbruksärenden.

## § 10

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

från statsutskottet:

nr 377, i anledning av väckta motioner om statsbidrag till rektorslöner vid kommunala gymnasier; och

nr 379, i anledning av väckta motioner om vissa åtgärder till främjande av trafiksäkerheten, i vad motionerna avser utredning av frågan om ett samordnat organ för trafiksäkerhetsuppgifter m. m. samt en fastare organisation av statens trafiksäkerhetsråd; samt

från bevillningsutskottet:

nr 388, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om skattefrihet för viss ersättning till Karlskronavarvet aktiebolag och Svenska reproduktionsaktiebolaget, jämte i ämnet väckta motioner.

## § 11

Justerades protokollsutdrag.

Kammarrens ledamöter åtskildes här efter kl. 16.48.

In fidem

*Sune K. Johansson*

## Tisdagen den 10 december

Kl. 11.00

## § 1

Justerades protokollen för den 4 innevarande december.

## § 2

Föredrogs, men bordlades åter sammansatta stats- och tredje lagutskottets utlåtande nr 1, tredje lagutskottets utlåtande nr 43 samt jordbruksutskottets utlåtande nr 24.

## § 3

Föredrogs utrikesutskottets utlåtande nr 11, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen dels med förslag till ändring i lagen den 28 juni 1962 (nr 371) om särskilda förmåner för vissa internationella organisationer m. m., dels ock angående godkännande av protokoll rörande privilegier och immunitet för organisationen för europeisk rymdforskning.

Utskottets hemställan bifölls.

**Reglering i riksdagsstadgan av riksdagstjänstemännens avlöningsförhållanden**

## § 4

Föredrogs och lades till handlingarna konstitutionsutskottets memorial nr 16, angående handläggningen av Wennerströmaffärens konstitutionella sida.

## § 5

**Reglering i riksdagsstadgan av riksdagstjänstemännens avlöningsförhållanden**

Föredrogs sammansatta konstitutions- och bankoutskottets utlåtande nr 1, med anledning av väckta motioner angående reglering i riksdagsstadgan av riksdagstjänstemännens avlöningsförhållanden.

Sedan utskottets hemställan föredragits yttrade:

Herr PETTERSON i Degerfors (s):

Herr talman! Jag har begärt ordet delvis därför att kanslideputerade är inkopplade på denna fråga, som har med personalorganisationen att göra. Kanslideputerade är ju riksdagens förhandlingsorgan gentemot de anställda tjänstemännen.

Tågordningen är den, att sedan kanslideputerade har behandlat ett ärende kan den som inte är nöjd med resultatet vända sig till bankoutskottet. Utskottet är sålunda den klagomur den misnöjde skall gå till. Här föreligger nu två likalydande motioner, som innebär att bankoutskottets befogenheter i sådana överklagningsärenden skall överlåtas till konstitutionsutskottet. Behandlingen av motionerna har anförtratts ett sammansatt konstitutions- och bankoutskott, som i sitt utlåtande refererar motionerna men inte säger mera om dem. I stället går utskottet över till helt andra frågor och talar bl. a. om författningsutredningen, vars betänkande utskottet i vissa stycken citerar. Sedan kommer utskottet fram till sin hemställan att motionerna måtte anses bevarade genom vad utskottet anför.

Jag har förgäves försökt att läsa ut någonting ur utskottets utlåtande — och

jag har också anlitat experter på området — så att man visste vad man hade att rätta sig efter. Jag har bl. a. ställt mig frågan huruvida bankoutskottets utlåtande nr 39/1960 är satt ur funktion genom den skrivning som här föreligger. Och är kanslideputerades befogenheter som förhandlingsorgan i personalärenden nu borttagna? Enligt bankoutskottets nämnda utlåtande skulle ju kanslideputerade följa personalfrågorna och även vidta vissa dellösningar. Det har vi sysslat med både förra året och i år. Skall vi nu dra ett streck över dessa kanslideputerades åligganden? I så fall är jag inte alls ledsen för det. Tvärtom skulle det vara mycket angenämt att bli befriad därifrån.

I slutet av utlåtandet säger utskottet: »En ändamålsenlig lösning av detta spörsmål bör i sin helhet kunna träda i tillämpning, så snart riksdagen tagit slutlig ställning till författningsutredningens förslag angående omläggning av riksdagens arbetsformer — — —.» Men från den tidpunkt då riksdagen tar ställning till författningsutredningens förslag och till den dag då den nya organisationen skall träda i kraft kan det dröja från tre till sex år. Därför vill jag fråga om det är meningen att den nya organisationen — om vi fattar beslut om en sådan — skall träda i tillämpning omedelbart efter det att riksdagen eventuellt godkänt författningsutredningens förslag?

Utskottet skriver också: »— — — dellösningar, som befinnas angelägna, böra dock redan dessförinnan genomföras.» Vad är det för dellösningar?

Genom utskottets hela skrivning går som en röd tråd att det mest angelägna är att anställa riksdagens sekreterare, eventuellt också notarier med sekretärargöromål, på heltid. Menar utskottet att vi redan på ett tidigt stadium skall kunna tillsätta heltidsanställda sekreterare? Det sätter jag ett stort frågetecken för.

Sedan skriver utskottet också att ut-

**Reglering i riksdagsstadgan av riksdagstjänstemännens avlöningsförhållanden**

skottet finner det naturligt att banko- och konstitutionsutskotten begagnar sin initiativrätt. Men det är flera utskott som har sådan rätt. Och jag är litet rädd för följderna, om även de skulle börja använda den rätten på ett tidigt stadium, då det gäller anställningsfrågor.

Vid den senaste förhandlingen i år justerade vi upp lönerna för sekreterare och notarier med sekreterargöromål, och då var det meningen att uppgörelsen skulle gälla till dess riksdagen tog ställning till författningsutredningens förslag.

Herr talman! Jag skall inte här ställa något yrkande, men jag skulle sätta stort värde på om någon talesman för utskottet här kunde förklara vad man egentligen skall läsa ut av föreliggande utskottsutlåtande.

Herr ADAMSSON (s):

Herr talman! Jag förstår att herr Petterson i Degerfors känner sig orolig närmast i sin egenskap av kansli-deputerad. Jag vill med en gång ha sagt att föreliggande skrivning från det sammansatta utskottet får ses som en kompromiss, men jag vågar dock påstå att alla varit eniga om att någon ny personalorganisation inte skall träda i funktion förrän riksdagen tagit ställning till författningsutredningens förslag. Det bör vid denna tidpunkt föreligga förslag till personalorganisation, som kan träda i kraft samtidigt med omläggning av riksdagens arbetsformer. Den oro som herr Petterson hyser på denna punkt är enligt mina bedömanden obefogad. Jag vill dessutom tillägga, att skrivningen ju inte innebär någon som helst ändring av nu rådande ordning. Det gäller såväl anställda tjänstemän i riksdagen som kansli-deputerades befogenheter och uppgifter, och herr Petterson kan därför inte säga sig vara löst ifrån den arbetsuppgiften.

När man frågar vad skrivningen om

dellösningar innebär vill jag svara, att detta inte kan tydas på annat sätt än att det sammansatta utskottet menat, att man i nuvarande läge icke vill göra en fastlåsning vid gällande organisation, om det skulle visa sig vara nödvändigt med vissa organisatoriska förändringar. Men man har å andra sidan inte i detta sammanhang diskuterat eller övervägt införandet av heltidsanställd personal.

Herr Petterson tog också upp frågan om utskottets initiativrätt. Den punkten bör emellertid bara ses i belysning av det föreliggande förslaget från författningsutredningen, som klart säger att det bör åligga riksdagen själv att närmare utreda frågan om personalorganisationen. Därför vill jag påstå, att utskottet här har gjort en beskrivning av vad som förevarit i ärendet. Jag kan därför på alla punkter lugna herr Petterson, som alltså inte behöver hysa några farhågor.

Herr PETERSON i Degerfors (s):

Herr talman! Jag vill bara anföra att jag är nöjd med den förklaring herr Adamsson lämnat. I denna fick vi åtminstone en uppfattning om vart man ville komma, vilket inte kan sägas om utskottets skrivning.

Herr talman! Eftersom det nu antecknats till protokollet skall jag som sagt inte ställa något yrkande. Vi får se vart utvecklingen leder.

Herr REGNÉLL (h):

Herr talman! Det är kanske skäl att också från bankoutskottets sida endosera den tolkning herr Adamsson gjort för deras del, som från konstitutionsutskottet ingått i det sammansatta utskottet. Man är inte ute efter några nyheter, utan man har tagit upp till behandling en fråga som väckts motionsledes men inte klarades av vid den riksdag då den framfördes och som därför återkommit till 1963 års riksdag.

Vi måste erkänna att det är en ytterst

**Utvidgad statlig kreditstödsverksamhet m. m.**

väsentlig fråga som på detta sätt har aktualiserats. Den har varit uppe gång på gång på det sätt som redovisas i det sammansatta utskottets utlåtande, men man har inte kommit fram till någon fullständig lösning. Också i fortsättningen gäller uppdraget till kanslideputerade från 1960 års riksdag att fungera som en riksdagens beredning vad beträffar anställning av personal.

Bankutskottets utlåtande nr 28 från 1961 är naturligtvis fortfarande giltigt, och vad som sägs om dellösningar får väl anses vara en formulering, som man gärna velat ha med för att inte författningsutredningen skall skjutas i förgrunden som något som kan förhindra reformer under mellantiden.

Efter härmed slutad överläggning biföll kammaren utskottets hemställan.

## § 6

**Utvidgad statlig kreditstödsverksamhet m. m.**

Föredrogs statsutskottets utlåtande nr 204, i anledning av väckta motioner om utvidgad statlig kreditstödsverksamhet m. m.

Utskottet hade till behandling förehåft

*dels* två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Ebbe Ohlsson* (I: 4) och den andra inom andra kammaren av herrar *Nordgren* och *Darlin* (II: 3),

*dels* två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Bengtson m. fl.* (I: 308) och den andra inom andra kammaren av herr *Hedlund m. fl.* (II: 366), i vilka hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om skyndsamt utredning av frågan att genom bättre kreditmöjligheter befrämja den enskilda handels utveckling och rationaliseringssträvanden, varvid i motionerna anförda riktlinjer rörande lån genom företagareföreningarna, statlig kreditgaranti och lån

från ATP-fonderna särskilt borde beaktas,

*dels* två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Bengtson m. fl.* (I: 309) och den andra inom andra kammaren av herr *Hedlund m. fl.* (II: 365), i vilka hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om skyndsamt utredning i syfte att skapa bättre kreditmöjligheter och kapitalförsörjning för de enskilda företagen inom lastbiltrafikbranschen, varvid lån genom företagareföreningarna ur hantverks- och industrilånefonden eller med statlig kreditgaranti särskilt borde prövas i enlighet med vad i motionerna anförts,

*dels* ock en inom andra kammaren av herr *Carlsson* i Stockholm väckt motion (II: 569), vari hemställts bl. a. att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t hemställa, att den nyligen tillsatta utredningen om företagareföreningarnas verksamhet erhöles i uppdrag att jämväl utreda möjligheterna för företag inom handels-, service- och distributionsverksamhet att erhålla långfristiga krediter genom företagareföreningarna.

Utskottet hemställde,

a) att motionerna I: 308 och II: 366, I: 309 och II: 365 samt II: 569, sistnämnda motion i vad den avsåg utredning om utökade kreditmöjligheter, icke måtte till någon riksdagens åtgärd föranleda;

b) att motionerna I: 4 och II: 3 samt II: 569, i vad de avsåg omedelbart beslut att utvidga nuvarande möjligheter för erhållande av statlig kreditgivning, icke måtte av riksdagen bifallas;

c) att motionerna I: 4 och II: 3, i vad de avsåg ramen för statlig kreditgaranti, icke måtte av riksdagen bifallas;

d) att motionen II: 569, i vad den avsåg utredning rörande förtroendekrediter, icke måtte till någon riksdagens åtgärd föranleda.

Reservation hade avgivits av herrar *Ivar Johansson*, *Per Jacobsson*, *Widén*, *Per-Olof Hanson*, *Åkerlund*, *Per Peters-*

**Utvidgad statlig kreditstödsverksamhet m. m.**

son, Sundin och Staxäng, fröken Elmén samt herrar Eliasson i Sundborn, Andersson i Knäred, Nelander, Källstad och Turesson, vilka ansett att utskottet under a) bort hemställa,

att riksdagen måtte, i anledning av motionerna I: 308 och II: 366, I: 309 och II: 365 samt II: 569, sistnämnda motion i vad den avsåge utredning om utökade kreditmöjligheter, i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla att åt utredningen angående företagareföreningarnas organisation och verksamhet genom tilläggsdirektiv uppdroges att i enlighet med vad reservanterna anfört utreda frågan om rådande förhållanden rörande de mindre och medelstora företagens kapitalförsörjningsproblem m. m.

Utskottets hemställan föredrogs; och anförde därvid:

Herr ELIASSON i Sundborn (cp):

Herr talman! I detta utskottsutlåtande behandlas en rad motioner, som gäller de mindre företagens kredit- och kapitalfrågor. Det har i olika avseenden begärts en sådan utredning eller sådana åtgärder som syftar till att förbättra kreditförsörjningen. Bland motionerna är också ett par partimotioner från centerpartiet. Den ena tar sikte på en utredning i syfte att förbättra den enskilda handelns kreditmöjligheter för att därmed främja den enskilda handelns rationaliseringssträvanden. Den andra partimotionen berör möjligheterna att skapa en bättre kreditförsörjning för de enskilda företagen inom lastbilstrafikbranschen.

Statsutskottets majoritet har tyvärr ställt sig avvisande till motionsyrkandena, i varje fall i dessa delar. Utskottsmajoriteten hänvisar bl. a. till att kommittén för näringslivets lokalisering i sitt nyligen avgivna betänkande framfört synpunkter som kan vara av betydelse i sammanhanget. Vidare uttalas att den förra året tillsatta utredningen angående företagareföreningarnas organisation och verksamhet kan

väntas lämna material för belysning av bl. a. de rent organisatoriska förutsättningarna för en utvidgning av de insatser som för närvarande görs av företagareföreningarna. En annan utredning som torde komma att framlägga förslag är 1959 års förlagsinteckningskommitté.

Ett stort antal reservanter har yrkat att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t skall »anhålla att åt utredningen angående företagareföreningarnas organisation och verksamhet genom tilläggsdirektiv uppdrages att i enlighet med vad utskottet anfört utreda frågan om rådande förhållanden rörande de mindre och medelstora företagens kapitalförsörjningsproblem m. m.». Reservanterna har förutsatt att tilläggsdirektiven skulle medföra att utredningens sammansättning kompletteras.

Jag vill, herr talman, med några ord motivera vår partimotion och reservanternas yrkande. I praktiskt taget alla de väckta motionerna framförs yrkanden och utredningsförslag och det ifrågasätts, om nuvarande kreditmöjligheter är tillräckliga. Vi inom centerpartiet har den bestämda uppfattningen att det finns anledning pröva, huruvida omfattningen av kreditstödet från det allmänna via företagareföreningarna är tillräcklig och inriktningen den rätta.

Vi blundar inte alls för — jag säger detta på grund av vad utskottsmajoriteten har anfört — att det kan ha stor betydelse att AB Industrikredit fått väsentligt vidgade utlåningsmöjligheter och att AB Företagskredit inrättats för inte så länge sedan. Men uppenbart är att varken företagareföreningarna eller de nämnda instituten för närvarande täcker hela det område där kreditmöjligheterna behöver utökas. Inte minst gäller detta för den enskilda handeln med dess starka strukturförändring. Vi vet att varje rationalisering, varje strukturförändring, ställer krav på krediter, och skall man få kapital på rimliga villkor måste krediterna vara långfristiga. Många gånger kan vederbörande må-

**Utvidgad statlig kreditstödsverksamhet m. m.**

hända inte heller ställa fullt bankmässiga säkerheter.

Lastbilsföretagen har samma problem. Det är inte någon hemlighet att kreditbehovet för dessa företag är stort och att ränte- och amorteringsvillkoren ofta är otillfredsställande. Krediterna är kortfristiga och räntekostnaderna alltför höga.

Det erkänns av alla att företagareföreningarna har mycket stor betydelse. Men frågan är om den avgränsning som nu gäller kan få fortfara att gälla; bedömningen görs från utgångspunkten att krediterna skall avse företag som bedriver tillverkning. Men i ett väl organiserat samhälle spelar ju serviceföretagen inte någon underordnad roll — de har tvärtom mycket stor betydelse, inte minst inom handel och transportväsende, för möjligheterna att tillgodose konsumenternas önskemål, att varorna skall distribueras på det billigaste och rationellaste sättet. Finns det då någon rimlig anledning föreskriva att serviceföretagen inte skall kunna komma i fråga för det stöd som företagareföreningarna kan ge mindre företag?

Vi reservanter menar att det under alla förhållanden inte finns något motiv för att motsätta sig att frågorna utreds. Självfallet kan lokaliseringstudningens förslag, om det presenteras för nästa års riksdag, ha en viss betydelse i sammanhanget. Förslagets betydelse för exempelvis den enskilda handeln och för lastbilsföretagen skall emellertid inte överdrivas — förslaget får i dessa fall knappast mer än indirekt betydelse.

Vad förlagsinteckningskommittén beträffar råder det inget tvivel om att en reform i den riktning många önskar skulle väsentligt förbättra kreditgivningen. Men också härvidlag är möjligheterna begränsade.

Vi reservanter har svårt att förstå att den utredning som nu sysslar med företagareföreningarnas organisationsproblem på något sätt skulle utgöra ett hin-

der för ett upptagande av frågan om kreditgivning kan ske på ett vidare fält än vad som för närvarande är fallet. Först och främst bör man, i varje fall enligt vår mening, klargöra företagareföreningarnas framtida verksamhet och verksamhetsfält. När man har gjort detta klart för sig, bör man försöka utforma organisationen i enlighet härmed. Det kan inte vara rationellt att först utreda frågan om organisationsformer och därefter diskutera verksamhetens inriktning.

Det är i alla händelser uppenbart att de problemställningar som reservanterna tagit upp går väsentligt utöver vad denna utredning har att syssla med. Av detta skäl, herr talman, har vi yrkat att riksdagen skulle i skrivelse till Kungl. Maj:t begära vidgade direktiv för den pågående utredningen om företagareföreningarnas organisationsformer och även föreslå en komplettering av utredningens sammansättning. Som kammarens ärade ledamöter lätt kan finna har motionerna i detta ärende i hög grad funnit stöd hos remissinstanserna.

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

Herr NELANDER (fp):

Herr talman! Beträffande stödet till den mindre företagsverksamheten torde i princip inga meningsskiljaktigheter finnas. De mindre företagen i vårt land har en betydande andel inte bara av företagsbeståndet utan även av den totala omsättningen och av antalet anställda. Svårigheterna för de mindre företagen ligger inte minst på kapitalförsörjnings område. Där behövs ett komplement till de vanliga kreditinstitutens verksamhet med bankmässiga säkerheter. Det var också till detta som riksdagens beslut år 1960 syftade.

Remissinstanserna understryker kraftigt bristen på riskvilligt kapital, inte minst då det gäller småföretagen. Utöver den hjälp som dessa kan få via AB Industrikredit och AB Företagskredit,



**Utvidgad statlig kreditstödsverksamhet m. m.**

vilkas verksamhet mera är inriktad på större lån och vilka också kräver säkerhet, behövs därför företagareföreningarnas mera liberala långivning.

Företagskreditutredningen framhöll i sitt betänkande år 1961, att förutsättningen för en mera väsentligt utökad utlånings- och garantiverksamhet bör vara att föreningarna med eget kapital engageras i ett visst risktagande. I avslutning till detta finner statskontoret i sitt remissyttrande lämpligt att det närmare undersökes, vilka utvecklingsmöjligheter som härvidlag kan erbjuda sig.

Företagareföreningarnas förbund påpekar att möjligheterna till självfinansiering har försämrats genom den allmänna tilläggs pensioneringens införande. Därför måste det vara en riktig åtgärd att återlån från dessa fonder underlättas för småföretagen. Klart är väl också att ryckigheten i kreditpolitiken verkat hämmande för denna bransch.

Eftersom företagareföreningarnas organisation och verksamhet just nu är föremål för utredning, har vi reserverat ansett det lämpligt att de många kapitalförsörjningsproblem för de mindre och medelstora företagen, som förts fram i olika motioner till årets riksdag, genom tilläggsdirektiv anförtros åt den arbetande utredningen för närmare analys. Utan en sådan ingående penetrering är det enligt min mening svårt att ta ställning till åtskilliga av dessa frågor.

Föremålen för denna analys skulle vara frågorna om ökad statlig kreditgaranti till nyetablering av mindre företag, främjande av den enskilda handelns utveckling och rationalisering samt kapitalförsörjningen för lastbilstrafikbranschen.

Den gränsdragning som i 1960 års riksdagsbeslut gjordes för stödet genom företagareföreningarna, nämligen att detta skulle vara påkallat från sysselsättnings- eller lokaliseringssynpunkter, kanske också bör omprövas. Nyetable-

ringsstöd kan visserligen ges i viss utsträckning redan nu, men de till förfo-gande stående medlen för riskkapital till stöd för prövande av nya idéer, som kan framkomma på detta område, är otillräckliga.

Herr talman! Med hänvisning till de framförda synpunkterna ber jag att få yrka bifall till reservationen av herr Ivar Johansson m. fl.

Herr MELLQVIST (s):

Herr talman! Utskottsbehandlingen av de väckta motionerna om utvidgad statlig kreditstödsverksamhet har varit mycket ingående. Förutom föredragningen inför utskottet har icke mindre än elva remissinstanser yttrat sig över de synpunkter som framförts i motionerna, och dessa synpunkter har i många fall varit nog så kritiska. Trots detta har vi icke kunnat uppnå enighet om utskottets hemställan. Majoriteten är, av orsaker till vilka jag skall återkomma, icke beredd att nu föreslå utredning i enlighet med yrkandena i motionerna.

Man kan fråga sig om det inom något område pågår så många utredningar som när det gäller den mindre företagsamhetens problem. Omkring sju olika utredningar behandlar spörsmål som direkt eller indirekt berör denna viktiga samhällssektor. Icke minst mot denna bakgrund kan det starkt ifrågasättas om vi inte bör avvakta resultaten av några av dessa utredningar innan nya kommer till.

Det är utskottsmajoriteten fullständigt fjärran att på något sätt förringa betydelsen av de frågor som motionärerna påtalar. Här möter vi spörsmålen om förbättrade kreditförhållanden för mindre och medelstora företag och möjligheter att utvidga kreditstödet till att omfatta nya områden, inom lastbilstrafikbranschen, detaljhandeln och distributions- och serviceverksamheten. Det föreslås också ökat stöd åt nyetableringar genom hjälp med kapitalförsörj-

## Utvidgad statlig kreditstödsverksamhet m. m.

ningen för enskilda företagare utan tillräckliga egna kapitalresurser.

Vi är fullt medvetna om att dessa mindre företag har stor andel i vårt näringsliv, vare sig vi betraktar företagsbeståndet, totala omsättningen eller antalet sysselsatta. Vi hävdar vidare att dessa företagsformer allt framgent kommer att utgöra en viktig del av vårt näringsliv. Det är därför angeläget att goda förutsättningar finns och vidmakthålls för denna företagsamhet.

1960 års riksdag behandlade ingående den statliga stödverksamheten för hantverk och småindustri. Denna stödverksamhet skall utgöra ett komplement till den verksamhet som vanliga kreditinstitut bedriver.

Vad utskottsmajoriteten nu ifrågasätter är om den lämpliga tidpunkten redan är inne att ompröva nu gällande regler. Som redan anförts är flera utredningar sysselsatta med spörsmål inom hithörande område.

Vi har för det första 1959 års förlagsintekningskommitté, som bl. a. har att överse och modernisera förlagsintekningsinstitutet med beaktande av de spörsmål som framkommit och de olika intressen som gör sig gällande på området. Det talas i direktiven om att rationaliseringen av näringslivet medfört att numera även serviceföretag och företag som bedriver handel, hantverk och transportrörelse har lösa inventarier och lager av råvaror och produkter till betydande värden.

Det är att förvänta att kommittén kommer att framlägga förslag om utbyggnad av förlagsintekningsinstitutet med ökade möjligheter för näringsidkare att med sina lager och inventarier som säkerhet kunna erhålla lån hos affärsbanker m. fl. På så sätt öppnas möjligheter för i motionerna berörda branscher att i större utsträckning få sitt kreditbehov tillgodosett hos de vanliga kreditinstituten.

Vi har för det andra lokalisering-

redningen, som nyligen avlämnat sitt betänkande och bl. a. föreslår att ett särskilt statligt kreditstöd införes för lokaliseringpolitiska intressen. Nuvarande låne- och kreditverksamhet åt småföretagen bör bedrivas parallellt med det lokaliseringpolitiskt inriktade stöd, som utredningen föreslår. Nära samverkan bör ske med de organ som nu handlägger ärenden angående statligt stöd till industri- och hantverksföretag. Kreditstöd bör enligt utredningen kunna ges till nyetablering, omlokalisering och utvidgning av befintliga industrier och även till ny-, till- och ombyggnad av turistanläggningar.

Dessa utredningens olika synpunkter är av stor betydelse icke minst för bedömningen av den kreditstödsverksamhet, som nu bedrivs av företagareföreningarna och som särskilt tar sikte på sysselsättnings- och lokaliseringsfrågor. Utredningens förslag är nu föremål för remissbehandling, och då många av förslagen sammanfaller med de synpunkter som återfinns i motionerna talar allt för det rimliga i att avvakta remissvaren och kommande proposition.

Vidare kan erinras om den förra året tillsatta utredningen angående företagareföreningarnas organisation och verksamhet. Här har vi att förvänta besked om de rent organisatoriska förutsättningarna för en utvidgning av de insatser som för närvarande göres av nämnda föreningar. Om tyngdpunkten i dessa föreningars verksamhet förskjuttes från konsultationsservice i tekniska, kommersiella och finansiella frågor till direkt kreditgivningsverksamhet, aktualiseras — som riksgäldsfullmäktige framhållit — en rad praktiska och principiella frågor, som väl utredningen kommer att behandla.

Genom dessa utredningar är det möjligt att småföretagens finansieringsproblem kan komma att lösas på andra vägar än de i motionerna föreslagna. Utskottsmajoriteten finner det därför

**Utvidgad statlig kreditstödsverksamhet m. m.**

naturligt, att ett ställningstagande till frågan om en översyn av det nuvarande statliga kreditsystemet och övriga spörsmål, som upptagits till behandling i motionerna, bör anstå till dess statsmakterna kunnat överblicka de förslag, som framlagts eller kommer att framläggas av dessa utredningar.

Vid 1960 års riksdag beslutades en omorganisation av AB Industrikredit, varigenom bolagets kreditmöjligheter väsentligt vidgades. Detta bolag har under en lång följd av år verkat för kreditgivning åt de mindre och medelstora företagen. Vidare tillkom efter beslut av 1962 års riksdag ett särskilt institut, AB Företagskredit, för de mindre och medelstora företagens upplåning och då i första hand långfristiga krediter.

Utskottet redovisar utförligt sina motiveringar. Jag har här endast berört utskottets förslag. Det framgår vidare att remissvaren varit ganska utförliga. De redovisas som bilagor A—T och återfinns på sidorna 8—42 i utskottets utlåtande.

Med det anförda hemställer jag, herr talman, om bifall till statsutskottets hemställan i dess utlåtande nr 204.

Herr CARLSSON i Stockholm (fp):

Herr talman! Om jag nu med några få ord särskilt uppmärksammar detaljhandelns kapitalförsörjning så har jag därmed icke bortsett från hantverkets och småindustriens problem i samma sak. Tvärtom: jag är helt på det klara med vilka svårigheter man brottas med i kapitalavseende även inom dessa betydelsefulla näringar. Men detta har redan med skärpa belysts i olika sammanhang, bl. a. nu i debatten av herrar Eliasson i Sundborn och Nelander.

Som jag i motionen nr 569 i denna kammare framhållit anser jag det angeläget med en utredning om möjligheterna för företag även inom distributionsledet att erhålla liknande lånemöjligheter som hantverket och småin-

dustrien nu har via företagareföreningarna. Saneringen av våra innerstadskärnor aktualiserar varje dag behovet av ökade kapitalresurser för att mindre och medelstora företag, som måste lämna sina nuvarande lokaler, skall bli i stånd att skaffa nya för sin fortsatta verksamhet.

Den pågående kraftiga rationaliseringstakten inom näringslivet, särskilt inom handeln, kräver ökade insatser av kapital. Jag finner det därför angeläget att statsmakterna i snabbare takt och i större omfattning engagerar sig i den kreditgivning som är nödvändig, om man vill att mindre och medelstora företag inom för allmänheten betydelsefulla branscher skall kunna leva vidare och utvecklas i takt med tidens krav. Dess innehavare har i de flesta fall mångårig erfarenhet och branschvana och skulle vara väl skickade att äga och driva de större företag som i dag är nödvändiga för att stå sig i den skärpta konkurrensen och för att tillfredsställa de större krav som konsumenterna i dag ställer på handeln.

Genom den pågående urbaniseringsprocessen har en tydlig koncentration av butikerna till vissa centra förmärkts. Inom exempelvis livsmedels- och lanthandelsområdet nedläggs årligen ett par hundra småbutiker av olika skäl. Men även inom städerna är butiksdöden stor. Därigenom sker också en fortlöpande stegring av butiksstorleken. Större butiker ger bättre möjligheter att rationalisera driften och göra ekonomiska inköp. Men de fordrar också större kapitalinvesteringar, och då det egna kapitalet icke räcker till så uppstår frågan om möjligheterna att låna felande kapital.

En faktor som får allt större betydelse för detaljhandelns utveckling är samhällets lokaliseringspolitik. I den mån denna kommer att innebära att den offentliga serviceverksamheten, i form av institutioner och myndigheter av olika slag, koncentreras till särskilda

**Utvidgad statlig kreditstödsverksamhet m. m.**

centra dit den industriella verksamheten sedan dirigeras, måste också detaljhandeln ges en motsvarande lokalisering. Att en medveten lokaliseringspolitik beträffande detaljhandeln är på väg sedan flera år tillbaka märks särskilt beträffande varuhusen. Jag skall icke fördjupa mig i detta stora spörsmål och dess konsekvenser för den enskilda, självägande detaljhandeln. Jag vill bara omnämna problemet och påpeka hur även dessa tendenser tvingar fram större och mera kapitalkrävande enheter, om den enskilda butiken skall ha möjligheter att konkurrera med de stora varuhuskedjorna.

De ekonomiska förhållandena inom detaljhandeln varierar givetvis från bransch till bransch, ja, man vågar nästan säga från företag till företag. I flertalet branscher är emellertid konkurrensen mycket hård, särskilt mellan olika grupper eller block. De integrerade företagsformerna, d. v. s. konsumtionsföreningarna och mångfilialföretagen, har oftast den fördelen gentemot den övriga enskilda handeln att de kan göra ekonomiskt fördelaktiga storinköp. Däremot synes intet ha framkommit som skulle tyda på att dessa företagsformer skulle ha lägre kostnader än enskilda, moderna butiker. Rationaliseringen inom handeln hindras emellertid i viss mån av kraven på service av olika slag.

Jag skulle som målsättning för morgondagens butik vilja säga att den skall bjuda konsumenterna ett allsidigt sortiment till lägsta möjliga priser och med all den service som krävs och samtidigt ge innehavaren och hans anställda skälig ersättning. Men för att detta skall vara möjligt och för att vi även i framtiden skall få behålla en tillräckligt stor andel av enskilda självägande detaljhandlare, som på allvar och med tillräckligt stora enheter kan taga upp konkurrensen med varuhuskedjorna, fordras det pengar och åter pengar. I detta syfte bör även den enskilda de-

taljhandeln ha möjlighet att genom företagareföreningarna erhålla långfristiga krediter. Utredningen om företagareföreningarnas verksamhet borde beredas tillfälle att pröva även detta spörsmål och även ta upp frågan om s. k. för-troendekrediter.

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

I detta anförande instämde herrar *Hylltander, Berglund, Wiklund, Westberg* och *Rimmerfors* (samtliga fp).

Herr **NORDGREN** (h):

Herr talman! Vi hör ofta både från denna och andra talarstolar uttryck för uppskattning av de mindre företagens insatser. Vi vet också att många olika utredningar är tillsatta för att utarbeta förslag som kan tillgodose de mindre företagens berättigade intressen.

Tyvärre väntar vi emellertid alltjämt på resultat av alla dessa utredningar. Mot den bakgrunden har de mindre företagarnas representanter och organisationer ansett det nödvändigt att på nytt fästa uppmärksamheten på de svårigheter som här föreligger. Dessa svårigheter finns behandlade i exempelvis de motioner som har samband dels med denna punkt, dels med nästa ärende på föredragningslistan. Motionerna tar bl. a. upp frågan om utvidgning av de statliga kreditåtgärderna och möjligheterna att kunna nyetablera och utveckla mindre företag inom praktiskt taget alla branscher. De tar vidare sikte på återlånarätten från ATP-fonderna, företagareföreningarnas verksamhet och ökade möjligheter för företagareföreningarna att framför allt på rådgivningens område kunna ge det stöd, som de mindre företagen behöver för att kunna hävda sig i konkurrensen.

Inom många branscher fordras större ekonomiska resurser än man för närvarande har tillgång till för att kunna starta företag och utveckla befintliga sådana. Företagen är beroende av kapitalkrävande teknisk utrustning o. s. v.

### Utvidgad statlig kreditstödsverksamhet m. m.

Detta i sin tur kräver riskvilligt kapital. En primär fråga i det sammanhanget är ökade möjligheter till självfinansiering. Detta sammanhänger med skattelagstiftningen. På den punkten har vi upprepade gånger redogjort för hur de mindre företagen ser på denna lagstiftning, och då det gäller möjligheten till självfinansiering anser vi inte att de mindre företagen har samma möjligheter som övriga företagsformer inom det svenska näringslivet. I det fallet liksom på några ytterligare punkter, som jag inte skall uppta tiden med att gå närmare in på, borde de mindre företagen komma i samma ställning som övriga företag.

Om man alltså verkligen menar allvar med talet om de mindre företagens betydelse, dessas möjligheter till fortsatt utveckling, och om man sätter värde på den personliga och individuella service dessa företag kan ge, är det på tiden att de ställs i samma klass som övriga företag inom det svenska näringslivet.

Mot den bakgrunden, herr talman, ber jag att få yrka bifall till reservanternas förslag.

Herr ELIASSON i Sundborn (cp):

Herr talman! Jag har begärt ordet för att anföra några synpunkter i anledning av herr Mellqvists försvar för utskottsmajoritetens ståndpunktstagande. Jag vill upprepa vad jag sade i mitt första anförande, nämligen att det enligt vår mening är rimligt att man klargör verksamhetens inriktning och omfattning *innan* man tar upp företagareföreningarnas organisationsformer till diskussion.

Herr Mellqvist återopade en del remissinstanser, bl. a. riksgäldskontoret, och framhöll att åtskilliga remissinstanser hade avstyrkt motionerna. Jag skulle, herr talman, till kammarens protokoll vilja få noterat att det kanske inte är så särskilt originellt att statliga myndigheter och verk avstyrker motioner

av det här slaget. De remissinstanser, som står denna verksamhet väsentligt närmare och så att säga har skon på sig och vet var den klämmer, har ställt sig i hög grad positiva till motionärernas utredningskrav. Detta gäller i stor utsträckning i fråga om centerns partimotioner angående förbättrade kreditmöjligheter för den enskilda handeln och för företag inom lastbilsbranschen.

Jag vill erinra om att Sveriges hantverks- och industriorganisation, Företagareföreningarnas förbund, Sveriges köpmannaförbund och Svenska lasttrafikbilägareförbundet i sina remissyttranden har uttalat sig mycket positivt för att dessa problem måtte bli föremål för utredning.

Man kan inte påstå att dessa problem är tillfredsställande lösta. Om jag håller mig till den enskilda handeln och till lastbilsbranschen är jag mycket väl medveten om att det finns vissa företag inom den enskilda handeln som kan hjälpa människor att åtminstone delvis finansiera en affär. Men man får komma ihåg dels att dessa krediter inte är tillräckliga, dels att de ibland kan leda till att vederbörande köpman kommer i ett alltför markant beroendeförhållande till kreditgivaren.

Beträffande lastbilsbranschen är det ingen hemlighet att en del av de krediter, som företagare inom den branschen tvingas att ha »i toppen», ibland kan förorsaka vederbörande en ränteutgift på upp till 10 procent. Det är enligt min mening ett ganska gott bevis för att någonting måste göras på detta område. Den uppfattningen, att servicenäringsarna bör behandlas på ett speciellt sätt och inte få del av samhällets stöd för att förbättra kreditmöjligheterna, är inte rimlig. I ett välorganiserat samhälle måste servicefunktionen betraktas som en mycket viktig del av samhällsmaskineriet.

Herr HAGBERG (k):

Herr talman! Sedan hundra år har

## Utvidgad statlig kreditstödsverksamhet m. m.

Marx-kritikerna påvisat småföretagens seghet och till och med utbredning under den kapitalistiska utvecklingsetappen som ett bevis för att marxismens koncentrationsteori skulle vara felaktig. Jag tror att vad vi nu upplever inom den mindre företagsamheten bringar denna sekelgamla diskussion i erinran.

Det är minst sagt en dramatisk process som äger rum. Enbart efter andra världskriget har 30 procent av de mindre företagen här i Sverige försvunnit. Det rör sig enbart här om cirka 200 000 olika företagare, som på kort tid har försvunnit. Naturligtvis är det framför allt inom jordbruket som denna skövling har försiggått, men den utbreder sig även inom den övriga småföretagsamheten.

Jag tror att storproduktionens stormande utveckling varken kan eller bör hejdas. Men även om de små företagen inte kan räddas, måste ändå människorna räddas. Jag förstår inte att det skall vara så svårt för utskottet att finna en gemensam nämnare för att undvika den uppdelning på två grupper som har skett, varvid socialdemokraterna kommit att stå i den ena, skall vi säga negativa gruppen, och de borgerliga partiernas representanter i den andra.

Såvitt jag kan förstå av utskottsmajoritetens ståndpunktstagande är det viktigaste skälet till att man inte vill gå med på en utvidgning av direktiven att man först bör skaffa sig en bild av hur dessa företagsföreningars organisation och verksamhet utformas innan man tar itu med vad som är viktigast för småföretagen, nämligen frågan om de över huvud taget framdeles skall existera. Nu försvinner cirka 20 jordbruk och 3 småföretag per dag, och denna process bara ökar. Därför vill jag på den grupps vägnar som jag företräder anmäla, att vi kommer att rösta för reservationen. När det nu finns en utredning tycker vi det vore rimligt att man även utreder problemet om kapitalför-

sörjningen för de mindre och medelstora företagen.

Herr HAGNELL (s):

Herr talman! Jag hoppas först och främst att de borgerliga är mycket tack samma för att de får stöd från kommunistiskt håll och för betyget att det är de borgerliga som står på »den positiva sidan» i denna fråga.

Jag har emellertid begärt ordet av ett annat skäl än för att säga detta. Både i motionerna, i reservationen och i diskussionen har frågan om ATP-fonderna nämnts. Jag sitter själv med i en styrelse för den ATP-fond, som handhar medel från de mindre företagen med upp till 50 anställda. I denna styrelse behandlas också långivningen med särskild hänsyn tagen till de mindre företagens kapitalförsörjning.

Herr Nelander hänvisade till att man skulle öka återlåningen från ATP-fonderna, vilket skulle vara en hjälp för småföretagen. Rent tekniskt sett blir det ingen hjälp den vägen. På borgerligt håll upprätthåller man fiktionen att en ökad återlåningsrätt skulle ge mera pengar till företagen. Faktum är i stället att inga pengar stannar i ATP-fonderna. De går ut till låntagare på marknaden. När företagen genom AB Industrikredit, AB Företagskredit och motsvarande ansöker om pengar, kan de räkna med att hälften av de pengar som ställs till dessa företags förfogande kommer från löntagarna via ATP-fonderna.

En ökad återlåning skulle betyda, att mindre pengar skulle gå till företagarlån den sedvanliga vägen. Vilken hjälp skulle det vara, herr Nelander? Herr Nelander säger att sedan ATP tillkommit det nu blivit svårt för småföretagarna. Får jag då fråga: Är det här ett nytt problem som har uppkommit? Fick man låna mera från SPP? Det har inte blivit mindre pengar till småföretagen genom ATP:s tillkomst, tvärtom!

Här har talats om att ett nytt särskilt



**Utvidgad statlig kreditstödsverksamhet m. m.**

institut, AB Företagskredit, har tillkommit. Detta nämns i utskottsutlåtandet. I reservationens andra stycke står att nyföretagsamhet ställer sig särskilt kostsam. Det är räntorna som är höga. Låt oss se litet på vad de borgerliga gör när det kommer till kritan på en sådan här punkt. Vid det senaste sammanträdet med tredje fondstyrelsen, som har hand om småföretagsamheten inom ATP-fonderna, var frågan uppe om att fonden skulle hos Kungl. Maj:t begära tillstånd för att få köpa reverslån av AB Företagskredit.

I samband därmed meddelade föredraganden att dylika reverslån torde komma att löpa med en ränta som ligger minst en kvarts procent över den ränta som Industrikredit f. n. betalar. Motivet — enligt den vanliga uppfattningen på kapitalmarknaden — är att AB Företagskredit bedriver utlåning mot sekundärkrediter.

Att AB Företagskredit bedriver utlåning mot sekundärkrediter måste, så långt jag kan bedöma det, betyda att det är motiverat att AB Företagskredit för sin *utlåning* erhåller en något högre ränta än AB Industrikredit — på grund av den ökade säkerhetsrisken. Men detta kan inte göra det motiverat att från långivarnas sida på kapitalmarknaden kräva en annan och högre ränta för lån till AB Företagskredit än för lån till AB Industrikredit. Med det aktiekapital och den garantifond som finns inom AB Företagskredit och med den begränsning av företagets upplåningsrätt som är stadgad i relation till dess tillgångar finns det ingen anledning att räkna med större risk vid lån till AB Företagskredit än till AB Industrikredit — men väl vid lån från AB Företagskredit. Den ökade risken täcks av den högre räntan på utlåningen. Men det har enligt min bedömning ingenting med inlåningssidan att göra. Om man emellertid på kapitalmarknaden är så konservativ i sin uppfattning, att man vill ta ut denna enligt min uppfattning

onödigt förhöjda ränta, borde man kunna skapa extra garantier genom någon form av borgensåtagande från Kungl. Maj:ts sida. AB Företagskredit har ju kommit till i syfte att skapa bättre lånevillkor för småföretagen. Därför bör allt göras för att undvika den ytterligare och med hänsyn till reella säkerhets-skäl ej motiverade högre räntan på lån till AB Företagskredit.

Dessa synpunkter har jag framfört i styrelsen för den tredje ATP-fonden, såsom reservation i anslutning till den skrivelse som ATP-fonden skall avläta till Kungl. Maj:t och som jag nyss åberopade. I denna ATP-fond, som är speciellt inriktad på småföretagen, sitter representanter för partier som är företrädare bland reservanterna i utskottet. I den sitter med representanter för småföretagen. Vilket stöd får småföretagen från de partier, vilkas företrädare nu står som reservanter, när man i fonden kommer till ett avgörande? När det kommer till ett avgörande vill ingen från det borgerliga hållet vara med om att bevaka, att dessa onödiga kostnader besparas småföretagarna. Så bunden är man i sin konservativa syn på kapitalmarknadsfrågor, att man inte ens kan ta hänsyn till att här icke föreligger någon ökad risk. Man bara följer den traditionella bedömning, som anläggs av dem som hittills har bestämt på kapitalmarknaden. Resultatet blir en extra onödig belastning på småföretagen. Från borgerligt håll fanns inte en enda medhjälpare i fråga om reservationen i fondstyrelsen på denna punkt.

Småföretagarna bör nog inte förlita sig på de borgerliga lockbeten som läggs ut under ett valår. Kommunisterna är väl inte heller mycket att trygga sig till även om de, av taktiska skäl, går ihop med de borgerliga på denna punkt.

När det kom till ett avgörande, fanns det endast från socialdemokratiskt håll det ytttrande som jag citerat — från borgerligt håll ingenting.



## Utvidgad statlig kreditstödsverksamhet m. m.

Herr HAGBERG (k):

Herr talman! Jag kan instämma i det mesta av det som herr Hagnell här har framfört. På en punkt menar jag emellertid att det finns anledning att påpeka en viktig sak. Varken ur kommunistiska partiets eller ur regeringspartiets synpunkt bör det vara ett intresse att ge de borgerliga partierna möjligheten att framställa sig som de som har omtanke om denna relativt stora grupp. Här gäller det ju icke något annat än att kartlägga behovet av kreditmöjligheter. Det torde ha varit ganska lätt att på den punkten komma till en gemensam ståndpunkt, därför att varken det parti jag företräder eller regeringspartiet kan i sak ha något att invända mot en sådan kartläggning.

Herr ELIASSON i Sundborn (cp):

Herr talman! Jag tänker inte gå in på vad herr Hagnell sade om hur man handlat inom den tredje fondstyrelsen. Om jag minns rätt har i varje fall inte vårt parti någon företrädare i den styrelsen. Därför har jag ingen anledning att ta upp saken till diskussion.

Jag vill bara påminna herr Hagnell om att man i de resonemang, som förts från vårt håll både i dessa motioner och i tidigare sammanhang, har pekat på att de nuvarande reglerna för återlån från ATP-fonderna inte är särskilt väl utformade för att passa de mindre företagen. Om jag inte missminner mig är det lägsta belopp man kan få låna 500 kronor per år. Eftersom man får låna högst 50 procent av de årligen inbetalade avgifterna, förutsättes alltså att företagen har en så stor lönesumma, att det blir en årlig avgift på 1 000 kronor. Desutom skall krediterna amorteras på endast få år. Detta medför att om det skall bli fråga om krediter av någon betydelse för de mindre företagen, får de en hel portfölj av lån, och det blir ändå ganska små lånebelopp.

Vi har i olika sammanhang pekat på

de möjligheter som föreligger till förbättringar. Man kan höja den procentuella gränsen över 50, och vi har också pekat på möjligheten att »ackumulera» beloppen några år. Det finns också den möjlighet som herr Hagnell var inne på, nämligen att skapa hypoteksinstitut vilkas obligationer dessa fonder kan köpa, så att på det sättet medel förs ut till de mindre företagen.

Man har tagit ett steg på den sistnämnda vägen genom skapandet av AB Företagskredit och AB Industrikredit. Jag vill gärna säga till herr Hagnell, för att det inte skall bli något missförstånd, att jag tillhör dem som menar att man även när det gäller dessa två institut, men framför allt de institut som kan komma till i framtiden, kunde överväga andra former än de hittills tillämpade. Dessa har ju lett till att man fått en räntestruktur som inte är så gynnsam som den annars skulle ha varit, om herr Hagnell förstår vad jag menar. De nuvarande reglerna är inte helt tillfredsställande.

Herr Hagnell säger att om man ökar återlånen så kommer inte ATP-fonderna i och för sig att tillföra marknaden mera medel. Det vill jag inte diskutera. Problemet är ju att de nuvarande reglerna inte ger de mindre företagen samma chans som de stora att få krediter.

Får jag till sist, herr talman, påpeka att utskottsutlåtandet har försetts med rubriken »utvidgad statlig kreditstödsverksamhet». Det är angeläget att i debattens slutskede slå fast, att det inte är några subventioner som reservanternas och motionärernas begär utan sådana institutionella former för kreditgivning och kapitalförsörjningen, att de mindre företagen kan få tillgång till krediter på rimligare villkor och till rimligare räntor. Därmed skulle vi få en marknad som mera än den gör i dag kännetecknas av likställdhet mellan de stora företagen och de mindre och medelstora.

**Utvidgad statlig kreditstödsverksamhet m. m.**

Herr MELLQVIST (s):

Herr talman! Herr Eliasson i Sundborn framhöll att inte alla remissinstanser ställt sig så avvisande till motionerna som jag skulle ha gjort gällande. Men jag hänvisade bara till att av de elva remissinstanser som yttrat sig har flertalet ställt sig mer eller mindre avvisande till dessa propåer. Jag vet också att riksgäldsfullmäktiges yttrande inte var enhälligt. Vad jag återopade var majoritetens ståndpunkt. Jag vet mycket väl att herr Eliasson var en av de två reservanterna.

Att hantverket och den mindre företagsamheten har stora problem är det väl ingen som har förnekat. Under årens lopp har ett ökat samhälleligt stöd byggts upp, men vi är ändå inte tillfredsställda med de nuvarande förhållandena. Vad vi sagt är bara att vi vill avvakta de pågående utredningarna, framför allt lokaliseringsutredningen vars förslag nu är ute på remiss, innan vi begär nya utredningar eller tilläggsdirektiv till sittande utredningar. Det är här skiljelinjen går mellan utskotts- och majoritetens uppfattning och reservanternas.

Till herr Carlsson i Stockholm vill jag säga, att vid en av de många föredragningar som ägde rum inför avdelningen framhölls att på detaljhandelsområdet har exempelvis lanthandeln för närvarande inga som helst kredit-svårigheter. Det är alltså olika på olika områden. Jag vill också erinra om de kreditinstitut som har skapats inom handeln.

Att herr Hagberg, efter att ha hänvisat till marxismen och talat om att människorna skall räddas, anslöt sig till den borgerliga reservationen är väl i och för sig inte så anmärkningsvärt. Herr Hagberg och hans parti försöker naturligtvis fånga upp allt missnöje som finns. Jag vill bara som en förklaring till majoritetens ståndpunkt säga, att den politik som socialdemokratien fört under årens lopp ändå har inneburit

att också småföretagsamheten och hantverket har fått ett ökat samhälleligt stöd. Vi har ingalunda satt punkt för denna verksamhet nu. Vad vi menar är bara — jag återkommer till det — att man bör avvakta de pågående utredningarna innan man tar några nya initiativ till förbättringar. Vi är inte alls, som herr Hagberg försöker göra gällande, rädda för någon opinionsstorm från småföretagarhåll. Vi kan hänvisa till vad vi gjort under årens lopp, och vi betraktar som sagt inte denna verksamhet som ett avslutat kapitel. Vi vill gå vidare, men vi vill ha fastare mark att stå på innan vi kommer med förslag till förbättringar inom detta stora område.

Herr HAGBERG (k) kort genmäle:

Herr talman! Får man inte fastare mark att stå på för fortsatt behandling av denna fråga, därest man får kartlagt själva problemet beträffande behovet av kredit? Det trodde jag var ganska självklart. Vi har inte försökt spekulera i något missnöje. Vi vill däremot hindra de borgerliga partierna att spekulera i missnöje på ett sådant sätt, att missnöjet riktar sig mot arbetarrörelsen i dess helhet.

Herr MELLQVIST (s) kort genmäle:

Herr talman! Den kartläggning som herr Hagberg talade om har vi fått genom lokaliseringsutredningen. Dess förslag är nu ute på remissbehandling, och vi väntar att en proposition därefter kommer att framläggas.

Herr HAGNELL (s) kort genmäle:

Herr talman! Man kan nog aldrig hindra de borgerliga från att försöka framställa sig som de som visar omtanke om småföretagen. Det finns heller ingen anledning att hindra dem därifrån — de får väl göra det försöket. Vad man bör göra klart är emellertid, att när ett avgörande skall träffas beträffande en onödig kostnadsfördring

## Utvidgad statlig kreditstödsverksamhet m. m.

för småföretagen har småföretagen inget stöd från borgerligt håll. I fondstyrelsen sitter representanter för Arbetsgivareföreningen, småföretagens organisationer och RLF. Jag tror inte att herr Eliasson i Sundborn har rätt när han försöker rädda centerpartiets anseende på den punkten.

Herr Eliasson har fel även på en annan punkt, nämligen när han säger att återlånen till småföretagen skulle vara en väg för dem att få mera pengar. Ökad återlåning innebär inte att det blir mera pengar i ATP-fonderna; det blir tvärtom mindre pengar i dessa fonder att låna ut till företagen. När nu ATP-fonderna går med på den nya kreditgivningen via AB Industrikredit och AB Företagskredit och svarar för hälften av lånen till dessa institutioner, så innebär återlånen i lika hög grad ett sätt att dra undan möjligheten till kapitalförsörjning för näringslivet som ett bidrag till de företag som just för ögonblicket får återlån. Totalt sett får näringslivet inte mera pengar den vägen.

Det har dessutom visat sig att återlånen lättast kan utnyttjas av de stora företagen. Det är mycket riktigt, som herr Eliasson säger, att de belopp som småföretagen kan få genom återlån blir mycket små.

Det finns anledning att i detta sammanhang tänka på de höga kostnaderna för de nystartade företagen, som från oppositionens sida har åberopats. Vilka medel att återlåna finns för deras del? De har emellertid en möjlighet att få pengar ur ATP-fonderna via AB Företagskredit. Vägen över återlån, som här har rekommenderats, är tyvärr inte framkomlig.

Herr NORDGREN (h):

Herr talman! Jag tycker det är anmärkningsvärt att herr Hagnell i denna riksdagsdebatt tar upp diskussioner om protokollsanteckningar eller citat från tredje fondstyrelsens sammanträden.

För ordningens skull vill jag upplysa om att mig veterligt sitter ingen representant för högerpartiet med i tredje fondstyrelsen.

Herr Hagnell talade också om ökad återlånerätt och sade att även om en sådan skulle accepteras skulle den inte ge mera pengar. Naturligtvis blir det inte sammanlagt mera pengar, herr Hagnell, men vad de mindre företagen begär är att dessa pengar fördelas efter samma och rättvisa grunder åt såväl det ena som det andra företaget.

Herr HEDLUND (cp):

Herr talman! Alla vill vi ju att näringslivet skall utvecklas gynnsamt och snabbt, och vi har gjort åtskilligt på många områden i detta syfte.

Rationaliseringen och specialiseringen ställer betydande anspråk på distributionen och transportväsendet. Endast om det finns en snabbt och effektivt verkande distributions- och transportapparat kan man fullt utnyttja fördelarna av den arbetsfördelning, som är en av specialiseringens och rationaliseringens grundsyften.

På sina håll tycks man emellertid anse att distribution, handel och transporter inte är produktiva i samma mening som den egentliga varuproduktionen. Detta betraktelsesätt har i någon mån avspeglat sig vid utformningen av det statliga kreditstödet till mindre och medelstora företag. Både direktlånen via företagareföreningarna och de statliga kreditgarantierna är — om man undantar turisthotellnäringen — i huvudsak avsedda för varuproducerande företag.

Det är enligt min mening dags att tänka om på denna punkt. Transporterna, distributionen och handeln är som jag sade en grundläggande förutsättning för rationaliseringen, för att varorna skall komma ut till konsumenterna. Konsumenter är ju numera alla, sedan den gamla självhushållningen upphört.

### Utvidgad statlig kreditstödsverksamhet m. m.

Den enskilda handeln undergår i våra dagar betydande förändringar. Inom detaljhandelsbranschen bildas stora kedjor, och det ställs betydande krav på butikslokalernas inredning ur hygienisk synpunkt o. s. v. I huvudsak kan väl utvecklingen mot stora kedjor sägas ha varit fördelaktig, även om det finns en del avigsidor att peka på i det sammanhanget. Det har blivit mer och mer trångt för de små detaljhandlarna. De måste uppenbarligen finna nya vägar för att kunna ta upp en effektiv konkurrens.

Emellertid tror jag inte att man är inne på rätt väg, om man vill hänvisa den enskilda handeln att i fråga om kapitalförsörjning vända sig till sina leverantörer, vilket ju nu sker i mycket betydande utsträckning. Den enskilda handeln blir bunden på ett helt annat sätt än om den kan få sina pengar hos en långgivare. Sveriges köpmannaförbund pekar också just på de missförhållanden, som uppstår om handeln på detta sätt blir beroende av leverantörerna — jag citerar vad Köpmannaförbundet säger på denna punkt: »Det förtjänar understrykas, att den kreditgivning till detaljhandeln, som sker via partihandeln, ofta medför ett beroendeförhållande till denna, som inte är önskvärt ur den enskilde köpmannens synpunkt. Detta beroendeförhållande går i vissa fall vida utöver det beroende, i vilket en låntagare står till en långgivare, eftersom långgivaren i förstnämnda fall är leverantör av varor och kan frestas att utnyttja sin ställning som långgivare vid försäljningen av dessa varor. Särskilt betänkligt blir detta i förhållande till leverantörsföretag, hos vilka köpmännen själva saknar ekonomiskt inflytande.» Det är bl. a. denna beroendeställning som vi finner mycket angeläget att man försöker komma ifrån.

En annan bransch, som vi har tagit upp i en av de motioner som nu är föremål för riksdagens behandling är

lastbilsbranschen. Enligt företagna vederhäftiga utredningar är räntesatsen för krediter inom lastbilsbranschen 10 procent. Det är alltså fantastiska räntor det rör sig om. Jag tycker inte att samhället med kännedom om sådant kan vänta alltför länge på resultatet av utredningar, särskilt som man inte ens vet om dessa frågor tas upp i de åberopade utredningarna. Det är nämligen delvis beroende på hur man tolkar utredningsdirektiven, vad man tror att man inom utredningarna kan ta upp. Särskilt gäller det utredningen rörande företagareföreningarnas organisation och verksamhet. Det är faktiskt tveksamt, om den utredningen med sina nuvarande direktiv över huvud taget kan ta upp frågan om vidgning av kreditstödet till nya branscher. Därtill kommer att företagareföreningarna endast svarar för en del av de kreditformer som här kan komma i fråga.

Jag tycker att utskottsmajoritetens hållning, som visserligen inte kan betraktas som negativ, dock inte är tillräckligt positiv, inte är så positiv som förhållandena kräver. En verkligt positiv inställning kunde knappast ha utmynnat i något annat ställningstagande än det som reservanterna gått in för.

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

Herr HAGNELL (s):

Herr talman! Först ett påpekande av formell innebörd med anledning av vad herr Nordgren sade om det anmärkningsvärda i att citera en punkt ur tredje fondstyrelsens protokoll. Det gäller § 54 i protokollet. Den är i sin helhet offentliggjord genom att den intagits i en skrivelse till Kungl. Maj:t.

Det är anmärkningsvärt hurusom alla vill förneka, om inte sina mästare så åtminstone sina partivänner. Om också inte ordförandena i partierna sitter med i ATP-fondernas styrelser, så sitter i alla fall partifolk med där. Införandet av ATP föregicks ju av partipolitiska

## Utvidgad statlig kreditstödsverksamhet m. m.

strider. Det var ett väl bevakat område politiskt sett. Även om det inte var partikanslierna som utsåg styrelseledamöter i ATP-fonderna, så har styrelseledamöterna utsetts under medverkan från sådana som var politiskt engagerade i samband med ATP-reformens genomförande. Den styrelseledamot, som herr Nordgren inte vill kännas vid som representant, är en direktör från Arbetsgivareföreningen. Så långt jag vet och förstår är han väl en duktig högerman liksom den andre var centerpartist. Folkpartiet är också representerat genom en riksdagsman, i den mån det vill utnyttja den platsen.

Saken gäller alltså inte partierna direkt, men hela ATP-systemet är en så politiskt klar fråga, att partierna aldrig försummar att bevaka denna punkt.

Jag tog upp detta exempel dels på grund av reservanternas uttalande om de onödigt höga kostnaderna för småföretagen, dels på grund av utskottets omnämmande av AB Företagskredit och dels därför att det i debatterna här nämndes att ATP borde skötas bättre gentemot småföretagen. Mitt exempel visar vad ATP gör just i fråga om den fond som har hand om kontakten med småföretagen. När man där står inför ett avgörande blir det inte något borgerligt stöd när det gäller att bespara småföretagen en onödig extra räntekostnad, utan det är socialdemokraterna som får se till att dessa företags intressen bevakas.

Herr ELIASSON i Sundborn (cp):

Herr talman! Det är väl inte, herr Hagnell, mycken idé att fortsätta diskutera vilka som representerar den ena eller andra i tredje fondstyrelsen. Jag vill bara säga att direktör Svensson, som jag tror tillhör styrelsen och som är tjänsteman inom RLF, icke såvitt jag vet är medlem av centerpartiet.

Herr KOLLBERG (fp):

Herr talman! Jag finner det ganska

anmärkningsvärt att herr Hagnell här i kammaren berör förhållandena inom tredje fondstyrelsen och åberopar överläggningar och reservationer som där förekommit. Riksdagen har ju inte någon som helst möjlighet att bedöma vad man i denna styrelse har för sig.

Herr Hagnell sade att det sitter även en riksdagsman i tredje fondstyrelsen, som alltså skulle deltagit i styrelsens sammanträde. Ingen av de närvarande kamraterna i denna kammare, som jag tillfrågat, har kännedom härom.

Det är väl en riktig praxis att vi inte här i kammaren diskuterar förhållanden inom områden, beträffande vilka föreliggande handlingar icke lämnar någon information. Ingen kan alltså bemöta de olika påståenden som herr Hagnell framfört.

Härmed var överläggningen slutad.

*Mom. a*

Herr talmannen gav propositioner dels på bifall till utskottets hemställan, dels ock på bifall till reservationen; och fann herr talmannen den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Herr Eliasson i Sundborn begärde emellertid votering, i anledning varav efter given varsel följande voteringsproposition upplästes och godkändes:

Den, som vill, att kammaren bifaller statsutskottets hemställan i mom. a) i utskottets utlåtande nr 204, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit reservationen av herr Ivar Johansson

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

### Underlättande av mindre och medelstora företags avsättning på den internationella marknaden

omröstningens resultat, varför votering medelst omröstningsapparat verkställdes. Därvid avgavs 106 ja och 101 nej, varjämte 1 av kammarens ledamöter förklarade sig avstå från att rösta.

Kammaren hade alltså bifallit utskottets hemställan.

*Mom. b—d*

Vad utskottet hemställt bifölls.

### § 7

#### Underlättande av mindre och medelstora företags avsättning på den internationella marknaden

Föredrogs statsutskottets utlåtande nr 205, i anledning av väckta motioner om underlättande av mindre och medelstora företags avsättning på den internationella marknaden.

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Mattsson* (I: 313) och den andra inom andra kammaren av herr *Antonsson* (II: 362), hade hemställts att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t an hålla att utredningen angående företagareföreningarnas organisation och verksamhet genom tilläggsdirektiv måtte få uppdrag att utreda jämväl frågan om underlättande av de mindre och medelstora företagens avsättning på den internationella marknaden, särskilt den västeuropeiska.

Utskottet hemställde, att motionerna I: 313 och II: 362 icke måtte till någon riksdagens åtgärd föranleda.

Reservation hade avgivits av herrar *Ivar Johansson, Per Jacobsson, Widén, Per-Olof Hanson, Åkerlund, Per Petersson, Sundin* och *Staxäng*, fröken *Elmén* samt herrar *Andersson* i Knäred, *Antonsson, Nelander, Källstad* och *Turesson*, vilka ansett att utskottet bort hemställa,

att riksdagen måtte, med bifall till motionerna I: 313 och II: 362, i skrivelse till Kungl. Maj:t an hålla att åt utredningen angående företagareföreningarnas organisation och verksamhet genom tilläggsdirektiv uppdroges att utreda jämväl frågan om underlättande av de mindre och medelstora företagens avsättning på den internationella marknaden, särskilt den västeuropeiska.

Utskottets hemställan föredrogs; och anförde därvid:

Herr ANTONSSON (cp):

Herr talman! Frågeställningen under denna punkt gäller vad samhällets organ och speciellt företagareföreningarna kan göra för att underlätta de mindre och medelstora företagens exportmöjligheter på den internationella marknaden.

När de stora seriernas produktionsform och de stora företagens strävan till koncentration genom sammanslagningar och fusionsbildningar tog fart i början av 1950-talet spådde många handels- och företagsexperter, att de mindre företagsenheterna även om de inte hade spelat ut sin roll dock skulle ställas inför hart när oöverstigliga svårigheter. I dag kan vi konstatera, att den mindre och medelstora företagsamheten har förmåga att hävda sig väl både här i landet och utomlands — förvånande nog även i USA — bara den har förutsättning att konkurrera på lika villkor speciellt om investeringskapitalet.

De mindre företagen har visat förmåga till smidig anpassning när det gäller inordnande i serieproduktion som underleverantör av halvfabrikat etc.

Den svenska exportens tyngdpunkt förskjutes alltmer mot en högre manufaktureringsgrad beträffande produkterna. Den högre standarden i utlandet skapar större möjligheter för en differentierad svensk export på den internationella marknaden. Detta och en rad andra faktorer skapar bättre förutsätt-



## Underlättande av mindre och medelstora företags avsättning på den internationella marknaden

ningar för de mindre företagsenheterna än man var böjd att tro för ett tiotal år sedan. Det är självfallet ett samhällsintresse att den mindre och medelstora företagsamheten får så goda chanser som möjligt att ta vara på dessa förutsättningar.

Men man skall inte bortse från att denna företagsamhet är i underläge när det gäller möjligheterna till avsättning på utlandsmarknaden. Jag skall inte förneka att en hel del har gjorts av företagsamheten själv för att skapa bättre exportförutsättningar. Småindustriens exportbyrå har utträttat ett värdefullt arbete. Svensk industriförening, som är en sammanslutning av mindre industriidkare, har också bidragit till att öka försäljningen på utlandet.

Fortfarande är dock mycket ogjort. De mindre industriidkarna har i många fall hittills avsatt huvudparten av sin produktion på hemmamarknaden. I den hårdnande konkurrens och det ökade varuutbyte som kännetecknar situationen i dag, inte minst i Västeuropa, behövs dessa företagare komma ut på nya marknader och arbeta upp nya avsättningsområden. Av naturliga skäl har givetvis inte dessa företagare den förtroenhet med den internationella marknaden och dess möjligheter som skulle vara önskvärd.

Gemensamma försäljningsorganisationer kan i en del fall utgöra en lämplig form såsom ett första steg till en större kundkrets utomlands. Men det är åtskilliga andra förutsättningar som erfordras. Ett aktivt försäljningsuppträdande på utlandet kräver en kontinuerlig bevakning av marknaden och av marknadsförändringarna, liksom även en direkt kontaktskapande verksamhet, allmänna reklam- och goodwillinsatser samt lösningar av vissa distributions- och förmedlingsproblem. Givetvis kan inte varje enskilt företag klara allt detta. Här kommer in i bilden de insatser, som jag tidigare berört och som nu görs

av vissa branschorganisationer och Småindustriens exportbyrå.

Motionärerna och reservanterna har emellertid, herr talman, frågat sig: När det nu finns en utredning som sysslar med företagareföreningarnas framtidsuppgifter, är det då riktigt att gå förbi dessa föreningars roll då det gäller småindustriens kanske största framtidsproblem, nämligen frågan om dess framtidschanser på den internationella exportmarknaden speciellt i Västeuropa?

Dessa problem har inte berörts i direktiven för utredningen angående företagareföreningarnas organisation och verksamhet.

Jag skall villigt erkänna, att jag inte hyser någon kolartro på att företagareföreningarna kan göra underverk i detta avseende. Reservanterna har också klart sagt ifrån, att man inte menar att företagareföreningarna vid sidan av sin nuvarande verksamhet skall utvecklas till organ för de mindre och medelstora företagens exportförsäljning. Men företagareföreningarna får säkert en stor framtidsuppgift när det gäller att allmänt stimulera medlemmarnas intresse för export och att hänvisa intresserade företag till direktkontakter med de centrala exportfrämjande organen. Det blir alltså närmast fråga om en allmänt upplysande och rådgivande verksamhet, som kan behöva ytterligare stödjas.

Över huvud taget ser jag det som en brist att man, då det nu skall göras en översyn av företagareföreningarnas organisation och verksamhet, går förbi den väsentliga frågan om de mindre och medelstora företagens avsättning på den internationella marknaden. Det är en fråga som tarvar en förutsättningslös belysning.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till reservationen av herr Ivar Johansson m. fl.

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



## Underlättande av mindre och medelstora företags avsättning på den internationella marknaden

Herr **NORDGREN** (h):

Herr talman! Ett stort antal mindre företag, speciellt inom hantverket och den mindre industrien, arbetar för närvarande som underleverantörer till praktiskt taget alla våra exportindustrier. Men många av dessa mindre företag har också egen export, och det är nu i allra högsta grad angeläget att försöka stödja och utveckla denna.

Jag vill då upplysningsvis erinra om att en särskild byrå, Småindustriens exportbyrå, under ledning av Småindustriens exportråd sedan 1949 arbetar inom ramen för Sveriges allmänna exportförening. Såväl Exportföreningen som Småindustriens exportbyrå nedlägger ett betydelsefullt arbete på främjandet av export från den mindre industrien. För Exportbyråns del har alltsedan starten rått ett nära samarbete med företagareföreningarna, och den specialisering som härigenom kommit till stånd har givit mycket goda resultat.

Vi finner det angeläget att denna exportfrämjande verksamhet vid befintliga institutioner intensifieras och att i samband härmed stödet till Småindustriens exportbyrå successivt förstärkes. En sådan utveckling ter sig enligt min mening — och jag vågar påstå att man har samma mening i den organisation till vilken dessa företag är anslutna — mest effektiv och rationell för att tillgodose företagens behov av kvalificerad rådgivning i exportfrågor.

Herr talman! Med stöd av det anförda ber jag att få yrka bifall till reservanternas förslag.

Fru **LEWEN-ELIASSON** (s):

Herr talman! Det föreligger ju inte några delade meningar mellan majoriteten och minoriteten i statsutskottet om betydelsen av de mindre och medelstora företagen — det framgick också av den tidigare diskussionen här i dag. Likaså är man ense om att dessa företags möjligheter till avsättning i utlan-

det bör befrämjas. De båda tidigare talarna här har också själva anført, att det allmänna och företagen redan gör åtskilligt för att klara den saken.

Vi har ju först och främst vår officiella utlandsrepresentation. I vissa länder finns handelssekreterare, som skall arbeta med dessa frågor. De svenska handelskamrarna erhåller bidrag från staten för att öppna nya handelsförbindelser och medverka i säljbefrämjande mässor och utställningar, som även omfattar småindustriens produkter. Även på företagarsidan arbetar man som sagt med dessa problem och får därvid stöd av samhället. Detta framgår också av de remissvar som inkommit med anledning av föreliggande motioner.

Sveriges allmänna exportförening säger, att dess aktivitet i ökande grad har inriktat sig på information och vägledning till företag som icke tidigare drivit export. För detta använder man Småindustriens exportbyrå, som här har nämnts av de båda föregående talarna. Denna exportbyrå leds ju av ett råd med representanter bl. a. från den företagargrupp som här är aktuell. Kostnaderna för Småindustriens exportbyrå faller helt på statsbudgeten. Det är för övrigt känt att kommerskollegium i sina petita för nästa budgetår begärt pengar för att byrån skall kunna utöka sin verksamhet.

Sveriges hantverks- och industriorganisation säger i sitt remissvar, att nämnda byrå nedlägger ett betydelsefullt arbete för främjande av export från den mindre industrien och betonar likaså att det råder ett nära samarbete med företagareföreningarna på detta område. På det hållet vill man ha en successiv förstärkning av Småindustriens exportbyrå.

Svensk industriförening ställer sig tveksam inför tanken att utöka företagareföreningens befattning med de uppgifter som motionärerna tagit upp. Men, säger man, »en kraftig upprustning av

## Undervisning i ämnet familjekunskap m. m.

Småindustriens exportbyrå skulle vara av utomordentlig betydelse som ett stöd åt de mindre företagens ansträngningar att på ett effektivt sätt marknadsföra sina varor utanför landets gränser.»

Det har förefallit utskottsmajoriteten som om det inte fanns någonting att vinna på att föra in utredningen om företagareföreningarna på detta område. Det finns uppenbarligen redan en organisatorisk grund. Samhällsorgan lika väl som enskilda organisationer är inriktade på det viktiga område som vår export utgör och har uppenbarligen även tagit sig an småföretagens problem därvidlag. Man bör använda den erfarenhet och den expertis som här finns. Behöver man ge ett kraftigare statligt stöd för att göra de igångsatta ansträngningarna mera effektiva och framgångsrika, får detta behov prövas i vanlig ordning.

Något väsenligt synes man därför inte kunna vinna på att föra in utredningar om företagareföreningarnas organisation på denna fråga i annan mån än utredningen redan har fått denna uppgift. Det sägs bl. a. i direktiven: »Det bör vara en strävan att förenkla och effektivisera föreningarnas verksamhet genom lämplig samverkan med andra institutioner och sammanslutningar.» Man får väl utgå ifrån att utredningen i det avseendet följer direktiven.

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

Härmed var överläggningen slutad.

Herr talmannen gav propositioner dels på bifall till utskottets hemställan, dels ock på bifall till reservationen; och fann herr talmannen den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Herr Antonsson begärde emellertid votering, i anledning varav efter given varsel följande voteringsproposition upplästes och godkändes:

Den, som vill, att kammaren bifaller statsutskottets hemställan i utskottets utlåtande nr 205, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit reservationen av herr Ivar Johansson m. fl.

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 Antonsson begärde emellertid rösträkning, varför votering medelst omröstningsapparat verkställdes. Därvid avgavs 113 ja och 98 nej, varjämte 1 av kammarens ledamöter förklarade sig avstå från att rösta.

Kammaren hade alltså bifallit utskottets hemställan.

Herr förste vice talmannen övertog ledningen av förhandlingarna.

## § 8

Föredrogs statsutskottets utlåtande nr 206, i anledning av väckta motioner angående rehabiliteringsverksamheten.

Utskottets hemställan bifölls.

## § 9

## Undervisning i ämnet familjekunskap m. m.

Föredrogs statsutskottets utlåtande nr 207, i anledning av väckta motioner om undervisning i ämnet familjekunskap m. m.

Sedan utskottets hemställan föredragits yttrade:

Herr LARSSON i Hedenäset (cp):

Herr talman! Jag har till föreliggande utskottsutlåtande fogat en blank reservation, och detta har skett därför att jag inte helt kan biträda utskottets motivering.

Grundskolan skall ge kunskaper för

## Undervisning i ämnet familjekunskap m. m.

livet. Att då även familjekunskap på lämpligt sätt och i inte alltför liten utsträckning bör meddelas eleverna är väl alla relativt ense om. I de väckta motionerna har hemställts om att undervisning i familjekunskap skall meddelas som särskilt ämne och åt alla grundskolans elever. Av remissinstanserna har Målsmännens riksförbund livligt tillstyrkt motionerna. Skolöverstyrelsen har visserligen erkänt ämnets betydelse men stannat vid att hänvisa till att grundskolans timplaner så nyligen blivit fastställda, vilket jag kan förstå och böjer mig för.

Vad som däremot synes mig otillräckligt är vad som samtidigt meddelas om hur skolmyndigheterna för närvarande följer denna fråga, nämligen genom försök vid ett fåtal kommunala flickskolor. De försök som där bedrivs sker alltså inom en mycket smal sektor av skolväsendet, vilket knappast kan vara ägnat att ge en allsidig belysning av ämnets betydelse och dess inpassning som obligatoriskt ämne för *alla* grundskolans elever. Därtill kommer, vilket vi får hoppas inte är symtomatiskt, att försöken bedrivs i en skolform stadd i avveckling, med ett urvalt elevunderlag och med en målsättning som rätt väsentligt avviker från grundskolans.

Herr talman! Jag vågar uttala förhoppningen att denna fråga i fortsättningen skall ägnas större uppmärksamhet och bli föremål för allsidigare prövning än vad som framgår av de i dag föreliggande handlingarna. Då jag alltså hyser denna förhoppning avstår jag från att nu ställa något yrkande.

Fröken WETTERSTRÖM (h):

Herr talman! Jag har väckt en motion i denna fråga, och jag vill gärna säga att jag är glad över att statsutskottet i sitt utlåtande nr 207 enhälligt uttalat att familjekunskapen är en viktig del av det lärostoff som bör ingå i skolundervisningen.

Det är riktigt när utskottet framhåller att det beror på kursplanernas och läroböckernas utformning hur undervisningen i ämnet kommer att utfalla. Och jag skulle vilja tillägga: det beror i hög grad på lärarnas förmåga att ge undervisningen i familjekunskap det väsentliga innehåll som ämnet kan rymma. Därvidlag är jag glad att kunna notera skolöverstyrelsens i utlåtandet redovisade yttrande: »Vad lärarutbildningen angår, måste givetvis beträffande klasslärarutbildningen anvisningarna i läroplanen för grundskolan i fråga om undervisningen i familjekunskap noga genomgås och beaktas vid lärarutbildningsanstalterna. I fråga om utbildningen av lärare för högstadiet torde ifrågavarande spörsmål böra behandlas av 1960 års lärarutbildningssakkunniga.»

Det är förklarligt att utskottet inte ansett sig kunna tillstyrka att ämnet familjekunskap skall göras obligatoriskt — timantalet har ju så nyligen fastställts. Jag har också förståelse för utskottets uttalande att det är lämpligt att man avvaktar resultaten av den försöksverksamhet i fråga om ämnet familjekunskap som pågår vid vissa kommunala flickskolor. Jag vill instämma med herr Larsson i Hedenäset, att det vore önskvärt att denna försöksverksamhet utvidgades till att omfatta en större sektor. Jag hoppas livligt att i första hand skolöverstyrelsen ägnar fortlöpande intresse åt frågan, så att en utvidgning kan ske.

Inte minst väsentligt är, som jag ser saken, att i undervisningen rörande familjekunskap inrymmes moment om livets olika skeden. Den fasta anknytning som tidigare existerade mellan familjens medlemmar — inte bara mellan föräldrar och barn utan också i förhållande till de gamla anhöriga, till mor- och farföräldrar — finns tyvärr inte längre. Orsakerna därtill är många, och jag skall naturligtvis inte gå in på dem. Jag vill bara säga att det skett en ut-

**Samverkan mellan utredningar som behandlar gymnasiets och fackskolornas problem**

armning när det gäller familjesammanhållningen och känslan för de gamla — en utarmning som berövar också unga människor rikedom och glädje i tillvaron. Det är min bestämda uppfattning, att om skolan kunde bidra till att öka förståelsen hos de unga för de gamlas situation, på det hela taget lära ungdomarna inse att de gamlas belägenhet är en annan än deras egen, skulle skolan också kunna hjälpa till att förhindra uppkomsten av eller i varje fall överbrygga de motsättningar som annars så lätt uppstår mellan den helt unga och den gamla generationen.

Herr talman! Jag har inget yrkande utan har bara med några ord velat motivera, varför jag tycker familjekunskapen är en väsentlig del av vår skolundervisning. Jag tror helt enkelt på ämnet, och jag hoppas att möjligheter så småningom skall kunna ges att göra familjekunskapen obligatorisk på grundskolans olika stadier. Jag delar alltså helt den uppfattning som Målsmännens riksförbund givit uttryck åt i sitt remissyttrande.

Efter härmed slutad överläggning biföll kammaren vad utskottet hemställt.

**§ 10**

Föredrogs statsutskottets utlåtande nr 208, i anledning av väckta motioner om utredning rörande de utlandssvenska barnens skolgång m. m.

Utskottets hemställan bifölls.

**§ 11****Samverkan mellan utredningar som behandlar gymnasiets och fackskolornas problem**

Föredrogs statsutskottets utlåtande nr 209, i anledning av väckta motioner om samverkan mellan utredningar som behandlar gymnasiets och fackskolornas problem.

Sedan utskottets hemställan föredragits anförde

Herr ARVIDSON (s):

Herr talman! Den motion som utskottet har yttrat sig över i sitt utlåtande nr 209 innehåller ett yrkande, som går ut på att de båda sittande gymnasie- och fackskoleutredningarna skulle samverka. Motionen inlämnades redan i januari, och jag kan vid detta tillfälle inte undertrycka en stilla undran varför behandlingen av den har uppskjutits till höstriksdagen, då motionen har blivit inaktuell. En motion kan emellertid ändå ha sin betydelse, och det är ett faktum att gymnasieutredningen och fackskoleutredningen har samverkat under det sista skedet av sin verksamhet. Det är riktigt, som utskottet skriver, att yrkandet inte längre är aktuellt. Motiveringen är däremot så högaktuell, att utskottet av *den* anledningen inte har ansett sig kunna gå in på den. Den upptar nämligen frågan om strukturen av det som gymnasieutredningen kallar det gymnasiala skolstadiet. Motionen framhäver vikten av en integrering mellan de olika skolformer, som finns på detta stadium, nämligen gymnasium, fackskola och yrkesskola.

Just nu pågår en remissbehandling av gymnasieutredningens och fackskoleutredningens betänkanden. Med hänsyn till detta har utskottet avstått från att gå in på tankegångarna i motionen, och det förstår jag fullt och helt. Jag skall heller inte ta upp frågan till debatt i detta sammanhang. Jag avstår så mycket hellre från detta, som gymnasieutredningen reagerat positivt på motionen och i princip förordar den däri föreslagna samordningen mellan de olika skolformerna, även om den sker på delvis andra vägar än de i motionen anvisade. Det finns anledning att återkomma till denna fråga senare.

Däremot vill jag gärna begagna detta tillfälle till att uttrycka en viss oro

### Samverkan mellan utredningar som behandlar gymnasiets och fackskolornas problem

över vad som just nu håller på att hända med grundskolans högstadium, vilket har ett intimt samband med grundskolans överbyggnad. Grundskolans högstadium är differentierat på så sätt, att man i sjunde och åttonde årskurserna kan välja olika teoretiska och praktiska tillvalsämnen, medan det i nionde årskursen förekommer ett antal teoretiska och ett antal praktiska linjer.

Det är i främsta rummet föräldrarna som i samråd med sina barn skall göra valet mellan dessa studievägar. Det vore önskvärt att detta val gjordes i överensstämmelse med differentieringens syftemål. Grundskolan har till huvuduppgift att ge personlighetsfostran, och om man över huvud taget skall ha någon differentiering på olika studievägar inom högstadiet — en sak som kan ifrågasättas — skall denna differentiering tjäna skolans personlighetsfostrande verksamhet. Meningen är att man skall välja studieväg efter elevernas behov av sysselsättning under pubertets-tiden. Man skall alltså välja efter deras aktuella intressen. Om eleverna väljer studieväg med hänsyn till detta, stimuleras deras aktivitet och deras skolarbete över huvud taget och på detta sätt betjänas deras skolgång bäst.

Som det nu är tillgån dock inte valet på detta sätt. Föräldrarna frågar sig inte vad deras barn har den största nyttan av under åren på högstadiet, vilken väg som bäst betjänar deras mognad och bäst motsvarar deras behov av sysselsättning. De frågar sig i stället: Vilken kompetens ger den väg som barnet nu skall slå in på? Under sådana förhållanden blir resultatet att man i allmänhet föredrar den teoretiska vägen, som öppnar alla möjligheter och bl. a. bereder tillträde till högre studier.

Om man ändå till äventyrs väljer den praktiska vägen, sker detta inte därför att barnet är intresserat av praktiska sysselsättningar, utan enbart därför att

man är rädd för att barnet inte skall klara de teoretiska studierna utan misslyckas på den teoretiska vägen. Detta betyder att valet av praktiska ämnen och praktisk linje blir ett negativt val, varigenom meningen med differentieringen förfuskas och det uppstår en snedvridning och snedbelastning av grundskolans arbete.

Detta skulle enligt motionen kunna rättas till genom att man på det gymnasiala stadiet skapar studievägar, som knyter samman de olika linjerna igen och ger möjlighet för den som gått en praktisk väg genom högstadiet att trots detta, för den händelse han så skulle önska, komma fram till högre studier, vetenskapliga studier.

Gymnasieutredningen och fackskoleutredningen är inne på dessa tankegångar, men det kommer att dröja en tid innan den integrering som är önskvärd på detta område verkligen åstadkomes. Kanske kommer det att dröja in på 1970-talet. Nu har emellertid gymnasieutredningen och fackskoleutredningen föreslagit, att grundskolans olika linjer skall vara jämställda i så måtto, att eleverna från de olika linjerna med samma rätt skall kunna erhålla tillträde till gymnasium och fackskola, dock med den inskränkningen att elever från praktisk linje i grundskolan skall underkasta sig en viss komplettering.

Vad som vi i dagens situation skulle kunna göra för att förbättra förhållandena i grundskolan vad beträffar differentieringen är att skapa ett kompletteringsinstitut ovanpå nionde klassen, vilket skulle åstadkomma att eleverna, när de efter sjätte klassen gör sitt val, kan vara förvissade om att vilken väg de än väljer — alltså även om de väljer den praktiska linjen — så kan de genom av staten bekostad och anordnad kompletteringsutbildning komma över på den motsatta sidan.

Nu kan jag inte göra något yrkande

**Landstingskommunernas övertagande av statens mentalsjukvård m. m.**

om denna sak i detta sammanhang. Det blir väl möjligt att komma igen motionsvägen. Det kan ju tänkas att en motion på denna punkt skulle göra lika stor nytta som den motion som alltså inte nu kommer upp till sakbehandling i kammaren.

Vidare yttrades ej.

Utskottets hemställan bifölls.

**§ 12****Landstingskommunernas övertagande av statens mentalsjukvård m. m.**

Föredrogs statsutskottets utlåtande nr 210, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående landstingskommunernas övertagande av statens mentalsjukvård m. m. jämte i ämnet väckta motioner.

I propositionen nr 171 hade Kungl. Maj:t, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över inrikesärenden för den 31 maj 1963, föreslagit riksdagen att dels besluta, att huvudmannaskapet för den av staten drivna mentalsjukvården m. m. skulle enligt de förutsättningar samt i den omfattning och på de villkor som departementschefen i nyssnämnda statsrådsprotokoll förordat överföras till landstingskommunerna den 1 januari 1967, dels bemyndiga Kungl. Maj:t att godkänna avtal med landstingen om deras övertagande av mentalsjukvården m. m. i huvudsak enligt av departementschefen i statsrådsprotokollet förordat principavtal och eljest angivna grunder.

Beträffande propositionens huvudsakliga innehåll anfördes följande.

I propositionen föreslås, att landstingskommunerna den 1 januari 1967 skall övertaga huvudmannaskapet för den av staten bedrivna mentalsjukvården och vården av epileptiker. Huvudmannaskapet för specialvården av s. k. psykopater skall dock, om ej annorlunda överenskommes, övertagas senast den 1 januari 1970. Från övertagandet un-

dantages undervisningen och vården av sådana psykiskt efterblivna, som skall mottagas vid statens blind- och dövskolor.

Förslaget innebär, att landstingskommunernas huvudmannansvar i princip kommer att omfatta alla former av slutet och öppen mentalsjukvård inklusive undervisningen och vården av psykiskt efterblivna samt epileptikervården. Detta medför att kropps- och mentalsjukvården kan samordnas under enhetligt landstingskommunalt huvudmannaskap.

På grundval av resultaten av överläggningar mellan företrädare för staten och landstingskommunerna framläggas i propositionen förslag till de allmänna bestämmelser, som skall ligga till grund för de olika landstingskommunernas övertagande av den statliga mentalsjukvården. Reformens genomförande förutsätter därutöver att särskilda avtal härom upprättas mellan staten och respektive landstingskommun.

I de allmänna bestämmelserna är intagna vissa grundläggande villkor, såsom att landstingskommunerna vederlagsfritt skall övertaga statens mentalsjukhus m. m. samt att staten skall lämna bidrag till investerings- och driftkostnader. Vårdorganisationen skall angivas i särskilda vård- och regionplaner. De föreslagna bestämmelserna inskränker i princip inte landstingskommunernas frihet att själva disponera de övertagna institutionerna och organisationen av mentalsjukvården. Statens förpliktelser mot sjukhusens personal skall övertagas av landstingskommunerna med garanti av dessa, att de anställda, så länge de innehar samma eller motsvarande tjänst, skall vidblivas för dem vid avtalens ikraftträdande gällande statliga anställningsvillkor därest dessa inte dessförinnan ersatts av andra bestämmelser, tillkomna efter förhandlingar mellan landstingskommunerna och berörda personalorganisationer.

De ekonomiska villkoren i de allmänna bestämmelserna skall tillämpas un-



**Landstingskommunernas övertagande av statens mentalsjukvård m. m.**

der fem år, d. v. s. intill utgången av år 1971. Dessförinnan skall förutsättningslösa förhandlingar upptagas mellan parterna beträffande statens bidrag så att nya överenskommelser om de ekonomiska villkoren kan tillämpas från och med år 1972.

I förevarande sammanhang hade utskottet till behandling förehått följande motioner, nämligen

*dels* två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Sörlin m. fl.* (I: 790) och den andra inom andra kammaren av herr *Kärrlander m. fl.* (II: 955), i vilka hemställts att riksdagen vid behandlingen av förevarande proposition måtte besluta att rätt till särskild ersättning för merkostnader i analogi med vad som föresloges i anteckning a) till punkt 11 av de allmänna bestämmelserna i fråga om Norrbottens län skulle på enahanda grunder föreligga för samtliga de fyra nordligaste länen;

*dels* två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herrar *Ringaby* och *Yngve Nilsson* (I: 791) och den andra inom andra kammaren av herrar *Magnusson* i Tumhult och *Nilsson* i Bästekille (II: 958), i vilka hemställts att riksdagen vid behandlingen av förevarande proposition måtte a) besluta att en ortsindexering av anläggningsbidragen skulle ske efter samma principer som tillämpades vid skolbyggen; b) besluta att driftbidraget till platser vid andra sjukhus än psykopatsjukhus beräknades på ett medeltal av kostnaderna vid den fjärdedel av samtliga vårdanstalter som hade den mest adekvata vården; c) beakta vad som i motionerna i övrigt anförts;

*dels* två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Harald Pettersson m. fl.* (I: 793) och den andra inom andra kammaren av herr *Gomér m. fl.* (II: 957);

*dels* en inom andra kammaren av herr *von Friesen m. fl.* väckt motion (II: 956);

*dels ock* en inom andra kammaren av herrar *Ståhl* och *Eskel* väckt motion (II: 959), i vilken hemställts att riksdagen i anledning av förevarande proposition måtte besluta att för åstadkommande av bästa möjliga utgångsläge för förhandlingarna om landstingens övertagande av huvudmannaskapet för mentalsjukvården f. n. avslå föreliggande proposition, samt att hos Kungl. Maj:t begära att de förhandlingar om överflyttning av huvudmannaskapet, som i propositionen förutsattes, måtte fullföljas i sådan takt, att på grundval därav en proposition om övertagandet kunde föreläggas riksdagen i god tid före den 1 januari 1967.

Utskottet hemställde,

I. att motionen II: 959 icke måtte av riksdagen bifallas;

II. att motionerna I: 793 och II: 957, såvitt desamma avsåge skrivelse till Kungl. Maj:t rörande skatteutjämningsbidrag till landstingen m. m., icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd;

III. att riksdagen måtte med bifall till Kungl. Maj:ts förslag samt med avslag å motionerna I: 790 och II: 955, I: 791 och II: 958 samt I: 793 och II: 957, sistnämnda båda motioner såvitt nu var i fråga, ävensom motionen II: 956

a) besluta, att huvudmannaskapet för den av staten drivna mentalsjukvården m. m. skulle enligt de förutsättningar samt i den omfattning och på de villkor departementschefen i statsrådsprotokollet över inrikesärenden för den 31 maj 1963 förordat överföras till landstingskommunerna den 1 januari 1967;

b) bemyndiga Kungl. Maj:t att godkänna avtal med landstingen om deras övertagande av mentalsjukvården m. m. i huvudsak enligt av departementschefen i nyssnämnda statsrådsprotokoll förordat principavtal och eljest angivna grunder.

Reservationer hade avgivits

1) av herrar *Per Jacobsson*, *Widén*, *Per Petersson*, *Nils-Eric Gustafsson*,



## Landstingskommunernas övertagande av statens mentalsjukvård m. m.

Larsson i Hedenäset, Gustafsson i Skellefteå och Källstad, vilka ansett att utskottet under III. bort hemställa,

att riksdagen måtte i anledning av Kungl. Maj:ts förslag jämte motionerna I: 791 och II: 958 samt med bifall till motionerna I: 790 och II: 955 ävensom med avslag å motionerna II: 956 samt I: 793 och II: 957, sistnämnda båda motioner såvitt nu var i fråga,

a) besluta, att huvudmannaskapet för den av staten drivna mentalsjukvården m. m. skulle enligt de förutsättningar samt i den omfattning och på de villkor reservanterna förordad överföras till landstingskommunerna den 1 januari 1967;

b) bemyndiga Kungl. Maj:t att godkänna avtal med landstingen om deras övertagande av mentalsjukvården m. m. i huvudsak enligt av reservanterna förordad principavtal och eljest angivna grunder;

2) av herr Kaijser,

3) av herr Nils-Eric Gustafsson,

4) av herr Harald Pettersson, och

5) av herr Andersson i Knäred, de fyra sistnämnda reservationerna utan angivna yrkanden.

Utskottets hemställan föredrogs; och anförde därvid:

Herr GUSTAFSSON i Skellefteå (fp):

Herr talman! Den reform som nu skall genomföras är mycket betydelsefull, både för landstingen och för sjukvården. Det kan på många verka underligt att statsutskottet kunnat komma fram till en enhällig tillstyrkan av förslaget, frånsett en reservation i en detaljfråga. Jag vill emellertid understryka att denna enighet inte betyder att det inte framförts betänkligheter från olika håll under behandlingen, inte minst från landstingshåll. Man har bl. a. sagt att det kan diskuteras om principbeslutet borde fattas innan underhandlingarna är slutförda. Statsutskottet har emellertid enats om att förslaget skulle tillstyrkas.

Det finns som sagt en reservation. Den

rör ersättningen för anläggningskostnaderna, och den saken skall jag säga några ord om.

Reservanterna börjar med att fastslå att en väsentlig princip vid övergången är att staten skall lämna »fullgod täckning» för landstingens kostnader, alltså inte bara bidra till kostnaderna utan täcka hela kostnaden, såväl för anläggningen som för driften. Anläggningsbidraget skall enligt avtalsförslaget utgå med ett enhetligt belopp på 55 000 kronor per plats vid helt nya sjukhus och 30 000 kronor per tillkommande plats vid befintliga sjukhus.

Man har tydligen varit inne på tanken att differentiera dessa anläggningsbidrag efter byggnadskostnadernas höjd, men departementschefen har avvisat den tanken och utskottsmajoriteten följer departementschefen.

Reservanterna hävdar emellertid att den föreslagna bidragskonstruktionen inte kan ge den rättvisa mellan olika landstingsområden som den åberopade regeln syftar till. Man skulle kunna tillägga att eftersom staten ger differentierade bidrag till skolbyggnader, som staten inte ersätter i deras helhet, så vore det så mycket rimligare att differentiera i detta fall där staten i princip skall ersätta hela byggnadskostnaden. Departementschefen har emellertid uttalat att variationerna i byggnadskostnaderna inte torde vara av sådan storlek att särskild ortsdifferentiering kan vara nödvändig. Utskottsmajoriteten har anslutit sig till detta uttalande och säger sig ha fått ytterligare uppgifter som talar för att en ortsdifferentiering inte skulle uppfylla det avsedda ändamålet. Vad majoriteten åsyftar med denna formulering vet jag inte.

Vi har helt nyligen från lokaliseringsutredningen fått ett betänkande som även behandlar skillnaderna i byggnadskostnader på olika håll i landet. Utredningen hänvisar till en undersökning, som handelshögskolan har utfört i samarbete med byggnadsföretag, av kostna-

**Landstingskommunernas övertagande av statens mentalsjukvård m. m.**

den för att uppföra en verkstadslokal med tillhörande kontorsbyggnad i mellersta Sverige och en motsvarande lokal i en jämförbar ort i Norrbotten. Undersökningen grundade sig på anbudsförfarande. Det visade sig finnas en kostnadsskillnad på mellan 20 och 25 procent. Lokaliseringsutredningen påpekar att detta resultat i stort sett överensstämmer med av bostadsstyrelsen företagna undersökningar rörande kostnadsskillnaderna för uppförande av flerfamiljshus. Lokaliseringsutredningens förslag grundar sig också på uppfattningen att det är åtskilligt högre byggnadskostnader i Norrland.

De ytterligare upplysningar som lämnats i tredje avdelningen och som åsyftas i majoritetens utlåtande är väl uppgiften att bostadsstyrelsen upprättat ett nytt förslag till ortskoefficienter för byggnadskostnader och att detta förslag tyder på lägre skillnader än som förut antagits råda. Om detta innebär att byggnadskostnaderna i Norrland har sjunkit, är vi naturligtvis enbart glada för den saken. Men även enligt det nya förslaget, som är upprättat efter noggranna undersökningar, förekommer rätt betydande kostnadsskillnader. Jag har här en karta, där dessa koefficienter är markerade, och den visar att i översta Norrland — Gällivare—Kiruna-området ligger index på 125 å 130, medan index i Mellansverige ligger på 100. I största delen av Jämtland ligger index på 108, vid kusten i Norrbotten på 112 och i Västerbotten och Västernorrland på 105. I Skåne är däremot index under 100; det är där 96. Om nu dessa koefficienter ger en riktig bild av byggnadskostnaderna, skulle skillnaderna i byggnadskostnader mellan exempelvis Skåne och Västerbotten vara ungefär 10 procent och mellan Skåne och Jämtland någonting omkring 13 procent. Jag tycker inte detta är så obetydliga variationer att man inte behöver ta hänsyn till dem vid bestämmande av kostnadsersättningen för mentalsjukhusens anläggning, när sta-

ten nu åtagit sig att betala hela kostnaden.

Härtill kommer en sak som jag förmodar att utskottets majoritet inte har observerat och som jag för min del inte heller hade kännedom om när frågan behandlades i utskottet. Bostadsstyrelsen skriver nämligen i sitt förslag att detta har grundats på insamlat prismaterial, erfarenheter från långivning, upphandling och byggande samt upplysningar från länsbostadsnämnder och vissa andra organ. Så tillägger bostadsstyrelsen att *vinterkostnader* och *värmeisoleringskostnader* inte är medtagna i dessa beräkningar. Det är förklarligt eftersom bostadsstyrelsen betalar vinterkostnaderna genom särskilt vintertillägg, och på liknande sätt förhåller det sig med värmeisoleringskostnaderna, som beaktas särskilt vid beräkningen av bidragen. Om man nu alltså skall använda bostadsstyrelsens index för att få fram en klar bild av skillnaden i anläggningskostnad mellan olika delar av landet, får man tillägga vad som kan falla på ökade kostnader för vinterbygge och bättre värmeisolering. I så fall blir jämförelsetalet för t. ex. Jämtland inte 108 utan högre.

Om vi alltså nu bifaller förslaget kommer staten att betala något mera än den verkliga byggnadskostnaden i södra Sverige och endast nio tiondelar därav, kanske inte ens det, i Jämtland, Västerbotten och Västernorrland och ännu mindre i Luleområdet. Ett sådant beslut innebär att principen att staten skall bekosta hela anläggningen av mentalsjukhus kommer att följas inte i hela landet utan endast i vissa delar av landet.

Jag skulle nästan tro att om statsutskottet hade haft detta material tillgängligt så skulle majoritetens skrivning ha blivit litet annorlunda. Jag har inte kunnat finna att statsutskottet eljest helt slagit dövörat till för sakliga invändningar från norrlandshåll. Det är inte för sent att ändra sig i detta fall. Det kan ske här i kammaren. Jag hoppas så blir förhållandet.

**Landstingskommunernas övertagande av statens mentalsjukvård m. m.**

Vi reservanter har inte föreslagit att bidraget skall sänkas på de orter där ortskoefficienten är under 100. Vi har visat något som skulle kunna kallas för generositet. Jag hoppas att samma generositet visas även av ledamöter från andra delar av landet, särskilt som jag tycker det är en rättvisefråga.

Detta är finansiellt inte någon stor sak, men när vi har beslutat att staten skall betala hela byggnadskostnaden, bör den principen också följas.

Herr talman! Med dessa ord ber jag att få yrka bifall till reservationen.

I detta anförande instämde herrar *Östlund* (h), *Jönsson* i Ingemarsgården (fp), *Nilsson* i Tvärålund (cp) och *Larsson* i Hedenäset (cp).

Fröken ANDERSSON i Strängnäs (s):

Herr talman! Det är väl till stor del den senaste tidens forskning och tillkomsten av nya psykofarmaka, som gör att vi i dag behandlar statsutskottets utlåtande nr 210.

Man kan gott säga, att det under de sista 8—10 åren skett revolutionerande saker på detta område och därför lägger man nog i dag in mera i orden »den försummade och eftersatta mentalsjukvården» än som är riktigt. Den som varit i yrket i över 30 år är inte helt överens om det berättigade i detta talesätt. Låt oss därför se vad som trots allt dock skett på detta område!

Det råder väl inget tvivel om att i det allmänna reformarbetet har vissa vårdgrenar kommit i bakgrunden. Alla reformer är ju beroende av ekonomiska resurser och angelägenhetsgrader. Kroppssjukvård, barnavård och åldersvård har i första hand tillgodosetts. Mentalsjukvård, kronikervård och vården av högggradigt psykiskt sjuka, för att nämna några områden, har släpat efter. Här är både staten och landstingens medansvariga.

Efter hand som forskningen gått framåt och våra resurser har medgivit det, har en betydande renovering och upp-  
3 — *Andra kammarens protokoll 1963, Nr 36*

rustning skett även på dessa försummade områden.

Statens bidrag till mentalsjukvårdens upprustning under de senaste 10—15 åren torde uppgå till cirka en halv miljard kronor. Men redan på 1930-talet inrättade man psykiatriska avdelningar vid våra kroppssjukhus, och senare har tillkommit ett stort antal mentalkliniker för att på det sättet knyta ihop kropps- och mentalsjukvården. Tanken synes god, men dessa kliniker kan tydligen inte ersätta de egentliga mentalsjukhusen, ty praktiskt taget alla svårare fall skickar man till de gamla förkättrade mentalsjukhusen med motive- ringen, att man inte alltid har behövliga resurser att ta hand om detta klientel. Det gäller då främst brist på personal.

I dag talar man om terapi, teater och annan förströelse för patienterna, som om sådant aldrig tidigare funnits. Sys- selsättnings- och arbetsterapi har alltid funnits om än i andra former än i dag, ty tidigare fick man endast begränsade ekonomiska resurser till detta ändamål. Vävning, sömnad, knyppling, bokbin- deri samt övriga hantverk har man all- tid sysselsatt patienterna med. Sjukhu- sen var tidigare på många områden självförsörjande. Förströelsen fick per- sonalen bestå genom att offra sin fritid och då spela teater, uppföra tablåer m. m. Vi hade utfärder, fester med dans, och många gånger fick patienter följa med personal till olika tillställ- ningar i omgivningen. På sjukhusen bil- dade personalen orkestrar och sångkö- rer, och alla bidrog till patienternas förströelse. Kammarens ledamöter bör förstå, att tidigare sjuka ej hade till- gång till dagens mediciner och ej hel- ler i tid fick sjukhusvård och läkarbe- handling. De var ej i stånd att delta i samhällslivet på samma sätt som dagens patienter.

Numera gäller det inte bara att bota de sjuka utan även att försöka rehabili- tera och återanpassa dem som varit

## Landstingskommunernas övertagande av statens mentalsjukvård m. m.

långvarigt sjuka till ett liv ute i samhället. Mycket av det som i dag sker på våra sjukhus i detta avseende har sin upprinnelse i förslag från och medverkan av personalen.

I propositionen framhåller inrikesministern, att det för reformens framgångsrika och snabba genomförande är avgörande att de anställda frivilligt medverkar till en ändring av huvudmannaskapet. Ja, så skriver inrikesministern, men hur skall man kunna begära något sådant, när personalen själv anser det vara fråga om en tvångskommandering. Personalen inom den statliga mentalsjukvården har alltid varit intresserad av aktiv mentalsjukvård och haft patienternas tillfrisknande och omvårdnaden om dessa som huvudintresse. Men för att kunna medverka till den ändring som här föreslås fordras trivsel och arbetsglädje. Ty, herr talman, för att få nöjda och belåtna patienter behövs en nöjd och belåten personal, beredd att göra sitt bästa för de sjuka.

Vi har under årens lopp, trots vissa svårigheter ibland att skaffa personal, ej haft möjlighet att stänga avdelningar, utan vården har måst fortgå med den personal man haft att tillgå. Tack vare en god förläggning av arbetstiden samt en verklig demokrati på arbetsplatsen, där den ene ej är förmer än den andre utan där alla har till uppgift att vårda människor, har detta gått att ordna. Vi har också haft möjlighet att hålla de befordrade tjänsterna av olika grader besatta. Ja, till och med kuratorstjänsterna har i stor utsträckning skötts av vårt folk till full belåtenhet, dock utan möjlighet att kunna besätta dem, ty vår personal har ej haft den teoretiska utbildning som fordras. Men den har varit bra att tillgå i brist på examinerat folk.

Det är framför allt utbildningsfrågan och personalpolitiken som gör oss betänksamma, i synnerhet sedan man erfarit hur dessa frågor sköts av de två

mentalsjukhus, som redan nu har landsting som huvudman. I nära 50 år har vårt förbund arbetat på att få fram en bättre utbildning för personalen, som gör den mera skickad att ta hand om de människor den satts att vårda. I samarbete med inrikesdepartementet och medicinalstyrelsen pågår sedan 1956 en enligt vårt förmenande förnämlig grundutbildning, som ger behörighet till fast anställning vid våra mentalsjukhus. Utbildningen varar 20½ månader med full lön under hela utbildningstiden. Som påbyggnad på denna utbildning finns en högre utbildning, som omfattar 22 månader och är förlagd till sjuksköterskeskolor ute i landet och som ger behörighet såsom legitimerad sjuksköterska. Under denna utbildning har vederbörande lön med B-avdrag.

Duglighet, praktiskt kunnande och ambition har gett den anställda möjlighet att med den tidigare utbildning staten gav erhålla befordran. Men hur blir det nu för den personal, som har den äldre utbildningen men som ännu ej hunnit få någon befordran?

Vid Mellringe sjukhus laborerar man nu med en betydligt kortare utbildning för mentalsjukvårdspersonal. Hur kommer detta att sammanfalla med resonemanget, att man skall ge de mentalsjuka en bättre vård? Däri innefattas väl också, att personalen skall ha en god utbildning? Enligt min uppfattning måste en sämre utbildning ge en sämre vård.

Herr talman! Jag sade tidigare att även personalpolitiken vid de båda nämnda sjukhusen gör oss betänksamma. Man har vid dessa svårighet att öppna avdelningar på grund av brist på personal. Ja, det sägs, att man där inte vill ha personal med vana från de statliga mentalsjukhusen, när man inte vill ha in den gamla andan från dessa — om det nu finns någon sådan inom den moderna mentalsjukvården.

När jag framhåller att man inte vill

## Landstingskommunernas övertagande av statens mentalsjukvård m. m.

ha van personal, vill jag belysa detta med ett färskt exempel. Jag har en första skötare anställd på avdelningen för svårt mentalt sjuka, och hon har varit anställd i sjukhusets tjänst under femton år, därav som första skötare i cirka fyra år. Hon har tidvis också uppehållit tjänst som överskötare, är mycket duktig och lyhörd för moderna vårdprinciper och har dessutom genomgått en fyramånaders kompletteringskurs för förmanspersonal vid Falcköpings lasarett. Denna skötare tänkte bosätta sig i Örebro och vände sig därför på sensommaren till Mellringe sjukhus för att efterhöra vilka möjligheter hon hade att få anställning. Men hör och häpna! Man erbjuder henne en tjänst i lönegrad 5 och säger, att arbetet i huvudsak blir vad ett sjukvårdsbiträde utför. Hade hon haft grundutbildning, kunde hon ha fått tjänst i 10:e lönegraden som vårdassistent, möjligtvis skulle hon också genom dispens kunna få uppehålla en tjänst såsom första skötare i 11:e lönegraden, men därest det komme någon sökande med legitimation som sjuksköterska, finge vederbörande finna sig i att gå ur vägen för denna legitimerade sköterska. Man tog alltså inte hänsyn till den gamla utbildningen och inte heller till den erfarenhet hon hade från sina många år och sin nuvarande anställning inom sjukvården. Det är också att märka, att hon enligt de bestämmelser som gäller vid de statliga mentalsjukhusen är behörig till översköterartjänst.

Det är denna inställning som ger oss rätt att vara betänksamma. Denna person tillträder nu genom det transportförfarande som finns inom den statliga mentalsjukvården men som saknas inom landstingen en tjänst som första skötare vid ett statligt mentalsjukhus i samma stad. Vid ett förändrat huvudmannaskap förlorar personalen alltså denna transportförmån.

Det är min övertygelse att skall man kunna klara en modern och för män-

niskorna effektiv mentalsjukvård, är man i behov av både mångårigt utbildad och kunnig personal, som framför allt måste ha förutsättning att kunna umgås och handskas med människor. Detta lär man sig först med årens erfarenhet.

Herr talman! Jag har inget yrkande, men jag har velat fästa uppmärksamheten på den oro som finns hos de 12 000 anställda vid de statliga mentalsjukhusen och den misstänksamhet mot den nye huvudmannen, som kommit till synes i olika sammanhang. Oron och misstänksamheten bottnar i det faktum, att landstingen visserligen skött sin kroppssjukvård på ett föredömligt sätt, vilket man däremot tyvärr ej kan säga när det gäller kronikervården och vården av lättskötta sinnessjuka, som ju också faller under landstingens huvudmannaskap. Oron är mindre då det gäller lönerna än beträffande anställningsförhållandena i övrigt, såsom avstående från ordinariekapet och försämrade befordrings- och transportmöjligheter. Men särskilt stor är oron för den framtida utbildningen. I det avseendet tycks det ej finnas någon som vet något.

Herr GOMÉR (cp):

Herr talman! Det har varit mycket intressant att höra fröken Andersson i Strängnäs belysa detta ärende. Jag kan i stort sett instämma i vad hon sade. Dock är det väl diskutabelt, om man kan beskylla landstingen för att ha underlåtit att göra vad som åligger dem. Landstingen har ju tvärt emot genom sina psykiatriska lasarettsavdelningar påtagit sig en hel del av den vård som knappast skulle ha ålegat dem. Men det var, som sagt, mycket intressant att få en redovisning just från detta håll.

Jag har begärt ordet för att säga några ord i denna fråga. Jag vet inte vilken gång i ordningen det är som vi på kort tid behandlat en stor fråga.

**Landstingskommunernas övertagande av statens mentalsjukvård m. m.**

Man menar att statens kvarnar mal långsamt, men när det gäller de stora frågorna i år tycker jag nog att det har gått mycket hastigt. Vi har haft uppe men ännu inte klarat av tjänsteläkarorganisationen, som landstingen också skall bli huvudman för, och så har vi nu denna stora fråga.

Det är främst två frågor som jag vill ställa inför landstingens övertagande av mentalsjukvården, som nu står under statligt huvudmannaskap. Vilka blir verkningarna ur vårdsynpunkt eller ur medicinsk synpunkt? Blir det en försämring eller en förbättring? Hurudana blir de ekonomiska konsekvenserna? Blir det oförändrad kostnadsfördelning mellan stat och kommun eller kommer det att inträffa en förskjutning?

Om jag skulle försöka att besvara dessa frågor, måste jag säga att jag är fullt övertygad om att reformen är motiverad och angelägen ur vårdsynpunkt och med tanke på de mentalt sjuka. Men jag ställer mig tvivlande till och finner det t. o. m. högst osannolikt att landstingen på basis av det avtal som propositionen bygger på kommer att få täckning för sina ökade kostnader.

Mentalsjukvården kan definitivt sägas befinna sig i ett övergångsskede mellan gångna tiders förvaringsvård samt intensiv och aktiv vård och behandling. Den bättre vården har blivit möjlig, säger man, främst tack vare medicinska framsteg, särskilt i fråga om psykofarmaka. Möjligheterna att tillgodogöra sig dessa framsteg hämmas dock av att mentalsjukvården inte är utbyggd och utformad för tidsenlig vård. En viss eftersläpning — det påpekade också fröken Andersson — föreligger över lag, men utan tvivel är eftersläpningen större inom den statliga delen — det tror jag att fröken Andersson ger mig rätt i — trots att det under det senaste decenniet förekommit ganska markanta upprustningssträvanden. På det hela taget har landstingen kommit längre. Man tycks på det

hållet ha haft större förmåga att åstadkomma resurser för en upprustning.

Dessa omständigheter tyder i och för sig på att det kommer att bli en snabbare upprustning av mentalsjukvården, om den helt föres under landstingens huvudmannaskap. Ett annat starkt skäl är att ett delat huvudmannaskap tycks medföra större gränsdragnings- och andra organisationsproblem. Någon bestämd och entydig gräns mellan olika kategorier mentalsjuka finns inte. Hur man än bär sig åt uppstår det gränfall och därmed risker för ett ojämnt och orationellt utnyttjande av resurserna. Härtill kommer att även gränsen mellan mentalsjukvård och kroppssjukvård blir alltmer oklar. De s. k. psykosomatiska sjukdomarna visar en klar tendens att öka, och därigenom blir gränsskiktet mellan kroppssjukvård och mentalsjukvård allt större och alltmer komplicerat. Allt detta talar ju för att man bör söka bringa mentalsjukvården i dess helhet under ett huvudmannaskap och under samma huvudmannaskap som kroppssjukvården.

Från de utgångspunkter jag här berört kan man livligt tillstyrka reformen. Men det ställningstagandet innebär inte att man är beredd tillstyrka att några betydande kostnader övervältras på landstingen. Men som frågan nu ligger till, finns det väl ändå en viss risk för att så blir fallet.

Det har i vissa sammanhang framskymtat att de nya vårdmetoderna skulle ställa sig billigare än de tidigare. Detta kan jag inte instämma i — det har jag sagt tidigare till inrikesministern. Jag tror inte heller att antalet vårdplatser kan reduceras nämnvärt, ty förutsättningen härför är tillgång till ändamålsenliga och dyrare lokaler samt bättre och dyrare utrustning. Framför allt skulle det krävas en långt större insats av kvalificerad personal, jämfört med den tidigare vårdformen.

Detta problem är svårlöst. Jag besökte ett mentalsjukhus häromdagen, där man



## Landstingskommunernas övertagande av statens mentalsjukvård m. m.

av 11 eller 12 läkartjänster hade 8 vakanta. Att det uppstår en besvärlig situation med tusentalet patienter och endast tre läkare i arbete är självklart. Men detta är något som vi hoppas skall kunna övervinnas.

Härtill kommer att det s. k. tunga klientelet, som landstingen nu får överta, är sjuka på sådant sätt att de inte — i varje fall inte alla — kan botas ens med de bästa nu kända metoder. Detta får dock inte innebära att man beträffande dessa patienter nöjer sig med sämre vård. Av humanitära och andra skäl måste givetvis allt göras som rimligen kan göras för att ge dem en så dräglig tillvaro som möjligt.

På det hela taget tror jag därför att vi får räkna med att tillämpningen av intensivvård inom hela mentalsjukvården kommer att medföra relativa kostnadsökningar. Jag vill särskilt peka på att det ännu är ovisst om de nya metoderna är så mycket effektivare på längre sikt. Det finns inget säkert underlag för det antagandet. Vetenskapen har ännu inte vunnit klarhet härom.

Ser man till mentala sjukdomar och mental ohälsa över huvud taget tycks man få räkna med en ökning av antalet patienter. Vi har lyckats nå ett materiellt välstånd och en standard som är imponerande. Den utveckling som möjliggjort dessa framsteg har emellertid samtidigt medfört ökade psykiska påfrestningar för människorna. Man kan se ett samband mellan den s. k. urbaniseringsgraden och mental ohälsa. Så länge vi inte lyckas beakta människornas psykiska förmåga och behov, måste vi tyvärr räkna med att den psykiskt betingade ohälsan kommer att öka. Man kan räkna med att yttringarna av sådan ohälsa kommer att bli anorlunda till följd av miljöförändringar. Det kommer i stor utsträckning att röra sig om sådana sjukdomstillstånd som bäst behandlas vid psykiatriska lasarettavdelningar och som likaledes i stor utsträckning kommer att kräva

en åtföljande rehabiliteringsinsats, t. ex. i form av skyddade verkstäder etc.

I den ekonomiska frågan har jag kommit till samma uppfattning som Landstingsförbundet och landstingen gjort. Den överenskommelse som ligger till grund för propositionen kommer med all sannolikhet inte att ge landstingen full täckning för de ökade kostnader som de åsamkas genom reformen. Samtidigt vill jag dock uttala min tillfredsställelse över att man lyckats finna en metod som gör att landstingen får en betydande handlingsfrihet och inte kommer att snärjas av detaljerade statsbidragsbestämmelser. I vår motion har vi förordat att den ekonomiska avvägningen uppmärksammas dels i samband med skatteutjämningen mellan landstingen, dels i samband med statsbidragsgivningen till kroppssjukvården. På denna punkt har utskottet egentligen inte tagit ställning i sak. Man vill tydligen avvakta vederbörliga utredningsförslag. Det måste innebära att man anser vårt krav åtminstone till någon del berättigat och att det således finns möjlighet att återkomma med detta förslag.

I vår motion har vi också pekat på några punkter som bör uppmärksammas särskilt vid de kommande förhandlingarna med landstingen. Vi ställer oss kritiska till förslaget att man skall beräkna ersättningarna till landstingen inte på det antal patienter som *borde* ha erhållit vård vid statligt sjukhus, utan på det antal som faktiskt erhållit vård där året före reformen. En följd av denna ordning blir att de landsting, som i större utsträckning än andra trätt i statens ställe före reformen, får sämre ersättning. Det är tydligen ingen som har tänkt på det. Det borde finnas möjligheter att göra en rimligare avvägning vid de kommande förhandlingarna. Jag beklagar att utskottet inte velat ge en anvisning härom.

Detsamma gäller det särskilda tillägget om högst 20 000 kronor för gemen-



**Landstingskommunernas övertagande av statens mentalsjukvård m. m.**

samhetsanläggningar, som skall utgå vid utbyggnad av befintlig sjukhusanläggning. Visst kan ett sådant tillägg vara lämpligt i vissa fall, men jag tror att man skulle få en rationellare och smidigare ordning om man toge bort kravet att tillägget skall gälla just gemensamhetsanläggning. Jag förstår inte utskottets argumentation, att en generösare tillämpning skulle medföra en mera ingående detaljreglering. Bidragskonstruktionen som sådan kan hållas orubbad, bara med den ändringen att man slipper den snäva avgränsningen till gemensamhetsanläggningar.

På en punkt vill jag uttala min tillfredsställelse över utskottets ställningstagande. Med den avtalade bidragskonstruktionen skulle landstingen stå helt ogarderade och få bära samtliga kostnader för ökade arbetsgivarutgifter, om beslut om sådana fattas och träder i kraft under avtalstiden. Vi har i vår motion påtalat det orimliga i en sådan ordning, och utskottet har förutsatt att det i ett sådant läge skall upptas förhandlingar mellan staten och landstingen. Uppenbarligen måste dessa förhandlingar syfta till att ge landstingen kompensation.

Herr talman! Jag är inte tillfreds med de ekonomiska villkoren för denna reform. Jag tror inte att de som avgivit blanka reservationer är det heller. I detta läge, och då det är en förhandlingsuppställning som ligger bakom förslaget, har jag dock inget yrkande.

Herr LUNDBERG (s):

Herr talman! Det är riktigt som nyss sades att propositionen är resultatet av underhandlingar om ett avtal. Förslaget innebär att man för sjukvårdens del slagit in på rätt väg, men för de ekonomiska konsekvenserna är man naturligtvis orolig inom landstingen. Övertagandet av provinsialläkarväsendet blev ju en ganska dyr sak för dem.

Det har blivit allt svårare att skilja den somatiska sjukvården från mental-

sjukvården. Det är också svårt att skilja mellan långvarigt sjuka och de s. k. normalt åldrande. Det är viktigt att sjukvården läggs under en enda ledning, men inom landstingen är man som sagt mest orolig för hur vi skall kunna klara de ekonomiska konsekvenserna. I år har både landstingen och kommunerna höjt sin utdebitering, och den ekonomiska utvecklingen är oroande.

Herr talman! Jag skulle vilja tolka uttalandena i propositionen och utskottsutlåtandet, att de allmänna villkoren i principavtalet bl. a. innebär, att landstingskommunerna utan vederlag skall överta statens sjukhus samt att staten skall lämna bidrag som »i princip» innebär fullgod täckning för investerings- och driftkostnaderna, så att staten skall lämna bidrag som innebär fullgod täckning för alla dessa kostnader.

Vid de förhandlingar som skall upp- tagas tror jag det är betydelsefullt att man från statens sida förstår att landstingen hyser intresse för en samordning av sjukvården men att deras ekonomiska svårigheter är så stora att de försöker bemästra problemen genom att tyda skrivningen så som är fördelaktigast för landstingen.

Det är också angeläget att påpeka att staten inte bör visa njugghet när byggnader och markområden nu skall överlämnas till landstingen. Jag har den uppfattningen att mentalsjukvården skall bli mera öppen i framtiden. De olika mentalsjukhusen kommer sålunda att behöva större markområden än de för närvarande har. Man bör därför vid underhandlingarna se till att erforderliga markområden i största möjliga utsträckning ställs till landstingens förfogande härför. Även fritidsfrågorna kommer att spela allt större roll för mentalsjukdomarnas bekämpande. Samtidigt med att denna reform genomföres bör därför även möjlighet till ökad bebyggelse för fritidsändamål skapas.

Ett förhållande som också är ägnat

## Landstingskommunernas övertagande av statens mentalsjukvård m. m.

att inge oro är att landstingens arbetsuppgifter utbygges så snabbt att de kan få svårt att hinna med allt. Den svårigheten kanske dock kan bemästras.

Fröken Andersson berörde den viktiga personalfrågan. Jag har den uppfattningen att just beträffande mentalsjukvården är de personer som utbildas till sjuksköterskor m. m. de mest lämpliga för att fullgöra den arbetsuppgiften. Pappersmeriter bör inte vara avgörande vid en anställning, utan praktisk erfarenhet och lämplighet bör i större utsträckning än för närvarande beaktas inom sjukvården liksom i hela samhället. Det är nödvändigt att vi anpassar utbildningen efter arbetsuppgifterna.

Det har sagts att personalen hyser en viss misstro mot landstingen som arbetsgivare och har större förtroende för staten. Det kan naturligtvis ligga någonting i det. Jag tror dock att sjukvårdens huvudmän inom landstingen är beredda att ta de hänsyn som mentalsjukvården kräver. Givetvis kan dock svårigheter uppstå vid en anpassning mellan den somatiska och den mentala sjukvården.

Herr talman! Jag har icke något yrkande men jag vill än en gång understryka att staten vid förhandlingarna bör ta hänsyn till landstingens ekonomiska läge. Vi bör gemensamt söka lösa denna fråga på ett sådant sätt att landstingen har möjlighet att fullgöra sina uppgifter. Att landstingen är väl lämpade att handhava även mentalsjukvården är naturligt eftersom de har så nära kontakt med den övriga sjukvården. Vi är givetvis tacksamma för att upprustningen av sjukvården varit så betydande under senare år. Om vi skall komma till den s. k. landstingsnivån även på mentalsjukvårdens område kräves verkligt stora ekonomiska bidrag från statens sida.

Herr KÄRRLANDER (s):

Herr talman! Jag har begärt ordet i

anledning av en motion som jag tillsammans med andra ledamöter i första och andra kammaren har väckt beträffande investerings- och byggnadskostnaderna för mentalsjukhusen. Syftet med motionen är att försöka åstadkomma likartade statsbidrag i hela landet, så att förhållandena blir desamma var i landet man än investerar.

I den proposition vi nu behandlar säges att de byggnadskostnader som lagts till grund för investeringsbidragen baseras på olika mentalsjukhusprojekt i skilda delar av landet även om inte övre Norrland och de södra delarna av landet varit representerade.

Departementschefen säger emellertid i fortsättningen att beräkningarna måste anses väl överensstämna med de verkliga genomsnittskostnaderna, men han antyder att så inte kan anses vara fallet i fråga om övre Norrland, vilket ju också framgår av det ställningstagande, som sedan gjordes i propositionen vad beträffar investeringsbidraget till ett planerat mentalsjukhus i Gällivare, där man förutsatte ett särskilt bidrag på grund av de högre byggnadskostnaderna.

Vi som motionerat i denna fråga anser att man bör göra likadant i fråga om alla de fyra nordligaste länen, d. v. s. att man skall bestämma att merkostnaden på grund av det geografiska läget — som man har tagit hänsyn till beträffande Gällivare-sjukhuset — skall läggas till grund vid bidragstilldelningen i fråga om likadana byggen inom samtliga de fyra nordligaste länen. Motionärerna vill alltså få till stånd en jämställdhet i detta avseende.

Till det förhandlingsprotokoll som upprättades över överläggningarna i anslutning till mentalsjukvårdsöverenskommelsen har Svenska landstingsförbundet fått en särskild anteckning, där det sägs ungefär vad jag redan har framhållit, nämligen att man måste ta hänsyn till byggnadskostnadernas storlek i dessa norrlandslän varjämte tilläg-

### Landstingskommunernas övertagande av statens mentalsjukvård m. m.

ges: »Som härav framgår har redan under förhandlingarna från Landstingsförbundets sida uppmärksammats det otillfredsställande förhållandet, att vid schematiseringen av anläggningsbidragen hänsyn icke tagits till de speciella förhållandena i de nordligaste länen och att därmed dessa läns landsting, i den mån ny- och ombyggnader av mentalsjukhus företas, kommer att åsamkas betydande investeringsutgifter för ändamål, där i princip full kostnadsäckning från staten har förutsatts.»

Jag vet att andra talare tidigare har utvecklat detta tema, och jag skall inte ge mig in på att tala om skillnaderna i kostnaderna. De är väl kända och inte bestridda av någon. Alla vet att det är avsevärt dyrare att bygga i Norrland än i södra och mellersta Sverige.

Jag övergår därför, herr talman, efter denna korta redovisning till att säga några ord om utskottets ställningstagande. I utskottets utlåtande skrivs bl. a.: »Av vad departementschefen i detta sammanhang anfört framgår vidare, att av de orter där mentalsjukhus planerats endast Gällivare uppvisar större avvikelse från den genomsnittliga byggnadskostnadsnivån. Beträffande det planerade sjukhuset därstädes har också särskilt bidrag förutsatts.» Det är alltså, såvitt jag kan läsa innantill, en klar redovisning för att utskottet inte har något att erinra mot vad såväl departementschefen som motionärerna säger, nämligen att byggnadskostnaderna i norrlandsläna är högre och att det därför är rimligt med en utjämning, så att belastningen på landstingen blir lika över hela landet och att alltså dessa län som har högre byggnadskostnader får täckning för sina merkostnader utöver de genomsnittliga kostnaderna för landet i övrigt.

Av denna utskottets skrivning som det inte finns någon anledning att anmärka på, drar emellertid utskottet en enligt min uppfattning synnerligen märklig slutsats. Sedan utskottet kon-

staterat ovanstående säger utskottet helt enkelt: »Mot bakgrunden härav är utskottet inte berett att biträda det i motionerna I: 790 och II: 955 framställda yrkandet om särskilt bidrag för de fyra nordligaste länen.» Men vilka motiv som ligger bakom utskottets ställningstagande att det inte är berett att biträda yrkandet i motionerna har man uraktlåtligt att tala om för motionärerna och för riksdagen. Ty det finns inget logiskt samband mellan den förra satsen, där man konstaterar att så här är förhållandet, och den senare satsen, där man säger att utskottet i anledning härav inte är berett att biträda motionsyrkandet.

Jag tycker förstås att man borde ha kunnat vänta sig av statsutskottets tredje avdelning att den hade talat om varför den inte vill biträda motionsyrkandet att åstadkomma denna jämställdhet.

Herr talman! Jag ber med det anförda att få yrka bifall till ifrågakvarande motioner, vilket i sin tur i sak betyder att jag kommer att stödja den vid utskottsutlåtandet fogade reservationen.

I detta anförande instämde herr *Lundmark* (s).

Herr **HOLMBERG** (k):

Herr talman! Det förestående beslutet om att landstingen skall överta ansvaret också för mentalsjukvården innebär ytterligare ett steg mot en bättre samordning och planering på sjukvårdens område. Frågan om samordningen av sjukvårdens olika grenar har varit ett centralt ämne i de mångåriga debatterna rörande bristerna inom den svenska sjukvården. Förra veckans riksdagsdebatt om åldringsvården avslöjade även andra sidor av saken. Det framgick tydligt att det brister i samordningen även mellan olika departement och att de sjuka och gamla kommer i kläm på grund av kompetenstvister, inte bara mellan stat och kommuner utan också mellan primärkommuner och landsting. Även för friska gamla, som vistas på ål-

**Landstingskommunernas övertagande av statens mentalsjukvård m. m.**

derdomshem, har det uppstått odrägliga förhållanden genom att mentalsjukvården varit så oerhört försummad, och det finns fortfarande mycket stora brister i detta avseende.

Det är anledning hoppas att den samordning som nu kommer att företas i landstingens regi skall leda till bättre förhållanden. Jag vill tillägga att om denna linje fullföljes även i fråga om den öppna kroppssjukvården och om industrihälsovården lägges helt under landstingens fögderi, bör det äntligen kunna bli enhetlighet och en nyttig samordning inom den svenska sjukvården.

Det som vållar bekymmer i alla sådana här sammanhang är — därom har redan flera talare vittnat — statsmakternas ständiga benägenhet att vältra över nya kostnader på kommuner och landsting. Det har sagts att förändringen av huvudmannaskapet för mentalsjukvården skulle genomföras på ett sådant sätt att landstingen skulle erhålla full kompensation för sina merkostnader. Jag tillhör dem som tvivlar på att så verkligen kommer att bli fallet, men det är praktiskt taget omöjligt att nu bevisa någonting därvidlag. Utredarna och regeringen rör sig med genomsnittliga bedömningar som kan slå mycket olika ute i de skilda länen. Men framför allt kommer det hela tydligen att bli betungande för de landsting som verkligen har ambition att åstadkomma en genomgripande förbättring av mentalsjukvården, oavsett vad som står i de allmänna bestämmelserna. Erfarenheten inom alla sjukvårdsområden visar nämligen att de allmänna normerna beträffande sjukhusplatser och annan service för sjuka är helt otillräckliga. Om ett landsting i framtiden kommer att se mera till det verkliga behovet inom mentalsjukvården än till de teoretiska normerna, kommer det att medföra mycket betydande kostnader som går långt utöver den kompensation som ges av statsmakterna. Detta är det mest beklagliga resultatet av den ekonomiska delen av denna överenskommelse.

3\* — *Andra kammarens protokoll 1963. Nr 36*

Möjligheten att nu åstadkomma någon ändring i fråga om de ekonomiska villkoren minskas också därav att det faktiskt föreligger en överenskommelse mellan regeringen och vederbörande landsting om de allmänna grunderna för landstingens övertagande av mentalsjukvården. Beslutet i dag förutsätter visserligen att det skall kunna ske en omprövning av de ekonomiska villkoren efter fem år, men det är, som sagt, min bestämda uppfattning att den erfarenhet man kommer att få innan dess skall visa att landstingen får ikläda sig mycket stora nya kostnader, som borde ha åvilat staten.

När de särskilda avtalen skall upprättas kan vissa justeringar ske till landstingens förmån. Statsmakterna borde alltså vara mycket generösa i bedömningen. Landstingens förhandlare har sannerligen goda skäl att hålla på landstingens rätt därvidlag.

På en punkt tycker jag emellertid att man redan i samband med dagens beslut kunde åstadkomma en rättvisare ordning. Den kommunistiska riksdagsgruppen kommer för sin del att rösta för en sådan förändring av utskottets och regeringens förslag. Det gäller anläggningsbidragen. Mitt hemlän har i detta sammanhang fått en viss favör jämfört med andra landsting, men jag tror att de ekonomiska villkoren för sjukvårdens utbyggnad är så betungande även i andra norrlandslän att de bör få samma villkor som Norrbotten har tillerkänts.

Jag hemställer därför, herr talman, om bifall till reservation nr 1 under punkten III och biträder i övrigt utskottets förslag.

Fröken ELMÉN (fp):

Herr talman! Såsom framhållits av flera talare före mig är det en mycket stor och betydelsefull fråga som vi nu har att ta ställning till.

Under senare år har mentalsjukvården varit föremål för en upprustning av mycket stora mått. Riksdagen har så-

**Landstingskommunernas övertagande av statens mentalsjukvård m. m.**

lunda sedan 1958/59 beviljat i runt tal 310 miljoner kronor för byggnadsarbeten och utrustningsändamål. Men innan denna upprustning påbörjades befann sig mentalsjukvården otvivelaktigt i ett utomordentligt svårt läge, och de nya medicinska rönen och behandlingsmetoderna kunde inte tillämpas på många sjukhus eftersom dessa saknade materiella och personella resurser för detta. Jag tror att vi alla här i riksdagen var mycket bekymrade för dessa förhållanden och angelägna om att få till stånd en upprustning.

Man har emellertid också hela tiden ansett det nödvändigt att sikta till ett sammanförande av mental- och kroppssjukvården för att därigenom åstadkomma en adekvat vård och bryta mentalsjukvårdens isolering. Målet är ju framför allt att skapa en så god sjukvård som möjligt, och då är det mycket svårt att skilja på somatiska och psykiska sjukdomar.

Det är sålunda mycket glädjande att vi i dag har att fatta beslut om ett sammanförande av mental- och kroppssjukvården under en gemensam huvudman, nämligen landstingskommunerna.

En stor överenskommelse som denna liksom över huvud taget hela propositionen i ärendet är resultatet av förhandlingar, i detta fall mellan Landstingsförbundet och inrikesdepartementet. Herr Gustafsson i Skellefteå ifrågasatte, om den riktiga vägen verkligen var att börja med det stora princip- och ramavtal som nu föreligger och om man inte i första hand borde ha förhandlat med de enskilda landstingen och i andra hand med Landstingsförbundet. Utskottet har betraktat saken som så, att Landstingsförbundet har tillkommit framför allt för att utgöra ett förtroendeorgan, som skall föra förhandlingar i stora frågor, där de enskilda landstingen många gånger har svårt att hävda sig, t. ex. förhandlingar med staten. För min del finner jag det därför naturligt att beträffande de stora riktlinjerna och

principerna förhandlingar skett med Landstingsförbundet. Om de enskilda landstingen är missnöjda med uppgörelsen, får detta bli en sak mellan dem och Landstingsförbundet. Det kommer ju också undan för undan att föras förhandlingar med de olika landstingen om detaljer i uppgörelsen.

Nu är det som sagt fråga om ett ram- och principavtal, vilket på försök skall tillämpas under fem år. Innan femårsperioden gått ut skall man ta upp nya, förutsättningslösa förhandlingar för att rätta till det som man eventuellt anser inte har varit riktigt i uppgörelsen.

Avtalet går ut på att landstingen utan vederlag skall överta mentalsjukhusen och att staten skall ge fullgod täckning för investerings- och driftkostnader. Här måste det naturligtvis bli fråga om schablonbelopp, och utskottet är på det klara med att sådana inte i alla avseenden och inom alla landsting kan bli rättvisande. Ett genomsnitt har räknats fram som bör kunna ge en god sjukvård, och det har blivit grundläggande för de schablonbelopp som förut har nämnts. Som sagt räknar man med att statsbidragen i princip skall täcka såväl anläggnings- som driftkostnaderna.

I motioner har framhållits att man inte kan tänka sig att ha ett genomsnittligt anläggningsbidrag för byggnadskostnaderna, eftersom dessa varierar i olika delar av landet. Man har hänvisat till norrlandslänen, som i allmänhet anses ha högre byggnadskostnader. Denna fråga beröres i propositionen, och den har också varit uppe vid de föredragningar som förevarit inom utskottet. Det förutsättes att även norrlandslänens byggnadskostnader har beaktats vid de förhandlingar som har förts.

Om man bortser från de nordligaste och sydligaste länen visar det sig emellertid att variationerna inte är så stora inom landet i övrigt. Kostnaderna blir inte enbart högre i Norrland. Jämtland har — som herr Henning Gustafsson framhöll — att räkna med högre bygg-

## Landstingskommunernas övertagande av statens mentalsjukvård m. m.

nadskostnader, men annars är de inte väsentligt större än i Mellansverige. Därför borde det, om man skall gå rättvist fram, ges tillägg även till andra landsting än Norrbottens.

Gällivare beräknas ha de högsta kostnaderna och skall också få extra bidrag för sitt sjukhus. För Jämtland är byggande av sjukhus för närvarande inte aktuellt. Det blir alltså inte så stora avvikelser beträffande de övriga landstingen. Därför har utskottet gått på samma linje som propositionen och föreslagit ett genomsnittligt beräknat bidrag för hela landet utom de allra nordligaste länen.

Om man skall gå efter de verkliga kostnaderna och — som här nämnts — gemensamhetskostnaden skall utsträckas till andra områden än man för närvarande tänkt sig, kan man nog inte lämna frihet åt landstingen att använda dessa medel, utan allt blir då detaljreglerat, vilket jag för min del anser skulle vara synnerligen olyckligt för den framtida utbyggnaden inom de olika landstingen.

Men jag tycker som sagt det är glädjande att vi här i dag skall fatta beslut om att samordna kroppssjukvård och mentalsjukvård. Jag har också, herr talman, en stark känsla av att vi med det allra största förtroende överlämnar denna vård till landstingen, som på ett så utomordentligt sätt skött kroppssjukvården.

Personalfrågorna, som fröken Andersson tog upp här, tycker jag i stor utsträckning hör till förhandlingsplanet. Jag kan inte se annat än att landstingen på ett utmärkt sätt skött sina personalfrågor och arbetat för att få väl utbildad och skolad personal. Jag håller med fröken Andersson om att personalen är av mycket stor betydelse för en bra sjukvård, och det är naturligtvis mycket angeläget att man inte gör något avkall när det gäller utbildning av personalen.

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

Herr TURESSON (h):

Herr talman! När vi nu går att besluta om denna stora och viktiga reform, kan det vara på sin plats att här säga något om själva syftet.

För min del anser jag de medicinska skälen vara de viktigaste för att genom en reform av föreslagen art skapa förutsättningar för att mentalsjukvården lyftes upp på samma plan som kroppssjukvården. Och detta kan ske genom de förbättrade möjligheter ett gemensamt huvudmannaskap kan medföra.

Vidare kan man naturligtvis också göra en hel del rationaliseringar, om vi får en gemensam huvudman. De totala sjukvårdsinsatserna kan då samordnas och planeras på ett bättre sätt. Reformen kommer sålunda inte till stånd därför att staten skall avlastas några kostnader.

Det har ibland riktats kritik mot landstingen för viss del av den verksamhet som de bedriver. Så har skett även här i dag, bl. a. av fröken Andersson i Strängnäs. Men med de ambitioner man har i landstingen att sköta anförtrödda uppgifter på ett fullgott sätt är jag övertygad om att den decentralisering av huvudmannaskapet som vi nu skall fatta beslut om är den bästa garantien för en jämn standard inom mentalsjukvården. Detta kan låta som en paradox, ty man skulle ju kunna tro att man får den jämnaste standarden med en gemensam huvudman, men erfarenheten visar att så inte är fallet. Jag betvivlar inte inrikesministerns hittillsvarande goda vilja och avsikter att försöka höja mentalsjukvårdens standard här i landet, men faktum är att standarden är ytterligt ojämn och mentalsjukvården på många ställen helt otillfredsställande. Det är därför ett ganska dåligt arv landstingen nu övertar av staten.

När reformen skall genomföras i praktiken, är det mycket angeläget att det sker i en positiv anda och att staten och landstingen hyser ömsesidigt förtroende för varandra. Om så inte sker,



**Landstingskommunernas övertagande av statens mentalsjukvård m. m.**

föreligger risk för misstroende, ängsligt bevakande och en allmän känsla av olust, som inte är ägnad att skapa den positiva atmosfär som är en förutsättning för ett gott resultat.

Den mest intressanta motionen av dem som väckts i denna fråga är enligt min mening den som undertecknats av herrar Ståhl och Eskel. Där tar motionärerna upp vissa principiella frågor i anknytning till de förhandlingar som förts och den förhandlingsmetodik som använts vid förarbetena i detta ärende. Motionärerna anför att de enskilda landstingen kommer i en bunden situation vid de fortsatta förhandlingarna rörande villkoren för övertagandet i varje särskilt fall, och de har därför yrkat avslag på propositionen. Jag har funnit den motionen principiellt mycket tilltalande. Dessutom aktualiserar den en mycket intressant fråga, nämligen Landstingsförbundets ställning som förhandlingspart för de enskilda landstingen och i vilken mån detta kan binda landstingens ställningstagande.

Det är väl ingen tvekan om att de enskilda landstingen skulle ha ett bättre utgångsläge vid förhandlingarna, om inte själva principfrågan redan var avgjord i riksdagen. Tyvärr har vi dock i utskottet inte funnit det tillrådligt att tillstyrka motionen med hänsyn till den risk för försening av reformens genomförande som detta skulle medföra.

I övriga motioner yrkas ändringar i avtalets olika punkter. Men hur berättigade ändringsförslagen än kan synas vara, och hur mån man än är om landstingens möjligheter att klara detta övertagande utan att bli offer för något kostnadsöverbältrande från statens sida, kan man ändå inte ändra enskilda punkter i ett avtal och godkänna det i övrigt. Ett avtal som är resultatet av en frivillig förhandling måste antingen godtas i sin helhet och i oförändrat skick eller också avslås och skickas tillbaka för nya förhandlingar. Det har

vi mångårig erfarenhet av här i riksdagen.

När jag säger att avtalet är resultatet av frivilliga förhandlingar, så utgår jag från att avtalet har ingåtts frivilligt i detta fall, även om detta kan synas självfallet. Ingen kan ju tvinga Landstingsförbundets representanter att skriva under avtalet. Men jag har med en viss förvåning iakttagit hur landstingsparten under detta ärendes riksdagsbehandling har sökt stöd för ändringsförslag i avtalets olika punkter, under förmenande att avtalet var oförmånligt för landstingen. Ett sådant sätt att behandla ett vid förhandlingar uppnått resultat är vi inte vana vid här i riksdagen. Jag vill här slå fast att ingångna avtal liksom andra förhandlingsresultat som underställes riksdagen för prövning antingen måste antagas i sin helhet eller avslås. Detta har varit grunden för vårt ställningstagande till motionerna.

Man har inom landstingen varit orolig för de ekonomiska följderna av reformen, och den oron förstår jag. Erfarenheterna från andra liknande fall är ju inte enbart positiva, varken för primär- eller sekundärkommuner. Men jag vill erinra om att utskottet mycket starkt har uttalat att landstingen i enlighet med propositionen skall ha fullgod täckning för såväl investerings- som driftkostnaderna. Och då gäller det för de enskilda landstingen att vid förhandlingarna med Kungl. Maj:t se till att de får fullgod täckning inom avtalets ram.

En förutsättning för ett gott resultat av denna stora och viktiga reform är att de förhandlingar, som i förtsättningen föres mellan statsmakterna och de enskilda landstingen, präglas av god vilja och ömsesidigt förtroende. Om så blir fallet, är jag övertygad om att det beslut riksdagen nu skall fatta kommer att bli till största nytta för mentalsjukvården här i landet.



**Landstingskommunernas övertagande av statens mentalsjukvård m. m.**

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

Herr MAGNUSSON i Tumhult (h):

Herr talman! I ett par högermotioner har jag och mina medmotionärer framhållit att vi i princip inte har något att erinra mot att huvudmannaskapet för mentalsjukvården överföres till landstingen. Men vi har också framhållit, att det måste förutsättas att landstingen erhåller full täckning för de kostnader som uppkommer i samband med övertagandet.

Landstingens övertagande av denna vård kommer givetvis att medföra väsentliga krav på landstingen, inte minst i ekonomiskt hänseende. Redan övertagandet av provinsialläkarväsendet medför som bekant ökade kostnader för landstingen, som i anledning därav i flera fall fått vidkännas ökade skattebördor. Då det för övrigt finns tendens till att nya utgifter lägges på landstingen, kan man hysa farhågor för att det på landstingen ställs alltför stora krav. Det är därför nödvändigt att landstingen erhåller full kompensation för sina åtaganden.

Utskottet åberopar i sin motivering att förslaget bygger på ett principavtal, som skall läggas till grund för de olika avtal, vilka sedermera skall upprättas mellan de båda parterna. Utskottet framhåller vidare, att grunderna för de ekonomiska villkoren enligt förslaget skall gälla i fem år från övertagandet, d. v. s. till den 1 januari 1972. Dessförinnan skall förutsättningslösa förhandlingar upptagas mellan staten och landstingskommunerna rörande statens fortsatta bidrag till den övertagna vården. Det är synnerligen viktigt att vid dessa förhandlingar de i motionen framförda synpunkterna kommer att beaktas. Annars kommer reformen att bli alldeles för dyrbar för landstingskommunerna.

Herr talman! Jag har endast velat göra denna erinran och hoppas att sta-

ten ställer sig välvillig, när det gäller att kompensera landstingen för deras investerings- och driftkostnader, så att de erhåller full täckning för sina kostnader i här berörda avseenden.

Herr STÅHL (fp):

Herr talman! När herr Eskel och jag väckte den motion, som herr Turesson nyss apostroferade och som är betecknad med nr 959, var det naturligtvis ingen av oss som hade den tanken att vare sig utskottet eller riksdagens kamrar skulle följa motionens yrkande. Vad vi ville göra var att bidra till att väcka en diskussion kring den dubbelsidiga problematik, som finns i propositionen: å ena sidan det materiella innehållet, frågan om landstingens övertagande av mentalsjukvården, och å andra sidan den principiellt konstitutionella sidan av saken, frågan om som grund för propositionen verkligen här föreligger ett avtal mellan två förhandlande parter.

Den sistnämnda delen av problematiken intresserar mig än mer sedan jag lyssnat till debatten i kammaren, ty här utgår ju talare efter talare — och inte minst utskottsmajoritetens representanter — från att något slags avtal skulle föreligga, från att Landstingsförbundet skulle vara ett för Sveriges landsting representativt förhandlande auktoritativt organ. Jag måste bestämt hävda, att en sådan ställning intar Landstingsförbundet icke. Landstingen har inte uppdragit åt Landstingsförbundet att å deras vägnar träffa något avtal. Situationen är rent rättsligt formellt den att Landstingsförbundet har, låt vara — som en talare i första kammaren sade — motvilligt och med stor tvekan funnit sig böra tillstyrka ett förslag i den riktning Kungl. Maj:t förordat. Men att här skulle föreligga något avtal mellan två rättsligt självständiga avtalsslutande parter måste vara en missuppfattning. — Jag återkommer senare till detta och vill först säga några ord om den materiella sidan av saken; därvidlag

**Landstingskommunernas övertagande av statens mentalsjukvård m. m.**

anknyter jag också till vad som sagts här i dag.

Låt mig först och främst framhålla — det gäller även herr Eskel och mig, som väckt motion II: 959 — att det råder allmän och obestridlig enighet om önskvärdheten av bästa möjliga vård även för de mentalsjuka. Detta är ställt utanför all diskussion. Under alla de år som det framförts hård och allvarlig kritik mot statsmakternas sätt att sköta mentalsjukvården har denna sida av problematiken stått klar för var och en.

Vi har heller inte i motionen — jag är angelägen att understryka det för dem som inte läst den — ställt ett ovillkorligt avslagsyrkande, utan vi har yrkat att förhandlingar med landstingen skulle upptas omedelbart, så att de kunde vara färdiga i god tid och en lagstiftning om överflyttning av huvudmannaskapet 1967 kunde byggas på samtliga 25 avtal.

Men under den offentliga debatten om denna reform och även under dagens diskussion i kamrarna har det framkommit så många uttryck för vad jag tyvärr måste beteckna som övertro på landstingens förmåga att snabbt lyfta mentalsjukvården upp ur den eftersläpning, som den sedan så många år befinner sig i, att man blir orolig för att människor kommer att känna sig besvikna. Jag fäste mig vid herr Gomers uttalande, att man måste kunna räkna med en betydligt snabbare upprustning av mentalsjukvården när landstingen övertagit den, eftersom deras resurser härvidlag är större än statens. Jag gjorde genast den reflexionen, att medan praktiskt taget samtliga landsting under höstens sessioner tvingats att väsentligt höja sina skattesatser för att över huvud taget få debet och kredit att gå ihop, så arbetar finansministern år efter år med betydande budgetöverskott. Var de ekonomiska resurserna finns — ifall det gäller dem — råder alltså inget tvivel om.

Men det är faktiskt inte de ekonomis-

ka resurserna det hänger på i detta fall, utan problemet är: Hur skall landstingen få den kader av nya läkare och nya sköterskor som behövs för att mentalsjukvården skall kunna komma något så när i paritet med kroppssjukvården?

En talare i första kammaren, som är starkt engagerad i landstingsverksamheten i sitt hemlän, konstaterade för en stund sedan, att kan vi inte få garantier för en snabbt ökad utbildning av både läkare och sköterskor, så står vi där vi står oavsett vem som är huvudman för mentalsjukvården. Allt härvidlag hänger på läkartillgången och skötersketillgången, även om situationen när det gäller sköterskorna inte är fullt så bekymmersam inom mentalsjukvården som inom andra områden, beroende på att kvalifikationerna för sköterskor inom mentalvården är mera differentierade än för sköterskor inom kroppssjukvården. Men läkartillgången är avgörande för vårdens effektivisering och intensifiering, och här är vi på landstingssidan helt beroende av vad statsmakterna kommer att göra för att öka läkarutbildningen i landet eller på annat sätt tillföra oss en betydande ny kader av läkare. Det är därför absolut nödvändigt att vi som under många år arbetat inom landstingen, från denna talarstol uttalar några betänksamhetens ord mot vad jag skulle vilja kalla tron på under inom mentalsjukvården i och med en överflyttning av huvudmannaskapet. Det går inte att trola på detta område.

Jag skall inte närmare gå in på kostnadssidan, även om jag — i likhet med flera föregående talare — hyser en viss förvåning över att Landstingsförbundet kunnat tillstyrka de statsbidrag som föreslås utgå. Jag tror nämligen inte alls, herr talman, att framtidens mentalsjukvård kommer att vara upplagd som dagens. Jag tvivlar på att ens de nybyggda sjukhusen i Falbygden, Mellringe o. s. v., är den sjukhustyp som mentalsjukvården i framtiden kommer att be-

**Landstingskommunernas övertagande av statens mentalsjukvård m. m.**

höva. Jag tror att man med stigande erfarenhet på landstingssidan kommer att säga sig, att vi behöver ett flertal mindre sjukhus av en helt annan typ och i anslutning till kroppssjukvården. Jag tror att det på detta område över huvud taget kommer att genomföras en annan differentiering av klientelet än vi hittills haft. Jag skall dock inte närmare gå in på dessa spådomar.

Jag vill beträffande kostnadssidan framhålla, att om det, såsom hävdats i alla förarbeten till den nya ordningen, är avsikten att söka åstadkomma en snabb standardlyftning på detta område — man vill ha en stimulans till intensivvård och en förbättring av hela vårdområdet — tror jag att statsbidraget är felkonstruerat. Man kan nämligen genom att utmäta ett genomsnittsbidrag — på det sätt man nu gör för denna sjukhusdrift — aldrig åstadkomma den stimulans som är åsyftad. Jag tror att det riktiga hade varit — och det kanske blir genomfört när det första avtalet utlöpt — att omkonstruera hela detta bidrag till ett slags enhetligt sjukvårdsbidrag. Såsom sjukvårdskostnaderna tenderar att öka tvingar nämligen även den somatiska sidan fram ett statsbidrag: då får vi en helt annan konstruktion av bidragsverksamheten, med ett enhetligt anslag, som varje landsting på sitt håll får rätt att bestämma över. Jag lämnar emellertid även detta därhän, herr talman, eftersom jag inte anser att detta är huvudpunkten i det ärende vi i dag skall besluta om.

Jag skall nu beröra utskottsutlåtandet och det principiella resonemanget. Jag har under många år i statsutskottet hyst den allra största och djupaste reverens för statsutskottets tredje avdelning och dess sätt att skriva utlåtanden. Jag vill säga till herr Turesson, eftersom han instämde i utskottets skrivning, att man hade hoppats att statsutskottets tredje avdelning åtminstone skulle göra en ansats till att gå in på den dubbelsidiga problematik som

det här gäller. Det kan inte hjälpas att man blir besviken över att läsa ett utlåtande som i varje avsnitt består av en referatstump — det är bokstavligen sant — ur propositionen och en avslutande mening, där utskottet, som icke kunnat göra någon invändning mot eller reflexion över det föregående, går direkt på ett tillstyrkande av propositionen.

Sättet att skriva utlåtanden i denna kammare skulle ibland behöva skärskådas. Med all respekt för statsutskottets tredje avdelning måste jag säga, att detta är ett av de mest slätstrukna och ointressanta utskottsutlåtanden jag vet mig ha läst. Det bidrar icke med en ny synpunkt i något enda avseende i denna stora och viktiga fråga.

Vad innebär detta sätt att göra ett avtal? På denna punkt har herr Eskel och jag velat fästa uppmärksamheten, såsom herr Turesson mycket riktigt påpekade. — Jag skall vänta med att fortsätta till dess att inrikesministern hunnit ta plats — han och jag har nämligen tidigare diskuterat denna fråga i Landstingsförbundet. Innebörden av detta tillvägagångssätt att utnämna Landstingsförbundet till en förhandlingspart å landstingens vägnar är ett överflyttande av den grundlagsfästade kommunala självbestämmanderätt, som ligger hos primär- och sekundärkommuner. Denna självbestämmanderätt överflyttas till en sammanslutning, vilken landstingskommunerna bildat som ett service- och arbetsorgan men vilken de aldrig har givit någon fullmakt a priori att å deras vägnar verka som förhandlingsorgan.

Jag fäster uppmärksamheten på att vi för närvarande inom Landstingsförbundet använder en förhandlingsdelegation för alla våra löneavtal, men att det för att varje sådant avtal skall bli gällande — det må vara stort eller litet — krävs ett godkännande av varje särskilt landsting. Vi har i synnerhet efter avtalsomgångar, inom varje förvaltningsutskott tjocka buntar av papper innehållande

**Landstingskommunernas övertagande av statens mentalsjukvård m. m.**

detaljerade förhandlingsavtal, som vi har att ta ställning till. Men Landstingsförbundet, Stadsförbundet och Landstingskommunernas förbund har icke och — som jag hoppas — kommer icke att få ställningen som ett a priori befullmäktigat organ å landstingens eller kommunernas vägnar.

Vad skulle detta i så fall innebära, herr inrikesminister? Jo, om vi håller oss till Landskommunernas förbund, att landskommunerna i en del av landet, låt oss säga södra Sverige, via Landstingskommunernas förbund på grund av att de har majoritet i detta skulle kunna bestämma över kommunerna i exempelvis Norrland.

Det kan ju inte komma i fråga! Likartad är situationen beträffande Landstingsförbundet. Såvitt jag förstår har inrikesministern detta alldeles klart för sig.

Nu har inrikesministern varit finurlig nog — jag har all respekt för hans skicklighet, herr talman, det är inte på den punkten jag är rädd utan på en helt annan — att föra resonemanget med Landstingsförbundet så att han gett bilden av att det föreligger ett förhandlingsresultat som landstingen preliminärt har godkänt. Så är inte förhållandet. Flera landsting har i varje fall inte gjort något preliminärt godkännande. Vi som inte har haft representanter med vid förhandlingarna kan inte känna oss bundna.

Därför måste man understryka att i och för sig är landstingen de enda som här är förhandlingskapabla. Nu begär inrikesministern riksdagens bifall till en lag om huvudmannaskap innan dessa förhandlingar är klara. Då blir ju läget givet — det har vi tidigare konstaterat vid förhandlingar inom Landstingsförbundet — nämligen att landstingen som självständig förhandlingspartner redan är underminerade, eftersom statsmakterna har bestämt att reformen skall genomföras. Då hjälper det inte om landstingen säger nej av det ena eller andra skälet.

Vi hade en diskussion med inrikesministern, och det är inte illojalt att referera den här, eftersom inrikesministern befinner sig i kammaren och måste kunna verifiera vad jag säger. Han sade vid det tillfället ungefär som det står i propositionen, att detta är en lämplig arbetsform och att det inte är en fråga om att på förhand binda landstingen. Då frågade jag — avbröt, tror jag till och med under överläggningen: »Skall då inte denna lagstiftning bli bindande?» Härtill svarade inrikesministern att det är självklart att denna lag liksom andra blir bindande. Därmed är situationen given. Sedan riksdagen har fattat beslut har landstingen bara att acceptera. De kan naturligtvis försöka att så gott det går, i det skruvstäd där de då sitter, utveckla sin talan och söka vinna gehör för sina synpunkter, men bundna är de allesammans.

Jag är angelägen att precisera att det är nödvändigt att vi klargör för oss å ena sidan kommunernas självständighet och gränserna för den och å andra sidan kommunförbundens rättsliga ställning i detta sammanhang. Detta är inte bagateller. Det är lika viktigt kanske som själva reformen. Man borde överväga dessa principiella frågor. Jag har blivit litet fundersam över att denna fråga remitterats enbart till statsutskottet. För mig stod det från början klart att den så intimt berör kommunernas förhållande till staten att den även borde ha behandlats av ett annat utskott.

Herr talman! Jag är ledsen över att jag tagit så mycket tid i anspråk. Men för mig har det varit en viktig principfråga. Jag är rädd att både landstingen och primärkommunerna slår in på farliga vägar, som kanske leder åt samma håll. Jag har velat precisera min uppfattning för att i någon mån — eftersom utskottet inte har gjort det — bidra till att åtminstone väcka intresse för själva denna frågeställning här i kammaren.

Jag kan givetvis inte rösta för bifall till denna proposition. Jag kan inte heller rösta för reservationen som i och

**Landstingskommunernas övertagande av statens mentalsjukvård m. m.**

för sig har ett visst detaljintresse. Jag ber att få lämna därhän hur jag kommer att rösta och slutar med att yrka bifall till motionen nr 959 i denna kammare.

Herr GOMÉR (cp) kort gemmäle:

Herr talman! Jag vill bara tillrätta-lägga en missuppfattning som tycks ha uppkommit när jag sade att resurserna var större. Jag menar givetvis inte att de ekonomiska resurserna var större. Där- emot kan man väl inte resonera bort att landstingen har större resurser och be- sitter större erfarenhet av sjukvård be- lägna inom egna sjukvårdsområden. Det är ju detta som är själva anledningen till att saken har kommit upp. Den hu- vudman som hittills haft hand om all kroppssjukvård och en stor del av men- talsjukvården, nämligen de lättsskötta sinnessjuka och de psykiatriska lasa- rettsavdelningarna, måste ju besitta stör- re erfarenhet och får på så sätt bättre resurser.

För att vi skall kunna nå ett gott re- sultat tror jag att alla parter, framför allt personalen, måste få den inställ- ningen att både mentalsjukvård och kroppssjukvård är sjukvård och att man betraktar dem verkligen på samma sätt.

Chefen för inrikesdepartementet, herr statsrådet JOHANSSON:

Herr talman! Det skulle självfallet va- ra intressant att få diskutera hela det problemkomplex som huvudmannaskapets ändring innebär. Det är en långt- gående reform. Den ansluter sig till den tidigare genomförda reformen beträf- fande huvudmannaskapet för provin- sialläkarväsendet. Gemensamt med den reformen har den syftet att åstadkom- ma en enhetlig, samordnad ledning för all sjukvård. Vi försöker nu slå sönder den uppfattning som länge varit domi- nerande, nämligen att man bör skilja mellan mentalsjukvård och somatisk sjukvård och betrakta dem som olika vårdgrenar. Den samordning som nu håller på att genomföras är nödvändig

för att vi skall kunna tillvarata de möj- ligheter som den medicinska forskning- en och våra erfarenheter på sjukvårdens område medger.

De farmaceutiska medel, som det här talas om, och de terapeutiska metoderna — väl samordnade — har medfört att vi fått en helt förändrad syn på men- talsjukvården och på möjligheterna att komma till rätta med mentalsjukdomar- na. Att man då också finner det nöd- vändigt att samordna organisationen och utbyggnadsplaneringen, så att man kan få ett slags totalsjukhus, innefattan- de både mentalsjukvård och somatisk sjukvård, är alldeles följdriktigt. Det in- går också i planerna att bygga sådana kombinationssjukhus, och vi hoppas att de snart skall bli färdiga och ge ytter- ligare erfarenheter.

Varför gör man då detta? Man gör det för att kunna bereda de mentalt sjuka människorna en så god vård som det över huvud taget är möjligt att åstad- komma.

Det mest glädjande i denna diskussion är att vi är överens om denna grundsyn. Att vi sedan kan ha olika uppfattningar i fråga om detaljer i det förslag som riksdagen nu har att ta ställning till är väl ganska rimligt.

Jag skall använda tiden för mitt fort- satta anförande till att ta upp några spörsmål som förts fram under deba- ten.

Herr Ståhl kom in på en i och för sig intressant fråga. Den berör praktiskt taget hela vår avtalsverksamhet. Herr Ståhl tog upp kommunförbundens ställ- ning i förhandlingsverksamheten, vare sig det gäller löneförhandlingar eller, som i detta fall, förhandlingar om änd- ring av huvudmannaskapet. Låt mig till detta knyta följande reflexioner.

I den angelägenhet vi nu diskuterar har förhandlingarna bedrivits med en av Landstingsförbundet utsedd delega- tion, med vars sammansättning vi själv- fallet inte haft någonting att göra. Den- na delegation har under förhandlingar-

**Landstingskommunernas övertagande av statens mentalsjukvård m. m.**

nas gång och innan man träffat det preliminära avtalet kallat in representanter för samtliga landsting till överläggningar, för redovisning av hur förhandlingsarbetet har fortskridit och hur förslagen och motförslagen har utkristalliserats. Man har därvid begärt en opinionsyttring från landstingen för att utröna, huruvida förhandlingsdelegationen kan fortsätta förhandlingarna, och för att få veta vilka resultat landstingen förväntar att delegationen skall uppnå.

Det hölls två sådana konferenser innan Landstingsförbundets förhandlingsdelegation slöt det preliminära avtalet. Inom den statliga förhandlingsdelegationen räknade vi med att vi hade en motpart, som även om den inte hade en skriftlig fullmakt ändå hade landstingen bakom sig och visste hur den skulle handla för att de träffade avtalen skulle godtas. Det var nödvändigt att spela med så öppet visir för att vi skulle kunna pressa varandra vid förhandlingarna.

I förhandlingarna togs också andra ting upp än de som berörde avtalet om huvudmannaskapet. Jag vill framhålla — nu kan jag göra det — att Landstingsförbundets förhandlingsdelegation på ett mycket tidigt stadium begärde, att dessa förhandlingar också skulle inkludera en underhandsuppgörelse om att staten var beredd att låta utreda frågan om skatteutjämning även åt landstingen. Det är en mycket stor och principiellt utomordentligt viktig fråga som vi var tvungna att först avvisa. Vi sade från början att vi inte ansåg att den frågan hade med dessa förhandlingar att göra. Men allteftersom förhandlingarna fortskred och vi kom i ett läge, där det var besvärligt att komma vidare, skaffade vi oss under hand en fullmakt från finansdepartementet att vi skulle få lägga fram denna fråga, som ett medgivande, som kunde underlätta de fortsatta förhandlingarna.

Innan det preliminära avtalet var färdigt, kunde vi från regeringens sida

säga att finansministern kommer att överlämna åt den sittande skatteutjämningskommittén att skyndsamt och före detta års utgång framlägga förslag, innefattande även skatteutjämningsbidrag till landstingen.

Jag skall inte överdriva betydelsen av vad som förekommit i det sammanhanget. Men om jag inte är fel underbyggd, har skatteutjämningskommittén kunnat finna en principlösning av frågan. Enligt en uppgift, som jag tror är riktig, har man att röra sig med ett belopp om mellan 85 och 100 miljoner kronor, som när detta skatteutjämnings-system träder i tillämpning kan överlämnas åt de landsting som har den högsta utdebiteringen och det lägsta skatteunderlaget.

Personligen tycker jag att det är utomordentligt och en åtgärd som borde ha vidtagits tidigare. Många landsting har nämligen kommit i ett läge, där skatten även på landstingsplanet blivit mycket hög. Här har den princip jag förut talade om slagit igenom, och jag förbinder det, herr Ståhl, med de förda förhandlingarna. Jag kan inte uttala mig om huruvida en skatteutjämning kommit till stånd helt oberoende av dessa förhandlingar, men jag kan säga att den delvis kom som ett resultat av de förhandlingar som innefattade frågan om ett ändrat huvudmannaskap för mentalsjukvården.

När regeringens förhandlare spelat ut detta förhandlingskort, gjorde man det i medvetande om att man hade att göra med en part på vilken man kunde lita. Man utgick från att motparten intog en lika öppen attityd och var införstådd med hur långt det var möjligt att gå i fråga om det preliminära avtalet, och man hade en känsla av att motparten kom att anstränga sig för att få avtalets bestämmelser accepterade och tillämpade ute i landstingen.

Jag erkänner, herr Ståhl, att detta är en besvärlig fråga, ty den berör något väsentligt i hela vår förhandlings-



**Landstingskommunernas övertagande av statens mentalsjukvård m. m.**

metodik. Skulle vi ha valt en annan väg än den vi nu använt, hade vi fått sätta oss ner vid förhandlingsbordet och med landsting efter landsting diskutera detaljfrågor. Jag vågar säga att det skulle ha blivit ett förhandlingsarbete, som måst sträcka sig över en mycket lång tid. Eller också hade man från statens sida, vilket varit enklare, genom riksdagen kunnat besluta att lägga över huvudmannaskapet och ansvaret för mentalsjukvården på landstingen och säga att det är ändamålsenligt med hänsyn till de sjukvårdsbehövande människorna. Men staten skall inte här träda in som någon maktfullkomlig institution. Man har inte heller gått till väga på det sättet, men jag säger att den möjligheten formellt hade kunnat utnyttjas.

I stället har man från statens sida försökt att förhandla sig fram till ett så långt möjligt rättvist resultat, där staten inte flyttar över kostnader på landstingen. De som noggrant har studerat avtalet har väl ändå upptäckt att det är första gången som vi får indexbundna driftbidrag och byggnadskostnadsbidrag. Sedan kan det naturligtvis diskuteras om basnivån för driftbidrag och byggnadskostnadsbidrag är den exakta och mest rättvisa. Men själva principen som här har slagit igenom är att få bidragen klart indexbundna till godtagbara normer. Jag vågar därför säga att det är goda framsteg som landstingen genom förhandlingarna har gjort och — vill jag gärna tillägga — rättvisa sådana. Men framför allt har man uppnått en utomordentligt viktig principlösning.

Avtalet föreskriver att det skall upptas förhandlingar med de enskilda landstingen. Herr Ståhl har rätt i uttalandet, att Landstingsförbundet inte kan ålägga något landsting att skriva under ett avtal. Det heter också i vår hemställan att det skall upptas förhandlingar med varje enskilt landsting enligt de förutsättningar och i den omfattning som vi har redovisat. Om den

na hemställan godtas, bemyndigar riksdagen, sedan dessa förhandlingar är genomförda, Kungl. Maj:t att godkänna avtalen mellan landstingen. Men förhandlingarna förs på grundval av ett preliminärt träffat ramavtal som nu underställs riksdagen.

Vi räknar med och hoppas på att landstingen skall finna avtalet sådant, att det ur deras synpunkt vid den ekonomiska bedömningen kan anses tillfredsställande. Vi hoppas också att landstingen skall dela uppfattningen, att en samordnad sjukvård är mest ändamålsenlig.

Fröken Andersson i Strängnäs har i tidigare inlägg i debatten mer eller mindre talat å personalorganisationens vägnar; det gäller här personal som nu är anställd vid de statliga mentalsjukhusen. Fröken Andersson är litet tveksam och säger att personalen inte är helt tillfredsställd med den ordning som kommer att tillämpas i fortsättningen. Våra kontakter med personalorganisationen och dess företrädare har emellertid visat att vi, då det gäller själva syftet med reformen, har varit överens. Vad man från personalorganisationens sida är ängslig för är att det skall ske sådana förändringar i en framtida landstingsorganisation, att personalen inte kommer att känna sig — om jag får använda det uttrycket — riktigt hemma.

Gentemot detta skulle jag vilja säga att det i punkt 26 i avtalet heter att »statens förpliktelser mot sjukhusens personal skall övertagas av landstingskommunerna med garanti av dessa, att de anställda, så länge de innehar samma eller motsvarande tjänst, skall vidblivas för dem vid avtalens ikraftträdande gällande statliga anställningsvillkor därest dessa inte dessförinnan ersatts av andra bestämmelser, tillkomna efter förhandlingar mellan landstingskommunerna och berörda personalorganisationer».

Det framgår också av redovisningen



**Landstingskommunernas övertagande av statens mentalsjukvård m. m.**

att Landstingsförbundet inte är glad åt denna skrivning. Man har gjort en egen tillägsskrivning, som emellertid inte frångår dem denna förpliktelse. Personalorganisationen har också haft tillfälle att göra en skrivning där den säger att avtalet inte är helt tillfredsställande ur deras synpunkt. Organisationen skulle ha velat förhandla färdigt först. Varken Landstingsförbundet eller personalorganisationen är tillfredsställd, men vi anser dock att staten gjort det som är möjligt härvidlag, nämligen skaffat garanti från Landstingsförbundets sida för att någon försämring för personalen inte skall inträda.

Då kommer man fram till de farhågor som fröken Andersson i Strängnäs framförde, nämligen att övertagandet ändå kan innebära försämringar genom att man inte får en tänkt befördran eller inte får tillgodoräkna sig den utbildning man tidigare fått och som kan komma att skilja sig från de villkor och utbildningsformer som efter hand kommer att tillämpas i den nya landstingsorganisationen.

Om detta har jag tillåtit mig att säga både till personalorganisationen och till Landstingsförbundet att vi under de närmaste åren inte kommer att ha ett sådant personalläge för vårdområdena i stort, att den personal som finns vid de statliga mentalsjukhusen kan undvaras när landstingen blir huvudmän. För att reformen skall bli vad vi hoppas måste denna personal följa med. Landstingen kan säkerligen inte sätta in andra utbildade befattningshavare på högre tjänster, utan här får man vid förhandlingar som skall föras mellan Landstingsförbundet och personalorganisationen med deltagande också från statens sida komma fram till en uppgörelse om en dispensgivning.

Även om man ställer upp vissa villkor för tjänsterna i fråga om utbildning o. s. v., är det troligt att man kommer att göra medgivanden och säga att den utbildning, som en befattningshavare

har som gått igenom en kurs för några år sedan och med några års praktisk erfarenhet, under en övergångstid får betraktas som jämförbar med den eventuella nya utbildningsformen som man kommer att bestämma sig för. Jag skulle tro att varje befattningshavare i den statliga mentalsjukvården av i dag, som kommer över till landstingsorganisationen när huvudmannaskapsförändringen sker, kommer att få ungefär den befattning som vederbörande själv hade räknat med.

Därmed har jag velat säga, att farhågorna på detta område förefaller mig överdrivna, och jag hoppas att den oro som på sina håll kommit till uttryck från personalens sida skall lägga sig när man blir införstådd med hur angeläget det kommer att vara från landstingens sida att verkligen få personalen med sig. I övrigt har jag ingen annan mening än den fröken Andersson framförde om att personalen verkligen behöver vara med också intressemässigt i det nya huvudmannaskapet.

Slutligen skall jag bara ta upp frågan om byggkostnaderna. Herr Gustafsson i Skellefteå och även andra talare har under debattens gång sagt att man hellre sett att man fått ett indexreglerat byggkostnadsbidrag. Under förhandlingarnas gång var vi öppna för att diskutera ett sådant ortsdifferentierat byggnadskostnadsbidrag. Vi fann emellertid att det var svårt att utforma detta så att det blev rättvist. Man måste nämligen ta hänsyn till i vilket område vi kommer att ha nybyggnadsbehov och i vilka områden vi kommer att ha det största trycket på oss i fråga om vårdplatser, om det blir i expansionsområdena eller i vissa glesbygdsområden. Det kan här gälla både områden med en tillväxande befolkning och områden med en glesnande befolkning, där vi får en mera besvärande ålderssammansättning.

Men här spelar en rad faktorer in, och det är svårt att göra beräkningar. Med den generella beräkning av bidra-

## Landstingskommunernas övertagande av statens mentalsjukvård m. m.

gen och inte minst driftbidragen, som vi förordat, sade vi oss att det är rimligt att man går fram med ett generellt byggnadskostnadsbidrag. Enda undantaget är, som framgår av avtalet, Gällivare. Skulle det visa sig att detta system inte ger den rättvisa som vi försöker att skapa, har vi möjlighet att sedan fem år förflutit med utgångspunkt från rent praktiska erfarenheter diskutera om vi skall göra en ändring eller inte.

Herr STÅHL (fp) kort genmäle:

Herr talman! Herr inrikesministern har här, på det intellektuellt charmmande sätt som är honom eget, fortsatt att utveckla den tankegång jag var inne på. Det är alldeles uppenbart att det behövs en mer markerad principdiskussion över huvud taget om de inbördes förhållandena mellan staten och primär- och sekundärkommunerna, så att vi inte fattar beslut på alltför lösa boliner och efter alltför grumliga riktlinjer.

Nu vädjar inrikesministern till mig att följa honom i hans bedömning. Herr inrikesministern har alldeles rätt i att han kunde ha lagt fram ett förslag att landstingen utan vidare skall överta mentalsjukvården. Men han är alldeles för klok för att i praktiken föra fram något sådant, ty han vet att det på sin tid fanns en ganska inflytelserik grupp, som kallades landstingspartiet. Om inrikesministern hade lagt fram en sådan proposition, hade det partiet kanske helt plötsligt återuppstått ur sin grav, och då hade det kunnat bli värre för inrikesministern än det är nu, då det egentligen bara är fråga om att rubba gränslinjerna. Det är en ödets ironi att det är en gammal landstingspamp i nästan ojämförbar ställning som nu är den förste att gripa in på detta för landstingen mycket ömtåliga område.

Det är riktigt att vi haft möten för att diskutera denna fråga — det har jag redan antytt. Men jag påminner inrikesministern om att man var nästan enig i sitt motstånd mot vissa punkter, som ta-

gits med i propositionen, t. ex. i fråga om förslaget att landstingen skall överta säkerhetsanstalter som är förenade med mentalsjukhus och för vilkas skötsel landstingen måste räkna med att ha något slags polisiära befattningshavare. Detta förslag rönt från början starkt motstånd men är trots det medtaget i propositionen. Statsutskottets tredje avdelning slukar det utan att ens märka eller notera att det rör sig om något som är väsentligt.

Vi är naturligtvis tacksamma för den lilla affären med skatteutjämningen, men jag vill påpeka att det som försämrar läget är att underhandskontakter förekommer så ofta, vilken stol man än sitter på att till slut kan det bli nästan omöjligt att hålla gränserna klara.

Herr GUSTAFSSON i Skellefteå (fp) kort genmäle:

Herr talman! Statsrådet berörde här endast i förbigående reservationen beträffande ortsdifferentieringen. Jag hörde honom emellertid också i första kammaren, och jag hoppas att han överser med att jag polemiserar mot båda hans anföranden.

I första kammaren sade statsrådet att man inte ville gå in för ortsdifferentiering, ty det skulle medföra krångel. Det argumentet har jag svårt att ta på allvar. Ortsdifferentieringen tillämpas ju vid skolbyggen — det byggs många skolor här i landet — och vid uppförandet av hyreshus och småhus, fantastiskt många sådana. Skulle det verkligen medföra krångel att tillämpa ortsdifferentieringen även vid det fåtal mentalsjukhusbyggen som kan komma i fråga? Jag kan som sagt inte ta det argumentet riktigt på allvar.

Vidare anförde statsrådet att om man bygger mentalsjukhus vid lasaretten — vilket väl blir fallet bl. a. i Västerbotten — blir det svårt att avgöra vilka platser som skall bekostas av staten och vilka som skall anses ingå i landstingens tidigare uppgifter. Det är möjligt att det

**Landstingskommunernas övertagande av statens mentalsjukvård m. m.**

kan bli svårt, men man måste i alla fall bestämma sig för vilka platser staten skall betala. Då tycker jag det är rimligt att staten betalar hela byggnadskostnaden för dessa platser. Och går man in för den principen, bör man väl tillämpa den över hela landet och inte bara i vissa delar.

Man har, som statsrådet påpekat, gått med på ett tillägg i Gällivare för det mentalsjukhus som kommer att byggas där. Byggnadskostnaderna i Gällivare är enligt bostadsstyrelsens index 25—30 procent högre där än i Mellansverige. Det förefaller som om man vid förhandlingarna skulle ha utgått från att en orättvisa måste gälla minst 25 procent för att den skall beaktas. Jag tycker det finns anledning att ta hänsyn även till exempelvis »10-procentiga orättvisor» när man utformar ett avtal som detta.

Jag vill ställa en fråga till statsrådet. Anser inte statsrådet att det vore rimligt att principen om att staten skall betala hela kostnaderna tillämpas över hela landet?

Fröken ANDERSSON i Strängnäs (s) kort genmäle:

Herr talman! Jag är inrikesministern tacksam för att han uttryckt en förmodan att landstingen, när de blir huvudmän för mentalsjukvården, kommer att behöva den gamla personalen i denna vård och att den kanske i viss mån får behålla de förmåner den nu har. Jag är inte helt övertygad om detta. Jag har tidigare pekat på de erfarenheter man har från de nya mentalsjukhusen. Skall man sköta mentalsjukvården effektivt är man emellertid också i behov av folk. Det blir självfallet inte lätt att avvara den gamla personalen.

Jag tackar i alla fall och hoppas att landstingen vid de kommande förhandlingarna skall visa samma förståelse som inrikesministern.

Herr ANDERSSON i Knäred (cp):

Herr talman! Debatten flöt länge

ganska trögt. Alla var i stort sett överens, åtminstone i huvudfrågorna. Det var bara en och annan som på ett sätt som inte är så ovanligt här i riksdagen anmälde att de hyste vissa farhågor. Herr Ståhl har emellertid satt färg på debatten genom att på åtskilliga punkter gå till direkt angrepp, bl. a. mot statsutskottets tredje avdelning för dess sätt att behandla denna mycket stora fråga.

Hade det inte varit lämpligare om herr Ståhl hade deltagit i det samlade statsutskottets behandling av frågan och då framfört denna kritik? Det kunde rent av tänkas att det hade medfört att utskottet gjort vissa ändringar av vad tredje avdelningen åstadkommit. Å andra sidan tror jag emellertid inte att man skall tolka avdelningens ståndpunktstagande på det sätt som herr Ståhl gör när det gäller frågan huruvida detta förslag är ett avtal, som träffats efter förhandlingar och som därför inte kan ändras, eller om det inte är det. Vi kunde naturligtvis ha tagit avstånd från hela förslaget, men vi kunde inte gärna börja ändra paragraferna i protokollet över de överläggningar som förts mellan departementet och Landstingsförbundet.

Det väsentliga i sammanhanget är det gemensamma huvudmannaskapet. I den frågan rådde det inga delade meningar vare sig inom avdelningen eller i statsutskottet, med den sammansättning detta hade när frågan behandlades. Man var alltså ense om att det är förnuftigt att all sjukvård har samma huvudman, och vi skall så snart som möjligt försöka nå ett sådant tillstånd.

Det är emellertid givet att man frågar sig om detta avtal ger någorlunda hyggliga garantier för att inte alltför stora kostnader kommer att övervältras från staten på landstingen. På den punkten kan man fortfarande ställa sig undrande. Jag skall gärna ge herr Ståhl rätt i att förhandlingspositionen givetvis är väsentligt mycket bättre så länge huvudmannaskapet inte är lagt på landsting-

**Landstingskommunernas övertagande av statens mentalsjukvård m. m.**

en än vad den blir i framtiden. Efter fem år skall vi visserligen förhandla om nya grunder, men landstingen är ändå skyldiga att sköta även mentalsjukvården.

Beträffande de grunder efter vilka landstingen skall få ersättning vill jag ställa en direkt fråga till finansministern. Vid en interpellationsdebatt den 6 november sade finansministern till herr Larsson i Luttra: »Den mentalsjukvård som ges på Falbygdens och Mellringe nyinvidga sjukhus har varit utgångspunkt för beräkningarna i avtalet.»

Såvitt vi kunnat utröna av propositionen gäller detta endast anläggningsbidrag och upprustningsbidrag men inte driftbidrag. Beträffande de sistnämnda går ju avtalet ut på att landstingen skall ersättas med en summa som motsvarar statens genomsnittliga driftkostnader vid samtliga mentalsjukhus. Det är endast Norrbottens läns landsting som får ersättning för driftkostnaderna vid sitt mentalsjukhus Furunäset, medan övriga landsting får en ersättning som beräknas på statens genomsnittliga kostnader vid alla sjukhus. Ersättningen blir därför väsentligt mindre än om den hade beräknats på det sätt som finansministern nämnde i debatten den 6 november. Kan det möjligen vara på det sättet att finansministern velat gå ett stycke längre men inte lyckats få inrikesministern med sig?

Jag tror inte att riksdagen skulle ha spjärnat emot om inrikesministern föreslagit att ersättningen skulle beräknas med utgångspunkt i kostnaderna vid Falbygdens och Mellringe sjukhus. Där kan man nämligen bereda en mer kvalificerad vård än vid de äldre sjukhusen, där trots vissa upprustningar som skett resurserna inte motsvarar de krav man kan ställa, och även om det väl kommer att ske en viss upprustning innan landstingen övertar hela mentalsjukvården, men det är väl föga troligt att man till dess når en önskvärd standard.

På en punkt kan jag helt instämma i vad herr Ståhl sade. Det gäller hans resonemang om att statsbidragen i framtiden bör ges till hela den samlade sjukvården.

Vi kommer naturligtvis att i framtiden få det allt svårare att upprätthålla någon klar gräns mellan mentalsjukvård och annan sjukvård. Det är för övrigt inte önskvärt och inte heller meningen att vi skall upprätthålla någon skillnad mellan dessa vårdformer, utan de kommer att smälta samman. De nya sjukhus som nu planeras på mentalsjukvårdens område avses också skola bli avdelningar inom vanliga sjukhus. Det är ett initiativ som inrikesministern väl har en stor andel i. Jag tror att vi skall vara tacksamma för vad som kan göras för att sudda ut gränserna mellan mentalsjukvård och annan sjukvård.

Men då kommer det att bli mycket svårt att vid framtida förhandlingar om statens bidrag till sjukvårdskostnaderna röra sig med en uppspaltning. Såvitt jag har mig bekant har Landstingsförbundet gjort framstötningar om en översyn av hela bidragssystemet vad beträffar statens deltagande i sjukvårdskostnaderna i framtiden. Det skulle säkerligen ur många synpunkter vara tacknämligt, om man härvidlag kunde ta radikala grepp.

Man kan naturligtvis å andra sidan säga att det spelar relativt liten roll, om staten eller landstingen skall betala, eftersom medlen skall tas av de samlade skatterna. Ju längre man går på vägen mot proportionellt uttag i fråga om statsskatten och ju mer vi tar ut i form av allmän varuskatt, desto mer lika blir kanske skatteformerna på den statliga och på den kommunala sidan. Då skulle, om man ordnar en hygglig skatteutjämning landstingen emellan, det inte spela någon roll om staten bidrar. Emellertid har staten andra skattekällor som landstingen saknar. Därför kommer det utan tvekan att bli

**Landstingskommunernas övertagande av statens mentalsjukvård m. m.**

i hög grad motiverat även i framtiden att staten i väsentlig omfattning bidrar till sjukvården. Men jag tror i likhet med herr Ståhl att det får ske under andra förutsättningar än dem som ligger till grund för beslutet i dag. Det är att hoppas att man under den femårsperiod som detta avtal skall gälla kan komma fram till andra grunder för bidragssystemet.

Jag skall, herr talman, inte förlänga debatten ytterligare utan ber att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Chefen för finansdepartementet, herr statsrådet **STRÄNG**:

Herr talman! Eftersom den senaste talaren ställde en direkt fråga till mig under åberopande av ett inlägg i en interpellationsdebatt för någon månad sedan, kan jag kort och gott säga att anläggningskostnaderna för Falbygdens mentalsjukhus låg på ungefär 35 000 kronor och för Mellringe sjukhus på ungefär 50 000 å 55 000 kronor per plats. I förslaget till avtal mellan inrikesdepartementet och landstingen har man utgått ifrån att staten kompenserar en anläggningskostnad av 55 000 kronor per plats i de nya sjukhusen. Det är således en överkompensation i förhållande till en medelberäkning av kostnaderna för Falbygdens och Mellringe sjukhus.

På driftsidan förstärker vi dessutom utrustning och personal för varje år som går. Jag kan väl utan att avslöja för mycket säga att i den budget som kommer att presenteras riksdagen någon gång i januari kommer det att föreslås en fortsättning av förstärkningen på personalsidan vid de befintliga sjukhusen. Det ligger ytterligare två budgetår framför oss, innan vi är framme vid den dag då mentalsjukvården överförs på landstingen.

Vi har väl anledning hoppas att även under detta budgetår en fortsatt upp- rustning av de befintliga platserna och de befintliga sjukhusen kommer att äga

rum. Jag föreställer mig därför att man inte behöver tala om någon nämnvärd skillnad i fråga om personalutrustningen mellan de gamla och de nya sjukhusen när överföringsoperationen 1967 skall företagas. Skulle någon underkompensation ske får man kanske i stället överkompensation på investeringssidan — detta sagt med utgångspunkt i det exempel jag valde i mitt interpellations- svar.

Med detta tror jag att jag närmare har klarlagt vad som låg bakom mitt inlägg. Alla försök att vara smårolig och antyda olika uppfattningar i förhandlingsläget mellan inrikesministern och finansministern faller helt på sin egen orimlighet — framför allt när man drar de slutsatser som den föregående ärade talaren gjorde.

Herr **STÅHL** (fp):

Herr talman! Jag begärde ordet för att svara på herr Anderssons i Knäred reflexion att jag borde ha fört mina anmärkningar på tal i utskottet och inte här. Det är alldeles riktigt, och det skulle jag självfallet också ha gjort om jag hade haft tillfälle att vara närvarande i utskottet. Men förra tisdagen, då denna fråga behandlades, var den enda utskottsdagen på hela hösten då jag på grund av heldagsöverläggningar i mitt hemlän var absolut förhindrad att vara närvarande.

I övrigt vill jag endast säga att jag var tvungen att kritisera utskottet, om mitt angrepp på inrikesministerns tankegång skulle bli konsekvent. Vi kritiserar till höger och vänster här i kammaren. Någon gång kanske vi då också kan vara oförfärade nog att kritisera varandra och vad vi själva åstadkommer inom riksdagens institutioner. Jag tror inte det finns anledning att ta illa upp.

När finansministern talade om de nya tjänster som skall inrättas i nästa års budget undrade herr Hansson i Önnarp och jag sinsemellan om det bara är

**Förenklingar i förfarandet vid allmän fastighetstaxering, m. m.**

fråga om nya tjänster eller om de också är besatta. Vi skulle givetvis vara mycket tacksamma om det senare är fallet. Det är ju just svårigheten att besätta tjänsterna som vi har diskuterat.

Den som representerar ett län med gamla mentalsjukhus måste livligt avundas dem som får de fina nya sjukhus som finansministern skildrar. Förhållandena blir onekligen litet olika för olika län.

Men nu får väl avtalet vara färdigdiskuterat för i dag. Vi får säkerligen anledning att diskutera det minst lika många gånger till som vi gjort hittills.

Chefen för finansdepartementet, herr statsrådet **STRÄNG**:

Herr talman! Jag vill bara lugna herr Ståhl med den enkla upplysningen att enligt avtalet kommer landstingen att kompenseras för alla platserna, även om de tyvärr råkar vara obesatta.

Överläggningen var härmed slutad.

*Mom. I*

Herr förste vice talmannen gav propositioner dels på bifall till utskottets hemställan, dels ock på bifall till motionen II: 959; och biföll kammaren utskottets hemställan.

*Mom. II*

Utskottets hemställan bifölls.

*Mom. III*

Herr förste vice talmannen gav propositioner dels på bifall till utskottets hemställan, dels ock på bifall till reservationen 1); och fann herr förste vice talmannen den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Herr Gustafsson i Skellefteå begärde emellertid votering, i anledning varav efter given varsel följande voteringsproposition upplästes och godkändes:

Den, som vill, att kammaren bifaller statsutskottets hemställan i mom. III) i utskottets utlåtande nr 210, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit reservationen 1) av herr Per Jacobsson m. fl.

Sedan kammarens ledamöter härefter intagit sina platser och voteringspropositionen blivit ännu en gång uppläst, verkställdes omröstning genom upprensning. Herr förste vice talmannen tillkännagav, att han funne flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Herr Gustafsson i Skellefteå begärde emellertid rösträkning, varför votering medelst omröstningsapparat verkställdes. Därvid avgavs 129 ja och 63 nej, varjämte 15 av kammarens ledamöter förklarade sig avstå från att rösta.

Kammaren hade alltså bifallit utskottets hemställan.

## § 13

Föredrogs bevillningsutskottets betänkande nr 60, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning angående ändrad lydelse av 18 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt, m. m., såvitt propositionen hänvisats till bevillningsutskottet.

Utskottets hemställan bifölls.

## § 14

**Förenklingar i förfarandet vid allmän fastighetstaxering, m. m.**

Föredrogs bevillningsutskottets betänkande nr 62, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i kommunalskattelagen den 28 september 1928 (nr 370), m. m., jämte i ämnet väckta motioner.

I en den 18 oktober 1963 dagtecknad, till bevillningsutskottet hänvisad proposition, nr 197, hade Kungl. Maj:t, under



**Förenklingar i förfarandet vid allmän fastighetstaxering, m. m.**

åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att antaga vid propositionen fogade förslag till

1) lag om ändring i kommunalskattelagen den 28 september 1928 (nr 370); samt

2) förordning om ändring i taxeringsförordningen den 23 november 1956 (nr 623).

Beräffande propositionens huvudsakliga innehåll anfördes följande.

I propositionen föreslås — på grundval av en av 1961 års fastighetstaxeringsutredning avgiven promemoria — vissa förenklingar i förfarandet vid allmän fastighetstaxering. I främsta rummet innebär dessa, att det nuvarande systemet med två nämnder i första instans på landet (beredningsnämnder och fastighetstaxeringsnämnder) ersättes med en enmändsorganisation (fastighetstaxeringsnämnder) efter i huvudsak samma regler som för närvarande gäller för städerna. De nya bestämmelserna är avsedda att tillämpas första gången vid 1965 års allmänna fastighetstaxering. Taxeringsperiodens längd föreslås liksom hittills vara i princip fem år.

I propositionen har även upptagits viss av annan lagstiftning föranledd ändring i kommunalskattelagen (skattefrihet för uttrykningsbidrag till värnpliktiga).

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

I) de likalydande motionerna I: 822 av herr *Ebbe Ohlsson m. fl.* samt II: 991 av herrar *Turesson* och *Nilsson* i Bästekille, vari hemställts bl. a., att riksdagen måtte antaga det till proposition nr 197 fogade förslaget till förordning om ändring i taxeringsförordningen den 23 november 1956 (nr 623) med den ändringen att 133 § 1 mom. erhöles följande lydelse.

## 133 §.

1 mom. Fastighetstaxeringsnämnd består av ordförande samt ytterligare sex ledamöter.

Ordförande och — — — i fastighetstaxeringsdistrikt.

I övrigt inträda i nämnden:

å landet:

a) en av landstingskommunens förvaltningsutskott vald ledamot,

b) fyra av kommunalfullmäktige valda ledamöter; samt

i stad:

fem av stadsfullmäktige valda ledamöter.

Består fastighetstaxeringsdistrikt — — — olika kommunerna.

Val av — — — omförmälda sammanträdena.

Om utgången — — — de valda.

II) de likalydande motionerna I: 823 av herrar *Sundin* och *Jonasson* samt II: 989 av herrar *Hansson* i Önnarp och *Boo*, vari hemställts,

A. att riksdagen vid sin behandling av proposition nr 197 måtte

1. besluta att fastighetstaxeringsnämnd å landet normalt skulle bestå av ordförande och fem ledamöter, av vilka ordföranden och en ledamot skulle utses av länsstyrelsen, en ledamot av landstingets förvaltningsutskott och tre ledamöter av kommunalfullmäktige,

2. i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla att åtgärder måtte vidtagas beträffande fastighetsbeskattningen, förmögenhetsbeskattningen och arvsbeskattningen i enlighet med vad i motionerna anförts, så att uppräknig av fastighetsvärde på grund av penningvärdeförsämring vid nästkommande allmänna fastighetstaxering ej föranledde skärpt beskattning, samt

3. beakta vad i motionerna i övrigt anförts; samt

B. att vederbörande utskott måtte utarbeta författningsförslag, erforderligt för under A 1 ställda yrkande;

III) de likalydande motionerna I: 824



## Förenklingar i förfarandet vid allmän fastighetstaxering, m. m.

av herr Åkesson m. fl. och II: 990 av herr Löfroth m. fl., vari hemställts bl. a., att riksdagen vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 197 måtte besluta att fastighetstaxeringsnämnderna på landet skulle vara sammansatta av ordförande och en ledamot utsedda av länsstyrelsen, en ledamot utsedd av landstinget och tre ledamöter utsedda av kommunalfullmäktige samt att vid behov ytterligare en ledamot utsedd av kommunalfullmäktige skulle tillkallas.

Utskottet hemställde,

A) att riksdagen — dels med förklarande att Kungl. Maj:ts förevarande proposition nr 197 icke kunnat av riksdagen oförändrad antagas, dels ock i an-

*(Kungl. Maj:ts förslag)*

## 133 §.

1 m o m.<sup>1</sup> Fastighetstaxeringsnämnd består av ordförande samt ytterligare *fyra* eller, i vissa nedan i denna paragraf angivna fall, *sex* ledamöter.

Ordföranden och — — — — i

I övrigt inträda i nämnden:

å l a n d e t:

a) en av landstingskommunens förvaltningsutskott vald ledamot,

b) *två* av kommunalfullmäktige valda ledamöter; samt

i s t a d:

tre av stadsfullmäktige valda ledamöter.

Därest med hänsyn till fastighetstaxeringsdistriktets utsträckning eller eljest så finnes påkallat, må länsstyrelsen förordna, att på landet antalet av landstingskommuns förvaltningsutskott och av kommunalfullmäktige valda ledamöter skall vara två respektive *tre* samt att i stad antalet av stadsfullmäktige valda ledamöter skall vara fem.

Består fastighetstaxeringsdistrikt av mer än en kommun, skall länsstyrelsen bestämma hur många ledamöter som skola väljas inom de olika kommunerna.

ledning av de sinsemellan likalydande motionerna I: 822 av herr Ebbe Ohlsson m. fl. samt II: 991 av herrar Turesson och Nilsson i Bästekille, I: 823 av herrar Sundin och Jonasson samt II: 989 av herrar Hansson i Önnarp och Boo, ävensom I: 824 av herr Åkesson m. fl. och II: 990 av herr Löfroth m. fl. — måtte antaga vid propositionen fogade förslag till

1) lag om ändring i kommunalskattelagen den 28 september 1928 (nr 370); samt

2) förordning om ändring i taxeringsförordningen den 23 november 1956 (nr 623) med de ändringar, att 133 § 1 mom. erhöles följande såsom *utskottets förslag* betecknade lydelse:

*(Utskottets förslag)*

## 133 §.

1 m o m.<sup>1</sup> Fastighetstaxeringsnämnd består av ordförande samt ytterligare *fem* eller, i vissa nedan i denna paragraf angivna fall, *sju* ledamöter.

i fastighetstaxeringsdistrikt.

I övrigt inträda i nämnden:

å l a n d e t:

a) en av landstingskommunens förvaltningsutskott vald ledamot,

b) *tre* av kommunalfullmäktige valda ledamöter; samt

i s t a d:

tre av stadsfullmäktige valda ledamöter.

Därest med hänsyn till fastighetstaxeringsdistriktets utsträckning eller eljest så finnes påkallat, må länsstyrelsen förordna, att på landet antalet av landstingskommuns förvaltningsutskott och av kommunalfullmäktige valda ledamöter skall vara två respektive *fyra* samt att i stad antalet av stadsfullmäktige valda ledamöter skall vara fem.

Består fastighetstaxeringsdistrikt av mer än en kommun, skall länsstyrelsen bestämma hur många ledamöter som skola väljas inom de olika kommunerna.

<sup>1</sup> Den föreslagna lydelsen av 133 § 1 mom. ersätter även bestämmelserna i nuvarande 132 § 1 mom. tredje stycket.

**Förenklingar i förfarandet vid allmän fastighetstaxering, m. m.***(Kungl. Maj:ts förslag)*

Val av ledamöter i fastighetstaxeringsnämnd jämte suppleanter, en för varje ledamot, skall förrättas senast den 30 juni året näst före taxeringsåret. I samband med valet må av kommunalfullmäktige en av ledamöterna utses att på kommunens bekostnad deltaga uti de i 144 § 1 mom. och 145 § omförmälda sammanträdena.

Om utgången — — — — — de valda.

B) att följande motioner, nämligen

1) de likalydande motionerna I: 822 av herr Ebbe Ohlsson m. fl. samt II: 991 av herrar Turesson och Nilsson i Bästekille,

2) de likalydande motionerna I: 823 av herrar Sundin och Jonasson samt II: 989 av herrar Hansson i Önnarp och Boo, ävensom

3) de likalydande motionerna I: 824 av herr Åkesson m. fl. och II: 990 av herr Löfroth m. fl.,

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

Reservation hade avgivits av herrar *Gustaf Elofsson, Lundström, Gösta Jacobsson, Billman, Vigelsbo, Christenson* i Malmö, *Magnusson* i Borås, *Darlin* och *Larsson* i Umeå, vilka ansett, att utskottet under punkten B 2) bort hemställa,

att riksdagen med bifall till motionerna I: 823 och II: 989, såvitt avsåge här behandlade fråga, mätte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla att åtgärder vidtoges beträffande fastighetsbeskattningen, förmögenhetsbeskattningen och arvsbeskattningen så att uppräknings- och arvsvärdena på grund av penningvärdeförsämringen vid nästkommande allmänna fastighetstaxering ej förändrades skärpt beskattning.

Utskottets hemställan föredrogs; och anförde därvid:

Herr VIGELSBO (cp):

Herr talman! Det föreliggande ut-

*(Utskottets förslag)*

Val av ledamöter i fastighetstaxeringsnämnd jämte suppleanter, en för varje ledamot, skall förrättas senast den 30 juni året näst före taxeringsåret. I samband med valet må av kommunalfullmäktige en av ledamöterna utses att på kommunens bekostnad deltaga uti de i 144 § 1 mom. och 145 § omförmälda sammanträdena.

skottsbetänkandet, som i stort sett utmynnar i ett tillstyrkande av finansministerns förslag, innebär otvivelaktigt en förenkling av förfarandet vid fastighetstaxeringen. Beredningsnämnderna kommer att slopas, och man skall direkt ta itu med taxeringen, vilket också kan anses vara ett riktigt förfaringsätt.

Det har rätt delade meningar om sammansättningen av de nya fastighetstaxeringsnämnderna. Finansministern har i propositionen föreslagit, att nämnden skall innehålla två kommunalvalda ledamöter. Både från vårt håll och från annat håll har motionerats om en förstärkning av den kommunala representationen, och utskottet har även tillstyrkt en sådan förstärkning. Det finns alltså inte inom utskottet några delade meningar på den punkten.

Man utgår tydligen såsom ganska säkert ifrån, att fastighetsvärdena kommer att stiga vid den nya fastighetstaxeringen. För min del tror jag också att så blir fallet. Nu brukar ju stegrade fastighetsvärden tas som tecken på stigande lönsamhet inom näringen i fråga. Den omständigheten att taxeringsvärdena på jordbruksfastigheter undan för undan höjts innebär dock inte att lönsamheten inom jordbruket har blivit bättre. Men varför har då dessa värden stigit så kraftigt som skett? Jo, det är i hög grad ett resultat av inflationen men samtidigt även av det förhållandet, att spekulanter uppträder på marknaden. Det vore en överdrift att påstå att

## Förenklingar i förfarandet vid allmän fastighetstaxering, m. m.

det är enbart jordbrukare som vill förvärva jordbruk och egendomar i syfte att skaffa sig sin utkomst därav. I mina trakter uppträder också domänverket, Uppsala akademi och kommunerna som spekulanter och pressar upp priserna på jordbruk och fastigheter. Dessa köpare behöver inte så mycket se till avkastningen, eftersom de som regel har att placera fonderade medel eller kan falla tillbaka på skattebetalarna. Det är en helt annan sak, om en jordbrukare skall köpa en fastighet och försöka få sin utkomst av denna.

Vi från vårt håll har därför motionsvis väckt förslag om att de av inflationen orsakade högre taxeringsvärdena inte skall läggas till grund för beskattningen. I våras föreslog vi bl. a. att repartitions-talet skulle sänkas eller fastighetsskatten helt avskaffas. Enligt vår mening hade det varit mest rättvist att ta bort skatten. I konsekvens härmed har vi nu till utskottsbetänkandet fogat en reservation, där vi hemställer att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att »åtgärder vidtages beträffande fastighetsbeskattningen, förmögenhetsbeskattningen och arvsbeskattningen så att uppräknig av fastighetsvärdena på grund av penningvärdeförsämringen vid nästkommande allmänna fastighetstaxering ej föranleder skärpt beskattning».

Jag ber, herr talman, att kort och gott få yrka bifall till denna reservation, vilken såsom första namn har herr Gustaf Elofsson, och i övrigt till bevillningsutskottets betänkande.

Herr andre vice talmannen övertog ledningen av förhandlingarna.

Herr MAGNUSSON i Borås (h):

Herr talman! Den proposition, som bevillningsutskottet behandlar i förevarande betänkande, avser närmast en teknisk förändring av taxeringsförordningen med hänsyn till den kommande fastighetstaxeringen. Det är naturligt att i samband därmed från olika håll

har framförts förslag om att öka den kommunala representationen i fastighetstaxeringsnämnderna. Utskottet har enat sig om att tillmötesgå dessa motionsyrkanden.

Om den nya fastighetstaxeringen kommer att leda till högre fastighetsvärden, medför detta givetvis en skärpning av fastighets-, förmögenhets- och arvsbeskattningen. Med hänsyn härtill har vi reservanter funnit det angeläget att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller att det måtte vidtas en förändring av skatteberäkningsgrunderna i god tid innan verkningarna av den nya fastighetstaxeringen blir märkbara. Främst gäller detta förmögenhetsbeskattningen, beträffande vilken vi förutsätter att den sittande skatteberedningen redan nästa år skall framlägga ett förslag. Beträffande arvsskatten begärde riksdagen redan år 1958 att en utredning skulle till sättas.

Om förmögenhetsskatten, arvsskatten och fastighetsskatten inte kan förändras innan dessa högre fastighetsvärden kommer att tillämpas, är det ytterligt angeläget att i varje fall företa vissa provisoriska förändringar i beskattningen.

Jag vill, herr talman, uttala den förhoppningen, att finansministern också skall komma med sådana förslag. Jag ber därför få yrka bifall till den vid utskottsutlåtandet fogade reservationen.

Herr ANDERSSON i Essvik (s):

Herr talman! Den proposition som vi behandlar har, som tidigare sagts, blivit tillstyrkt av bevillningsutskottet. Den väsentligaste ändringen mot vad som tidigare gällt är att de s. k. beredningsnämnderna upphör och det nu i stället blir enbart fastighetstaxeringsnämnder.

Den ändring av förslaget i propositionen som utskottet föreslagit är, som herr Vigelsbo påpekade, att antalet kommunalvalda ledamöter i en fastighetstaxeringsnämnd skall utökas med en. Vi har inom utskottet inte kunnat för-

### Förenklningar i förfarandet vid allmän fastighetstaxering, m. m.

stå den högre grad av rättvisa som skulle ligga i att landsting och länsstyrelser utser majoriteten av ledamöterna.

Utskottet har godtagit propositionens förslag om tillsättandet av fastighets-taxeringsombud, på vilket förslag vissa motionärer yrkat avslag. Skälet till utskottets ställningstagande på den punkten är att man i dessa fastighetstaxeringsombud ser en garanti för en mer likformig taxering än vad fallet skulle bli, om varje enskild taxeringsnämnd skulle fått operera helt fristående. På den punkten är även reservanternas ense med utskottet.

I reservationen föreslås en skrivning som väl i huvudsak innehåller funderingar över vad framtiden kan bära i sitt sköte. Reservanternas har i skrivelse till Kungl. Maj:t velat göra klart, att vissa åtgärder bör vidtas beträffande fastighetsbeskattningen, förmögenhetsbeskattningen och arvsbeskattningen.

Beträffande fastighetstaxeringen är det väl uppenbart, att syftet bl. a. är att söka bringa de nuvarande fastighetsvärdena mer i relation till saluvärdena. Jag vill minnas, att vid den senaste fastighetstaxeringen skulle normen vara att taxeringsvärdet skulle uppgå till mellan 60 och 80 procent av saluvärdet.

Jag delar kanske i huvudsak reservanternas mening om fastighetsbeskattningen i och för sig. Att ta ut skatt på fastigheter som inte lämnar någon vinst är en mycket tvivelaktig åtgärd och kan inte bli fullständigt rättvis. Reservanternas har emellertid förbisett det problem som här blir aktuellt, nämligen i vilken situation skogskommuner och vissa kustkommuner skulle komma om fastighetsskatten plötsligt togs bort. Den spelar ju för dem en ganska stor roll. Riksdagen har så sent som i våras tagit ställning just till det problemet.

Förmögenhetsbeskattningen påverkas av den kommande fastighetsbeskattningen på så sätt, att om fastighetsvärdena höjs är risken för att bli förmögenhetsbeskattad också större. Nu har reser-

vanterna i sin reservation själva konstaterat, att den allmänna skatteberedningen kanske redan år 1964 kommer att framlägga förslag om förmögenhetsbeskattningen. Man har då svårt att förstå vitsen med att nu ta upp den frågan i reservationen.

Frågan om arvsbeskattning och vad därtill hör tycker jag, i likhet med utskottet, bör få lösas i ett annat sammanhang. Den kan ju inte gärna tas upp i samband med den fråga vi nu behandlar.

Jag ber, herr talman, med det anförda få yrka bifall till utskottets förslag.

Överläggningen var härmed slutad.

Herr andre vice talmannen gav propositioner dels på bifall till utskottets hemställan, dels ock på bifall till utskottets berörda hemställan med den ändring däri, som föreslagits i reservationen; och fann herr andre vice talmannen den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Herr Vigelsbo begärde emellertid votering, i anledning varav efter given varsel följande voteringsproposition upplästes och godkändes:

Den, som vill, att kammaren bifaller bevillningsutskottets hemställan i utskottets betänkande nr 62, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit utskottets hemställan med den ändring däri, som föreslagits i reservationen av herr Gustaf Elofsson m. fl.

Sedan kammarens ledamöter härefter intagit sina platser och voteringspropositionen blivit ännu en gång uppläst, verkställdes omröstning genom uppresning. Herr andre vice talmannen tillkännagav, att han funne flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Herr Vigelsbo begärde emellertid rösträkning, varför votering

## Översyn av lagstiftningen rörande förmynderskapsförvaltningen

medelst omröstningsapparat verkställes. Därvid avgavs 104 ja och 98 nej.

Kammaren hade alltså bifallit utskottets hemställan.

## § 15

Föredrogs vart efter annat bankoutskottets utlåtanden och memorial:

nr 30, i anledning av framställning av fullmäktige i riksgäldskontoret angående omorganisation av riksgäldskontoret, m. m.,

nr 31, angående instruktion för nästkommande riksdags bankoutskott,

nr 32, i anledning av framställning av fullmäktige i riksbanken angående reservation av tomt för en ny riksbanksbyggnad, m. m., och

nr 33, i anledning av framställning av fullmäktige i riksgäldskontoret angående inrättande av vissa ordinarie tjänster vid riksdagens ekonomibyrå.

Kammaren biföll vad utskottet i nämnda utlåtanden och memorial hemställt.

## § 16

## Översyn av lagstiftningen rörande förmynderskapsförvaltningen

Föredrogs första lagutskottets utlåtande nr 49, i anledning av väckta motioner om en översyn av lagstiftningen rörande förmynderskapsförvaltningen.

Sedan utskottets hemställan föredragits yttrade:

Herr FRÖDING (h):

Herr talman! Jag vill bara med ett par ord motivera att jag anmält en blank reservation till detta utskottsutlåtande. I stället för utskottets skrivning, att utskottet ej vill »bestrida att den gällande ordningen för förmyndar- och överförmyndararvodenas bestämmande i vissa fall kan få otillfredsställande resultat», hade jag önskat ett mera allmänt hållet uttalande om att vissa skäl förebragts för en översyn av ar-

vodesreglerna. Jag syftar främst på att enligt min mening starka principiella skäl kan anses tala för att hela kostnaden för överförmyndarinstitutionen i framtiden bör läggas på det allmänna och då helst på statsverket.

Jag har, herr talman, intet yrkande.

Fru HOLMBERG (s):

Herr talman! I den motion som första lagutskottet här har behandlat yrkas på en översyn av föräldrabalkens bestämmelser om förmynderskapsförvaltningen. Motionärerna har ansett de nu rådande förhållandena otillfredsställande — de innebär att folkpension, barnpension, underhållsbidrag och livräntebelopp samt andra dylika förmåner minskas genom utgående förmyndararvoden.

I synnerhet när det gäller barnpension finns det tydligen ingen möjlighet att komma ifrån den belastning som överförmyndararvodet utgör. Finns det dessutom inte en legal förmyndare, t. ex. far, mor eller annan nära anförvant, tillkommer ju också förmyndararvode. Jag kan exemplifiera detta med ett fall som jag känner till. Det är en familj med fyra barn, där den ene sonen, som är vuxen, är efterbliven. Fadern har sjukpension, och familjens ekonomi är därför helt naturligt mycket dålig. Varje år har överförmyndaren mycket svårt att få in redovisningen beroende på att familjen inte kan skrapa ihop pengarna till överförmyndararvodet, även om det gäller ett litet belopp.

Motionärerna anser att här relaterade försörjningsbidrag, som knappast i något fall överstiger men i många fall understiger existensminimum, inte bör minskas med årligen utgående förmyndararvoden.

Remissinstanserna har med några undantag varit positiva och tillstyrkt motionärernas hemställan. Socialstyrelsen anför bl. a. att de socialrättsliga förmåner, som de här nämnda bidragen

### Översyn av lagstiftningen rörande förmyndarskapsförvaltningen

utgör, inte bör förminska genom förmyndararvoden. Vidare anser socialstyrelsen att när dessa bidrag belöper sig till högst existensminimum, borde arvodet till förmyndare utgå av allmänna medel. Flera remissinstanser har framfört samma synpunkter i detta avseende. Även motionärerna har påpekat denna möjlighet att lösa frågan.

Lagstiftningen på detta område har gällt oförändrad sedan 1925, och flera instanser har framhållit — det medger också utskottet i sitt utlåtande — att de stora sociala och ekonomiska omdaningar, som har ägt rum sedan denna lagstiftning tillkom, gör att den i många avseenden kan anses föråldrad och i vissa fall ofullständig.

Även överförmyndarnämnden hävdar bl. a., att en översyn av lagstiftningen är inte blott önskvärd utan även nödvändig.

Stadsdomareföreningen anför att reglerna är oklara i lagtexten. Man har gjort undersökningar i en del städer och funnit att praxis inte är enhetlig vid beräkningen av förmyndararvode. Redan det förhållandet att hittillsvarande bestämmelser tolkas olika är skäl till att man närmare utreder frågan, säger man.

I stort sett tycks det vara ett allmänt önskemål att en översyn kommer till stånd. Första lagutskottet har i stort sett anslutit sig till motionärernas synpunkter och skrivit välvilligt, men utskottet har inte velat ta steget fullt ut och bifalla motionen. Man åberopar utskottets tidigare ställningstagande, då denna fråga vid flera tillfällen varit föremål för behandling i riksdagen. Utskottet meddelar dock, att en översyn överväges i justitiedepartementet, och det förvånar att inte utskottet på de grunderna velat helt bifalla motionen.

Vi motionärer anser det vara angeläget att en översyn av dessa bestämmelser kommer till stånd, eftersom det här till stor del gäller människor med ett minimum av inkomster och en grupp

som inte kan tala för sig själv. Jag förutsätter emellertid att man i justitiedepartementet följer de intentioner motionärerna och även utskottet har givit uttryck för, och jag har därför inget yrkande utöver utskottets.

Herr MARTINSSON (s):

Herr talman! När man i utskottet har varit välvillig nog att föreslå, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte ge till känna vad utskottet anfört, så borde jag kanske inte anmäla några avvikande synpunkter. Men jag vill ändå här göra några anmärkningar.

På s. 16 i utlåtandet skriver utskottet: »Vad utskottet anfört till stöd för sina tidigare ståndpunktstaganden i hithörande frågor äger enligt utskottet i huvudsak alltjämt sin giltighet.» Men om man då undrar vilka ståndpunkter utskottet tidigare intagit och vad det är som utskottet nu anser gälla fortfarande, så får man gå tillbaka ända till 1955 och några tidigare tillfällen, då denna fråga varit uppe till behandling. Och tidigare har då utskottet sagt — det står angivet på s. 9 i föreliggande utlåtande — att en omyndighetsförklaring sker till skydd för den enskilde och att denne därför allmänt sett var närmare till att svara för kostnaderna för förmyndarförvaltningen än statsverket.

Om den formuleringen fortfarande gäller, så tycker jag den är ganska cynisk, när det gäller de grupper som vi har talat om i vår motion. Kontrollen har ju inte tillkommit bara i den omyndiges intresse utan även för att skapa en viss grad av rättssäkerhet. Det är ett allmänt offentlighetsrättsligt intresse att en omyndig person erhåller skydd för sina inkomster och tillgångar. Därför anser jag inte att utskottets bedömning alltjämt är bärande.

Tidigare har det även framhållits, att några avsevärda olägenheter inte synes vara förknippade med gällande arvodesystem, och därför ansåg man 1950



att anledning icke förelåg att överväga en reform på området. Jag anser att vad som har framkommit genom remissinstanserna och vad fru Holmberg anfört visar att det finns avsevärda olägenheter, som bör föranleda en ändring av rättsreglerna på detta område.

Om första lagutskottet har ett ganska svalt intresse för denna angelägenhet, hoppas jag emellertid att justitieministern är mera intresserad. Om man läser den socialdemokratiska informationstidskriften *Aktuellt*, som tagit upp denna fråga, finner man att justitieministern lämnat ett svar, vilket är mera positivt än det som första lagutskottet givit i dag. Man får väl mot denna bakgrund hoppas, att utredningen tar sikte på en sådan ändring av dessa rättsregler som vi begär i vår motion.

Herr talman! Jag har inget yrkande.

Fru GÄRDE WIDEMAR (fp):

Herr talman! Av utlåtandet framgår att utskottet i stort sett delar motionärernas uppfattning, att det finns anledning göra en verklig översyn av bestämmelserna rörande förmynderskapsförvaltningen. Däremot har utskottet inte velat ta ställning till *hur* frågan skall lösas och vilka grupper som eventuellt skulle befrias från att betala ifrågavarande arvoden.

Fru Holmberg klagar över att vi inte helt tillstyrkt bifall till motionerna. Men det är ju en rent teknisk fråga, om man tillstyrker helt bifall till en motion eller hemställer att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte giva till känna vad utskottet anfört. I detta fall har vi funnit det riktigast att skriva på sistnämnda sätt, eftersom vi underrättats om att en översyn av förmynderskapslagstiftningen övervägs inom justitiedepartementet och att anledningen till att utredningen inte redan tillsatts är att utredningsapparaten är så hårt ansträngd, att det inte varit möjligt att påbörja undersökningen. Men vi har inte anledning betvivla att utredningen kommer

4 — *Andra kammarens protokoll 1963. Nr 36*

#### Lag om biskopsval, m. m.

att tillsättas så snart möjlighet finns. Under dessa förhållanden har vi ansett att utredningen själv skulle ge svar på frågan, vilka åtgärder som skall vidtagas, och utskottet har inte i sak velat ta ställning till de lösningar som kan komma i fråga.

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

Efter härmed slutad överläggning biföll kammaren utskottets hemställan.

#### § 17

Föredrogs vart efter annat första lagutskottets utlåtanden:

nr 50, i anledning av väckta motioner om inrättande av ett ekonomiskt förvaltarenskap som alternativ till omyndigförklaring, samt

nr 51, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående ändrad lydelse av 2 § 9:o), 14:o), 15:o) och 17:o) lagen den 26 maj 1909 (nr 38 s. 3) om Kungl. Maj:ts regeringsrätt.

Kammaren biföll vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt.

#### § 18

#### Lag om biskopsval, m. m.

Föredrogs första lagutskottets utlåtande nr 52, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om biskopsval, m. m.

Sedan utskottets hemställan föredragits anförde

Herr SVENUNGSSON (h):

Herr talman! Bara en kort deklARATION. Det finns vid detta utlåtande varken någon motion eller reservation, som anmäler avvikande mening i förhållande till vad som föreslås i propositionen. Jag skall inte heller ställa något yrkande.

I likhet med några reservanter inom kyrkomötets särskilda utskott har jag emellertid den uppfattningen, att de lek-

**Lag om biskopsval, m. m.**

manualektorer som skall välja biskop borde utses av kyrkoråden och inte av kyrkofullmäktige. Kyrkoråden har enligt församlingsstyrelselagen direkt församlingsvårdande uppgifter. Genom sin närmare kontakt med kyrkliga frågor blir de mera engagerade och mera förfarna i sådana angelägenheter än kyrkofullmäktige. Risken för ovidkommande synpunkters påverkan vid biskopsval blir då mindre.

Jag har ingen principiell invändning mot lekmännens deltagande i biskopsvalen, men den i och för sig välmotiverade önskan att genom lekmannaval bredda kyrkans basis får inte skymma den ännu väsentligare synen på biskopsambetets andliga uppgifter.

Jag har som jag nämnde, herr talman, inget yrkande.

Vidare yttrades ej.

Utskottets hemställan bifölls.

## § 19

Föredrogs vart för sig

andra lagutskottets utlåtande nr 78, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse av 26 § sjömanslagen den 30 juni 1952 (nr 530); samt

tredje lagutskottets utlåtanden:

nr 40, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i lagen den 28 maj 1886 (nr 46) angående stenkolsfyndigheter m. m., m. m.,

nr 41, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående bestridande av kostnaderna för grupplivförsäkring för präster och kyrkomusiker, m. m., och

nr 42, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning angående ändrad lydelse av 18 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt, m. m.

Kammaren biföll vad utskotten i dessa utlåtanden hemställt.

## § 20

Till bordläggning anmäldes statsutskottets utlåtanden:

nr 211, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående markförvärv för nya förlägnings- och övningsområden för Svea livgarde och Svea ingenjörregemente jämte i ämnet väckta motioner,

nr 212, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående riktlinjer för fortsatt utbyggnad av universitets- och högskoleväsendet m. m. jämte i ämnet väckta motioner,

nr 213, i anledning av väckta motioner angående ökat stöd till handikappade,

nr 214, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utgifter å tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1963/64, i vad propositionen avser justitiedepartementets verksamhetsområde,

nr 215, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utgifter å tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1963/64, i vad propositionen avser utrikesdepartementets verksamhetsområde,

nr 216, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utgifter å tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1963/64, i vad propositionen avser socialdepartementets verksamhetsområde,

nr 217, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utgifter å tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1963/64, i vad propositionen avser finansdepartementets verksamhetsområde,

nr 218, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utgifter å tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1963/64, i vad propositionen avser ecklesiastikdepartementets verksamhetsområde, samt

nr 219, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utgifter å tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1963/64, i vad propositionen avser handelsdepartementets verksamhetsområde.

## § 21

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

från jordbruksutskottet:

nr 382, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning av viss kronan tillhörig mark, m. m.; och

från allmänna beredningsutskottet:

nr 393, i anledning av väckta motio-

ner om en för cykeltrafik bättre anpassad planering av gator och vägar.

## § 22

Justerades protokollsutdrag.

Kammarens ledamöter åtskildes här efter kl. 16.39.

In fidem

Sune K. Johansson

## Onsdagen den 11 december

Kl. 10.00

## § 1

Justerades protokollet för den 5 innevarande december.

## § 2

Upplästes följande till kammaren inkomna ansökan:

*Till Riksdagens andra kammare*

För fullgörande av kommittéarbete inom Europarådet anhålles om ledighet från riksdagsgöromålen under tiden den 11—14 december.

Stockholm den 10 december 1963

*Ingemar Andersson*  
i Linköping

Kammaren biföll denna ansökan.

## § 3

Svar på fråga och interpellation ang. informationen vid flyttning av anläggningar m. m. inom statens järnvägar

Ordet lämnades på begäran till

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet SKOGLUND, som yttrade:

Herr talman! Herr Gustafsson i Skellefteå har frågat mig dels om jag upp-

märksammat den kritik som riktats mot statens järnvägar för bristande information i samband med flyttning av en maskinavdelning, dels om jag vill redogöra för den praxis som gäller för information till personalen och berörda kommuner i anledning av flyttning av verkstäder, nedläggning av bandelar och andra omläggningar inom statens järnvägar.

Vidare har herr Lundmark frågat mig dels om jag uppmärksammat de olägenheter som uppkommit genom planerade personalomflyttningar inom statens järnvägar, dels om vilka riktlinjer som gäller för information till personalen om förflyttningar m. m. i samband med den pågående rationaliseringen inom företaget.

Jag anhåller att få besvara frågorna i ett sammanhang.

Inom statens järnvägar finns sedan länge riktlinjer utarbetade för hur information i olika fall skall lämnas. Den extraordinära omställningssituation, som för närvarande föreligger, har därjämte föranlett att man i samförstånd med personalorganisationerna vidtagit vissa ytterligare åtgärder för att effektivisera informationen till personalen. Sålunda har från centralförvaltningen

**Svar på fråga och interpellation ang. informationen vid flyttning av anläggningar m. m. inom statens järnvägar**

till de regionala cheferna utsänts ett omfattande underlag för information samtidigt som betydelsen av informationsverksamheten påpekats och olika former härför rekommenderats. Den centrala företagsnämnden ägnar särskild uppmärksamhet åt informationsfrågan.

Beträffande informationen till personalen gäller, att den skriftliga i huvudsak går tjänstevägen, genom företagsnämnderna och genom tidningar, främst statens järnvägars egen tidning SJ-nytt och personalförbundens tidningar. För den muntliga informationen används normalt två vägar. Den ena — som enligt min mening är den mest effektiva och dessutom det vanligaste tillvägagångssättet — är att vederbörande chef lämnar besked vid enskilda samtal, vid särskilda konferenser eller vid s. k. samtalsaftnar. Den andra vägen går genom de omkring 100 företagsnämnderna, vilkas ledamöter informeras för att föra upplysningarna vidare. Dessa nämnder spelar en betydande roll härvidlag. Utöver dessa ordinära informationsvägar utnyttjas även andra kanaler, som varierar från fall till fall.

Innan en rationaliseringsundersökning eller arbetsstudie företas underlättas berört personalförbund, och personalen utser en kontaktman som följer undersökningen. Dessutom anordnas informationsmöten med personalen före och efter undersökningen. Vid mera omfattande åtgärder lämnas även information till kommunala myndigheter, arbetsmarknadsorgan och eventuella andra intressenter. Vid ifrågasatt nedläggning eller omläggning av driften vid trafiksvaga bandelar ges även information till länsmyndigheterna. Informationen till trafikanterna lämnas vid särskilt anordnade trafikantmöten.

Vad som närmast synes ha föranlett frågeställarna att begära besked av mig på den här punkten är vissa uppgifter om att informationen från statens järnvägars sida skulle ha brustit i vad av-

ser verkets rationaliseringsplaner i Jörn. Enligt interpellanten skulle sålunda kommunen — i samband med att SJ-personal hos denna sökt egnahemslån — vid förfrågan hos verksledningen någon gång under år 1959 fått bestämt besked om att verket inte skulle göra några personalindragningar i Jörn. Jag har försökt att utröna hur det förhåller sig med detta och därvid funnit att uppgift står mot uppgift. Däremot har jag funnit det styrkt, att statens järnvägar år 1956 varslade kommunalnämnden om indragning av 25 man i Jörn i samband med införande av dieseldrift.

Beträffande frågan om nedläggning av lokstationen i Jörn, som berör 20 man, har järnvägsstyrelsen meddelat mig att man har för avsikt att avveckla den etappvis. Tills vidare kommer viss verksamhet att bibehållas vid lokstationen, varigenom 10 man kommer att beredas fortsatt sysselsättning under de närmaste åren. Eftersom 2 man avgår med pension under de närmaste månaderna återstår 8 man, som måste omplaceras inom företaget under år 1964. Styrelsen skall emellertid ingående undersöka om inte ytterligare någon man kan beredas sysselsättning i Jörn. Dessutom kommer styrelsen att i samråd med personalorganisationerna, kommunen och länsmyndigheterna överväga olika åtgärder, bl. a. möjligheterna till omskolning, för att minska olägenheterna av lokstationens indragning.

Jag bör även nämna att det i dagens läge inte är aktuellt att flytta den lokala ledningen för viss banunderhållstjänst från Jörn. Däremot kan det bli aktuellt att i samband med omorganisationen av trafiktjänsten minska bemanningen på stationen.

Härmed, herr talman, anser jag mig ha besvarat herr Gustafssons enkla fråga och herr Lundmarks interpellation.

Vidare anförde:

**Svar på fråga och interpellation ang. informationen vid flyttning av anläggningar m. m. inom statens järnvägar**

Herr GUSTAFSSON i Skellefteå (fp):

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för svaret på min fråga.

I sitt svar ger statsrådet en redogörelse för den praxis SJ använder när SJ informerar personal och kommuner. Statsrådets redogörelse ger onekligen intryck av att informationen sköts på tillfredsställande sätt. Att döma av den debatt som förts i samband med de rationaliseringar som nyligen är genomförda är emellertid personalen inte av den uppfattningen att systemet fungerar tillräckligt bra.

Jag kan som exempel anföra ett par uttalanden från personalhåll som återgivits i ett reportage i Stockholms-Tidningen den 29 november. Där framhålls bl. a. att det råder oro bland de anställda i SJ och att en bidragande orsak till oron är att det inte har förekommit någon som helst information till företagsnämnderna om planerna. Man kritiserar också att SJ:s utredning inte alls har ägnat sig åt den sociala sidan av rationaliseringsoperationen. Ombudsman Bertil Lind i Svenska järnvägsmannaförbundet skulle enligt tidningen ha yttrat bl. a. följande: »Man har inte undersökt bostadsfrågorna på de nya orterna, inte skolmöjligheterna, och man har inte tänkt på hur många av de anställda som har egna hem som de måste sälja.» Det finns alltför många skönhetsfläckar på utredningen, ansåg herr Lind. Jag nämmer detta som exempel på att man tydligen på personalsidan inte anser att informationen varit tillräcklig. Huruvida missnöjet varit berättigat eller inte, kan jag inte ha någon uppfattning om.

Sedan övergår statsrådet Skoglund till att beröra vad som egentligen låg bakom min fråga, nämligen förhållandena i Jörn. Där har det påståtts att många av de anställda som nu måste flytta har skaffat sig egna hem under de senaste åren på grund av att de från

SJ hade fått besked om att det inte skulle bli några indragningar som berörde dem. Om detta säger statsrådet: »Jag har försökt utröna hur det förhåller sig med detta och därvid funnit att uppgift står mot uppgift.» Det förhåller sig väl så. Jag har här en i kronologisk ordning gjord uppställning över hur informationsverksamheten enligt personalens — och även kommunens — uppfattning har gått till i samband med rationaliseringarna i Jörn.

Enligt denna sammanställning skulle det den 25 oktober 1956 ha anordnats en gemensam samtalsafton för maskin- och trafikavdelningarnas personal i Jörn. Man hade före denna sammankomst utsänt en förfrågan till personalen om den hade några problem som den ansåg skulle behandlas. För personalen visade sig bostadsfrågan då vara det största problemet. De bodde i många fall utanför tätorten och hade planer på att skaffa sig egna hem, men de ville, innan de gjorde det, ha klart för sig hur det i fortsättningen skulle bli med SJ:s verksamhet i Jörn. Vid nämnda samtalsafton lämnades vissa garantier för att förflyttning av personal inte var aktuell inom överskådlig tid.

Sedan kom ett annat sammanträde våren 1959. Då lämnades, fortfarande enligt personalens uppfattning, från SJ:s sida den upplysningen att det inte var aktuellt med någon ytterligare förflyttning av personal från Jörn, utan pensionsavgången skulle få utjämna personalöverskottet. Det fördes inga protokoll vid sammanträdena, och om uppgift står mot uppgift så medger jag att man omöjlig kan avgöra vad som är riktigt. Men en sak är tydlig, och det är att både personalen och Jörns kommun ansåg sig ha fått garantier för att några indragningar inte skulle äga rum. Annars skulle ju inte personalen ha skaffat sig bostäder dels genom att bygga nytt, dels genom att köpa egna hem. Man kan väl också utgå från att

**Svar på fråga och interpellation ang. informationen vid flyttning av anläggningar m. m. inom statens järnvägar**

kommunen inte skulle ha medverkat till att förmedla lån till nya bostäder.

Oavsett om det berodde på ett missförstånd eller inte, hade man alltså tydligen i Jörn den uppfattningen att garantier hade lämnats för att inga indragningar skulle äga rum. Om det var ett missförstånd, så är det beklagligt att man fått så oklara uppgifter att ett sådant missförstånd kunnat uppstå.

Statsrådet säger vidare att han funnit det styrkt att SJ år 1956 varslade kommunalnämnden om en indragning av 25 man i Jörn i samband med införandet av dieseldrift. Detta verkar en smula överraskande. Jag har här en kopia av en skrivelse från centralförvaltningen i Luleå till Jörns kommun. Det är svaret på en skrivelse som kommunen hade tillställt centralförvaltningen i anledning av dessa permitteringar. Där heter det: »Sommaren 1962 ersättes ångloken inom distriktet i huvudsaklig del av diesellok. Härmed har Jörns lokstation definitivt förlorat i betydelse, och rörelsen har fram till nu drivits i mer eller mindre konstruerade former.»

Om alltså uppgiften i interpellationssvaret är riktig, skulle SJ 1956 ha informerat Jörns kommun om någonting som skulle äga rum 1962 och som efter vad jag förstår delvis ligger bakom de permitteringar som har skett nu. Detta låter inte troligt. Det ligger förmodligen till så att det meddelande Jörns kommun fick 1956 rörde andra inskränkningar; det har ju under hela tiden gjorts vissa inskränkningar av personalen i Jörn. Beskedet 1956 hade troligen inte någonting med det nu aktuella fallet att göra.

Jag vill understryka att svårigheterna för de anställda i Jörn framför allt beror på förhållandena inom kommunen, som statsrådet Skoglund känner till precis lika bra som jag. Jörn är ju en typisk utflyttningskommun. Under 15-årsperioden 1946—1961 hade Jörns

kommun en utflyttningsförlust på sammanlagt 1 586 personer och en folkminskning på i runt tal 1 000 personer.

Invånarantalet 1962 var 4 687. De dominerande näringarna i Jörn är jordbruk och skogsbruk, och detta förhållande, jämte en ogynnsam åldersammansättning i Jörn, gör att det finns stora risker för att folkminskningen där skall fortsätta. Under sådana förhållanden är det svårt, för att inte säga omöjligt, att avyttra ett antal egnahem. Eftersom personalen nu — med rätt eller orätt — anser att den fått garantier av det slag som förut nämnts och finner att den gör förluster på sina egnahem, uppstår ett missnöje som är mycket lätt att förstå och vars orsaker måste beklagas. SJ har anledning att ta under övervägande om man inte på något sätt kan lindra verkningarna av det som inträffat.

Jag vill understryka att SJ självfallet måste rationalisera, men det är tydligen inte alldeles överflödigt att vid detta tillfälle säga att man vid den rationaliseringen måste ta hänsyn till både personalen och kommunerna. Vi fordrar dylikt hänsynstagande av enskilda företagare och vi kritiserar dessa hårt när så inte sker — och det med all rätt! Vi har rätt att ställa samma krav också på de statliga företagen.

Till sist noterar jag med tillfredsställelse de förändringar i planerna som gjorts under den senaste tiden och som statsrådet Skoglund omnämner i sitt interpellationssvar. De gör att svårigheterna åtminstone blir av mindre omfattning. Det bör därför också bli lättare att genomföra den nödvändiga anpassningen.

Herr LUNDMARK (s):

Herr talman! Jag ber att få tacka statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet för svaret.

Jag har i allt väsentligt förekommit av herr Gustafsson i Skellefteå i vad



**Svar på fråga och interpellation ang. informationen vid flyttning av anläggningar m. m. inom statens järnvägar**

det gäller kommentarerna till statsrådets svar. Min interpellation var främst förorsakad av fallet Jörn. Av svaret framgår att det tydligen blir möjligt att genomföra rationaliseringsåtgärderna där med en mjuk övergång och därmed mildra de vådor och problem som uppstår för de anställda, men också för kommunen.

Statsrådets beskrivning av vägar och former för information mellan å ena sidan SJ:s ledning och å andra sidan anställda, kommuner och berörda myndigheter ger en bild av ett tillförlitligt förfaringssätt. Vi får tro att Jörnfallet var ett missfall som berodde på tillfälligt trassel i kommunikationerna inom SJ.

Självfallet är ingrepp och omflyttningar av det slag som SJ här är i färd med att vidta många gånger påfrestande och irriterande för de anställda. Men personalen är nog i stort sett på det klara om nödvändigheten av denna rationaliseringsprocess. Det är dock inte rimligt att begära en sådan solidaritet från personalens sida, att den stillatigande skall lida ekonomiska förluster och vidkännas personliga olägenheter för rationaliseringens skull. SJ måste få möjligheter att reglera dylika situationer på ett hyfsat sätt.

Det kan bli fråga om förtidspensionering eller inlösen av egna hem, omskolning o. s. v.

Jag ber än en gång att få tacka för svaret.

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet **SKOGLUND**:

Herr talman! Med anledning av vad herr Gustafsson i Skellefteå yttrade vill jag ännu en gång påminna om att granskningen av det föreliggande materialet gett vid handen att uppgift står mot uppgift. Jag har lagt ner mycket arbete på att få utront vad som verkligen förekommit vid ena och andra tillfället. Jag har också en lång förteck-

ning över vad som förekommit vid de olika sammanträffandena på angivna dagar.

Den skrivelse som herr Gustafsson citerade har jag emellertid av någon anledning inte fått ögonen på. Däremot kan jag nämna att kommunalnämndens ordförande i Jörn, herr Manfred Westermarck, den 11 juni 1956 fick ett brev från dåvarande distriktschefen i Luleå Arne Carlstedt. Det var den skrivelsen jag syftade på i mitt interpellations-svar. Det heter där: »Med anledning av Eder skrivelse till kungl. järnvägsstyrelsen den 26 mars 1956 får distriktschefen meddela, att frågan angående samordning av viss järnvägstjänst i Bastuträsk och Jörn vilar t. v. i avvaktan på att de problem, som uppstå beträffande tågplaner och lokdepåer vid en fullständig dieselfiering bli lösta. Skulle i samband med dieseldriftens införande dragkraften stationeras i Bastuträsk, vilket vissa skäl synes tala för, skulle detta innebära att ca 25 man av SJ personal indragas i Jörn. Av dessa komma de flesta att flyttas till Bastuträsk och en mindre del att helt indragas genom den nya drifformerna. Tyvärr kan distriktschefen icke nu ange någon tidpunkt för planernas eventuella genomförande.»

Denna skrivelse har i varje fall förekommit, och det är däri klart utsagt, att man har att emotse en förändring i fråga om personalbeståndet i Jörn, om dieseldriften skulle genomföras. Den har nu genomförts. Vad som förevarit eller inte har förevarit är inte så mycket att diskutera om.

Låt mig få instämma i vad herr Gustafsson i Skellefteå yttrade, nämligen att staten gentemot sina anställda skall uppträda minst lika anständigt — om jag får använda det uttrycket — som vi begär att de enskilda företagen skall göra gentemot sina anställda. Men här föreligger i fråga om informationerna så pass många dunkla punkter, att det

**Riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.**

är svårt att fälla något bestämt omdöme om huruvida SJ förfarit på detta sätt eller inte. Vad jag tycker är av värde här är att man ändå försöker få en övergång som är så mjuk och föga kännbar som möjligt. Det är också det tillvägagångssätt som vi rekommenderar de enskilda företagen, när dessa skall omflytta personal eller lägga ned driften vid en industri på den ena eller den andra orten.

Den redogörelse jag här lämnade kommenterade herr Gustafsson på det sättet, att han var tillfredsställd med att ärendet nu hade reducerats till att gälla åtta man av de 25 som aviserades år 1956 och de 20 som aviserades i början av 1963. Det är möjligt att man kan åstadkomma ytterligare någon hyfsning när det gäller den siffran. Att man bör pröva en sådan utväg ligger liksom dolt i uttrycket omskolning av personal som finns på orten till annan eventuell uppgift.

Herr GUSTAFSSON i Skellefteå (fp):

Herr talman! Om uppgift står emot uppgift är det naturligtvis omöjligt för statsrådet och mig att avgöra vad som är riktigt. Jag har endast velat lämna en redogörelse för hur personalen och kommunalmännen i Jörn ser på det hela, men jag kan inte uttala mig om huruvida det är ett missförstånd eller något annat som ligger bakom.

Jag medger att den skrivelse som statsrådet citerade innebar en varning till Jörns kommun om vad som skulle hända om dieseldrift infördes. Därför är det litet underligt att man bland personalen och kommunalmännen trots detta tycks ha blivit överraskad. Vad som ligger bakom vet jag inte; det kan bero på att vederbörande senare fått andra uppgifter eller möjligen på att denna skrivelse inte kommit till deras kännedom. Tydligt är emellertid att de levat i tron att fortsatt anställning var garanterad med eller utan rätt.

Härmed var överläggningen slutad.

## § 4

Föredrogs, men bordlades åter statsutskottets utlåtanden nr 211—219.

## § 5

**Riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.**

Föredrogs sammansatta stats- och tredje lagutskottets utlåtande nr 1, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m. jämte i ämnet väckta motioner.

Genom en den 18 oktober 1963 dagtecknad proposition, nr 191, hade Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för nämnda dag

*dels* beslutat inhämta riksdagens yttrande över ett till propositionen fogat förslag till förordning om ändring i förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.,

*dels* berett riksdagen tillfälle att avgiva yttrande över de av föredragande departementschefen förordade allmänna riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken och de frågor i övrigt, beträffande vilka departementschefen hemställt om riksdagens yttrande,

*dels ock* föreslagit riksdagen att bifalla de övriga förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

Propositionen hade såvitt anginge det vid densamma fogade författningsförslaget hänvisats till behandling av lagutskott och i övrigt till statsutskottet. Efter överenskommelse mellan statsutskottet och tredje lagutskottet hade propositionen hänskjutits till sammansatt stats- och tredje lagutskott.

Beträffande propositionens huvudsakliga innehåll anfördes följande.

I propositionen föreslås en nyorientering av den statliga trafikpolitiken i

**Riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.**

syfte att skapa ett mer konkurrensfrämjande system på transportmarknaden. De konkurrenshämmande regleringar, som f. n. gäller på transportmarknaden, skall i möjligaste mån avvecklas. Varje trafikgren bör i princip svara för sina kostnader och förutsättningar även i övrigt skapas för en konkurrens på lika villkor, vilket är av betydelse för att nå en samhällsekonomiskt riktig uppdelning av trafiken mellan de olika trafikgrenarna. Målet för trafikpolitiken bör vara att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnader. I den mån det inte med kravet på kostnadstäckning går att lämna en viss bygd den trafikservice som från samhällets synpunkt är rimlig, bör ersättning till trafikföretaget utgå av allmänna medel.

För att få en mjuk övergång till det nya systemet har reformåtgärderna samordnats i ett handlingsprogram uppdelat i tre etapper. Den första etappen avses skola genomföras den 1 juli 1964 och den andra den 1 juli 1966. Riktpunkten för genomförandet av den tredje reformetappen skall vara den 1 juli 1968. En särskild delegation med representanter för bl. a. transportkonsumenter och trafikutövare skall tillsättas för att följa upp genomförandet av handlingsprogrammet.

I den första reformetappen föreslås i fråga om godstrafiken på landsväg att gällande regleringssystem skall uppmjukas huvudsakligen genom en mindre restriktiv tillståndsgivning. Normerande vid tillståndsgivningen skall vara en årlig ökning med 15 procent av den samlade lastförmågan hos fordon i beställningstrafik för godsbefordran. Dessutom föreslås vissa transporter skola helt undantagas från tillämpning av yrkestrafikförordningens bestämmelser eller från däri föreskriven behovsprövning. I den andra reformetappen avses restriktiviteten i tillståndsgivningen bli ytterligare mildrad. Vidare skall bl. a. tillstånd till transporter med lättare last-

bilar, vissa specialbilar m. m. kunna meddelas utan behovsprövning. I den tredje reformetappen torde all behovsprövning för godstransporter på landsväg kunna slopas.

I fråga om persontrafiken på landsväg föreslås bl. a. att samåkning i vanliga personbilar till och från arbetsplatser och skolor helt undantages från tillståndstvång. Det ersättningssystem som sedan några år tillämpas för icke lönsam enskild eller kommunal busslinjetrafik på landsbygden utvidgas — för att skapa en likvärdig trafikservice inom olika bygder — till att gälla även sådan trafik, som bedrivs av staten och statsägda bolag.

Av avgörande betydelse för att nå en samhällsekonomiskt riktig trafikuppdelning är att järnvägarna befrias från olika ekonomiskt belastande förpliktelser. I den mån dylika förpliktelser alltjämt kommer att kvarstå bör ersättning utgå som helt täcker därigenom uppkommande kostnader. I propositionen föreslås därför bl. a. grunder för ersättningen till SJ för drift av icke lönsamma järnvägslinjer. Denna ersättning som populärt uttryckt utgör ett slags »kollektivbiljett» för resor och transporter som staten köper av SJ på de trafiksvaga linjerna, föreslås skola utgå fr. o. m. första reformetappen.

I propositionen föreslås vissa riktlinjer för trafikinvesteringarna och olika förslag framläggas för att främja en rationell samordning av dessa investeringar i syfte att därmed skapa ett transportsystem, där de olika trafikankläggningarna och transportmedlen på ett optimalt sätt kompletterar varandra. En speciell sakkunnigutredning skall tillsättas för att göra en översyn av 1957 års vägplan, därvid behovet av en samordning mellan trafikledsbyggandet i städerna och vägutbyggnaden på landsbygden skall särskilt beaktas. För SJ:s del förutsättes en fortsatt koncentration av verksamheten genom nedläggningen av trafiksvaga järnvägslinjer och samti-

**Riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.**

digt härmed en upprustning av för framtiden bestående järnvägslinjer. För medverkan till en lösning av de speciella problem, som sammanhänger med den kollektiva närtrafiken i Stor-Stockholm, skall en statlig förhandlings- och utredningsman tillsättas. Vidare behandlas investeringsverksamheten inom sjöfarten och luftfarten.

Slutligen aviseras i propositionen en utredning rörande den transportekonomiska och trafiktekniska forskningen.

I samband med propositionen hade utskottet till behandling förehäft följande i anledning av propositionen väckta motioner, nämligen

de likalydande motionerna I: 802 av herr *Erik Filip Petersson m. fl.* samt II: 969 av herr *Magnusson* i Tumbult *m. fl.*,

de likalydande motionerna I: 804 av herr *Wikner m. fl.* samt II: 971 av herr *Nilsson* i Östersund *m. fl.*,

de likalydande motionerna I: 807 av herr *Berg m. fl.* samt II: 984 av herr *Jonhanson* i Västervik *m. fl.*,

de likalydande motionerna I: 808 av herr *Berg m. fl.* samt II: 978 av herr *Börjesson* i Glömminge *m. fl.*,

de likalydande motionerna I: 810 av herr *Jonasson m. fl.* samt II: 979 av herr *Elnwall m. fl.*,

de likalydande motionerna I: 811 av herr *Jonasson m. fl.* samt II: 977 av herr *Börjesson* i Glömminge *m. fl.*,

de likalydande motionerna I: 812 av herrar *Lager* och *Adolfsson* samt II: 983 av herrar *Hermansson* och *Nilsson* i Gävle,

de likalydande motionerna I: 813 av herr *Lundström m. fl.* och II: 975 av herr *Bohman m. fl.*,

de likalydande motionerna I: 814 av herrar *Ferdinand Nilsson* och *Georg Carlsson* samt II: 987 av herr *Nilsson* i Tvärälund *m. fl.*,

de likalydande motionerna I: 815 av herr *Erik Filip Petersson m. fl.* samt II: 980 av herr *Gustavsson* i Alvesta *m. fl.*,

de likalydande motionerna I: 816 av herr *Georg Pettersson m. fl.* och II: 988 av herr *Svensson* i Stenkyrka *m. fl.*,

de likalydande motionerna I: 817 av herrar *Harald Pettersson* och *Nils-Eric Gustafsson* samt II: 976 av herr *Börjesson* i Glömminge *m. fl.*,

de likalydande motionerna I: 818 av herr *Schött m. fl.* samt II: 981 av herr *Hæggbloom m. fl.*,

de likalydande motionerna I: 819 av herrar *Sundin* och *Virgin* samt II: 974 av herr *Bohman m. fl.*,

de likalydande motionerna I: 820 av herr *Sundin m. fl.* samt II: 982 av herr *Hedlund m. fl.*,

de likalydande motionerna I: 821 av herr *Rikard Svensson m. fl.* samt II: 985 av herr *Karlsson* i Olofström *m. fl.* och motionen I: 809 av herr *Jonasson*, samt

motionen II: 986 av herrar *Källenius* och *Fröding*.

I motionerna I: 807 och II: 984 hade yrkats att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att järnvägslinjerna Karlskrona—Torsås—Bergkvara och Torsås—Kalmar överfördes från linjegrupp B till linjegrupp A.

I motionerna I: 815 och II: 980 hade bl. a. hemställts att riksdagen måtte besluta avskaffa behovsprövningen för i skogsbruket med lastbil utförda transporter från och med den 1 juli 1964.

I motionerna I: 816 och II: 988 hade hemställts att riksdagen vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 191 måtte uttala, att målet för den statliga trafikpolitiken i fråga om Gotlands trafikförbindelser med fastlandet skulle vara, att staten skulle i den utsträckning som bleve behövt lämna ekonomiskt stöd åt gotlandstrafiken, så att kostnaderna för gods- och personbefordran mellan Gotland och fastlandet bleve i huvudsak lika med kostnaderna för transport per järnväg med motsvarande trafikstandard på sträckor av samma längd samt att riksdagen ville beakta

## Riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.

de synpunkter som i övrigt framförts i motionerna.

I motionerna I: 818 och II: 981 hade yrkats att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa att järnvägslinjerna Karlskrona—Torsås—Bergkvara och Torsås—Kalmar överfördes från linjegrupp B till linjegrupp A.

I motionerna I: 819 och II: 974 hade yrkats att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa att särskild lagstiftning rörande avgiftsbelagda trafikaneläggningar måtte föreläggas riksdagen.

Utskottet hemställde,

A. att riksdagen måtte,

I. i anledning av förevarande proposition, nr 191, samt med avslag, såvitt nu var i fråga, å följande motioner, nämligen

1. I: 810 och II: 979,
2. I: 814 och II: 987,
3. I: 815 och II: 980,
4. I: 817 och II: 976, samt
5. II: 986,

till Kungl. Maj:t anmäla, att riksdagen icke funnit anledning till erinran mot det vid propositionen fogade förslaget till förordning om ändring i förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.;

II. med bifall till Kungl. Maj:ts förslag samt med avslag, såvitt nu var i fråga, å följande motioner, nämligen

1. I: 810 och II: 979,
2. I: 814 och II: 987,
3. I: 815 och II: 980,
4. I: 817 och II: 976, samt
5. II: 986,

godtaga de i propositionen förordade grunderna för omarbetning i en andra reformetapp av vissa bestämmelser i sagda förordning;

III. godtaga den i propositionen föreslagna utvidgningen av tillämpningsområdet för ersättning till viss linjetrafik på landsbygden;

IV. med bifall till Kungl. Maj:ts förslag samt med avslag å motionerna I: 802 och II: 969, I: 821 och II: 985 samt I: 812

och II: 983, sistnämnda båda motioner såvitt nu var i fråga, upphäva det av 1946 års riksdag fattade principbeslutet om breddning till normalspår av linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö;

V. med bifall till Kungl. Maj:ts förslag och med avslag å motionerna I: 813 och II: 975, nämnda motioner såvitt nu var i fråga, godkänna de i propositionen förordade grunderna för ersättning till statens järnvägar för driften av icke lönsamma järnvägslinjer, att gälla från och med budgetåret 1964/65;

B. att motionerna I: 807 och II: 984 samt I: 818 och II: 981 icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd;

C. att motionerna I: 812 och II: 983, såvitt de avsåge Stor-Stockholms närtrafikproblem, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd;

D. att motionerna I: 819 och II: 974 icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd;

E. att motionen I: 809 ej måtte av riksdagen bifallas;

F. att riksdagen måtte i anledning av motionerna I: 816 och II: 988 i skrivelse till Kungl. Maj:t giva till känna vad utskottet anfört rörande trafiken mellan Gotland och fastlandet;

G. att motionerna

1. I: 804 och II: 971,
2. I: 808 och II: 978,
3. I: 811 och II: 977,
4. I: 812 och II: 983,
5. I: 813 och II: 975,
6. I: 815 och II: 980, samt
7. I: 820 och II: 982,

i den mån de icke kunde anses besvarade genom vad utskottet anfört och hemställt, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd;

H. att riksdagen måtte, i anledning av de av departementschefen gjorda uttalandena rörande de allmänna riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken, investeringarna och reformåtgärderna i övrigt giva till känna vad utskottet här om anfört.

## Riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.

I motiveringen anförde utskottet bl. a. följande:

Utskottet vill framhålla att ett beslut av statsmakterna om full ersättning till SJ för driften av trafiksvaga bandelar självfallet inte skall medföra en ändrad inställning från statsmakternas sida i fråga om nedläggning av trafiksvaga bandelar.

Reservationer hade avgivits

a) beträffande *punkterna A I och A II* av herr *Bengtson* i Solna, som ansett att utskottet bort hemställa,

att riksdagen måtte,

I. i anledning av förevarande proposition, nr 191, samt motionerna I: 815 och II: 980, nämnda motioner såvitt nu var i fråga, samt med avslag såvitt nu var i fråga å följande motioner, nämligen

1. I: 810 och II: 979,
2. I: 814 och II: 987,
3. I: 817 och II: 976, samt
4. II: 986,

till Kungl. Maj:t anmäla, att riksdagen icke funnit anledning till annan erinran mot det vid propositionen fogade förslaget till förordning om ändring i förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. än att i 12 § undantag från prövning av trafikens behövlighet jämväl borde göras, då ansökan om trafiktillstånd avsåge rätt att med lastautomobil jämte släpfordon utföra transporter inom skogsbruket;

II. i anledning av Kungl. Maj:ts förslag och motionerna I: 815 och II: 980, nämnda motioner såvitt nu var i fråga, samt med avslag såvitt nu var i fråga å följande motioner, nämligen

1. I: 810 och II: 979,
2. I: 814 och II: 987,
3. I: 817 och II: 976, samt
4. II: 986,

godtaga de i propositionen förordade grunderna för omarbetning i en andra reformetapp av vissa bestämmelser i sagda förordning med den ändring som föranleddes av hemställan under I ovan;

b) beträffande *punkten A IV* av herr *Wachtmeister*, utan angivet yrkande;

c) beträffande motiveringen till *punkten A V* av herrar *Nils Theodor Larsson* och *Svensson* i Ljungskile, som ansett att ovan intagna mening i utskottets utlåtande bort ha följande lydelse:

»Utskottet vill framhålla att ett beslut av statsmakterna om full ersättning till SJ för driften av trafiksvaga bandelar självfallet inte skall medföra en hårdare inställning från statsmakternas sida i fråga om nedläggning av trafiksvaga bandelar.»;

d) beträffande *punkten B* av herrar *Nils Theodor Larsson*, *Wachtmeister* och *Grebäck*, som ansett att utskottet bort hemställa,

att riksdagen med bifall till motionerna I: 807 och II: 984 samt I: 818 och II: 981 måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att järnvägslinjerna Karlskrona—Torsås—Bergkvara och Torsås—Kalmar måtte överföras från linjegrupp B till linjegrupp A;

e) beträffande *punkten D* av herr *Cassel*, som ansett att utskottet bort hemställa,

att riksdagen måtte med bifall till motionerna I: 819 och II: 974 i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa att förslag till lagstiftning rörande avgiftsbelagda trafikaneläggningar måtte föreläggas riksdagen.

Utskottets hemställan föredrogs; och anförde därvid:

Herr CASSEL (h):

Herr talman! Med risk att göra herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet bedrövad känner jag mig förpliktad att säga, att den proposition, som han har lagt fram rörande nyorientering av den statliga trafikpolitiken, i sina huvuddrag väl rimmar med min egen djupt konservativa uppfattning. Statsrådet använder sådana uttryckssätt som att man bör utnyttja den drivfjäder till effektivare transporter som konkurrens i fria former



## Riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.

kan utgöra, han talar om konkurrens på lika villkor, han talar om att varje trafikgren i princip själv bör svara för de kostnader som grenen förorsakar det allmänna, om att man skall redovisa kostnaderna öppet och om att en koncentration av järnvägsdriften bör ske genom nedläggning av trafiksvaga järnvägar så snabbt som möjligt.

Allt detta är lika sant som väl uttryckt, och jag har ingenting att erinra annat än möjligen att samma principer skulle kunna tillämpas rörande den ekonomiska politiken i dess helhet. Men detta, herr talman, hör icke till dagens överläggningsämne.

Statens järnvägar skall nu bli en affärsdrivande institution, som skall bedriva sin verksamhet efter rent ekonomiska principer och som skall befrias från ansvaret för trafiken på alla de banor, som lämnar underskott och som måste komma att lämna underskott. Samtidigt skall man kräva att den affärsdrivande del av statens järnvägar som fortfarande finns kvar skall göra rimliga avskrivningar på sitt kapital, ränta sitt kapital och lämna hyggelig vinst. Även den uppläggningsföreligger mycket välmotiverad, och särskilt verkar den tilltalande ur psykologisk synpunkt.

Det kan omöjligen stimulera till driftighet och företagarganda, om ett företag på grund av hela sin konstruktion är så beskaffat att det måste lämna betydande underskott hur väl det än sköts.

Statens järnvägar skall inte längre behöva sätta onormalt höga taxor på vissa sträckor för att kunna försörja trafiksvaga bandelar. Därmed vinner SJ konkurrenskraft mot lastbilstrafik, sjötrafik och annan trafik. I princip skall nu järnvägar och annan trafik konkurrera på lika villkor. Det är viktigt att SJ som ett affärsföretag bland andra affärsföretag och utan sin tidigare monopolställning lämnas i fred i sitt arbete. Företaget bör inte i högre grad än privata företag behöva ta and-

ra än företagsekonomiska hänsyn, och det bör så snart som möjligt själv få bestämma över sina taxor.

Departementschefen nämner i detta sammanhang frågan om pensionskostnaderna för SJ:s personal, men han hänvisar det komplicerade problemet till en särskild utredning. Statens järnvägar har begärt att dess förräntningsplikt på ungefär 113 miljoner skall minskas med inte mindre än 70 miljoner kronor om året under de närmaste åren med hänsyn till att SJ har speciellt höga pensioneringskostnader. Dessa har uppkommit på grund av att företaget på sin tid måste övertaga äldre personal i samband med de enskilda järnvägarnas förståtligande. Eftersom departementschefen inte tagit någon ställning till denna fråga utan vill avvakta en utredning, skall inte heller jag gå in på den. Men jag vill redan nu ha sagt, att det förefaller mig som om anspråken på reduktion av förräntningsplikten vore ganska höga och knappast förenliga med den likhet som man velat uppnå mellan statens järnvägar och andra affärsföretag. När utredningen föreligger får vi närmare kännedom om dessa ting.

I och med att SJ nu befrias från ansvaret och kostnaden för trafiken på det trafiksvaga bannätet är emellertid i och för sig inga problem lösta. Bannätet ligger där det ligger och är lika trafiksvagt som förut. Det reella ansvaret för att glesbygderna får en rimlig trafikförsörjning står kvar oförändrat, ehuru det nu blir Kungl. Maj:t och i sista hand riksdagen som får lov att bestämma, vilken trafik som kan anses rimlig och nödvändig, och till SJ eller annat trafikföretag betala vad trafiken kostar. Det har kallats för kollektivbiljett, och det är ingen billig historia. Kostnaden har det första året beräknats uppgå till icke mindre än 200 miljoner kronor; sedan skulle kostnaden så småningom minska. Såvitt jag förstår råder det fullständig enighet om

**Riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.**

att man inte kan lämna glesbygderna i sticket och att det fördenskull kan vara nödvändigt att understödja trafikföretag som med hänsyn till trafikunderlaget inte kan bli lönsamma.

Den omständigheten att en glesbygd behöver stöd för att få en rimlig trafik till stånd behöver emellertid inte betyda att det är nödvändigt att hålla en icke lönsam järnväg uppe. I många fall är det även ur bygdens synpunkt bättre att ersätta järnvägen med modern landsväg och att ersätta trafiken på järnvägen med buss- och lastbilstrafik.

Om nu staten skall hjälpa till med allt detta måste det ligga i statens hand att själv välja det sätt för trafikens upprätthållande, som med hänsyn till olika förhållanden kan vara effektivast och minst kostsamt. Enligt min mening finns det ingen som helst anledning att gå ifrån det beslut som riksdagen fattade 1958 och som innebar ett krav på en snabb nedläggning av det trafiksvaga nätet, dock utan att glesbygderna därmed lämnades utan rimliga trafikmöjligheter. På den punkten är jag fullständigt enig med departementschefen och utskottet.

Belastningen på statsbudgeten beräknas, som jag redan sagt, första året bli cirka 200 miljoner kronor. Någon ställning i sak till detta belopp har det sammansatta utskottet naturligtvis inte kunnat ta, utan man får avvakta och se hur budgeten för 1964 kommer att te sig. Men det är klart att denna väldiga belastning på statsbudgeten så snart som möjligt måste bringas ned. Hittills har den drivande kraften när det gäller nedläggning av olönsamma banor varit statens järnvägar, som för att få balans i sin ekonomi varit tvungna att driva på. Sedan det nya systemet genomförts kan man uppenbarligen inte påräkna samma intresse härvidlag från statens järnvägars sida, eftersom SJ endast kommer att mot ersättning utföra beställningstrafik på dessa trafiksvaga järnvägar, en trafik som för SJ:s del knappast kan vålla bekymmer.

Så mycket viktigare blir det då att Kungl. Maj:t och riksdagen i sin tur verkligen håller sin hand över detta och ser till att oräntabla företag här inte konserveras längre än nödvändigt. Det kommer att fordras målmedvetna ansträngningar och man måste räkna med att ständigt ha en kraftig lokal opinion emot sig i det rationaliseringsarbete som förestår. Med detta, herr talman, vill jag inte ha sagt att statsmakterna skulle gå vare sig hådare eller mildare fram än hittills. Målsättningen och metoderna bör vara helt oförändrade.

Departementschefen har visat ett betydande intresse för fortsatt planläggning på trafikens och trafikinvesteringarnas område. Därom är väl inte annat än gott att säga. Dock måste väl alltid den reservationen göras, att man vid all planläggning, särskilt på trafikområdet, måste hålla klart för sig hur osäkra alla prognoser är och hur nödvändigt det därför är att alltid göra planläggningen flexibel, så att man inte binder utvecklingen.

Den våldsamma ökningen av motorfordonstrafiken var det inte många som förutsåg eller kunde förutse för ett tiotal år sedan. Det är väl på intet sätt otroligt att den inrikes luftfarten kommer att få ett uppsving som vi just i dag inte har någon möjlighet att göra oss en föreställning om. Premisserna om att den långväga inrikes persontrafiken kommer att fortsätta i betydande utsträckning med järnväg kan vara riktiga, men de kan också komma att kullkastas av en kraftig utveckling av inrikesflyget — och om den utvecklingen kommer, skall den inte bromsas till förmån för järnvägarna.

Herr talman! Frågorna om SJ:s medverkan när det gäller storstädernas närtrafik och om liberaliseringen av trafiken med gods- och personbilar kommer från vårt håll att beröras av herr Bengtson i Solna, medan herr Wachtmeister kommer att anlägga synpunkter på problem rörande nedläggningen av vissa

## Riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.

järnvägar i Kalmar och Blekinge län. Själv skall jag inskränka mig till att anföra några ord om ett speciellt problem, som hör till den allmänna trafikpolitiken, nämligen frågan om de s. k. tullvägarna, där jag har anmält en avvikande mening.

I Frankrike, Italien, Österrike, USA och på många andra håll ute i världen har man ett nät av speciellt högklassiga vägar, som står till bilisternas förfogande mot erläggande av en ganska måttlig avgift. Eftersom det finns icke avgiftspliktiga vägar som går parallellt, ligger det i vederbörande bilists fria skön om han vill nyttja den avgiftsbelagda vägen eller icke, men vanligen är den så mycket mer lättframkomlig och snabb att det är i hög grad lönsamt att betala vad det kostar. Även tunnlar och broar byggs i enskild eller allmän regi men så, att man får betala avgift för att begagna dem.

Det är klart att det för den trafikerande allmänheten är behagligare att slippa betala avgift, men i valet mellan att ha tillgång till motorvägen eller bron eller tunneln eller att vänta kanske i decennier på att väganlagen skall räcka till att bygga dessa anordningar, är det alldeles uppenbart att allmänheten många gånger skulle föredra att betala tull.

Nu sägs det att dessa investeringar är av sådan storleksordning att de måste styras av det allmänna. Från min utgångspunkt har jag svårt att förstå det. Så länge jag har rätt att uppföra en fabrik utan att be om lov — fränsett att jag måste ha byggnadstillstånd, men det prövas inte ur investeringssynpunkt — och jag t. o. m. har rätt att sätta in en båt eller en färja på en trafikled, borde jag väl också ha rätt att bygga en bro eller en tunnel eller en väg. Denna rättighet skall ju inte vara helt oreglerad. Man tänker sig inte att insatserna skall få göras var som helst eller hur som helst, utan man förutsätter koncession av Kungl. Maj:t.

Redan nu är det aktuellt att bygga två högst betydande storbroar, den ena över Öresund. Jag hoppas att den frågan inte måtte långhalas utan att man så snart som möjligt får klarhet om var bron skall gå. Den andra bron skall gå från fastlandet till Öland. Att Öresundsbron måste bygga på avgiftsfinansiering har jag inte hört ifrågasättas. Beträffande Ölandsbron har man i utskottet enats om att material för bedömande skall finnas färdigt när man skall ta ställning till vägplanen 1966. Men det behöver ingalunda betyda att det då omedelbart går att ge klarsignal för bygget. Det är möjligt att det gör det, och jag hoppas det, men man vet det inte. Kostnaderna ligger i närheten av 80 miljoner kronor. Om det speciella väganlag som nu finns för storbroar kommer att medge en sådan belastning kan man i dag inte uttala sig om. Men skulle det visa sig att det kan dröja tiotals år innan den bron kan komma till stånd med anlitande av bilskattemedel vore det väl klokt att ha möjligheten öppen att i stället välja alternativet med tullbron.

Jag upprepar: det är bättre med en tullbro än ingen bro alls. Enligt min mening är det därför klokt att man gör en lagstiftning angående tullbelagda trafikleder som ligger färdig att användas i mån av behov. Jag är inte beredd att göra gällande att det utkast som trafikutredningen har framlagt till alla delar är det bästa möjliga, men det torde i alla fall utgöra en lämplig bas att arbeta vidare på.

Herr talman! Med dessa ord vill jag yrka bifall till den av mig framförda reservationen beträffande punkt D i utskottets utlåtande.

Herr BENGTON i Solna (h):

Herr talman! I föreliggande utlåtande behandlas en mängd olika avsnitt av trafikfrågorna. Jag skall endast beröra några få av dessa.

**Riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.**

I proposition 191 har kommunikationsministern diskuterat extra ordinarie åtgärder för storstadsregionerna. Utskottet finner detta synnerligen motiverat för Storstockholm men ej påkallat för Göteborgs- och Malmöregionerna. Sannolikt äger detta sin riktighet för Göteborg, men vad beträffar Malmöregionen med det blivande Örestad bör man noga följa situationen, så att man inte ingriper för sent som i fallet Stockholm. Just nu kommer remissvaren angående Öresundsbron på löpande band och jag tror, herr talman, att det är ytterst angeläget att utan dröjsmål ta upp frågan om den första förbindelsens läge som ett separat spörsmål. Ett beslut på denna punkt kan få de mest vidsträckta konsekvenser för industriens lokalisering, för trafikinvesteringarna och för alla människor i de berörda områdena, vilket också herr Cassel var inne på. Näringslivet och de enskilda medborgarna planerar på lång sikt. Jag tror att ett fastställande av läget skulle medföra omedelbara och positiva följder för hela Skåne och även för Blekinge. Södra och sydöstra Småland skulle också kunna dra stor nytta av ett snabbt beslut, vilket är av den största betydelse för dessa trakter, när nu utskottet ställt sig så kallsinnigt till deras önskemål beträffande järnvägarna.

Vi kommer så till Storstockholm. Det är ju meningen att utse en statlig förhandlare och utredare som skall samordna och planera för de olika intressenterna i Stockholmstrakten: Stockholms stad, länskommunerna och staten.

Som jag redan antytt kommer statsrådet Skoglund's initiativ först när vi står ganska nära en katastrofsituation. Detta skall jag emellertid inte orda mera om nu. Men jag kan försäkra kammaren att utredaren inte kommer att sakna arbetsuppgifter. Det ligger ju så till att så fort man kommer utanför Stockholms stads gränser tar kronan

hand om befälet. SJ driver järnvägar och busslinjer och vägförvaltningen bygger våra riksvägar och länsvägar och möjliggör genom statsbidrag våra övriga genomfartsleder. Det är således på tiden att statsmakterna besinnar sitt ansvar i detta hänseende. Samtidigt är det mycket glädjande att kunna konstatera att målsättningen skall vara en *fullgod trafikservice* för hela Storstockholm. Det är väsentligt i detta sammanhang att betona detta, ty det är den springande punkten ur Storstockholms synpunkt i hela betänkandet. En sådan fullgod trafikservice har vi inte haft i Storstockholm på många år. Vi måste vara medvetna om att kommunerna runt Stockholm bildar den mest expansiva region vi har i landet. Skall vi således bygga i kapp på trafikens område allt som legat efter under det senaste decenniet och samtidigt hålla jämn takt med bostadsbyggandet, som kraftigt ökar, blir vi tvungna att investera två å tre gånger så mycket på trafikleder. Departementschefen talar i propositionen om miljardbelopp i investeringar.

Vi vet att planering och projektering tar lång tid. Men vi vet också att när det är ett riksintresse som när det gällde att flytta SAS till Arlanda kan det gå att bygga tre mils motorväg på ett par år. I dag hoppas vi få svart på vitt på att det är, om inte ett riksintresse så dock ett riksdagsintresse att stockholmarna skall kunna komma till och från sina arbetsplatser på rimlig tid. Vi hälsar den statliga förhandlaren välkommen ut till våra kommuner och räknar med att han inte skall väja för några svårigheter.

Förvisso är det en principdiskussion som vi i dag för här i kammaren, men jag skall ändå tillåta mig att nämna några få av de problem som tynger storstockholmaren. Just nu håller kommunerna längs Norrtäljevägen på att ta ställning till en utredning om den framtida trafiken ut mot det fagra Roslagen. Skall människorna färdas med bussar,

## Riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.

med järnväg eller med tunnelbana, det är frågeställningen. Liknande problem står vi inför vid den andra av de nordliga utfarterna, den över Solna och Sundbyberg. Här är det Järnvägsbyggebyggnadsstyrelsens, som måhända ligger långt fram i tiden, men för vilken trafiken måste planeras nu. Det är i detta sammanhang underligt att konstatera att man bygger motorvägar från Arlanda och Roslagen, men när man kommer någon mil från stadskärnan grips man av stora skälvan och fortsätter inte. Många frågar sig varför och jag anser att den frågan är fullt befogad.

Lidingö och Stockholms stad har gått händelserna en aning i förväg och gjort ett avtal om sina gemensamma trafikproblem, vilket bygger på statsmakternas välvilliga inställning.

Ja, herr talman, jag skulle kunna fortsätta att tala om SJ:s förortstrafik och om olika behov av samordning av taxor, men det finns många andra talare som också vill ha ett ord med i laget. Jag skall därför nu lämna Storstockholmsämnet och återknyta till debatten om högertrafiken i våras, då det nämndes att en översyn av vägplanen vore alldeles särskilt motiverad med tanke på trafikomläggningen. Nu är frågan aktuell och jag hoppas att det inte är förmelet att ge ett ord på vägen åt de sakkunniga som skall företa översynen.

Vi har i vårt land ganska få mil motorvägar. Med den oerhörda fart varmed bilismen har ökat blir det angeläget att snabbt bygga ut motorvägar i första hand mellan de tre största städerna men senare också norrut. Genom räntabilitetsberäkningar på vägar kan man utan tvivel visa att detta kommer att löna sig. Över huvud taget tror jag att sådana undersökningar om lönsamhet som klart kan visa vilka vägar som behövs bäst skulle vara till mycket stor hjälp. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har redan gjort sådana lönsamhetsberäkningar och Svenska vägföreningen har helt nyligen låtit göra en stor ut-

redning för att skaffa fram material till ännu säkrare bedömningar. Det vore önskvärt att man i översynen av vägplanen beredde utrymme för sådana beräkningar att man kunde bedöma lönsamheten och att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens resurser i detta avseende utökades.

I propositionen talas också om liberalisering av yrkestrafiken. För att kunna avveckla de regleringar som finns på lastbilstrafikens sektor har kommunikationsministern lagt fram ett handlingsprogram med successiva åtgärder. Det är uttryckligen sagt att skälet till detta är att näringslivet skall kunna vänja sig vid de nya åtgärderna och planera på lång sikt. Detta är ett gott grepp som herr Skoglund borde lära ut till sina kolleger i statsrådsstyrelsen. Om kommunikationsministern toge ett allvarligt samtal med justitieministern skulle det kanske kunna resultera i ett liknande handlingsprogram för hyresregleringens avveckling till stor ära för herr Skoglund. Människorna planerar dock ständigt, och det är därför väsentligt att också statsmakterna planerar så att medborgarna har något att hålla sig till.

För att återgå till lastbilarna räknar departementschefen med att kunna liberalisera behovsprövningen med cirka 15 procent om året, varav 10 procent skulle utgöra den naturliga ökningen och 5 procent vara den egentliga frisläppningen. Med tanke på att landets åkarbilar endast utgör 20 procent av totala antalet lastbilar innebär detta endast att åkarbilarnas andel kommer att öka med 1 procent av det totala antalet om året. Det torde vara i knappaste laget om målsättningen skall vara att öka åkarbilarna på de firmaägda bilarnas bekostnad och därigenom få ett bättre utnyttjande av hela den svenska lastbilsparken.

Nu har utskottet mildrat skrivningen och sagt att i expansiva områden får man inte stirra sig blind på de 15 pro-

**Riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.**

centen utan bör kunna gå längre om det behövs. Samtidigt vill utskottet så fort som möjligt ha en redogörelse för resultatet av liberaliseringen för att se om den åsyftade effekten uppnåtts.

Vad slutligen beträffar behovsprövningen av skogskörslor var 1953 års trafikutredning inne på att denna skulle liberaliseras redan i första etappen, och detta stöddes även i det stora flertalet remissvar. Departementschefen har emellertid ställt frågan på framtiden, och utskottet har varit i sådan tidsnöd att en egentlig sakdebatt ej hunnits med, varför majoriteten gått på propositionens linje. Ett slopande av behovsprövningen kan medföra att en hel del av de företagsägda bilarna säljs till yrkesåkare, om dessa samtidigt får garanti för att de skall få utföra körslorna. Att företagen själva äger bilarna anses numera som ett nödvändigt ont, då det ytterligare ökar mångsyssleriet. En såvitt möjligt fri konkurrens kan kraftigt bidra till den rationalisering av skogsbruket som är på gång men som enligt många sker onödigt långsamt.

Jag ber därför, herr talman, att få yrka bifall till den av mig framförda reservationen under A I och A II.

Herr GREBÄCK (cp):

Herr talman! Jag vill till att börja med betyga min tillfredsställelse över den nyorientering av den statliga trafikpolitiken som den förevarande propositionen ger uttryck för.

Ett mer konkurrensfrämjande system på transportmarknaden bör på litet längre sikt leda till en både billigare och effektivare trafikförsörjning för de olika landsdelarna och bygderna i vårt avlånga land. Mot målsättningen för den nya given på trafikpolitikens område, att trygga en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnad, kan det knappast finnas någonting att invända.

Det är vidare viktigt konstatera, att departementschefen i propositionen ut-

tryckligen slår fast och utskottet kraftigt understryker att i den mån kravet på kostnadstäckning inte går att uppfylla, för att en viss bygd skall lämnas en ur samhällets synpunkt rimlig trafikservice, så bör ersättning till trafikföretaget utgå av allmänna medel.

Om vad som menas med en rimlig eller tillfredsställande trafikförsörjning för en bygd kommer helt säkert i en framtid meningarna att gå starkt isär och diskussionerna att vara heta. Men låt mig redan nu säga, att jag inte alls kan dela departementschefens uppfattning, så som den helt generellt kommer till uttryck i propositionen, att erfarenheterna av hittills genomförda nedläggningar av järnvägslinjer »har visat, att det trots de farhågor som i skilda sammanhang yppats om de negativa verkningarna av järnvägsnedläggelser varit möjligt att genom trafikomläggning skapa en tillfredsställande trafikservice till lägre samhällsekonomisk kostnad».

Jag tror tvärtom att man i regel inte hunnit med att företa vägupprustningar och skaffa ersättning i form av andra trafikmedel i den utsträckning som varit nödvändigt för att våga påståendet att det inte för många bygder uppkommit en försämring i fråga om trafikförsörjningen. Det torde inte vara svårt att skaffa exempel på bygder, där trafikförsörjningen genom nedläggandet av järnvägar, indragning av busslinjer och trafikinskränkningar blivit sämre. Det är nog inte heller alltid säkert att vad som ur SJ:s synpunkt kan vara ekonomiskt riktigt också är samhällsekonomiskt riktigt.

Skall målsättningen om en tillfredsställande trafikförsörjning även för glesbygdens vidkommande kunna uppnås, måste helt säkert en helt annan kraft än hittills i tid läggas ned på att skaffa dessa bygder ersättning i form av ett förbättrat vägnät och goda trafikförbindelser med de knutpunkter på stambanenätet och riksvägnätet och med de centralorter som behövs för att



**Riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.**

bilda basen i glesbygdens trafikförsörjning.

Det är med särskild glädje, som vi i centerpartiet konstaterar att departementschefen framhåller att aktiviteten på det trafikpolitiska området bör samordnas med lokaliseringspolitiken. Denna synpunkt har också understrukits av utskottet, och vi är helt införstådda med att det i vissa glesbygder blir nödvändigt med insatser från det allmännas sida för att upprätthålla en rimlig kollektiv trafik.

Vi förutsätter också att de kostnader, som är förenade med att upprätthålla en dylik trafik, liksom andra kostnader av social eller försvarspolitisk natur, som kan komma att belasta transportväsendet, öppet redovisas för att möjliggöra en samlad bedömning av de trafikpolitiska frågorna.

I centerns partimotion hade föreslagits att frågan om införandet av s. k. genomgående taxa eller annan metod, som eliminerar nuvarande olägenheter vid omlastning och byte av trafikmedel, måtte upptagas till förnyad prövning. Det är därför med tillfredsställelse man konstaterar att utskottet för sin del förordar, att hithörande spörsmål skall uppmärksammas av den delegation, som skall tillkallas för att följa upp trafikreformens genomförande.

Jag vill livligt instämma med utskottet när det påpekar att det är väsentligt att järnvägsstyrelsen tillser att man inte genom plötsligt genomförda kännbara höjningar av fraktavgifterna försvårar verksamheten för företag på orter som berörs av hittills beslutade eller framtida genomförda omläggningar av trafiken från järnväg till landsväg.

Det av centern i partimotion framförda önskemålet om att vid en översyn av vägplanen konkreta förslag och planer måste upprättas för både riksvägnätet och länsvägnätet har blivit tillgodosett, då utskottet förutsätter att vad i motionen anförts kommer att övervägas vid den översyn av 1957 års vägplan som

skall ske genom särskilt för ändamålet tillkallade sakkunniga.

Vad beträffar Gotlands trafikförbindelser med fastlandet innebär utskottets skrivning enligt min uppfattning — och jag förmodar också enligt de övriga utskottsledamöternas — ett bestämt krav på att en undersökning snarast — detta taget i ordets bokstavliga mening — skall verkställas och förslag framläggas, så att bästa möjliga trafikservice på rättvisa och med landet i övrigt jämförbara grunder kan åstadkommas.

Det är glädjande för mig som stockholmslänsbo att regeringen efter många års avvaktan och väntan — en väntan som kännetecknats av tvekan och bristande handlingskraft — äntligen på allvar tycks vilja försöka bringa ordning i närtrafikproblemen i Stor-Stockholmsområdet. En lösning av denna fråga är, som utskottet också framhåller, en förutsättning för att klara bostadsförsörjningen i denna region. Förhållandena på trafikförsörjningens område är minst sagt kaotiska, och bostadsförsörjningen släpar efter på ett skandalöst sätt. Det är inte en dag för tidigt att man på regeringshåll till sist beslutat sig för att övergå från ord till handling för att försöka bringa reda i den trassliga härva som läns- och kommungränser, trafikproblem och bostadsförsörjning utgör inom Stor-Stockholmsregionen.

Ett medel att minska trycket i fråga om trafik- och bostadsförsörjningen inom området är att öka aktiviteten i lokaliseringspolitiken för att på så sätt minska inflyttningen till Stor-Stockholmsområdet. Inte minst härvidlag föreligger ett klart samband mellan trafikpolitiken och lokaliseringspolitiken som inte nog kraftigt kan understrykas.

I princip delar jag utskottets uppfattning att det i propositionen framlagda förslaget om reformer i en första etapp i fråga om godstrafiken på landsväg kan utgöra en lämplig avvägning mellan vad som kan vara önskvärt för att stimulera friare konkurrensförhållanden och

**Riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.**

kravet att alla berörda intressenter skall få tid till anpassning till det nya systemet.

Det finns en hel mängd motioner i vilka förslag framförts om ytterligare lättnader i tillståndsgivningen vid den första etappens igångsättning. Gränsdragningen när det gäller vilka transporter som skall helt undantas från behovsprövning är givetvis svår att genomföra, och skäl och motiv till att både det ena och det andra borde vara med kan alltid anföras. Jag hoppas dock att motionärerna skall kunna känna sig nöjda med utskottets skrivning att man bör låta erfarenheterna under den första etappen vara vägledande i avseende på möjligheterna att i den andra etappen gå vidare i fråga om lättnader för godstrafiken på landsväg.

Till slut vill jag, herr talman, hoppas att denna trafikreform när den genomföres i praktiken verkligen skall leda till att varje bygd får en rimlig trafikförsörjning och att inte hänsynen till statens järnvägars ekonomi skall få alltför förödande sociala och samhälls-ekonomiska konsekvenser för redan hårt prövade avfolkningskommuner. Samhällets trafikpolitik får inte bli ett nytt led att utarma glesbygderna utan bör i stället ge dessa en chans att utvecklas och leva vidare. Så har jag velat tolka syftet med denna proposition och det utskottsutlåtande som vi här behandlar. Hur det sedan kommer att gå får väl framtiden utvisa.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till föreliggande utlåtande i alla dess delar med undantag av punkten B, under vilken jag yrkar bifall till den reservation som har fogats till utlåtandet av herr Nils Theodor Larsson m. fl.

Herr WACHTMEISTER (h):

Herr talman! Jag har avlämnat en blank reservation beträffande det avsnitt av utskottets utlåtande som rör järnvägslinjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö. Det finns ett gam-

alt riksdagsbeslut om breddning till normalspår av dessa järnvägslinjer, men förverkligandet av detta beslut har enligt ett senare riksdagsbeslut gjorts beroende av läget på arbetsmarknaden.

Nu har departementschefen anhållit att breddningsbeslutet skall upphävas i vad det gäller de båda nämnda järnvägslinjerna. Om man senare möjligen skall bredda endera av dem, får bli en annan fråga. Det finns knappast någon anledning att opponera mot detta departementschefens förslag, men min blanka reservation har tillkommit därför att det enligt min mening hade varit önskvärt att utskottet ännu hårdare tryckt på det förhållandet att järnvägslinjen Karlshamn—Vislanda går fram genom en trakt som befinner sig i livlig ekonomisk och industriell utveckling.

Jag vill inte bestrida riktigheten av de siffror som framkommit vid den av järnvägsstyrelsen företagna breddningsundersökningen. Det är som bekant lätt att konstatera att Jeppe super, men vi måste också ta reda på varför han gör det. I fråga om linjen Karlshamn—Vislanda har vagnstillgången, bristen på överföringsvagnar, fraktvägar och annat medfört en sådan anhopning av gods och fördröjning av alla transporter att trafikanterna tvingats tillgripa besvärliga landsvägstransporter. Alla undersökningar av detta slag, som järnvägsstyrelsen framlägger, kommer att vara missvisande så länge inte erforderlig rullande materiel kan ställas till förfogande.

Mitt hjärta är helt hos motionärerna, men jag har i denna fråga nöjt mig med en blank reservation av den anledningen att jag tycker att departementschefens förslag liksom utskottets, som båda gäller breddning av bägge linjerna, kan tolkas till förmån för en breddning av den enda järnväg beträffande vilken en sådan åtgärd kan anses vara realistisk, d. v. s. linjen Karlshamn—Vislanda. Jag skulle endast önska att utskottet hårdare hade tryckt på att det är fråga om ett utvecklingsområde och att den

## Riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.

service som nu lämnas trafikanterna inte har varit fullgod. Jag har i detta avsnitt inte något yrkande.

Min andra reservation gäller järnvägs-linjen Gullberna—Torsås—Bergkvara och Torsås—Kalmar. Här är kanske läget ett annat. Det vore knappast riktigt att tala om en bygd i sjudande utveckling. Tvärtom är det en utpräglad avfolkningsbygd, även om man framför allt inom Blekinge-delen på senare tid har lyckats vända utvecklingen. Jag skall redan från början säga att en breddning i detta fall absolut inte vore realistisk. Den skulle i så fall ha skett för minst 25 år sedan. Det finns emellertid en rakt motsatt väg att gå, nämligen att spika in spårvidden på den blekingska delen av sträckan från Torsås söderut från nuvarande 1 067 mm till 891 mm. Därigenom skulle man slippa omlastningen vid Torsås, och då kunde vi också förstärka linjen Torsås—Gullberna, så att överföringsvagnar kunde framföras.

Det är möjligt att man har utrett den frågan på järnvägsstyrelsen, men i varje fall har det inte för utskottet redovisats något skäl, som gör att det är omöjligt att tänka sig en inspikning. Man har bara mycket kortfattat avfärdat hela saken som om den vore ogenomförbar. Motionärerna har där yrkat att de trafiksvaga bandelar det här gäller skall överföras från linjegrupp B till linjegrupp A. Frågan om nedläggning skall med andra ord ånyo prövas ordentligt, innan den verkställs.

Vad jag här sagt om bristande trafikservice på linjen Karlshamn—Vislanda gäller i ännu högre grad för linjerna i östra Blekinge. Från järnvägshåll påpekas det mycket riktigt att de industrier som finns där har utnyttjat järnvägarna i alldeles för liten utsträckning för att man skulle kunna lägga ned några nämnvärda belopp på linjerna. Men där kan jag ställa samma fråga: Varför utnyttjar inte industrien järnvägarna mera? Jag har talat med in-

dustrimän på orten, och de säger att om man inte haft järnvägen, så hade man knappast förlagt företagen dit. Det ger en känsla av trygghet att ha järnvägen, framför allt för de tyngre transporterna. Men man kan samtidigt peka på rent groteska förhållanden, när det gäller den tid det tar att få fram godset på järnväg.

Även i dessa delar är sålunda de utredningar som gjorts — och som förvisso visar på utpräglad trafiksvaghet och en icke tillfredsställande gods-försörjning — ganska missvisande, men inte på grund av trafikanternas principiella ovilja att använda sig av järnvägen utan därför att den service de där får inte är till fyllest.

I det sammanhanget vill jag göra en jämförelse, även om den ligger ganska långt från ämnet. För en tid sedan talade jag med en av mina släktingar, som hade kommit hem från en lång tid i rysk fångenskap, och jag frågade honom hur han kunnat klara sig. Han svarade: »Det var inte så svårt för mig. Jag var ju van vid hårt arbete. Men för de kamrater som blev sjuka medförde fångenskapen i slavlägret ren katastrof. I och med att deras arbetskapacitet sjönk på grund av sjukdomen, skars också matransonerna ned, och det medförde i sin tur att arbetskapaciteten sjönk ytterligare. På det viset kom de in i en ond spiral.»

Jag undrar om man inte skulle kunna tillämpa samma liknelse i detta fall. Här finns det en otillfredsställande trafikförsörjning att peka på, det vill jag inte bestrida, men jag kan inte anse att tillräckliga försök gjorts att stimulera godstransporterna. Tvärtom har man inskränkt trafikmöjligheterna ytterligare — med påföljd att kunderna har dragit sig undan och förbindelserna skurits ned än mera. Även där har man på det sättet kommit in i en nedåtgående spiral.

Jag är ju bosatt i de trakter jag här talar om, och jag har sett hur man i

**Riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.**

länsarbetsnämnden och länsstyrelsen i många fall har lyckats vända utvecklingen. Jag har också hört industrimännen säga vilken betydelse järnvägen har — så litet de än använder den. Och därför kan jag inte acceptera utskottets skrivning, även om jag tacksamt noterat att utskottet framhållit betydelsen av den aktiva lokaliseringspolitiken. Som jag skrivit i reservationen är det ett alltför stort osäkerhetsmoment att en ny industri som man försöker få lokaliserad dit skall vara beroende av en framtida prövning av dessa frågor.

Herr talman! Med det anförda ber jag att få yrka bifall till den med d) be-tecknade reservationen under punkt B.

I detta anförande instämde herr *Hægglom* (h).

Herr SVENSSON i Ljungskile (fp):

Herr talman! Inledningsvis skulle jag i förbigående vilja erinra om att bakom denna proposition ligger ett flerårigt utredningsarbete och tydligen även ett mycket omfattande — jag vill också säga förtjänstfullt — arbete i departementet, och det har tagit sin tid. Under sådana förhållanden är det inte riktigt tillfredsställande att riksdagen har så kort tid på sig som man i detta fall haft att behandla en så stor proposition, om nu saken skulle klaras av här under höstriksdagen.

I övrigt vill jag gärna tillsammans med en del föregående talare vittna om att själva det grepp som kommunikationsministern här valt är tillfredsställande. I stället för att försöka klara upp det inbördes förhållandet mellan olika trafikmedel genom fortsatta och kanske i vissa fall hårdare regleringar, är här det allmänna greppet att etappvis gå fram mot en friare ordning, där de olika trafikmedlen får konkurrera mera fritt med varandra och där man sedan också försöker styra investeringarna så att den tekniska utvecklingen skall främjas och trafikförsörjningen skall kunna ske till så låga kostnader

som möjligt ur samhällelig synpunkt. Jag tror att detta är ett lyckligt grepp, och det har man också i stort sett inom utskottet varit ense om — jag vill gärna säga detta tydligt och klart.

Denna strävan efter en friare konkurrens innebär bl. a. att en del ålägganden och bindningar, som statens järnvägar har haft, så småningom måste lossas. Dels skiljer man ut ett affärsbanenät, som man räknar med skall vara lönsamt — det är alltså i första hand med den delen av järnvägsnätet som järnvägsstyrelsen skall kunna bedriva en fri konkurrens — och dels lossar man som sagt en del gamla bindningar.

Nu säger herr Cassel att detta överensstämmer med hans egen djupt konservativa uppfattning. När man kastar hundraåriga bindningar över bord, när man tar hänsyn till nya trafikmedel och tar ett progressivt grepp, så överensstämmer detta alltså med herr Cassels djupt konservativa uppfattning.

När jag var pojke, cyklade jag en gång från Landskrona till Hälsingborg för att höra Carl Ekman hålla ett föredrag. I ett avsnitt av detta föredrag, där han skildrade en del företeelser där orden fladdrade litet fritt i förhållande till verkligheten, sade han stillsamt: »Men ord är ju tåliga.» I övrigt överlämnar jag till herr Cassel att på egen hand fundera över sin djupt konservativa uppfattning.

Jag accepterar statsrådets och alla andras terminologi, att det här är fråga om en liberalisering. Det kan jag från mina utgångspunkter som sagt vara mycket nöjd med.

Jag tror inte det är nödvändigt att ge någon allmän redovisning här. I första hand vill jag ta upp reservationerna. Det gäller ju inte några särskilt stora saker, och reservanterna har också i betydande utsträckning talat för utskottet.

Beträffande reservationen av herr Bengtson i Solna, som bl. a. gäller vissa

## Riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.

ytterligare undantag, nämligen skogs-transporterna, vill jag bara påpeka att här finns en mycket lång rad av motioner, där man hemställer om ytterligare undantag för vissa slags transporter. Det råder ju inte några delade meningar om slutmålet, utan alla dessa motioner rör frågan hur pass fort man skall gå fram, vad man skall göra i den ena eller den andra etappen. Jag tror att man bör hålla den saken i minnet.

Sedan gäller ju frågan en praktisk bedömning och en avvägning mellan å ena sidan önskemålet att stimulera en friare konkurrens och å andra sidan önskemålet att ge trafikutövare och trafikkonsumenter tid att i någorlunda lugnt tempo anpassa sig efter denna nya ordning. Vi har givetvis inte i utskottet kunnat underkasta alla dessa önskemål en sådan prövning att vi skulle kunna säga att Kungl. Maj:ts avvägning i varje enskilt fall är den absolut riktiga och att man inte i ett eller annat fall skulle kunna tänka sig en annan avvägning, som vore lika bra eller eventuellt bättre.

Men det har å andra sidan för flertalet inom utskottet framstått som om det skulle vara mycket svårt att ge sig in på en sådan detaljprövning. Man kan inte göra alltför stora omflyttningar — man är hänvisad till att i huvudsak röra sig kring den avvägning som föreslås i propositionen. Utskottet har därför ansett att det är viktigare att denna liberalisering målmedvetet fullföljs och att man inte i första etappen går så hårt fram, att man åstadkommer reaktioner som kan vara ogynnsamma för den fortsatta utvecklingen på området.

Vi anser det vara rimligt att gå till väga på detta sätt, och utifrån dessa allmänna överväganden har utskottet nöjt sig med att göra vissa påpekanden. Dessa påpekanden innebär att erfarenheterna av utvecklingen under första etappen får bli vägledande för de yt-

terligare lättnader som kan genomföras under andra etappen. Utskottet förutsätter att den trafikdelegation som tillsättes kommer att följa utvecklingen och att riksdagen får del av de erfarenheter som görs.

Frågan huruvida tillståndsgivningen skulle ökas med mer än de av Kungl. Maj:t föreslagna 15 procenten har berörts i de likalydande motionerna I: 815 och II: 980, vilka behandlas i reservationen a) av herr Bengtson i Solna. Motionärerna framhåller att den naturliga trafikökningen, om näringslivets expansion fortsätter, beräknas till cirka 10 procent, och motionärerna tycker att de 5 procenten inte är så mycket. Det bör dock observeras att det rör sig om 5 procent årligen, inte 5 procent per etapp, och 5 procent på marginalen betyder ändå en del. Men framför allt har utskottet, såsom förut sagts, strukit under att dessa 15 procent inte bör betraktas alltför formellt. Ökningen skall vara uttryck för en liberalare tillståndsgivning; man bör främst ta hänsyn till hurudan trafikutvecklingen är inom olika områden i landet och inte i varje område känna sig bunden av de 15 procenten, om näringslivets och transporternas expansion inom ifrågavarande område skulle bli stor.

Jag ber därför, herr talman, att beträffande det avsnitt, som beröres av reservationen a) av herr Bengtson i Solna, få yrka bifall till utskottets hemställan.

Reservationen d) av herr Larsson, Nils Theodor, m. fl. gäller järnvägslinjerna Karlskrona—Torsås—Bergkvara och Torsås—Kalmar. I reservationen hemställes, liksom i de motioner som väckts i frågan, att dessa järnvägslinjer skall överföras från linjegrupp B till linjegrupp A. Till linjegrupp A hänförs järnvägslinjer rörande vilka det står klart att de av samhälleliga skäl måste bibehållas under längre eller kortare tid. För de i reservationen berörda

**Riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.**

järnvägslinjerna gäller att järnvägsstyrelsen hemställt om nedläggning efter en utredning som gjorts i samarbete med arbetsmarknadsstyrelsen och näringslivets transportdelegation.

Denna propositions innehåll är egentligen inte sådant att det föranleder riksdagen att ta ställning till enskilda järnvägslinjer, frånsett upphävandet av ett gammalt beslut att bredda två järnvägar. Å andra sidan är det inte något märkligt, ej heller något klandervärt, att man från olika lokala håll för fram sina bekymmer och bevakar sina intressen. Det är fördenskull vi har ett bostadsband i denna kammare. Vi har valda ombud för Sveriges folk för att synpunkter från olika delar av landet skall komma till tals, och därför är denna framställning i sin ordning.

Det torde emellertid vara omöjligt för riksdagen att å ena sidan konstatera, att järnvägsstyrelsen efter gjord utredning önskar lägga ned en järnvägslinje, och å andra sidan kategoriskt förklara att dennas existens tills vidare inte kan ställas under diskussion och prövas — detta är nämligen innebörden av ett överförande från linjegrupp B till linjegrupp A. Vi nödgas konstatera, att man inte i samma andedrag kan godkänna eller prolongera tidigare fastlagda principer för riksdagens hållning till den allmänna gången vid prövningen av enskilda järnvägars fortsatta tillvaro och samtidigt säga, att denna princip inte gäller för vissa järnvägar som vi väljer ut. Det vet naturligtvis herr Wachtmeister och andra lokala representanter i själ och hjärta lika bra som jag.

Utskottet och även Kungl. Maj:t har i flera olika sammanhang strukit under att en prövning av de enskilda järnvägarnas fortsatta tillvaro skall ske med hänsyn till önskemålet att de olika bygdernas trafikbehov skall tillgodoses. Sådana uttalanden återfinns bl. a. på s. 65 i utskottets utlåtande. Man måste ta hänsyn till befolkningens och närings-

livets trafikförsörjning i berörda bygder. Kungl. Maj:t har vidare framhållit — vilket utskottet ytterligare har strukit under — att det skall göras regionala trafikutredningar, i vilka man försöker att klarlägga vilka behov respektive områden kommer att ha i detta avseende och hur den framtida trafikförsörjningen bäst skall kunna ordnas med hänsyn till både trafikbehovet och de samhällsekonomiska kostnaderna. Trafikförsörjningen skall ordnas på ett sådant sätt, att transportmedlen på ett optimalt sätt samverkar med varandra.

Det är naturligtvis lättare att skriva detta på ett papper än att genomföra det i verkligheten. Det är ofrånkomligt att många olika synpunkter kommer att göra sig gällande och att svårigheter kommer att möta i olika avseenden, men riksdagen måste ändå hålla fast vid den grundläggande principiella inställningen för att denna propositions förslag skall kunna bli en realitet och för att frågan i fortsättningen skall kunna föras vidare.

Jag skall vidare beröra herr Cassels reservation beträffande frågan om avgiftsbelagda trafikanläggningar.

Jag tyckte nog att herr Cassels motivering var litet vittsvävande, men jag lämnar det därhän.

Det som närmast är aktuellt är ju en bro till Öland. Att en Öresundsbro, som ju blir ett svensk-danskt företag med en omfattande internationell trafik, blir en fråga för sig är väl alla på det klara med. Det som nu är i blickfältet är alltså en Kalmarsundsbro. Propositionen förutsätter — och önskvärldheten härav understyrkes av utskottet — att förarbetena skall vara klara i så god tid, att detta projekt kan komma med i bedömningen i nästa etapp när det gäller byggandet av broar. Om så blir fallet lär väl inte en lagstiftning, som ger möjlighet att avgiftsbelägga en sådan bro och att skaffa kapital i annan ordning än den vanliga, kunna påskynda Kalmarsundsbron. Jag hoppas — och



**Riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.**

jag tror att många delar den förhoppningen — att man verkligen kommer fram till ett positivt beslut när förarbetena är färdiga. Skulle frågan om denna bro skjutas undan till en avlägsen framtid, kommer frågan om en ny lagstiftning i ett annat läge, och i så fall vill jag gärna vara med om att diskutera den på nytt.

Herr talman! Som jag nämnde har jag själv tillsammans med herr Nils Theodor Larsson fogat en reservation till detta utlåtande. Den gäller motiveeringen på s. 71. Den ändring jag skulle önska gäller ett enda ord. Det heter i en mening mitt på sidan: »Utskottet vill frambålla att ett beslut av statsmakterna om full ersättning till SJ för driften av trafiksvaga bandelar självfallet inte skall medföra en ändrad inställning från statsmakternas sida i fråga om nedläggning av trafiksvaga bandelar.» Jag skulle önska att riksdagen utbytte »ändrad» mot »hårdare». Jag menar att den här historien med kollektivbiljetten inte får innebära någon hårdare inställning än förut när det gäller nedläggning av trafiksvaga bandelar. Vilken vikt man tillmäter en sådan justering i motiveeringen beror i betydande grad på hur man bedömer den fortsatta utvecklingen på grundval av propositionens och utskottets skrivning. Kungl. Maj:t kommer i fortsättningen att ha en fullmakt av riksdagen att lägga ner halva det svenska järnvägsnätet. Det innebär i och för sig inte någon nyhet, ty i princip har Kungl. Maj:t den fullmakten redan nu. Men den berörs i propositionen i ett mycket stort sammanhang och framträder kanske i litet skarpare relief än tidigare. Ordningen skall som vi vet bli den, att riksdagen för dessa icke lönsamma järnvägar skall bevilja anslag till en s. k. kollektivbiljett, vilken Kungl. Maj:t beräknar skall komma att kosta 200 miljoner kronor i utgångsläget; man räknar med att den rationalisering som vi alla anser skall fort-

sätta kommer att leda till att den kostnadsposten i fortsättningen minskar.

Nu sade herr Cassel, att det i fortsättningen kommer att göra järnvägstyrelsen detsamma om man lägger ner dessa järnvägslinjer eller inte, eftersom det är staten som betalar. På den punkten har vi olika mening. Jag tror inte ett ögonblick att en sådan mentalitet kommer att bli rådande i järnvägstyrelsen. Jag tror att man i fortsättningen liksom hittills i snabbaste möjliga takt försöker komma fram till ett läge där vi i huvudsak har ett affärsbanenät att arbeta med; det skulle sammanfalla med de naturliga aspirationer man har i en verkstyreelse.

Jag tror alltså inte att något minskat tryck från det hållet är att befara på grund av denna ändring. Däremot kan man riskera att det kommer ett ökat tryck från andra håll. Här kommer ju ett relativt stort belopp i budgeten för denna kollektivbiljett, 200 miljoner i utgångsläget. Vid en hård budgetberedning har nog finansdepartementet rätt starka önskemål om att pressa den summan lika väl som åtskilliga andra summor. Jag är också tillräckligt hädisk för att tro att även de partier som gör en skuggbudget i ett kritiskt statsfinansiellt läge också kan känna lust att pressa ned denna budgetpost. Det kan vara rätt bekvämt att ta 10 miljoner därifrån och säga att SJ får raska på med sin rationalisering. En sådan situation anser jag vara möjlig och i vissa lägen mycket trolig.

Om man ser till hela den svenska landsbygdens kommunikationsbehov är det inte önskvärt att öka rationaliseringstakten i statens järnvägar av den anledningen att man söker minska detta belopp i statsbudgeten ned till noll så fort som möjligt och fördenskull avvecklar järnvägar innan man har hunnit komma till rätta med trafikförhållandena i bygden, byggt ut landsvägar och i övrigt så väl som möjligt förberett omläggningen. Om jag lägger sam-

**Riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.**

man allt vad olika bygder skulle önska när de kommer i samma situation som sydöstra Sverige befinner sig i i dag så förstår jag inte att riksdagen i dag skulle kunna göra stort mera än att i klartext säga ifrån, att den nya ordningen med en kollektivbiljett inte får föranleda en hårdare inställning när SJ skall lägga ned trafiksvaga bandelar. Jag är alltså inte alls ute efter att söka ta tillbaka något av vad riksdagen har uttalat. Det som ligger bakom min lilla reservation är farhågan att vi hamnar i en automatik som i vissa lägen kan komma att utlösa ett hårdare tryck i fall riksdagen inte här har principiellt förklarat sin inställning. Jag tror att det även för departementet skulle vara en fördel att ha ett sådant klart uttalande av riksdagen.

På denna punkt ber jag att få yrka bifall till herr Larssons och min reservation beträffande motiveringen. I övrigt yrkar jag bifall till utskottets hemställan.

Herr CASSEL (h) kort genmäle:

Herr talman! Låt mig börja med det sista som utskottsordföranden säger och som gäller den lilla lustigheten att det finns en reservation som bara berör ett enda ord i en motivering. Utskottet skriver på s. 71 att »ett beslut av statsmakterna om full ersättning till SJ för driften av trafiksvaga bandelar självfallet inte skall medföra en ändrad inställning från statsmakternas sida i fråga om nedläggning av trafiksvaga bandelar». Utskottsordföranden vill ha ordet »ändrad» utbytt mot ordet »hårdare» och betraktar den formuleringen som klartext. Jag kan omöjligt hålla med om att det blir klartext om man skriver »hårdare». Om inställningen inte skall vara »ändrad», skall den vara exakt likadan som förut. Men sätter man in »hårdare» vet läsaren ju ingenting. Han kan inte veta om herr Svensson i Ljungskile i själva verket menar att inställningen bör vara mildare. Jag

tror att man lugnt kan hålla fast vid utskottsmajoritetens skrivning som är klar och tydlig och inte lämnar något utrymme för tvivel.

Sedan vill jag bara i all stillsamhet uttala min förvåning över utskottsordförandens förvåning över att jag med mina konservativa utgångspunkter är belåten med den övergång till friare marknadshushållning som här planeras på trafikens område.

Kravet på en fri marknadshushållning har jag alltid trott vara ett av de väsentliga ting som konservatism och liberalism skulle kunna ena sig kring. Jag hade hoppats — och hoppas fortfarande — att herr Svensson i Ljungskile och jag skulle kunna få sällskap på denna väg, ehuru vi rör oss litet olika snabbt.

Herr WACHTMEISTER (h) kort genmäle:

Herr talman! Utskottets ärade ordförande avfärdade oss reservanter litet väl lättvindigt. Han nämnde inte ordet sockenpolitik, men, herr talman, av tonfallet verkade det som om han menade att de lokala representanterna från sydöstra Sverige, som bäst känner till detta problem, hade uttalat sig av ren politisk självbevaringsdrift.

En sådan tolkning vore felaktig och skulle innebära ett underskattande av dessa representanters ansvarskänsla. Om man kommit fram till en bestämd övertygelse, är det naturligt att ge uttryck åt den utan hänsyn till lokala särintressen.

Jag vet inte riktigt vad man avser med begreppet aktiv lokaliseringspolitik. Men det kan inte bara vara fråga om att flytta och sprida företag litet hur som helst. Man måste också tänka på att det finns tillgång till kommunikationer.

Att nu, när man genom den aktiva lokaliseringpolitiken lyckats att få nya företag till områden med järnvägsförbindelser, direkt försämra kommunika-

## Riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.

tionerna, har jag svårt att förena med begreppet aktiv och klok lokaliseringspolitik. Det heter visserligen att vi skall få andra förbindelser i stället, men vi har ännu inte varit med om att få fullvärdiga sådana när någon järnväg lagts ner. I stället blir det en avsevärt försämrad trafikservice.

Jag kan, herr talman, inte förstå annat än att den definition av grupp A, som utskottet självt erinrar om, i högsta grad är tillämplig för sydöstra Sverige. Det heter i denna definition att trafikutredningen till grupp A »hänfört sådana linjer, beträffande vilka det stod klart att de av samhällsliga skäl måste bibehållas tills vidare eller på längre sikt».

Jag kanske får tillägga att det inte bara gäller Blekingenätet utan ett stort område i sydöstra Sverige.

Herr SVENSSON i Ljungskile (fp) kort genmäle:

Herr talman! Jag är inte på något sätt förvånad över att herr Cassel godkänner propositionen och att vi är överens i det fallet. Det enda som jag finner litet anmärkningsvärt — det framgick också av mitt första yttrande — var att herr Cassel fann anledning att karakterisera ett sådant »grepp» som djupt konservativt. Men det är något som jag fortfarande överlåter till herr Cassel att fundera på.

Med anledning av herr Wachtmeisters anförande vill jag säga att jag tyckte jag uttalade mig mycket högaktningfullt om och gav uttryck för förståelse för de lokala representanternas synpunkter. Jag sade att det var naturligt att valda ombud för Sveriges folk bevakade olika landsdelars intressen. Om sedan herr Wachtmeister vill påstå att hans hållning till dessa järnvägar inte har något med lokala intressen att göra utan är den bedömning som borde appliceras på alla de trafiksvaga järnvägarna, skulle herr Wachtmeister ha

vänt upp och ned på hela propositionen.

Herr BLIDFORS (s):

Herr talman! Jag begärde ordet närmast med anledning av reservationen av herrar Nils Theodor Larsson och Svensson i Ljungskile som gäller riksdagens uttalande i samband med järnvägsnedläggningarna. Nu har det emellertid redan förekommit en liten diskussion på den punkten mellan utskottets ordförande och herr Cassel. Jag har därför inte mycket att tillägga då det gäller tolkningen av uttrycken inte »ändrad» inställning och inte »hårdare» inställning, av vilka utskottsmajoriteten stannat för det första medan utskottets ordförande förordar det senare. Låt mig bara, liksom herr Cassel tidigare har gjort, säga att vi i utskottsmajoriteten med uttrycket en inte ändrad inställning också menar att det inte skall bli en hårdare inställning.

Jag vill gärna till herr Svensson i Ljungskile säga att jag förstår risken för att det skulle kunna uppstå ett visst tryck i vissa situationer. Men med vår skrivning avser vi inte någon annan inställning än den som tidigare intagits. När vi ändå föredragit uttrycket en »inte ändrad inställning» är det för att markera, att ett beslut om full ersättning till SJ inte bör föranleda riksdagen att inta en annan ståndpunkt än den riksdagen intagit vid flera tidigare tillfällen.

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

Herr SVENSSON i Ljungskile (fp) kort genmäle:

Herr talman! Jag är tacksam för att herr Blidfors har strukit under att varken han eller utskottsmajoriteten vill ha en hårdare inställning. Som jag nämnde vilar denna lilla meningsskiljaktighet på en olika bedömning av den automatik som vi i fortsättningen kan råka ut för när det gäller kollektivbil-

**Riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.**

jetten, som den kallas i både budgetberedningen och på andra ställen. Hur det går med den bedömningen får framtiden utvisa, men jag har svårt att förstå varför man inte skulle kunna använda uttrycket »en hårdare inställning».

Herr BLIDFORS (s) kort genmäle:

Herr talman! Efter att ha lyssnat till vad herr Svensson i Ljungskile senast sade förstår jag hans undran. Låt mig då för herr Svensson få citera vad herr Cassel sade i sitt första anförande, nämligen att vi med detta uttryckssätt varken vill ha en *hårdare* eller en *mildare* bedömning.

Herr NYBERG (fp):

Herr talman! Liksom andra talare före mig vill jag understryka värdet av den liberalisering inom trafikområdet som här föreslås och som vi nu skall besluta om. Jag vill uttala ett önskemål om att dessa reformåtgärder på ett övertygande sätt blir till nytta också för den enskilda företagsamheten inom vårt transportväsende.

Jag har begärt ordet främst av den anledningen att proposition och utskottsutlåtande i så hög grad berör den del av landet, till vilken jag också — för att använda herr Waldemar Svenssons i Ljungskile uttryckssätt — har bostadsband. Dessutom har jag »från väggen», som det heter, haft möjlighet att följa detta ärendes behandling i utskottet.

Innan jag kommer in på dessa lokala frågor vill jag i förbigående beröra en liten detalj. Det talas på ett ställe i utskottsutlåtandet om trafiksäkerhets-synpunkterna. Det får inte bli så att ett hårdare utnyttjande av förarpersonalen leder till att trafiksäkerheten försämras. Jag tror inte att man skall överdriva denna detalj, men att jag här erinrar om den beror på att jag tycker att den i någon mån har ett visst samband med den diskussion vi förde när

vi beslutade om införande av högertrafik, då olika talare också underströk betydelsen av att allt göres för att åstadkomma säkerhet i trafiken. Utan att på något sätt överdimensionera sambandet mellan dessa saker vill jag uttala att det kanske vore på sin plats att vissa kontakter toges mellan kommissionen för högertrafik och den delegation, som skall tillsättas för liberalisering av transportpolitiken.

Som jag tidigare nämnde berör denna proposition i sitt andra avsnitt bl. a. frågan om de smalspåriga järnvägarna i sydöstra Sverige. Jag syftar här närmast till järnvägslinjen Karlskrona—Torsås—Bergkvara och Torsås—Kalmar. Herr Wachtmeister har tidigare varit inne på dessa frågor, och jag kan därför uttala mig ganska kortfattat.

Så vitt jag kan förstå kommer — trots vad utskottets ordförande här har sagt — dagens beslut att leda till att dessa järnvägslinjer nedlägges. Det skulle vara frestande att gå in på dessa banors lidandes historia under det senaste decenniet, men jag skall inte göra det. Jag vill bara i korthet erinra om att det beslut som riksdagen fattade efter statsutskottets besök i Blekinge 1955 ingav vissa förhoppningar, vilka nu emellertid kommer att stäckas. Det är väl ingen överdrift om jag nämner att denna »dödsdom», om jag får uttrycka mig så, väckt en mycket stark opposition i de berörda bygderna. I ortspressen har man talat om en folkstorm. Folkopinionen har också kommit till uttryck genom uppvaktningar för det sammansatta utskottet av representanter för praktiskt taget alla kommuner som Torsåsbanan genomlöper; jag tror att det endast var en enda kommun som inte deltog.

Bitterheten beror också på att man har en känsla av att järnvägsledningen inte har gjort vad som borde ha kunnat göras för att uppehålla trafiken på de nämnda linjerna. Jag vill erinra om att vid en uppvaktning som gjordes för

## Riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.

utskottet från företagarhåll påvisades att statens järnvägar »under de senaste åren fortlöpande försämrat villkoren för oss företagare» — detta är citerat direkt ur den protestskrivelse, som överlämnades av företagarrepresentanter för praktiskt taget alla näringsidkare inom de berörda kommunerna. Jag kan också omvittna att vissa uttalanden i samband med de undersökningar som järnvägsledningen har gjort varit direkt missvisande. För någon tid sedan förekom vissa uppgifter om den näringspolitiska utvecklingen i Karlskrona och Kalmar, som ledde till att dessa städers kommunala myndigheter måste gå i svaromål och framhålla att uppgifterna var felaktiga. Här i riksdagen har också, som nämnts, oppositionen givit sig till känna i ett flertal motioner. Vidare föreligger till utlåtandet en reservation som berör just dessa järnvägslinjer.

En fråga som anmäler sig här och som ingen talare före mig har tagit upp är denna: Vad innebär propositionen och utskottsutlåtandet med avseende på den s. k. Sydostkustbanan? Kommer denna bana till stånd eller inte? Kommunikationsministern har väl varken svarat ja eller nej på den frågan. Jag vill emellertid fästa uppmärksamheten på en passus i propositionen på s. 121, där det meddelas att järnvägsstyrelsen fått Kungl. Maj:ts uppdrag att »redovisa vissa alternativa tågplaner, som visar hur persontrafiken kan organiseras efter ett eventuellt genomförande av sydostkustbaneprojektet med sträckning över Emmaboda eller Torsås». Det förefaller mig som om någon verkligt ingående utredning av denna fråga inte gjorts, en sak som också understryks i en av motionerna.

Om en eventuell Sydostkustbana skulle komma att gå över Emmaboda—Kalmar och Torsåsbanan läggs ned, skulle dock en betydande del av sydöstra Sverige bli utan järnväg. Den i motionerna nr I: 807 och II: 984 framförda uppfatt-

ningen, att ett beslut att lägga ned Torsåsbanan i varje fall bör uppskjutas till dess att sydostkustbaneprojektet tillfredsställande utretts, förtjänar enligt min mening beaktande. Det är visserligen betydelsefullt för bygden, särskilt för de kommunala förtroendemännen, att snarast möjligt få besked om hur det går med järnvägen, men om en grundligare utredning kan leda till en mera positiv syn på järnvägens framtida öde, är det naturligtvis bra att vänta.

Jag vill i sammanhanget också erinra om att statsutskottet i sitt utlåtande år 1955 över de motioner som då förelåg beträffande dessa järnvägslinjer framhöll, att Torsåsbanans största betydelse skulle ligga i att den utgör ett led i en tänkt Sydostkustbana. Om detta riksdagens uttalande 1955 har någon betydelse i dag, borde det medverka till att man i varje fall skyndar långsamt med utvecklingen av denna järnvägslinje.

I reservationen av herrar Nils Theodor Larsson, Wachtmeister och Grebäck yrkas att järnvägslinjerna Karlskrona—Torsås—Bergkvara och Torsås—Kalmar må överföras från linjegrupp B till linjegrupp A. Det är samma yrkande som återfinnes i de tidigare nämnda motionerna, och det är självklart att jag ansluter mig till denna reservation. Emellertid är utsikterna att få reservationen bifallen ytterst små — det är väl realistiskt att se saken på det sättet. Det är då av vikt att det så kraftigt som möjligt understrykes, att vägnätet upprustas och att detta sker i så god tid att tillfredsställande förhållanden har nåtts när järnvägen upphör.

Kommunikationsministern har i propositionen sagt att vid prövningen av denna fråga torde böra övervägas de av länsstyrelserna i Kalmar och Karlskrona anförda synpunkterna. Jag vill starkt understryka detta och tillägga, att man vid dessa överväganden måste ta hänsyn till *hela* det upprustningsprogram som förordas i yttrandet från länsstyrelsen i Karlskrona. Det gäller

**Riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.**

sålunda inte bara att se till att rikshuvudvägen är i bästa skick utan också att tillfartsvägarna får en behövlig upprustning. För bygdens näringsliv och möjligheterna att få fram nya industrier, som fortfarande väl behövs i denna del av landet, är en sådan omfattande förbättring av vägnätet som länsstyrelsen i Karlskrona talat om av mycket stor betydelse.

Till utskottsutlåtandet är också fogad en reservation av herrar Nils Theodor Larsson och Svensson i Ljungskile. Herr Svensson har talat för reservationen tidigare. Jag kan instämma i vad han då sade. Jag vill därutöver påpeka att man nog kan hysa farhågor för att en hårdare inställning kan komma att göra sig gällande i framtiden — kanske i en nära framtid — än den som utskottsmajoriteten tycks räkna med. Jag erinrar om kommunikationsministerns anförande den 3 december i Kristinehamn, där han framhöll att nedläggningen av de trafiksvaga bandelarna skall ske »i ökad takt». Nog tolkar jag detta uttalande så att i varje fall kommunikationsministern tänker gå hårdare fram i fortsättningen än han hittills gjort; jag utgår från att hans uttalande vid denna konferens i Värmland inte är felrefererat i den tidning där jag sett det.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till reservationen vid punkt A av herrar Nils Theodor Larsson och Svensson i Ljungskile samt reservationen vid punkt B av herrar Nils Theodor Larsson, Wachtmeister och Grebäck.

Herr JOHANSSON i Norrköping (s):

Herr talman! Utskottet har i full enighet godtagit de riktlinjer som departementschefen i propositionen dragit upp för den framtida statliga trafikpolitiken. Det förtjänar understrykas att kommunikationsministern och alla hans medhjälpare inom departementet gjort ett gott arbete vid behandlingen av den

na fråga. 1963 har varit ett arbetsamt år för kommunikationsdepartementet — högertrafikreformen, bilprovningsfrågan, handeln med begagnade bilar samt nu den stora trafikreformen. Enligt min uppfattning har det också varit ett framgångsrikt arbete.

Det är glädjande att 1953 års trafikutredning nu kunnat avsluta sitt arbete. Jag vet inte hur många gånger riksdagen har hänvisat till 1953 års trafikutredning och sagt att man skulle vänta på dess resultat — men många gånger är det.

Liberaliseringen av tillståndsgivningen och ökningen av den med 15 procent den 1 juli 1964 samt den därmed skärpta konkurrensen får inte leda till att olycksfallsfrekvensen i trafiken ökar genom att förarpersonalen utnyttjas hårdare. Detta har både departementschefen och utskottet understrukit, och jag anser det så betydelsefullt att det bör tas med i dagens protokoll. Yrkeschaufförerna är i regel mycket duktiga bilförare, men genom den starka ökningen av biltrafiken och på grund av andra omständigheter möter de alltid faror i sin yrkesutövning. Därför är det samhällets skyldighet att genom arbetslagstiftning tillse att arbetstid och arbetarskydd blir så bra som möjligt. I likhet med utskottet hoppas jag att den kommitté som nu utreder dessa aktuella frågor skyndsamt skall framlägga förslag och att regeringen presenterar riksdagen detta förslag — helst före nästa etapp i liberaliseringen.

Departementschefen har i propositionen också redovisat ett par andra vägfrågor som jag vill beröra. Den första är den utredning om 1957 års vägplan och därmed förenade spörsmål som statsrådet annonserat. Den kan man väl hälsa med tillfredsställelse. Men skall trafikpolitiken fungera riktigt och effektivt i fråga om landsvägstrafiken får man nog i fortsättningen hålla en minst lika hög investeringstakt som man gjort hittills — en takt som under



## Riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.

de senaste åren ökat i fråga om väg-investeringarna.

Den andra fråga som statsrådet tagit upp är 1960 års vägsakkunnigas betänkande angående avgiftsbelagda trafik-anläggningar. Statsrådet har, om man bortser från Öresundsbron, i princip godtagit utredningens uppfattning. Herr Cassel har tidigare i dag berört denna fråga. Då skrivningen både i propositionen och utskottsutlåtandet är kortfattad tillåter jag mig, herr talman, att citera ett stycke i betänkandet, som säger nästan allt om grundprinciperna.

»Grundregeln om att de för den allmänna samfärdseln nödiga vägarna och förbindelserna i princip skall byggas genom det allmänna samt att avgifter icke får uttagas för deras begagnande, finner de sakkunniga helt riktig samt i sig själv innebära stora fördelar. Dess tillämpning i praktiken torde nämligen bl. a. innebära, att en angelägenhetsgradering av de för utbyggnad aktuella företagen sker samt att sådana företag, vilkas tillkomst ej är tillräckligt motiverade ur ekonomiska eller andra synpunkter, ej kommer till stånd. Ett brytande av dessa principer genom införande av ett avgiftssystem framstår bl. a. därför som mindre önskvärt. Dessutom torde — såsom redan 1951 års utredning om beskattningen av motorfordonstrafiken (SOU 1953:34) framhållit — med den anordning, som det svenska vägväsendet efter förstatligandet erhållit, och den för landets ekonomiska liv så betydelsefulla kostnadsutjämnningen inom vägväsendet som äger rum genom nuvarande beskattningsformer för motorfordonstrafiken, det närmast kunna betraktas såsom en tillbakagång till ett föråldrat vägfinansierings-system, därest vägväsendet helt eller delvis skulle tillgripas för beskattning av motorfordonstrafiken och finansiering av vissa vägbyggen.»

Bakom detta uttalande står samtliga partirepresentanter i utredningen.

Därutöver vill jag tillägga att man

inte bara har att ta hänsyn till ekonomiska synpunkter, utan också planläggningssynpunkter inverkar på denna fråga i allra högsta grad.

Jag tror att både statsrådet och utskottet har valt rätt väg. Skulle det visa sig nödvändigt beträffande Öresundsbron, får väl regeringen återkomma till riksdagen.

Jag hade inte tänkt yttra mig om järnvägsfrågan, ty den har så många andra behandlat, men jag skulle ändå vilja ställa en fråga till herr Wachtmeister och till herr Nyberg, som senast var uppe i talarstolen. Vad sade herrarna när riksdagen behandlade statsutskottets utlåtande nr B:6 1958? Om herr Nyberg tar fram det, skall han finna att ett av hans sista yttranden om vägupprustningen står i det utlåtandet. Jag skulle vilja råda herrarna att läsa det.

Herr talman! Målet för trafikpolitiken skall vara att trygga en tillfredsställande transportförsörjning. Jag tror att de beslut som nu kommer att fattas blir till nytta för hela vårt näringsliv. Jag hoppas också att alla de som är verksamma inom transportpolitiken skall kunna göra en nyttig samhällsinsats.

Med detta ber jag att få yrka bifall till utskottets hemställan i alla delar.

Herr NYBERG (fp) kort gemmäle:

Herr talman! Av herr Johanssons anförande skulle man kunna få det intrycket att jag inte har läst utskottsutlåtandet. Jag har faktiskt läst det ord för ord och jag har också som suppleant varit med i utskottet när ärendet behandlats. Jag anser emellertid inte att den omständigheten, att det på något ställe i utskottsutlåtandet talas om vägväsendets upprustning, utgör något hinder för att jag närmare understryker detta. Jag erinrar om vad länsstyrelsen i Blekinge anförde, nämligen att inte bara rikshuvudvägen bör upprustas,

### Riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.

även de s. k. matarvägarna måste få en välbehövlig upprustning.

Det finns alltså enligt min mening inte särskilt starka skäl för den lilla reprimand som herr Johansson riktade mot mig.

Herr JOHANSSON i Norrköping (s) kort genmäle:

Herr talman! Om herr Nyberg har läst yttrandet har han väl också läst vad statsutskottet föreslog och B-riksdagen sedan godkände, att rationaliseringsverksamheten inom SJ, omfattande bl. a. nedläggning helt eller delvis av trafiksvaga bandelar, bör bedrivas med kraft. När den frågan behandlades sade herr Nyberg inte ett enda ord härom. Vad syftar herr Nyberg då till i dag?

Herr KARLSSON i Olofström (s):

Herr talman! Det är inte var dag riksdagen har att behandla förslag från regeringens sida om att riksdagen skall upphäva ett tidigare fattat beslut — och väl är det. Kungl. Maj:t föreslår i den proposition vi nu behandlar bl. a. upphävande av riksdagsbeslutet om breddning av järnvägslinjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö. Några medmotionärer i såväl denna kammare som i första kammaren och jag har yrkat avslag på denna del av propositionen. I anledning av Kungl. Maj:ts förslag och nämnda motioner vill jag anföra några synpunkter.

Jag står inte främmande för tanken — och jag tror inte att mina medmotionärer gör det heller — att kommunikationerna måste anpassas efter utvecklingen. Detta gäller såväl den tekniska sidan som bilismen och andra trafikmedel. Samtidigt vägrar jag emellertid att tro att man löser trafikproblemen genom att man räknar på fingrarna och kommer fram till det resultatet, att den och den järnvägslinjen eller den och den delen av en järnvägslinje går med förlust och därför lägger vi ned den.

Industriutvecklingen och näringslivets expansion, handeln och kommunikationerna i Karlshamns-området har varit föremål för uppmärksamhet även från statliga institutioner. Jag vill i detta sammanhang citera ett avsnitt ur en skrivelse av den 10 augusti föregående år från länsarbetsnämnden i Blekinge län till arbetsmarknadsstyrelsen — om jag inte minns fel återopade herr Nyberg eller herr Wachtmeister samma källa. Skrivelsen behandlar bl. a. järnvägsförbindelserna i Karlshamns-området.

Jag tillåter mig att citera vad länsarbetsnämnden i detta avseende anført: »Styrkan i expansionen är speciellt påtaglig i västra delen av länet, där Karlshamn utgör centralpunkten. Det är givetvis av största intresse, att kommunikationerna från staden norrut bringas i paritet med de befintliga kommunikationerna öster- och västerut samt med det trafikorgan Karlshamns hamn utgör. Det är länsarbetsnämndens bestämda uppfattning, att hamnstaden Karlshamn och dess uppland — som inte bara omfattar delar av Blekinge län utan jämväl vissa av de södra delarna av Kronobergs län — skulle haft en ännu gynnammare utveckling, om de haft tidsenliga järnvägskommunikationer norrut.»

Med anledning av detta uttalande skulle jag vilja tillägga att sedan järnvägslinjen Kristianstad—Karlskrona blev normalspårig har det i detta område skett en starkt expansiv utveckling. Jag behöver bara påpeka att nettotonnaget i Karlshamns hamn sedan 1950 ökat ifrån 672 000 ton till 1 615 000 ton och godstrafiken från cirka 370 000 ton till cirka 913 000 ton. Jag vill också framhålla att Karlshamn under de senaste åren har nedlagt cirka 37 miljoner kronor på hamnen och att den är under ständig utbyggnad. Via den hamnen sker åtskilliga transporter speciellt av eldningsolja, bensin och dylikt, inte minst för försvarets räkning, vilket bl. a. fraktas till olika flygflottiljer såväl i

**Riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.**

Blekinge som i Småland och även i Halland. Jag kan tillägga att i hamnens regi uppföres för närvarande ett berg-  
rum för statens räkning.

Vidare kan anföras att i denna region har det under de senaste åren tillkommit en rad större industrier, t. ex. Skogsägarnas sulfatfabrik i Mörrum, en anläggning för cirka 200 miljoner kronor, vilken verksamhet igångsattes under fjolåret. Det är helt naturligt att en dylik industri behöver råvaran, skogen, från ett geografiskt sett stort område. Ända ifrån Östergötland fraktas trävirke till denna industri. Jag är övertygad om att dessa frakter skulle avsevärt förbättras vid breddning till normalspår av järnvägslinjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö. Utöver detta finns det en rad olika industrier kända både inom landet och ute på världsmarknaden som är beroende av goda kommunikationer här.

Ungefär samtidigt som denna proposition avlämnades här i riksdagen träffades en överenskommelse mellan Sydsvenska kraftaktiebolaget och Karlshamns stad om byggande av ett ångkraftverk inom stadens område, en anläggning som beräknas kosta cirka 500 miljoner kronor. Här är det alltså inte fråga om att begära att man skulle uppehålla en region med någon sorts konstgjord andning. Å andra sidan kan en nedläggning av ifrågavarande järnvägslinjer, som icke är normalspåriga, inte betraktas som annat än ett statsmakternas krokben för en landsända, dess befolkning och näringsliv.

Hur ställer det sig nu i andra avseenden? Det är inte så värst länge sedan jag själv var på ett regionsammanträde, där överläggningar ägde rum om kommunikationsproblem och närbesläktade frågor. Från ansvarigt postmannahåll förklarade man att en järnvägsnedläggning där skulle betyda en avsevärd försämring av postbefordran. Det skulle innebära sämre service både för näringslivet och för det allmänna. Om man

övergår från järnvägs- till bussförbindelser, blir konsekvensen längre restider och högre avgifter.

Man säger från trafikutredningens och järnvägsstyrelsens sida att det på dessa båda järnvägslinjer, som jag här närmast talar om, har skett en nedgång såväl i fråga om persontrafik som vad beträffar befordran av paket, ilgods och fraktgods. Ja, tacka för att det har blivit en nedgång! Med hänsyn till de tider som man har tillämpat för persontrafiken med dåliga förbindelser med stambanan är det helt naturligt att det blivit en nedgång av persontrafiken. Det är också naturligt att så skett även i fråga om paket, fraktgods o. d., eftersom man i stället för att frakta sådant den kortaste sträckan använt linjen över Hässleholm—Kristianstad. På det sättet kan man från järnvägsstyrelsens sida få fram vilken statistik man vill. Att det är tre gånger så långt över Kristianstad—Vislanda som raka sträckan över Karlshamn—Vislanda har man inte bekyrrat sig om från järnvägsstyrelsens sida. Man har tills vidare gått med på att tillämpa samma taxor som om godset gått den kortare sträckan, men hur det blir i fortsättningen vid en eventuell nedläggning har man inga som helst garantier för.

Både propositionen och utskottets skrivning är avfattade på ett sådant sätt att man kan tolka dem nästan hur man vill. Man säger att vad gäller linjerna Bredåkra—Växjö och Karlshamn—Vislanda är det inte motiverat att rädda båda dessa järnvägslinjer.

Huruvida man menar att det inte är ekonomiskt motiverat att bredda någondera av dessa båda linjer eller anser att den ena av dem kan breddas vet jag inte. Kommunikationsministern är inte närvarande här, men det skulle vara tacknämligt att få ett besked från utskottets ärade ordförande om vad utskottet avser med sin skrivning på s. 74 i utlåtandet, där det talas om breddning av båda de ifrågavarande linjerna.

**Riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.**

Det skulle vara önskvärt att få veta om utskottet tänker på båda eller på en av dem.

Vi vill ingalunda betrakta oss som några bypolitiker i dessa frågor. Vi anser att vi har rätt att ta upp problem som gäller en större del av landet än enbart Blekinge län. Jag ser dem därför inte som någon isolerad företelse.

Jag vill tillägga att vi i denna länsdel inte bara har ställt krav på statsmakterna. När linjen Kristianstad—Karlskrona breddades betalade städerna och landstinget avsevärda belopp för markinlösen. Enbart Karlshamns stad hade en nettoutgift på över 1,8 miljoner kronor. Sammanräknar man alla utgifter för städerna och landstinget uppgår de till flera miljoner kronor. Vi har ingalunda ställt oss avvisande utan tvärtom varit positiva och även i ekonomiskt avseende bidragit till att lösa frågorna.

Det uppstod en liten polemik här mellan herr Johansson i Norrköping och herr Nyberg, som hade något olika meningar om vad som uttalades av 1958 års B-riksdag. Det kan kanske vara nyttigt även för herr Johansson i Norrköping att erinras om vad denna B-riksdag sade i dessa frågor. I statsutskottets utlåtande nr 199 i år som behandlades här i förra veckan, hänvisades just till vad 1958 års B-riksdag framhöll beträffande driftbidrag till statens järnvägar. Jag skall här citera vad som då åberopades.

Utskottet framhöll sålunda år 1958 »att frågor om nedläggning av trafiksvaga bandelar icke borde ses enbart ur rent järnvägsekonomiska synpunkter utan också måste bedömas ur sociala, kulturella och näringspolitiska aspekter».

Detta har statsutskottet anfört, och det har alltså samma uppfattning, vilket slogs fast så sent som för ungefär en vecka sedan. Inte minst järnvägsmyndigheterna bör ta hänsyn därtill.

Herr talman! Eftersom jag avvaktar ett svar på den fråga som jag har ställt

till utskottets ordförande, skall jag nu inskränka mig till att yrka bifall till reservation d under punkt B.

Herr SVENSSON i Ljungskile (fp) kort genmäle:

Herr talman! Här föreligger ett riksdagsbeslut som är 17 år gammalt och gäller breddning av de två järnvägarna Vislanda—Karlshamn och Växjö—Bredåkra. Utskottet har haft att svara på en hemställan från Kungl. Maj:t om att detta beslut borde upphävas, och utskottet har tillstyrkt Kungl. Maj:ts förslag.

Även herr Karlsson i Olofström var inne på tankegången att det kanske inte vore rimligt att bredda bågerna dessa järnvägar, som löper parallellt med varandra. Det har givetvis inte varit möjligt för utskottet att föreslå riksdagen att upphäva detta beslut till hälften, d. v. s. bara beträffande den ena järnvägen, ty det skulle innebära att vi hade tagit ställning till en enskild järnväg, vilket den allmänna princippositionen inte förutsätter liksom inte heller de allmänna riktlinjer som riksdagen har antagit. I dessa förutsätts en viss procedur beträffande undersökningar om en järnvägs bärighet och nödvändighet och sedan ett beslut av Kungl. Maj:t.

Utskottet har alltså inte tagit ståndpunkt till om dessa järnvägar skall vara kvar eller inte eller om en av dem skall breddas. Det är inte en fråga som vi har kunnat ge något svar på i detta sammanhang. Sedan beslutet om breddning är upphävt är dessa järnvägar i samma läge som alla andra mer eller mindre trafiksvaga bandelar, och deras fortsatta öde får utredas och övervägas i vanlig ordning. Därmed är väl adressen kanslihuset i första hand.

Herr KARLSSON i Olofström (s) kort genmäle:

Herr talman! Efter det anförande som herr Svensson i Ljungskile nu hållit är

## Riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.

inte saken klarare än tidigare. Han lämnade bara adressen till kanslihuset med anledning av min fråga hur det i fortsättningen skulle bli med breddningen av de båda nämnda järnvägarna. Ja, den möjligheten har ju alltid stått öppen. Men nog borde man från utskottets sida ha kunnat prestera en tydligare skrivning på denna punkt och inte bara ha accepterat vad Kungl. Maj:t skrivit.

I propositionen framhålles — och från utskottets sida har inte gjorts någon erinran däremot — att endast blygsamma belopp hittills nedlagts på vissa terrasseringsarbeten för breddning av järnvägslinjen Karlshamn—Vislanda. I verkligheten är det fråga om 1,5 miljon kronor. Allting är ju relativt, och även detta belopp kan givetvis betraktas som blygsamt. Men om det inte skulle bli någon breddning av denna järnväg, kommer inte dessa pengar i stort sett till någon som helst nytta.

Herr förste vice talmannen övertog ledningen av förhandlingarna.

Herr GUSTAFSSON i Kårby (cp):

Herr talman! Först och främst skulle jag vilja uttrycka en viss förundran över att man är så känslig för att bli kallad för bypolitiker. Det skulle väl vara märkligt, om inte representanterna för de landsdelar och områden, som befinner sig i en särskilt besvärlig situation, skulle med kraft bevaka dessa områdens intresen. Dessutom är den sak som i detta sammanhang speciellt diskuterades, nämligen järnvägsfrågan i Blekinge, så stor och sett ur allmänna lokaliseringssynpunkter principiellt så viktig, att det finns anledning att mycket allvarligt överväga problemet.

Genom den föreliggande propositionen och utskottsutlåtandet framlägges ett omfattande och betydelsefullt trafikpolitiskt program. Det skall i framtiden ordnas en tillfredsställande transportförsörjning till låga kostnader, och

vi skall få en transportapparat som är effektiv och företagsmässigt konkurrenskraftig. Jag tror att det senare blir ett av de bestående resultaten av propositionen och dagens riksdagsbeslut, d. v. s. vi kommer att få ett järnvägsföretag, statens järnvägar, som är mycket starkt och effektivt. I och för sig är inte detta något dåligt resultat, men det är som sagt det enda som med säkerhet kan förutses. Däremot är det svårt att avgöra, huruvida man kan uppnå de resultat som i övrigt förväntas.

Om vi »kvistar» av alla s. k. trafiksvaga bandelar från SJ och låter SJ bli ett trafikföretag som bara arbetar på de stora banorna och de driftekonomiskt fördelaktiga sträckorna, så måste SJ bli ett ekonomiskt mycket starkt företag — det vore synd och skam annars. Men sedan är nästa fråga, hur man skall kunna åstadkomma en rimlig eller, såsom det säges i propositionen och utskottsutlåtandet, tillfredsställande trafikförsörjning i övrigt, alltså utöver att förbinda de stora orterna med välskötta järnvägslinjer.

Nu säger man visserligen att den s. k. kollektivbiljett som riksdagen och regeringen skall lösa kommer att utgöra en garanti för en rimlig trafikförsörjning i alla delar av landet. Men jag vill starkt understryka vad utskottets ordförande framhållit, att priset för och innebörden av denna kollektivbiljett är helt beroende dels av riksdagens och regeringens beslut i de olika fallen, dels och framför allt av de resurser som står till förfogande. Det är mycket lätt att i dag vinka med kollektivbiljetten och tala om att det skall ordnas en tillfredsställande trafikförsörjning för alla delar och grupper i landet, men jag vill understryka att det i realiteten är ett ganska svagt löfte som därigenom lämnas. Det kan uppkomma situationer, när man anser att kollektivbiljetten bör bli mycket billigare än nu och då det inte finns någon annan möjlighet än att

**Riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.**

gå mycket hårdare fram med nedläggning av järnvägar.

Det är också viktigt hur man lägger upp den trafik som skall bli delaktig av de pengar som man erhåller för den s. k. kollektivbiljetten.

Här är det inte bara fråga om att dra in järnvägslinjer och försämrade möjligheterna att frakta gods på järnväg. Det ligger så att säga i tiden att göra så. Här föreligger också risk för att transportverksamheten i det av staten understödda bussnätet kan komma att begränsas mycket starkt och att vi inte får det starkare stöd åt styckegodstrafiken som vi vill ha. Risk finns att det blir en försvagning av resurserna i hela den del av vårt fina program, där det säges att vi skall ha en rimlig och tillfredsställande trafikförsörjning i *alla* delar av landet.

Vi kan tala om liberalisering och vi må vara anhängare av fri konkurrens på detta område — det är mycket vackra ord — men vi får inte praktisera en låt-gå-ideologi som leder till en okontrollerad utveckling med icke önskade konsekvenser vare sig ur lokalisering- eller sysselsättnings synpunkt och som inte heller är förenlig med grundtanken att alla medborgare skall ha ungefär lika möjligheter i ett välordnat samhälle.

Jag hör till dem som inte är särskilt starkt gripna av den liberaliseringsideologi som här förts fram. Här gäller det enligt min mening en försörjningsfråga av så stor betydelse för hela landet, att vi måste ge utrymme för en mycket stor portion samhällsansvar och därmed också för en viss kontroll av verksamheten.

Efter det jag här anfört — som kanske inte är riktigt opportunt — vill jag också göra några allmänna reflexioner angående boskillnaden mellan lönsam och icke lönsam järnvägstrafik. Då vill jag börja med att uttrycka förhoppningen, att arbetet på de trafiksvaga bandelarna från statens järnvägars sida

kommer att skötas på ett tillfredsställande sätt — vi använder ju ofta det uttrycket här i riksdagen, trots att det är svårt att klara ut vad vi menar med det. Alla som har upplevt hur principerna för en järnvägslinjes nedläggande tillämpas och som har sett hur man skapar motiv för att lägga ned en bandel som är trafiksvag, vet att det finns många vägar att gå fram på. En av dem är att man inte bemödar sig tillräckligt om trafikarbetet på ifrågakörande bandelar. Detta gäller både turistlistor, allmän standard och service. Eller också anlägger man busslinjer, som går nästan parallellt med järnvägen. Sådant kan göra att själva underlaget för bandelen i fråga sviktar.

Man får i fortsättningen inte gå hårdare fram än nödvändigt vid nedläggandet av bandelar. Där vill jag understrika vad som skrivits i reservationen av herrar Larsson, Nils Theodor, och Svensson i Ljungskile. Det förundrar mig att man inte har kunnat enas om den skrivningen i utskottet.

När man 1958 eller tidigare talade om nedläggning av järnvägslinjer, tror jag att man inte hade riktigt klart för sig vilken omfattning nedläggningarna skulle få och hur stor del av linjerna som faktiskt löper risk att bli nedlagd. I det fallet har vi på senare tid fått upplysningar, som man inte tidigare haft tillgång till.

Vad slutligen beträffar den s. k. liberaliseringen på lastbilstrafikens område är jag mycket tilltalad av propositionens skrivning, som har fått stöd i utskottet, att vi inte skall rusa åstad alltför ivrigt. Det tarvas säkerligen att både trafikföretagen och allmänheten anpassar sig till den nya situationen. Den uppläggning man kommit fram till på det speciella området hälsar jag med stor tillfredsställelse.

Herr talman! Det vore kanske mera att tillägga, men jag nöjer mig med vad jag nu anfört och vill sluta med att yrka bifall till de reservationer som



## Riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.

har Larsson, Nils Theodor, som första namn.

Herr JOHANSON i Västervik (s):

Herr talman! Om våra förfäder hade vetat att de olika spårvidder vi har här i landet skulle vålla oss så mycket bekymmer, är jag nästan säker på att de skulle ha gått in för en mera enhetlig spårvidd.

Innan jag går in på den fråga jag tänkt beröra med anledning av de yttranden som fällts, vill jag bara säga, att i och för sig är det ju inte särskilt anmärkningsvärt om riksdagen ändrar ställning i en fråga. Riksdagen har tidigare beslutat om breddning av vissa järnvägar och senare upphävt detta beslut.

Det är väl inte första gången — och jag förmodar inte heller den sista — som frågan om våra kommunikationsförhållanden diskuteras i riksdagen. Den nu framlagda propositionen innehåller ju mycket stoff, men för att begränsa mitt inlägg skall jag endast tala om en järnväg som står inför hotet av nedläggning, nämligen järnvägslinjerna Gullberna—Torsås, Torsås—Bergkvara och Torsås—Kalmar. Som bekant har man två spårvidder på sträckan Karlskrona—Gullberna—Kalmar, en spårvidd mellan Gullberna och Torsås på 1 067 mm och en spårvidd mellan Torsås och Kalmar på 891 mm. Detta har medfört svårigheter bl. a. när det gäller att använda överföringsvagnar. Man kan väl säga att denna järnväg på ostkusten egentligen aldrig har fått en rejäl chans att visa sin ekonomiska bärighet just genom att dessa två spårvidder förekommit. Om man hade haft en enhetlig spårvidd på denna järnväg, skulle man säkerligen ha haft lättare att bedöma järnvägens ekonomiska bärighet i framtiden. Man skall se hotet om nedläggning av denna järnväg även mot bakgrunden av om en aktivisering av lokaliseringpolitiken i någon mån skulle kunna påverka denna järnvägs bärighet.

Den oro, som inför hotet om en nedläggning växt fram bland de människor, som bygger och bor där denna järnväg går fram, är fullt förklarlig. Inte mindre än 102 företag och 15 fackföreningar har tillkännagivit sin oro för framtiden vid en nedläggning av järnvägen. Denna oro får väl också ses mot bakgrunden av den lätthet att omlokalisera företag, som numera förefinnes genom kommunernas beredvilighet att ställa fabriksbyggnader till förfogande och ge startbidrag. Om ett företag är beroende av järnväg men denna järnväg nedlägges, är det ingen större svårighet att omlokalisera till en ort med järnväg. Kommunalmännen i den ort dit omlokalisering sker kommer att vara mycket förstående. Oron hos dem som nu bygger och bor vid järnvägen förstärks av att man redan nu har en negativ befolkningsutveckling.

Det har tidigare motionerats om en breddning av denna järnväg. Även om breddningsmotivet väl inte helt bortfallit, nöjer man sig i dag med att få en inspikning av järnvägen mellan Gullberna och Torsås till den spårvidd som finns mellan Torsås och Kalmar, så att man får möjlighet att framföra överföringsvagnar och kanske också på det sättet kan få till stånd ett bättre ekonomiskt underlag för järnvägen.

Frågan om inspikning har ju järnvägsstyrelsen själv aktualiserat i samband med framstötter i motioner för en breddning av järnvägen. Om det är fullständigt förklarligt att det blivit oro, osäkerhet och bekymmer i den bygd där järnvägen går fram, kan man väl också säga att det är helt förklarligt att statens järnvägar som ett ekonomiskt företag inte vill driva bandelar som går med förlust. Jag är fullständigt överens med både propositionen och utskottet om hur förlusterna vid dessa smalspåriga järnvägar skall täckas, nämligen genom s. k. kollektivbiljett.

Nu tycker man emellertid att det inte så starkt borde ha understrukits att

**Riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.**

dessa smalspåriga järnvägar, som går med förlust, snarast möjligt skall nedläggas. Man borde kanske bida tiden an och se vad en aktivare lokaliseringspolitik kan ge även när det gäller att skapa förutsättningar för dessa järnvägar att redovisa ett bättre ekonomiskt resultat.

Jag har lovat att vara kortfattad, herr talman, och jag skall sluta med att be att få yrka bifall till reservationen d) under punkt B, som är avgiven av herr Larsson, Nils Theodor, m. fl.

Herr NILSSON i Östersund (s):

Herr talman! Jag skall begränsa mitt anförande till att avse endast en punkt i utskottsutlåtandet, nämligen frågan om genomgående avgiftsberäkning vid samtrafik mellan SJ och av statsverket ägda buss- och billinjer, s. k. samtaxetrafik.

Denna fråga är av vitalt intresse för stora delar av vårt land, eftersom ett sådant system skulle leda till billigare frakter och lägre resekostnader för människorna i glest befolkade områden med långa avstånd och i regel svagt utvecklat kommunikationsnät. Krav på införande av samtrafiktaxor för järnväg och billinjer har upprepade gånger framförts här i riksdagen. Förslag i frågan avgavs redan 1946 av norrlandskommittén. Frågan har vidare behandlats av 1944 års trafikutredning och 1948 års järnvägstaxekommitté samt i motioner vid 1945, 1946, 1949, 1952 och 1954 års riksdagar och nu senast av 1953 års trafikutredning. Vid samtliga tillfällen har man ställt sig mycket förstående till förslagen men ändock avslagit dem. Så har blivit fallet även med den motion, som jag och några andra riksdagsledamöter väckt i anslutning till den proposition vi nu behandlar.

Jag har i stort sett ingenting att erinra mot huvudprinciperna i propositionen. Målsättningen för den statliga trafikpolitiken — »att för landets olika delar trygga en transportförsörjning till

lägsta möjliga kostnader» — verkar vetlig och väl avvägd. Vi får nog finna oss i att bandelar med starkt sjunkande trafikunderlag läggs ned av ekonomiska skäl. Visserligen innebär nedläggandet en ganska smärtsam operation för berörda landsdelar, men utvecklingen går dock i den riktningen, att trafiken i allt större utsträckning flyttas över från järnväg till landsväg. Det brukar väl också vara så — åtminstone har jag den erfarenheten — att vägnätet rustas upp vid järnvägsnedläggelser.

Vad vi däremot inte kan acceptera är att avgifterna för person- och styckegodsbefordran vid övergången till snitttaxor blir så mycket högre. Det skall villigt erkännas, att järnvägsstyrelsen i sådana fall brukar sträva efter att under en övergångstid hålla in stort sett samma taxor, men det förefaller mig vara både enklare och rationellare att söka få till stånd en övergång till generella samtaxor.

Jag förstår av utskottets skrivning och av propositionen, att det främst är av kostnadsskäl som man anser sig inte kunna gå med på en sådan åtgärd. Men det borde, som vi skrivit i vår motion, från rättvisesynpunkt ändå kunna betraktas som en riktig åtgärd att låta dessa kostnader ingå i den kollektivbiljett som staten avser att lösa. Jag tror att det är nyttigt att vi erinrar oss att alla människor inte har bilar i vårt välfärdssamhälle. Det finns fortfarande ganska stora grupper, för vilka förverkligandet av drömmen om ett bilköp är ganska avlägset, och det är dessa människor som är hänvisade till att begagna sig av de kollektiva transportmedlen. Jag anser att det vore ett uttryck för solidaritet med denna grupp att genom samtrafiktaxor minska transportkostnaderna på detta sätt.

Denna fråga har också ett starkt och naturligt samband med lokaliseringspolitik, för vilken riktlinjerna håller på att utformas. Det sägs ofta, att en av stötestenarna vid omlokalisering och

**Riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.**

nyetablering av företag i avfolkningsregionerna är de höga fraktkostnaderna därstädes. Även om det ligger betydande överdrifter i detta påstående, finns det ändå någon sanning i det, eftersom det i alla lokaliseringstuderingar som jag läst framställs förslag om åtgärder för att lindra fraktkostnaderna. Hur detta skall ske är givetvis en avvägningsfråga, som vi får tillfälle att diskutera i samband med behandlingen av riktlinjerna för en aktivare lokaliseringspolitik. Man kommer nog knappast ifrån att vid denna avvägning även ta upp frågan om en gemensam taxebekräkning mellan järnväg och av staten ägda buss- och billinjer.

Enligt föreliggande utskottsförslag skall en delegation tillsättas med uppdrag att följa verkningarna av de reformåtgärder som föreslås i proposition nr 191. Delegationen skall även följa utvecklingen på taxeorrådet och studera de i samband härmed aktuella motionerna om införande av samtrafiktaxor. Jag har därför ingen anledning, herr talman, att ställa något säryrkande utan hoppas, att delegationen skall finna en rationell lösning av de transportkostnadsproblem som förekommer i de berörda bygderna.

Herr SUNDELIN (s):

Herr talman! Till föreliggande sammansatta stats- och tredje lagutskottets utlåtande nr 1, som i allt väsentligt är byggt på 1953 års trafikutredning och Kungl. Maj:ts proposition nr 191, är fogade några reservationer, vilka jag delvis ämnar beröra. Innan jag gör detta vill jag framhålla, att propositionens innehåll utgör en avvägning, som gjorts med god anpassning till de verkliga och praktiska förhållanden, som råder i vårt land på olika trafikområden inte endast med hänsyn till befraktarnas intressen utan även till bilägarnas-trafikutövarnas behov, vilket jag för min del anser är riktigt. Jag har icke vid genomgången av motionerna funnit en enda, som tagit

upp de problem som kan uppkomma för lasttrafikbilägarna, inte ens från det håll där man eljest i denna kammare vill framstå som dessas beskyddare.

I reservationen av herr Bengtson i Solna föreslås att liberaliseringen redan i den första etappen skulle få en sådan omfattning, att behovsprövningen av skogstransporterna skulle slopas även för lastbilarna. Reservationen hänvisar till trafikutredningen och åberopar vad som anförts i motionen nr II: 980.

Jag vill bemöta några i denna motion framförda synpunkter på beställningstrafiken med lastbilar och dennas betydelse inom skogsbruket. Motionärerna anför att det av flera skäl är önskvärt att behovsprövningen, som avses bli slopad för gummihjulstraktorer i skogskörning så länge dessa håller sig inom en högsta vägsträcka av 15 kilometer, även skall slopas för lastbilar när det gäller skogstransporter över huvud taget. I motionen anföres vidare: »Det är av flera skäl önskvärt att liberaliseringen sker parallellt mellan skogstransporter med traktortåg och lastbil så att icke regleringen påverkar valet av transportmedel.»

Herr Bengtson i Solna var också i sitt anförande inne på frågan om att införa en vidgad liberalisering redan nu beträffande lastbilarna, i första hand när de sysselsättes i skogsbruket. Herr Bengtson uttrycker den meningen, att därigenom skulle det säkerligen bli så, att de privata firmabilarna skulle komma att försvinna och trafiken därmed överföras på åkarbilarna. Jag vill inte förneka att den kommande liberaliseringen kommer att verka i sådan riktning, och jag hoppas även att utvecklingen skall komma att gå åt detta håll. Jag kommer längre fram ytterligare att beröra dessa frågor.

Herr Bengtson framhåller i detta sammanhang, att åkarbilarnas antal endast uppgår till 20 procent av det totala antalet lastbilar. Ja, herr talman, detta

**Riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.**

är i och för sig riktigt. Om jag minns rätt har åkarna i runt tal 24 000 av det totala antalet av ungefär 125 000 bilar. Men antalet bilar är ju inte avgörande för hur mycket gods som kan fraktas, utan avgörande därvidlag är fastmer bilarnas kapacitet och utrustning. Tar man hänsyn till dessa omständigheter vid jämförelsen mellan åkarbilar och privatbilar kommer man fram till att åkarbilarna transporterar i runt tal hälften av det fraktade godset i tonkilometer räknat, och de utgör således en jämförelsevis effektiv trafikapparat.

Får jag, herr talman, i anslutning till den motion jag åberopat framföra synpunkten, att om det föreligger behov av sådana åtgärder, att traktorerna kommer till användning i större utsträckning för skogsbrukets kortare transportsträckor, så torde inte — om man ett ögonblick bortser från trafiksäkerhetssynpunkterna, vilka inte heller berörts av motionärerna — vare sig skogsägarna eller samhället betrakta detta som felaktigt. Det är väl ändå så, herr talman, att överallt där det varit fördelaktigt och tekniskt möjligt att använda traktor för skogs transporter, har sådan också använts. Motionärerna skulle egentligen som skäl för sin uppfattning om en snedbelastning och för påverkan av valet av transportmedel ha kunnat anföra, att det är helt naturligt att skogsägarna använt sig av traktorstransporter, eftersom traktorn med erforderligt släpfordon i anskaffning kostar knappast mer än en tredjedel av vad en skogsbil med släpvagn kostar, ja, i många fall kostar traktorn med släp endast en fjärdedel av vad bil och släpvagn kostar. Brukningskostnaderna är också lägre.

Vi har alltid haft och har fortfarande bestämmelser som ger traktorägaren rätt att använda traktorn utan att erlagga någon skatt som motsvarar bilskatten. Traktorägarna behöver inte heller betala bränsleskatt eller dryga försäkringskostnader som bilägarna måste betala. Traktorägaren har visserligen inte kun-

nat utföra timmertransporter med traktorn utan att därtill ha erhållit tillstånd av länsstyrelserna, men såvitt jag vet har det inte förelegat några större svårigheter att få tillstånd.

Åkarorganisationerna har, i den mån de beretts tillfälle avge yttrande, tillstyrkt att tillstånd av detta slag skulle lämnas. I vissa fall har emellertid — det vill jag gärna framhålla — åkarorganisationerna avstyrkt tillstånd. Det har gällt fall då traktortransporterna till huvudsaklig del utförts efter allmänna vägar och förhållandena bedömts som trafikfarliga. Det har inträffat att traktorägare sökt tillstånd för att uteslutande köra efter allmänna hårt trafikerade vägar och över avstånd som vida överstiger de 15 km som i propositionen föreslås som maximilängd. I sådana fall har det ansetts naturligt att ett yttrande från lastbilsorganisationen skulle gå i avstyrkande riktning.

Herr talman! Jag återkommer till trafiksäkerhetsfrågan och vill understryka vad herr Johansson i Norrköping yttrade. Trafiksäkerhetsfrågan är enligt min mening en av de allvarligaste i samband med liberaliseringen.

Redan nu är traktortransporter ute i den allmänna trafiken mycket farliga. Många av traktorerna är konstruktionsmässigt helt enkelt undermåliga och tål inte påfrestningarna, och de har som regel dålig bromsutrustning. Många traktorägare har heller inte den kunskaper i den allmänna trafiken som borde vara ett oeftergivligt villkor. Det är inte ovanligt att en människa som knappast handskats med motorfordon — i vart fall är ovan att köra tunga lass — skaffar sig en helt traditionell traktor, många gånger en vanlig jordbrukstraktor, och ger sig ut i trafiken med den. Det är inte heller ovanligt att samma personer skaffar sig en enaxlad släpvagn, som redan kan vara utsliten och kanske är avställd av någon lastbilägare därför att denne inte anser sig kunna använda den i sin trafik. Det skall na-

## Riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.

turligtvis medges att det är en stor skillnad mellan bilens och traktorns hastigheter och att man fördenskull kunde ställa mindre anspråk på traktorns utrustning, om förhållandena i övrigt vore något så när lika, men så är det emellertid inte.

Om nu dessa skogstransporter med traktor utföres i huvudsak efter skogsbilvägar skulle naturligtvis inte trafik-säkerhetsfaran vara så stor, men då transporterna går fram efter de allmänna, hårt trafikerade vägarna är trafikfaran mycket stor. Vi får komma ihåg att traktorns tyngd i förhållande till de tunga lassen är ringa. Det innebär att det många gånger — framför allt i kraftiga lutningar och halkigt väglag — blir omöjligt att bromsa fordonet, ja, ens att styra det.

I detta sammanhang får jag erinra om att det inte är ovanligt att gamla utslitna lastbilar byggs om till traktorer genom att man minskar avstånden mellan bakre och främre axlarna. På det sättet får man kortare hjulbas och därmed ett smidigare fordon. Den begränsning av fordonets maximihastighet, som är erforderlig för att den skall motsvara den för traktorer föreskrivna högsta hastigheten, ordnas på det enkla sättet att en del av växellådan sättes ur funktion. Det synes också vara möjligt att utföra förändringen på sådant sätt, att växellådan genom ett enkelt grepp återställs i sitt ursprungliga skick. Om sådana till traktorer ombyggda lastbilar hålles i gott skick och hastigheten begränsas till högst den för traktorerna i allmänhet godkända hastigheten, är dessa enligt min mening i många fall bättre ur trafiksäkerhetssynpunkt, men som regel får en sådan traktor dålig service och blir så småningom ett ur trafiksynpunkt farligt fordon. Om traktorförarna därtill har möjligheter att med ett enkelt handgrepp öka hastigheten och färdas ute på allmänna trafikleder, så kan var och en förstå vilken oerhörd risk det innebär att befinna sig på den vägen. Om

sådana av mig beskrivna traktorer användes uteslutande i jordbruket och för hemforsling av ved o. d., är det enligt min mening inget större problem, men faran uppstår så fort de kommer ut på allmänna landsvägar.

Allt detta gör att jag ser fram emot den genom liberaliseringen säkerligen uppkommande ökningen av traktorer och traktorliknande fordon med stor oro. Därest inte särskilda åtgärder vidtages i trafiksäkerhetsfrämjande syfte kommer också den ökade liberaliseringen av lastbilstrafiken i nästa etapp, främst då inom skogsbruket, att medföra att många flera mindre trafiksäkra fordon kommer ut i den allmänna trafiken med ty åtföljande fler trafikolyckor.

Jag anser, herr talman, att i samma grad som liberaliseringen ökas bör också kontroller och besiktningar i här berörda avseenden effektiviseras.

Efter vad jag nu anfört vill jag beröra frågan om i vilken utsträckning den sammanlagda lastförmågan för bilar i beställningstrafik för godsbefordran bör ökas. I propositionen föreslås en ökning med i genomsnitt 15 procent. I reservationen begärs att ökningen skulle bli 20 procent. Jag delar statsrådets uppfattning på denna punkt. Om man tar hänsyn till den från behovsprövning helt frisläppta godsmängden och därtill en årlig ökning av den samlade lastförmågan med 15 procent så blir tillskottet ganska väl tilltaget. Jag vågar påstå att det på vissa håll kan bli fråga om en betydande överdimensionering, i varje fall inom de områden där det redan finns en relativt god marginal. En sådan överdimensionering är icke ett samhällsintresse och kan till och med leda till försämrad service för den stora mängden befraktare. En försiktig och väl avpassad utökning bör eftersträvas. Jag hoppas att de tillämpningsföreskrifter, som kommer att utfärdas, ger de tillståndsgivande myndigheterna möjligheter att ta vederbör-

**Riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.**

lig hänsyn till den sammanlagda lastkapacitet som bilarna har inom de olika befintliga trafikområdena redan vid förordningens ikraftträdande och deras förutsättningar att ge allmänheten den service som den har rätt att kräva.

I många sammanhang har den meningen framförts, att lastbilsåkningarna genom sina organisationer monopoliserat transportuppdragen och velat motverka en naturlig utökning av trafikkapaciteten. Det första påståendet vill jag bestämt tillbakavisa. Om det någonstans har funnits fri och ohämmad konkurrens så är det inom detta område, mellan de enskilda åkarna och lastbilscentralerna, lastbilscentralerna emellan och mellan åkare och privata bilar. Där emot skall jag erkänna, att man inom vissa områden intagit en alltför negativ inställning till frågan om ökningen av antalet lastbilar. Betänkligheterna mot ökning av antalet bilar har i många fall berott på att man varit rädd för att få alltför stort antal lediga bilar under lågsysselsättningstid.

Under de senaste åren har bilägarna i mycket stor utsträckning utökat transportkapaciteten genom skiftarbete, vilket för många helt enkelt är ett villkor för att få kostnaderna täckta. Lönsamheten för en stor del av bilägarna är i dag sämre än någonsin tidigare. En större lastbil med erforderligt släpfordon och övrig utrustning kostar i inköp omkring 100 000 kronor. De alltför stiga kostnaderna för försäkring och reparationer, den för lastbilarna höga fordonsskatten m. m. gör att de fasta kostnaderna är så höga, att det många gånger inte är möjligt med nuvarande taxor att — utan skifteskörning och i övrigt intensivt utnyttjande av resurserna — få rörelsen att gå ihop. Om sådana åkare — de är för övrigt rätt många — finns samlade i ett och samma geografiska område, där kapaciteten får öka med 30 procent på två år, så kan vi alla förstå att många av dem känner sig mycket oroad för vad som komma skall.

Det är utifrån dessa synpunkter jag vill allvarligt varna för att ge liberaliseringen en vidgad effekt eller öka den samlade lastförmågan mer än vad utskottet har föreslagit. Om det nu skall genomföras en ny trafikpolitik, vilket jag anser är riktigt, så bör det vara ett samlat intresse att detta sker så smidigt som möjligt och framför allt inte på sådant sätt, att de nuvarande trafikutövarna kommer i så dålig ekonomisk situation att de måste upphöra med sitt yrke. Det är till fördel för trafiken i allmänhet, att så många som möjligt av de nuvarande trafikutövarna kan bli kvar i sitt yrke och ge samhället den vana och kunnighet som de besitter.

Låt oss nu pröva den första etappen på det sätt utskottet föreslagit och samlade de erfarenheter som denna första etapp kan ge. Det väsentligaste är att de nuvarande trafikutövarna får denna behövliga tid av två år för att ställa om sig till vad som skall hända i den andra etappen.

I fråga om skatten på traktorerna framhåller statsrådet, att med den nu föreslagna begränsningen torde undantaget kunna genomföras utan att en definitiv lösning av skattefrågan för traktorerna avvaktas. Ja, med hänsyn till vad jag tidigare anfört beträffande kostnaderna för en traktor i förhållande till kostnaden för en bil delar jag statsrådets mening, men jag vill framhålla att det är angeläget att skattefrågorna för traktorer och lastbilar prövas med den förutsättningen, att transportererna bör i möjligaste mån utföras på lika villkor.

Jag vill också, herr talman, framhålla en annan mycket viktig fråga som intimt sammanhänger med en allmän utökning av den samlade lastkapaciteten, och det är vägnarnas utbyggnad. Jag vill gärna betyga den förbättring av vägnarna — man kan t. o. m. säga stora förbättring — som har genomförts de senaste åren, men eftersom behovet alltför är så enormt, som det verkligen är, måste ändå mycket mera



## Riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.

göras för att fortare sätta vägarna i starkare och bättre skick. Frågan kan ställas om det inte vore möjligt att på ett eller annat sätt tillföra statskassan — gärna genom allmänt särskilt skatteuttag — så mycket pengar, att det i bilskattefonden befintliga överskottet kunde få förbrukas som en direkt ytterligare ökning av väganslagen. Därefter kunde frågan om ytterligare skatteuttag från den samlade bilismen prövas. Jag tror att under sådana förhållanden som jag här anfört skulle det inte vara svårt att få bilägarna över huvud taget att vara med om en ytterligare skatteutgift som direkt anslås till vägarnas förbättring.

Herr talman! Även om det vore frestande att beröra en del övriga avsnitt i utskottsutlåtandet och i främsta rummet vissa motioners beskrivningar av den nu aktuella frågan, så skall jag avstå därifrån och nu inskränka mig till att yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr BÖRJESSON i Glömminge (cp):

Herr talman! Denna trafikproposition behandlar många vitt skilda frågor inom trafikpolitiken. De flesta problemen har berörts redan tidigare i dag, och jag skall därför inskränka mig till att med några få ord beröra de frågor som står mig närmast.

Jag är ganska nöjd med vad utskottet skrivit om en ölandsbro och även med vad departementschefen skrivit i den proposition som föranlett utlåtandet. Om det verkligen ligger ett löfte i skrivningen om att ett ställningstagande till frågan om en fast trafikled till Öland, inrymd i det allmänna vägväsendet, kommer att ske 1966, har vi därnere inget intresse av att man för begagnandet av en sådan trafikled tar ut avgifter. Det finns därför ingen anledning för mig att stödja den av herr Cassel avgivna reservationen, trots att jag tidigare motionerat om sådan avgiftsbeläggning. Den motionen föranleddes

uteslutande av att vi var beredda att välja alternativet med avgifter, om detta skulle kunna leda till att frågan snabbare löstes i stället för att skjutas till en oviss framtid. Även om 1966 ligger långt fram i tiden, är det väl ändå troligt, att om det skall iordningställas tillräckliga programhandlingar för detta projekt, så kan man inte ta ställning till frågan tidigare än 1966.

Den andra lokala fråga som berör oss i Kalmar län gäller järnvägen Kalmar—Torsås—Gullberna med ett stickspår till Bergkvara. Jag får liksom tidigare talare från Blekinge och Kalmar län uttrycka mitt beklagande av om denna järnväg skulle behöva läggas ned. Det gäller här, som sagts, en bygd som är i stort behov av mera företagslokalisering. Företagen själva säger att frågan om järnvägsförbindelser kommer in i bilden, om de skall överväga en lokalisering dit. Förekomsten av en järnväg blir många gånger direkt avgörande för om ett företag skall förläggas till en bygd.

Det har talats om att det finns ytterligare en järnväg Kalmar—Emmaboda—Karlskrona. Det är riktigt, men på grund av förhållandena är emellertid banan Kalmar—Gullberna, som är en kustbana, av oerhört stor betydelse. Den andra järnvägen berör socknar och kommuner av en helt annan typ och med uteslutande skogsbygdskaraktär, medan järnvägen Kalmar—Gullberna berör en rad kommuner med slättbygdskaraktär och med speciella trafikbehov. Ortsbefolkningen har i första hand begärt en breddning av banan. Vid en uppvaktning, som företogs för utskottet, begärde man i andra hand en inspikning av delen Gullberna—Torsås—Bergkvara.

Nedläggandet av en järnväg berör inte enbart den ort där järnvägen finns, eftersom befraktare och avsändare av gods från andra delar av landet måste ta med i beräkningen om det finns järnväg på den ort dit man skall sända

**Riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.**

sina varor. Frågan berör alltså inte bara den ort där järnvägen finns och är sålunda inte, som det uttryckts här, enbart en bypolitisk fråga.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till reservation d), avseende punkt B, av herr Nils Theodor Larsson m. fl. och ansluter mig även till yrkandet i reservation c), som avser motiveringen till punkt A V.

Jag har i samband med denna proposition avlämnat några andra motioner. Den ena gäller liksom flera andra motioner den genomgående taxeberäkningen. Den betyder oerhört mycket för de bygder där järnvägen läggs ned och då i första hand såsom har angivits i utskottsutlåtandet för stycke godsset. För vår del är det ofta så, att fraktkostnaderna för stycke gods Malmö—Kalmar eller Göteborg—Kalmar inte är högre än vad det kostar att sända stycke gods vidare tre mil till vederbörande mottagare. Den genomgående taxeberäkningen från järnväg och över till lastbil eller andra transportmedel bör i framtiden på något sätt lösas. Av utskottets skrivning kan man skönja att undersökningar pågår i denna riktning.

I en annan motion nr 977 i denna kammare har jag återkommit till en fråga som vi tidigare har motionerat om och även diskuterat, nämligen de rabatter för pensionärer, militärer, turister, skolbarn och andra resenärer som förekommer på SJ:s banor men inte på SJ:s bussar. När en bygd blir av med sin järnväg, blir den också av med detta rabattsystem, som kan anses vara allom givet och erkänt och som bör stå alla landsdelar till buds. Man måste beklaga att inte heller denna fråga har kunnat lösas, men vi hoppas att den utredning som Kungl. Maj:t har tillsatt den 18 november 1963 skall kunna komma fram till en sådan lösning.

Jag vill sedan ta upp ytterligare en liten detaljfråga, som jag berör i mo-

tion nr 976 i denna kammare. Den gäller att bland de varuslag, som omfattas av lastbilstrafikens tillståndsgivning, skulle kunna inrymmas även spannmål ifrån fältet. Det hade varit önskvärt om så varit fallet, så att exempelvis mjölkbilarna efter slutade mjölktransporter på eftermiddagarna kunde ha kört tröskad spannmål från fälten.

Ja, herr talman, detta var några synpunkter på delar av det föreliggande utskottsutlåtandet. Jag hoppas att de förslag som vi anfört i motionen, som utskottet nu inte har kunnat tillstyrka, i framtiden på ett eller annat sätt blir förverkligade.

Herr MAGNUSSON i Tumbult (h):

Herr talman! I motionerna II: 969 och I: 802 har jag och mina medmotionärer yrkat avslag på förslaget i propositionen om upphävande av 1946 års beslut om breddning till normalspår av järnvägslinjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö. Vi har närmast grundat vårt förslag på att vi befarar, att Kungl. Maj:ts förslag om upphävande av beslutet om breddning av dessa järnvägslinjer siktar till nedläggning av desamma.

Vi har förståelse för att vissa järnvägar till följd av bilismens expansion inte längre har samma betydelse som tidigare. Men en indragning av ett traditionellt trafikmedel kan vålla avsevärt avbräck för en bygds utveckling, om inte ersättningstrafiken först tryggs. Flera exempel skulle kunna anföras, hur hela samhällen och bygder fått en försämrad service genom järnvägsnedläggelser, därför att samtidigt busstrafik eller dylikt inte har ordnats. Jag känner till ett fall, där godsstrafiken helt stoppade upp, vilket vållade stora besvärligheter.

I de bygder som beröres av bandelarna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö är ersättningstrafiken ännu inte tryggad, och de allmänna vägarna behöver ytterligare byggas ut och för-

## Riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.

bättras. I likhet med vad länsstyrelserna i Kronobergs och Blekinge län anför, anser jag, att starka skäl talar för fullföljandet av breddningsbeslutet, särskilt som en del förberedande arbeten redan utförts. Sålunda har stora terrasseringsarbeten gjorts i arbetsmarknadsstyrelsens regi samtidigt som SJ vidtagit vissa åtgärder för markinlösen m. m. i avseende på bandelen Karlshamn—Vislanda. Vidare bör framhållas, att Karlshamn, där vi har vår största djuphamn, är i stort behov av tidsenliga järnvägsförbindelser norrut och att Vislanda är den järnvägsstation som ligger närmast till södra stambanan. Vi har i motionerna också framhållit, att dessa smalspåriga järnvägar i nuvarande skick saknar resurser att hävda sig.

Jag vill vidare i likhet med herr Wachtmeister m. fl. peka på lokaliseringsutredningens betänkande, vari bestyrks att det inom de här berörda områdena pågår en betydande nyetablering av industriföretag och att denna synes fortsätta. Men det är väl tämligen klart, att om järnvägsförbindelserna försämras, kommer det att påverka utvecklingen i negativ riktning.

Jag skall, herr talman, inte vidare förlänga debatten. Jag har med dessa erinringar endast velat framhålla det olyckliga i att upphäva ett tidigare beslut om förbättring av här ifrågakommande kommunikationer utan att ersättningstrafiken ordnats på ett betryggande sätt.

Tillåt mig att till sist också säga några ord om utskottets utlåtande. Utskottet framhåller att det inte kan vara motiverat att vidhålla det av 1946 års riksdag fattade beslutet om breddning av *båda* de ifrågakommande järnvägslinjerna. Ehuru utskottet tillstyrker Kungl. Maj:ts förslag, synes utskottet likväl vara av den mening, att man bör stanna vid breddning av *en* av banorna i fråga.

Det hade därför varit värdefullt med en något utförligare skrivning, som utvisade vad utskottet åsyftade. Att ut-

skottet intagit en delvis positiv inställning till breddningen, torde dock vara klart, fastän det framhållits alltför dunkelt. Utskottets ärade ordförande har under debatten inte velat göra något förtydligande i detta avseende utan endast hänvisat till kanslihuset. Frågan står alltså, herr talman, fortfarande öppen.

Herr BOHMAN (h):

Herr talman! Det kan kanske tyckas litet enformigt att så här dags i debatten följa andras exempel och överrätta blommor till statsrådet, som inte är närvarande i kammaren, för hans insatser att liberalisera trafikpolitiken. Jag skall ändå be att få lämna över sådana blommor, ty jag tycker att de principiella uttalanden herr Skoglund gör i propositionen, där han klart deklarerar den fria konkurrensens överlägsenhet framför statliga regleringar, är så anmärkningsvärda för att komma från det hållet, att han verkligen förtjänar beröm även från min sida.

Herr talman! För dem som i sin dagliga gärning sysslar med näringslivets problem och som i många år haft tillfälle konstatera de missförhållanden och de olägenheter och merkostnader som följt i den nuvarande trafikregleringens spår finns det verkligen särskilt anledning att ge uttryck för en stor tillfredsställelse över det som nu skall ske inom svensk trafikpolitik. Vi behöver sannerligen i vårt land tillvarata alla möjligheter för att förstärka vår konkurrenskraft, och på transportområdet finns det mycket att göra i det avseendet. Inom flertalet av våra näringsgrenar utgör transportkostnaderna en högst betydande del av de totala kostnaderna. Men just därför, herr talman, finns det anledning att understrika att de möjligheter, som nu skapas för att göra trafikarbetet verkligt effektivt, helt tas till vara och att inte liberaliseringsarbetet i onödan fördröjs eller försvåras.

**Riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.**

Jag skall gärna medge att utskottets ordförande, herr Svensson i Ljungskile, har rätt då han framhåller att målet är det viktigaste och att man därför bör iaktta en viss försiktighet och inte gå fram så hårt att man kan riskera ett bakslag. Men var dessa risker inträder är svårt att på förhand säga; det är fråga om en personlig bedömning. Jag själv menar att man kunde ha varit litet mera konsekvent då det gäller att i praktiken omsätta de liberala idéerna. Jag tycker alltså att departementschefen redan i propositionen visat alltför stor återhållsamhet och att hans inställning på många punkter inte helt överensstämmer med de allmänt liberala uttalanden han gör. I några hänseenden har departementschefen ju också gått ifrån de förslag som trafikutredningen lade fram, och vissa förslag har han förskjutit något i tiden.

Det är bl. a. dessa omständigheter som lett till att ett antal motioner väckts. Motionärerna har menat att det föreligger en bristande överensstämmelse mellan grundtankarna i propositionen och det sätt på vilket de förverkligats i praktiken. Jag skall dock inte ta upp en debatt om det sakliga innehållet i motionerna; det har andra gjort, och det är dessutom meningslöst att göra det vid denna tid på dagen. I vissa hänseenden har också — och det är väsentligt — det sammansatta utskottet, även där det inte velat gå med på motionärernas yrkanden, hållit dörren öppen för de närmaste åren och anmodat den delegation, som skall sättas till för att genomföra trafikpolitiken att beakta de olika önskemål som motionärerna har fört fram.

På en väsentlig punkt har delegationen inte — i varje fall inte uttryckligen — fått förtroende att handla. Det gäller de nuvarande lokalområdesbestämmelserna för beställningstrafiken, som några motionärer vill ha slopad från den 1 juli 1964 men som utskottet anser böra bibehållas så länge »någon form av behovsprövning kvarstår». Jag skall inte

heller i den frågan ta upp en sakdebatt, men jag skulle ändå vilja påminna om att trafikutredningen själv uttalat, att lokalområdesbestämmelser samt transportplikt och taxepunkt för den yrkesmässiga lastbilstrafiken är oförenliga med effektiv konkurrens och därför bör borttas. Trafikutredningen föreslog ju också att lokalområdesbestämmelserna skulle tas bort under den andra reformetappen, trots att man alltså fortfarande har en viss behovsprövning kvar.

Såvitt jag förstår är trafikutredningens uppfattning aldeles riktig. För inte så länge sedan framhöll samtliga näringslivets berörda organisationer, att en instängning av lastbilstrafiken i dessa begränsade och på grund av olika länsgränser mycket olika utformade områden innebär en lösning som inte tar någon som helst hänsyn till näringslivets differentierade transportbehov och att områdena på grund av sin snäva utformning blir ett hinder för effektiv varudistribution. Utskottet har ändå inte velat vara med om att slopa dessa bestämmelser. Det föreslår att de skall bibehållas så länge vi har behovsprövning, och detta blir väl förmodligen också riksdagens beslut.

Därför tycker jag att man bör påminna om att den nuvarande områdesindelningen är föråldrad och i starkt behov av en omläggning. De ändringar som har skett i näringsliv och befolkning, sedan indelningen gjordes, har inte kunnat beaktas. Jag tror alltså att man skulle kunna finna en näringsgeografiskt betydligt bättre indelning än den som vi har i dag. Jag tillåter mig därför förutsätta att delegationen, trots att det inte står något om det i utskottets utlåtande, får tillfälle att under övergångstiden göra de nu otidsenliga områdena riktigare och förnuftigare ur näringsgeografisk synpunkt, så att i varje fall områdesindelningens mest påtagliga olägenheter kan elimineras.

Herr talman! Denna delegation kommer över huvud taget att få en utom-

**Riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.**

ordentligt stor betydelse för det framtida trafikpolitiska arbetet. Det kommer verkligen att ställas stora krav på delegationens förmåga att, obunden av olika intressen, fritt verka för en effektiv trafikförsörjning till lägsta möjliga kostnader. I själva verket är det ju på delegationen som det ankommer att dra upp riktlinjerna för reformarbetet efter den första perioden, d. v. s. för den väsentligaste delen av liberaliseringsarbetet. Det är med andra ord delegationen som kommer att utstaka vägarna mot det uppställda målet — en liberal trafikpolitik. Det är därför angeläget att åt delegationen ges en sammansättning som svarar mot dessa betydelsefulla uppgifter. Det får alltså inte komma i fråga att, som fallet blivit när det gäller t. ex. biltrafiknämnden, åt statens järnvägar eller trafikutövarintressena ges en ensidig dominans i delegationen.

Jag vill alltså vädja till departementschefen att han beaktar att trafikkonsumenterna bör få en representation som svarar mot deras betydelse i samhället. Huvudmålet för den svenska trafikpolitiken måste ju ändå vara att skapa en ändamålsenlig trafikförsörjning för jordbruket, skogsbruket, industrien och handeln. Det är ju på dessa näringsgrenars konkurrenskraft och utveckling som hela vårt välstånd vilar. Det bör därför vara självklart att de blir tillfredsställande representerade i delegationen.

Herr talman! Låt mig till sist få anlägga några synpunkter på frågan om avgiftsfinansieringen. Utskottets ordförande, herr Svensson i Ljungskile, menade att det inte finns någon anledning att hålla denna fråga aktuell, eftersom den egentligen bara gäller Öresundsbron och Ölandsbron. Samma linje var även herr Börjesson i Glömminge inne på. Jag bedömer problemet mera som en principfråga. Det gäller om vi i vår lagstiftning skall ge möjlighet att skapa avgiftsbelagda anläggningar i den mån och där behov därav kan uppkomma.

Även om vi för närvarande tycker oss kunna iaktta bara två aktuella fall, är det klart att flera objekt säkerligen skulle aktualiseras om vi finge sådan här koncessionslagstiftning. Det kan bli fråga om broar i skärgårdarna, där man på öar med stor sommargästbefolkning är beredd att göra insatser för att få en förbindelse, och det kan bli fråga om turistvägar i fjälltrakterna. Det gäller alltså anläggningar som ur helhetens synpunkt inte är så befogade, att man för deras skull vill ändra den allmänna angelägenhetsgraderingen för väginvesteringarna, men som lokalt har så stor betydelse med hänsyn till restider, bekvämlighet och kostnader, att konsumenterna-trafikanterna med glädje skulle vara villiga att betala för att dessa anläggningar kommer till stånd. Sådana möjligheter har vi som bekant inte nu. Det är alldeles klart att anläggningarna inte kan komma till stånd på andra platser än där det finns en klart uttalad vilja hos konsumenterna att betala för dem — ekonomiska förutsättningar finns ju inte annars. Vad man åsyftar med ett förslag till sådan lagstiftning är att införa en form av fri marknadshushållning även på detta område, att tillmötesgå en latent efterfrågan på bättre kommunikationer.

Jag ber därför, herr talman, att få yrka bifall till reservationen av herr Cassel i detta hänseende.

Fru LEWÉN-ELIASSON (s):

Herr talman! Jag skall inte ta upp tiden med reflexioner om trafikpolitiken i allmänhet utan vill gå direkt på den speciella del av hela detta komplex av problem, som storstockholmstrafiken utgör. Därvid vill jag i huvudsak uppehålla mig vid SJ-trafikens roll. I dessa dagar får vi se tydliga bevis på att den samordning av olika avsnitt av samhällsapparaten, som under senare år pågått inom detta område, nu accelererar i rask takt. Ett avgörande led i denna utveckling utgör trafikapparaten.

**Riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.**

Från kommunikationsministrarnas sida har initiativ tagits genom att en förhandlings- och utredningsman utlovats i nu föreliggande proposition. Utskottet ger sin anslutning till detta med en skrivning som jag inte har något att invända emot.

Jag har emellertid inte begärt ordet för att säga detta utan för att rikta uppmärksamheten direkt på det ansvar som staten har i sin roll av trafikproducent. Den är inte oviktig då det gäller att komma fram till vettiga lösningar. Det har varit ganska lätt att genomskåda den politik som SJ har fört under senare år beträffande förortstrafiken och som till avsevärd del har medfört ett gradvis försämrande i olika avseenden. Det finns nog grund att misstänka att denna politik varit avsedd att väcka ett sådant missnöje att det kraftigt skall påverka kommunernas åtgärder.

Även om jag inte nu tar upp den intrikata frågan om det över huvud taget är lämpligt att kommuner går in med ekonomiska åtaganden i statens företag, utan lämnar detta till bedömande vid de förhandlingar som nu stundar, så vill jag ändå vända mig mot SJ:s allmänna politik och mot det totala investeringsstoppet, som medfört försämrade service i olika avseenden. En sådan avsevärd försämring av ett trafikmedel leder över till bruk av andra som inte så säkert är lämpliga ur trafikteknisk och samhällsekonomisk synpunkt. Vi har här i kammaren tidigare haft anledning att diskutera de omfattande tågindragningarna på förortslinjerna. Det kan verkligen ifrågasättas om dessa har varit lämpliga, just därför att de medfört att man har övergått från trafikmedlet tåg till andra trafikmedel, vilka har sina alldeles bestämda begränsningar och olägenheter. Det kan också ifrågasättas om det varit vettigt att SJ själv parallellt med vissa järnvägslinjer har öppnat busstrafik.

Nu står vi emellertid inför ett nytt skede. De 19 offentliga utredningar, som

under detta sekel lär ha redovisats om storstockholmsområdets trafik, måste nu leda till konkreta ställningstaganden. Då man bedömer olika trafiklösningar, måste man även se SJ-trafiken ur den allmänna samhällsnyttans och samhällsekonomiens synvinkel. För min del anser jag att det finns anledning tro att kommunikationsministrarnas initiativ är avsett att vara konstruktivt och positivt även i fråga om statens eget företag. Trafiken inom vissa delar av stockholmsområdet kan tillgodoses genom SJ och anslutande busslinjer. Man har också planerat och byggt upp den vidare utvecklingen med detta som utgångspunkt. Det måste snarast bringas klarhet i, om dessa förutsättningar alltfört gäller och om planerna skall fullföljas. Detta hör till den del av frågekomplexet, som med förtur måste angripas av den föreslagne utredningsmannen. Spårbunden trafik skall svälja en stor del av förorternas behov; det säger man alltid. Användningen av bilar och bussar begränsas av de trånga infarterna och av svårigheten att anlägga terminaler samt av de otillräckliga parkeringsutrymmena i innerstaden. Tunnelbanor är bekväma och bra men knappast billiga att anlägga. Icke desto mindre kommer de att få stort utrymme i utvecklingsprogrammet; det inser vi alla. Men då man gör avvägningar mellan detta trafikmedel och järnvägen, får det inte bli så att man över hela linjen väljer det alternativ, som faller på kommunernas lott att sköta och anordna, och skjuter ifrån sig det alternativ, som staten tidigare har svarat för och alltfört skall svara för. Samhällsekonomin, sedd i ett sammanhang, måste bli avgörande.

Låt mig, herr talman, till slut sumnera: Mitt ärende har varit att ge min fulla anslutning till den samordning av trafikapparaten i storstockholmsområdet som förestår och likaså till att staten på föreslaget sätt tar ledningen av dessa ansträngningar. Jag vill emellertid samtidigt betona att man inte bör



## Riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.

sträva efter att lösa alla frågor på en gång utan att man också kan gå fram i etapper och att man med förtur klarlägger det statliga företagens insatser för att därefter omgående planera de åtgärder som kan komma i fråga, så att dessa insatser blir effektiva, betraktade både ur samhällsnyttans och den enskilda människans synpunkt.

Herr SPÅNGBERG (s):

Herr talman! Det var visst herr Cassel som trodde att järnvägsstyrelsen inte skulle intressera sig för nedläggning av trafiksvaga järnvägar i besparingssyfte, när staten betalar förlusterna. Jag tror inte att järnvägsstyrelsen ser på denna fråga på det sätt som herr Cassel gjorde gällande. Tvärtom får man den uppfattningen att järnvägsstyrelsen vidtar alltför långt gående besparingsåtgärder till verklig skada för de resande och i vissa fall gör det rent olidligt för dessa att över huvud taget begagna järnvägarna. Det tycks bakom järnvägsstyrelsens nedläggning av järnvägar ligga något slags politik som gör att man liksom driver bort människorna från järnvägarna.

De anslag det här är fråga om och som kommer människorna till direkt nytta är ju mycket blygsamma i förhållande till anslagen för det militära försvaret. Visserligen finns det här ett anslag för att täcka beräknad förlust på omkring 200 miljoner kronor, men det är dock fråga om en sträcka på över 700 mil trafiksvaga järnvägslinjer.

Nu säger man att i blivande anslagsäskanden för nästkommande år räknar man med att kunna göra en besparing på 15 å 20 miljoner kronor genom indragning och andra besparingsåtgärder i fråga om de järnvägar av trafiksvag art som fortfarande är i drift.

Jag tror att sådana åtgärder kommer att medföra mycket stora besvärligheter och förluster inom de områden det här gäller såväl för de enskilda människorna som i övrigt. Järnvägarna,

även de trafiksvaga, har haft och har fortfarande en mycket stor uppgift att fylla, även om de ur affärsmässig synpunkt för SJ:s vidkommande går med en viss förlust, ty de kan ge utbyte på andra områden. I de anföranden som här har hållits har många vittnat att det förhåller sig så.

Departementschefen har gjort ett uttalande som ger anledning till viss oro. Det återfinnes på s. 43 i föreliggande utskottsutlåtande där det sägs: »Enligt min mening bör trafikeringsplikten på det trafiksvaga järnvägsnätet så snabbt som möjligt nedbringas genom energiskt fullföljande av nedlägningsprogrammet.» Jag tror att den pisksnårten åt järnvägsstyrelsen är mer än överflödigt. Det är angeläget att i detta sammanhang understryka de uttalanden i motsatt riktning som utskottet gör, vilka jag emellertid inte skall citera utan endast vill hänvisa till. Jag är rädd för att järnvägsstyrelsen annars kommer att ta fasta på sådana uttalanden som gjorts av departementschefen i fråga om järnvägsstyrelsens nedläggningspolitik.

Det finns anledning att bromsa upp takten i denna politik och att på de linjer som anses trafiksvaga ge en bättre service än järnvägarna ger för närvarande. Jag skall nämna ett exempel på en sådan försämring av den service som ges från järnvägens sida, vilket exempel nog kan anses som ett typexempel i fråga om driften på dessa järnvägar.

Nyligen gjordes från befolkningen vid en järnvägslinje i Värmland en framställning angående belysning och uppvärmning av hållplatser vid järnvägen. Dessa ligger nu ofta nedkylda och mörka, liksom överallt i motsvarande fall, såsom framgår av en skrivelse från järnvägsstyrelsen som jag återkommer till. Är det rimligt att hållplatser, där det finns resande, skall ligga i mörker och kyla? Man behöver bara tänka sig hur det är ute i bygderna, där människorna åtminstone i viss utsträckning

**Riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.**

är beroende av järnvägarna. Även gamla och sjuka människor kommer till en sådan station, där det är mörkt och kallt, eftersom där inte finns vare sig ljus eller värme, trots att anordningar härför är installerade. Är det verkligen rimligt att människor i vårt land i stort antal inte skall få begagna sig av de möjligheter som ges, fastän det är så lätt att få ljus och värme i väntsalarna när sådant är installerat? Är det någon i denna kammare som anser att det är riktigt att allmänheten skall stå i mörkret och frysa? Man får inte använda ljus och värme. Gamla människor måste stå i mörker och frysa medan de väntar på tåg! Det är inte så ovanligt med tågförseningar, det vet vi alla. Hur det känns att stå i mörker, kyla och yrsnö i oviss väntan när ett tåg skall komma kanske vi inte alla har erfarenhet av, men vi kan tänka oss in i denna situation. Det är inte ovanligt att tåget någon gång är försenat i timmar.

Man begärde sålunda hos järnvägsstyrelsen tillstånd att använda de ljus- och värmemöjligheter som fanns. Järnvägsstyrelsen gjorde en undersökning av hållplatserna utmed linjen och ljustet kopplades på vid två hållplatser — det skall erkännas. Men fortfarande blev nio hållplatser utan belysning och värme. Järnvägsstyrelsen har i en skrivelse motiverat sitt beslut. Det kan i detta sammanhang vara värdefullt att ta del av den skrivelsen, ty av den framgår järnvägsstyrelsens hela politik när det gäller att skapa försämrade förhållanden. Det heter: »Frågan om nedläggning av trafiken på järnvägslinjen Bengtsfors—Arvika är f. n. under Kungl. Maj:ts prövning. I detta liksom i andra motsvarande fall är det angeläget att på allt sätt söka minska kostnaderna för driften. — En del av hållplatserna har så ringa trafik att de utan större olägenheter kunnat läggas ned redan nu. Distriktschefen har ansett nödvändigt att i möjligaste mån minska kost-

naderna för driften genom uppsägning av vissa abonnemang för leverans av elenergi för belysning och uppvärmning. Härigenom anpassas standarden på denna linje efter de riktlinjer, som gäller för andra närbelägna linjer med samma trafikfrekvens. — Följande riktlinjer har varit vägledande i denna fråga.» Nu kommer det intressanta. Under rubriken »Belysning» står följande: »Hållplats förses inte med belysning, därest inte sådan är anordnad på väg eller gata till hållplatsen eller antalet påstigande i medeltal per dag vid något tåg under den mörka delen av dygnet uppgår till ca 10 st. *Uppvärmning.* Uppvärmning av tillslutet väntutrymme anordnas som regel endast i undantagsfall. Resandefrekvensen bör uppgå till minst 30 påstigande per dag.»

Innan jag övergår till att granska dessa siffror litet närmare vill jag beröra tågtiderna. Jag skall anföra ett exempel. Klockan 8.24 avgår från Arvika mot Stockholm ett tåg som stannar vid olika stationer utmed linjen. Tåget på den järnvägslinje som är ansluten till den här aktuella banan kommer in 8.35 — sålunda 11 minuter efter det att det tåg har avgått som man skulle följa med. Kan någon säga att det är riktigt att bestämma tidtabellen på det sättet om man vill försöka skapa möjligheter att begagna järnvägsförbindelsen? Jag skulle vilja be kommunikationsministern att verkligen granska dessa förhållanden. Jag kan inte föreställa mig att de har redovisats för utskottet så att utskottet verkligen känner till vilken politik järnvägsstyrelsen begagnar för att få ned resultatet — ty något annat kan det ju inte vara fråga om. Jag har velat begagna detta tillfälle att belysa frågan genom att citera den skrivelse som har kommit mig till handa.

Vad betyder det nu att antalet påstigande per dag skall uppgå till minst 10 stycken för att en hållplats skall få vara upplyst? Ja, 10 påstigande per dag

## Riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.

blir ju 300 per månad. Man kan också säga att antalet påstigande i regel motsvaras av ett lika stort antal avstigande. Då kommer vi fram till ett antal på- och avstigande som uppgår till 600 i månaden eller 7 200 om året för att man skall få ha belysning på anhalten.

Om vi ser på bestämmelserna om uppvärmning kan vi konstatera att det skall vara fråga om minst 30 påstigande passagerare per dag, alltså 60 på- och avstigande eller sammanlagt 21 600 resande per år, för att väntrummet vid hållplatsen skall få värmas upp.

Detta är orimliga, ovärdiga och för vanliga människor nästan obegripliga bestämmelser. Det är väl ändå inte så ont om elektrisk kraft att de som bor ute i bygderna skall behöva utsättas för sådana förhållanden under den tid de i alla fall använder järnvägen.

Skulle någon ledamot av utskottet eller kammaren vilja stiga upp här och säga: »Vi känner till dessa förhållanden och vi anser det rimligt och befogat när departementschefen talar om att trafikeringssplikten i fråga om det trafiksvaga järnvägsnätet bör nedbringas genom ett energiskt fullföljande av nedläggningsprogrammet.» Jag tror inte att kommunikationsministern är medveten om vad som verkligen försigår. Det är därför nödvändigt att man bestämt säger ifrån att det måste bli en annan ordning.

Jag vill alltså än en gång vädja till kommunikationsministern att han måste närmare studera förhållandena och något dämpa takten i den politik som bedrivs av järnvägsstyrelsen.

Till sist vill jag säga att jag kan helt ansluta mig till reservationen under c) som avser motiveringen under A V. När reservanterna vill utbyta uttrycket »en ändrad inställning» mot »en hårdare inställning», ligger väl däri en liten anvisning om att man måste gå mänskligt fram och åstadkomma vissa lättnader för trafikanterna. Reservanternas mening är väl att orden skall tolkas så-

som en mjukare inställning — så har åtminstone jag sett reservationen.

Jag ber alltså att få yrka bifall till reservationen under c) beträffande punkt A V.

Herr andre vice talmannen övertog ledningen av förhandlingarna.

Herr ELMWALL (cp):

Herr talman! Jag skall i korthet ta upp en detalj som har berörts i motionerna nr 810 i första kammaren och 979 i denna kammare. Motionärerna föreslår att lättnader skall införas redan från den 1 juli 1964 så att lastbilar, som trafikerar mjölklinjer utan att inneha trafikstillstånd, skall kunna få utfyllnad med andra transporter och på så sätt få bättre lönsamhet och eventuellt även kunna utföra mjölktransporterna billigare.

Utskottet anser att det i propositionen upptagna förslaget innebär en lämplig avvägning och att motionsförslaget kan tillkomma i en senare etapp. Utskottet anför: »Om mera väsentliga delar av transportområdet helt undantas från förordningens tillämpning skulle detta medföra, att lämplighetsprövningens syfte förfelas. Vidare skulle det i praktiken bli svårt att hålla reda på vilka transporter som faller inom YTF:s tillämpningsområde.»

Många gånger kan det vara bra att skynda långsamt, men i detta fall är en uppmjukning i enlighet med motionärernas önskemål väl motiverad. Transportören skulle ha möjlighet att fylla ut håltimmar med andra transporter, och detta skulle medföra ett bättre ekonomiskt underlag för hans företag och således kanske även betyda billigare transporter. Särskilt när det gäller transporter från bygder som ligger långt från mejerierna skulle åtgärden få den största betydelse. Många transporter som nu måste utföras med annat fordon skulle kunna ske med mjölkbilen.

Herr talman! Jag har endast önskat

## Riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.

understryka dessa synpunkter. Utskottet har inte tillmötesgått motionärernas önskemål. Det finns ingen utarbetad lagtext, och jag kan således inte yrka bifall till motionerna. Jag kan dock inte underlåta att framhålla att här ånyo fått försvinna ett tillfälle att ge de på den mera avlägsna landsbygden bosatta betydelsefulla lätnader. Att låsa fast situationen genom otidsenliga bestämmelser — som dock förutsättes försvinna i framtiden — är knappast i enlighet med utskottets förslag i övrigt. Utskottet hade bort mera beakta i motionerna framförda synpunkter till fördel just för de mera avlägsna bygderna.

I detta anförande instämde herr *Hedin* (h).

Fru *TORBRINK* (s):

Herr talman! Tidens lösen på olika områden är ju annonsdrive och det gäller även SJ. Man brukar i tidningarna se en annons där det heter: »Så lugnt att han tog tåget.» Ja, det är lugnt att kunna göra det, men svenska folket har ju blivit utsatt för en så omfattande järnvägsamputation att många inte längre har möjlighet att ta tåget. Det är då också ganska förklarligt att den som kommer från en landsända, vilken alltid ansetts vara kommunikationsmässigt missgynnad, vill slå vakt om vad som finns kvar och om möjligt söka förbättra situationen.

Nere i vårt län får man ofta höra: »Ni som sitter i riksdagen och som har hjälpt till med att lägga ned våra järnvägar borde resa ut till oss i bygderna och se hurudana vägar vi har.» Det är inte så lätt för oss att behöva lyssna till detta. Och om man gör detta så måste man erkänna att folk har rätt.

Busstrafik har ju tillkommit såsom en ersättning för järnvägarna och jag skall också gärna erkänna att vägarna undan för undan har blivit bättre; det har nedlagts mycket och gott arbete på utbyggnad av vägnätet. Bussarna kan också, såsom framhållits från olika håll,

trafikera delar av bygder som järnvägarna inte kunde nå.

I detta sammanhang får man emellertid inte glömma att våra landsvägar inte är så trafiksäkra som de borde vara. När vi talar om trafikens liberalisering, bör vi ta hänsyn till att trafiken på våra vägar blivit mycket hetsigare och att vägnätet inte överallt är fullgott. Och ju hetsigare trafiken blir, desto fler olyckor inträffar det. Detta är också en synpunkt, som man bör ta fasta på särskilt när det gäller en debatt som denna.

Jag vill också hålla med dem som om personbefordran med bussar sagt att det — fast det i många stycken kan vara bra — inte alltid är så väl ordnat för de människor som är hänvisade till att färdas med bussar. Alla har ju inte bil, och för övrigt kommer vi så småningom upp i en ålder då vi inte längre vill köra bil i vilket väglag som helst. Det är inte så trevligt för en gammal människa att i mörker och snösörja stå vid en vägkant och vänta på en buss. Någon kanske invänder att de gamla vanligen inte ger sig ut på kvällarna eller i dåligt väder. Men man har kanske besökt sina barn och får sedan lov att ta bussen hem. Vid busshållplatsen som vanligen ligger vid allmän väg finns det möjligen ett vindskydd men ofta inte ens detta. Där går också den övriga trafiken med oförminskad fart. Även om den i somliga delar av vårt land inte är så stor, är den dock besvärlig för dem som skall vänta på bussen och inte har någonstans att gå in. Kanske det dessutom snöar och regnar. På Öland finns det ganska typiska exempel.

Det är en förutsättning för god personbefordran med buss att man har möjlighet att vänta på bussen under hyggliga förhållanden. I dag har det sagts att järnvägen inte har råd med uppvärmning av de mindre hållplatserna. Det finns busshållplatser som ligger alldeles intill gamla järnväghåll-

## Riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.

platser. Där finns ett hus, men man har ingen möjlighet att komma in och vän- ta. Den saken finns det bevis för.

Frågar man en amputerad människa hur hon känner sig svarar hon: »Det går förhållandevis bra.» Det har nu skett så många små amputationer att vi börjar vänja oss. Jag förstår att SJ har trycket på sig att försöka vara ett så rationellt och ekonomiskt bärkraftigt företag att det kan försvara sig inför Sveriges riksdag. Ute i våra kommuner och samhällen måste vi emellertid se till att medborgarna har kommunikation- er till sitt förfogande, och vi får inte alltid snegla åt bärigheten. Förhål- landet borde vara likadant för järnvä- garna.

I vår landsända har vi blivit begåva- de med smalspåriga järnvägar. De till- kom på enskilt initiativ. Många drog en lättnadens suck när staten övertog linjerna och trodde att förhållandena nu skulle bli bättre. Så har inte blivit fallet. Ingen kan direkt lastas för det; det är bara tidens gång. Man må ändå ha den förhoppningen att de hänsyn skall tas som går att ta till möjligheten att göra denna bygd attraktiv från lo- kaliseringssynpunkt. Vi vill inte vara en glömd bygd som industrien aktar sig för.

Vi hör ofta människor säga: »Där nere är kommunikationerna så dåliga.» Fortfarande tror dock både jag och många som är mera kunniga att järn- vägarna inte har spelat ut sin roll ens nere hos oss. Vi önskar givetvis att de skall breddas. I dagens läge har vi emel- lertid att ta ställning till frågan om Torsås-järnvägen. Vi har motionerat om att den skulle överföras från B-listan till A-listan. I detta sammanhang har det förekommit så många uppvaktning- ar och mer eller mindre välmotiverade protestskrivelser att jag inte behöver gå närmare in på saken. Det är inte så att vi vill ha järnväg för järnvägens egen skull, utan vi vill kunna begagna den. Man får akta sig för att — visserligen

under ekonomisk press — försämra möjligheterna att begagna den järnväg som finns, ty det är precis som att säga: »Nu ser ni att det är värdelöst, det finns ingen återvändo. Gå och riv upp spå- ren bara!» Åtminstone opinionen i våra bygder tycker att det verkar som om man sagt så. Det hade kanske varit mo- tiverat ur SJ:s synpunkt, men allmän- heten anser inte att det är motiverat ur trafiksynpunkt.

För närvarande är man i järnvägs- mannakretsar i Kalmar ganska bekym- rad därför att SJ:s organisationskom- mitté framlagt förslag om förflyttning av järnvägstjänstemän med administra- tiva uppgifter från Kalmar till andra håll. Man är misstänksam och befarar att det kommer att gå likadant med yt- terligare järnvägar: »Vi skall bli järn- vägslösa här i vår landsända», heter det.

Själv vill jag inte hoppas på det, utan jag hoppas att vår kommunikationsmi- nister, som ju är promoverad till dok- tor, blir överläkare i detta fall och ser till att inte underläkarteamet kör för hårt med amputationerna utan tar fram antibiotika och alla andra möjligheter som står till buds för att rädda järnvä- garna. Det kan visa sig att järnvägarna om några år kan vara nyttiga att ha, och jag hoppas att det alltså åtminstone blir ett dröjsmål.

Jag yrkar bifall till reservationen d) vid punkt B.

Herr talmannen återtog ledningen av förhandlingarna.

Herr HAGBERG (k):

Herr talman! De principer som rullas upp i den proposition, som föranlett utskottsutlåtandet, är inte helt entydi- ga. Vi har därför väckt en motion, där vi särskilt satt fingret på några punk- ter. Konkret innebär det att vi vill att staten skall upprätthålla det tidigare beslutet om breddning av två järnvä- gar i östra Småland och att man till dess man kan finna en helhetslösning

**Riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.**

för storstockholmstrafiken försöker åstadkomma en taxemässig samordning.

Det första förslaget avvisas som bekant, och det föreligger reservationer liksom andra motioner i detta sammanhang. Jag vill om utskottsutlåtandet i denna del bara säga, att det blir ett dåligt budskap för en bygd som behövde bättre kommunikationer i stället för sämre.

Jag vet att utskottet åberopar en mycket pessimistisk statistik för sin rekommendation. Men det är väl uppenbart att en sådan negativ statistik är den enklaste sak i världen att åstadkomma. Hade man lagt ned järnvägarna, hade man fått en hundraprocentig minskning av trafiken på en gång. Nu har man inte lagt ned dem men man har reducerat trafiken och försämrat servicen på alla möjliga områden. Så gnuggar man sig i ögonen och säger: »Titta hur statistiken bär sig åt — en sådan statistik gör det rent ansvarslost att upprätthålla trafiken!» I många fall går det till på det sättet.

För östra Småland, där det verkligen behövs all möjlig stimulans och där en lokaliseringspolitik borde genomföras med uppgift att lyfta upp näringslivet litet, är det kanske en tröst i bedrövelsen att utskottet ändå skrivit så pass positivt i fråga om en ölandsbro. Vi har inte i detta sammanhang fört fram det kravet, men i andra sammanhang har vi försökt aktualisera det.

Till den andra delen av vårt förslag kan jag inte säga att utskottet varit negativt, eftersom det intagit en relativt positiv hållning. Viktigare är kanske ändå de nya principer som regeringens här lanserar för statens järnvägars verksamhet. Man vill dela upp verksamheten i en affärsmässig och en subventionerad, s. k. trafiksvag, del. Och planerna skall genomföras i tre etapper med två år mellan varje etapp. Den enda synpunkt utskottet har fäst sig vid oöver den s. k. räntabilitets-synpunkten är totalförsvarets. Det är

bara i vår motion som de nya principerna har ifrågasatts. Detta framhåller också utskottet. I stället för att avveckla vill vi effektivisera SJ:s verksamhet. Det är den stora skillnaden i betraktelsesättet i detta fall.

Sedan vill jag säga att talet om SJ som ett fritt konkurrerande företag väl ändå kommer litet väl sent. Sådana synpunkter har ju inte tidigare fått vara vägledande för SJ:s verksamhet. Enligt salig Dumbom var det märkligt att floderna alltid söker sig till de stora städerna, men när jag ser på SJ:s tidigare verksamhet slår det mig att man haft en underbar förmåga att dra järnvägs-linjerna just genom ödebygder, där det aldrig har bott några människor, och att totalt bortse från alla ekonomiska och rationella synpunkter vid planeringen av järnvägstrafiken. Vi behöver bara se på förhållandena i Norrland för att få ett exempel på att denna idiotiska järnvägspolitik har bromsat utvecklingsmöjligheterna där och hur den i dag kanske är en av de starkaste orsakerna till den avveckling av näringar och mänskliga levnadsbetingelser som nu pågår däruppe.

Det är de militära synpunkterna som har fått bestämma. Därför har vi nu i Norrland två järnvägslinjer, av vilka ingen går i närheten av några befolkningscentra. Båda har dragits genom ödemark, utan mänsklig bebyggelse och med svaga möjligheter att bygga upp livskraftiga näringar. Visserligen har vi också ostkustbanan, men den har tillkommit på privat initiativ. Och betecknande är att den inte går längre norrut än till Härnösand. Det måste vara mycket ofördelaktigt för SJ att under sådana betingelser konkurrera med andra företag.

Nu kan det invändas att dessa järnvägar byggdes i slutet av förra århundradet, men jag undrar om det är bättre i dag. Vi har försökt lansera idén med en kustjärnväg i övre Norrland. Efter byggandet av Norrbottens



**Riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.**

järnverk syntes det sannolikt att man i kustområdena norr och söder om Luleå skulle kunna skapa en bas för en manufakturindustri som bygger på Norrbottens järnverk, om man droge en kustjärnväg genom de egentliga befolkningsområdena. Och när opinionen här för slutligen blev så stark att motståndet mot den tanken bröts ned, hur gjorde man då? Jo, man byggde en järnväg genom ödemarken ut till ett kustsamhälle. Därmed förfuskades hela idén — ja, man gjorde hela projektet till ett blodigt hå, med hänsyn till alla de förväntningar och förhoppningar som knutits till den järnvägen. Det skall vara militära synpunkter som skall få bestämma att statens järnvägars verksamhet drives under de ofördelaktigaste förhållandena för både SJ och de människor och bygder som beröres av trafiken!

Vad sedan angår SJ:s fria konkurrens vill jag relatera en enda episod, som illustrerar hur den fungerar. Det var en järnvägsman som skulle förflyttas, och enligt reglerna skulle SJ då betala fraktkostnaden. Men där satte den fria konkurrensen in, och en konkurrent lämnade in ett något lägre anbud än SJ:s eget. Följden blev naturligtvis att konkurrenten fick utföra flyttningen. Sådana exempel ur levande livet kan man hitta många. De visar alla hur stupid principen är i sin praktiska tillämpning. Det är alldeles givet att det inte kan vara affärsmässigt för SJ att driva verksamheten på det sättet. Det måste vara raka motsatsen.

Jag förstår emellertid att högerens talesmän i denna kammare är förtjusta i principen om den fria konkurrensen. Man frågar sig bara: Fri konkurrens med vem? I realiteten blir det ju så, att i de begränsade områden där det verkligen är lönande för någon annan att konkurrera med SJ, där lämnar principen om den fria konkurrensen fältet fritt för denne andre konkurrent. Och konsekvensen blir givetvis då att

SJ förlorar. Det kan man finna hur många bevis för som helst.

Vidare innebär principen att man ökar antalet s. k. trafiksvaga områden, där subventionering blir oundviklig, såvida ej SJ lägger ned hela sin verksamhet. Kan dylika principer — som statens järnvägar skall utforma sin framtida verksamhet efter — verkligen vara genomtänkta?

Inte minst märkligt tycker jag det är att landets utan jämförelse starkast trafikerade och tätast befolkade del på detta sätt kommer att överföras till de subventionerade och trafiksvaga områdena. Jag kan nämligen inte dra någon annan slutsats av det betrakelsesätt man lägger på trafiken i Storstockholm. Den omfattar ett område, där mer än en sjundedel av landets invånare bor, där folkökningen i genomsnitt är 10 000 människor om året och där man kan registrera 70 miljoner resor årligen, spårvagnsresor oräknade. I det området finns ett tiotal konkurrerande trafikföretag, och om man vill ha ett skol-exempel på hur statens järnvägar inte skall bruka sin s. k. monopolställning och hur den fria konkurrensen icke bör utvecklas, så skall man gå till det området. Vi har tre dominerande företagsenheter inom detta område: statens järnvägar, Stockholms spårvägar samt de Wallenbergska trafikföretagen.

Stockholms spårvägar anlägger en social syn på trafiken, och det leder till att man, om man löser månadsbiljett, för 31 kronor i månaden kan åka 22 kilometer jämte retur per dag. På statens järnvägar kan man för samma pris åka 10 kilometer jämte retur och hos Wallenbergsföretagen kan man för ifrågavarande belopp åka 5—8 kilometer jämte retur per dag. Låt mig ta några konkreta exempel!

Gustavsberg måste ju numera räknas till storstockholmsområdet. Människorna bor inte i någon större utsträckning i själva Stockholm men arbetar i staden och är piskade att söka sig dit varje

**Riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.**

morgon och resa därifrån på kvällen. Månadsbiljett tur och retur Gustavsberg—Stockholm kostar 114 kronor. Priset för månadsbiljett tur och retur Tyresö—Stockholm är 104 kronor, från Boo till Stockholm kostar månadsbiljett 90 kronor, från Saltsjöbaden 79 kronor, från Vallentuna 58 kronor och från Märsta 70 kronor. Därtill kommer resor i själva Stockholm. Man förstår vilken oerhörd belastning dessa resekostnader är för människorna.

Statens järnvägar för den politiken — i den mån det finns konkreta exempel där konkurrensföretag verkligen skapats — att man avecklar sambandet även mellan egna företag. Inom storstockholmsområdet är det ju nödvändigt att ha ett system med fri övergång. Statens järnvägar gör emellertid tvärtom. För någon tid sedan slopade man exempelvis möjligheten till fri övergång mellan järnväg och buss för sträckan Sundbyberg—Stockholm. Följden blev att taxan sprang upp från 95 öre till kronor 1:70. Flera liknande exempel kunde anföras.

Jag menar, herr talman, att det finns verkligen andra synpunkter än räntabilitetssynpunkterna och de rent militära synpunkterna när det gäller utformningen av trafiken. Det finns sociala synpunkter och det finns näringspolitiska synpunkter som måste tillmätas minst lika stor vikt.

För storstockholmsområdets vidkommande är såvitt jag förstår det enda rimliga att statens järnvägar verkligen får monopol och tillsammans med Stockholms spårvägar har hand om trafiken. Det första som borde göras är att inlösa Wallenbergföretagen, så att åtminstone ett steg mot samordning av trafiken tas — en samordning av tidtabeller, av priser, av övergångsbiljetter etc.

Detta kan ske med god vilja, men det kan inte ske enligt de principer man här försökt ställa upp. Jag tror att statens järnvägar i stället för att lansera ett program, som innebär en in-

skränkning av statens järnvägars verksamhet, skulle satsa på den rakt motsatta linjen. Jag kan inte förstå annat än att det är en oerhörd kortsynthet när man inom stockholmsområdet inför investeringsstopp för järnvägarna. Visserligen har man ett slags motivering — man skall tvinga 10, 15, 20 eller kanske 25 kommuner att ge ekonomiska bidrag för att subventionera trafiken. Jag tror emellertid att den motiveringen är ohållbar, och framför allt tror jag att man genom att införa ett investeringsstopp, innan förhandlingar inleds, bara skadar statens järnvägars intressen och motverkar strävandena mot en god ordning.

Vi menar att man skall göra SJ till det dominerande företaget och se till att detta plotter med olika företag försvinner. Man skall satsa på bättre trafik, försöka minska bilbehovet i stället för att öka det inom denna räjong, verkligen övergå från ord till handling när det gäller att åstadkomma pendeltrafik.

Nu skall tydligen en kontaktman tillsättas, vilken skall åtminstone inleda arbetet med att åstadkomma förbättringar. Kommunikationsministern har ju för ett år sedan uttalat sig mycket positivt om nödvändigheten av att vidtaga åtgärder. Naturligtvis bör varje litet steg hälsas med glädje. Ännu har vi emellertid inte sett så mycket resultat. Vi önskar i alla fall vederbörande lycka till och hoppas att kommunikationsministern och regeringen skall komma över den kluvenhet som består mellan å ena sidan dessa nya principer för SJ:s verksamhet och å andra sidan viljan att verkligen ta krafttag för att lösa storstockholmsproblemen.

Herr talman! Jag yrkar inte bifall till vår motion på grund av att en del av de synpunkter vi framfört tagits upp i reservationerna c och d.

Herr FRIDOLFSSON (s):

Herr talman! Utskottet har tydligen bemödat sig om att behandla föreliggan-

## Riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.

de proposition med grundlighet. Ändå saknar jag för min del i utlåtandet den intressanta frågeställningen, vilken metod som kan tänkas vara den rätta för att ge stimulans till en på industrier underförsörjd landsdel. Utskottet anser att järnvägen mellan Kalmar och Karlskrona bör läggas ner, eftersom den inte är lönsam. Ingen kan väl på allvar tro, att detta kan innebära något slags stimulans. En förbättring av järnvägstrafiken skulle däremot kunna bli en av de injektioner östra Blekinge och södra Kalmar län behöver för att ansluta sig till den allmänna industriella utvecklingen. Denna sida av frågan berörs emellertid inte alls i utskottets bedömning. Det är inte för mycket sagt att detta är en brist.

Nog ligger det en motsägelse i det förhållandet, att både länsmyndigheter och lokala myndigheter i sydöstra Sverige energiskt arbetar på industrilokalisering till denna landsända samtidigt som man i riksdagen tar initiativ till att försämra kommunikationerna och föreslå nedläggande av en befintlig järnvägslinje. Man stimulerar inte företagare till att etablera sig i en bygd, såsom t. ex. sydöstra Sverige, där det finns ett betydande överskott av arbetskraft, om man dömer en järnvägsförbindelse inom området att försvinna. En sådan åtgärd måste ovillkorligen göra det svårare för de lokala myndigheterna att ordna sysselsättning och försörjning för befolkningen. I östra Blekinge förekommer fortfarande en nettoudflyttning i de aktiva åldrarna, trots en betydande nyetablering av industriföretag under de senaste tio åren.

Från såväl industriföretag som fackliga organisationer har framförts klagomål över beslutet om nedläggande av järnvägen Karlskrona—Kalmar. De som företräder de fackliga organisationerna är rädda för att detta nedläggande kommer att skapa ytterligare svårigheter att bereda befolkningen i dessa trakter försörjning. Det är inte så lätt att få in-

dustrier att lokalisera sig till dessa bygder, om kommunikationerna försämraras. Man befarar också att det kommer att bli svårare för de nuvarande industrierna att bygga ut. Det finns en ganska stor arbetskraftsreserv i östra Blekinge och södra Kalmar län, och vi anser att myndigheterna bör se till att denna också kan utnyttjas.

Vi anser att bättre kommunikationer i denna landsdel skulle skapa större möjligheter för en industriell utveckling och därmed ett utnyttjande av den arbetskraft, som nu vid många tillfällen får gå sysslolös. Vi befarar också att den föreslagna nedläggningen av järnvägarna kan skapa en ökad arbetslöshet i dessa trakter.

Herr talman! Vi har debatterat denna fråga hela dagen, och vid denna sena tidpunkt vill jag inte förlänga debatten med ytterligare synpunkter, även om jag skulle ha velat framföra många utöver dem som jag lämnat, och jag vill sluta med att yrka bifall till reservation d) av herr Larsson, Nils Theodor, m. fl.

Herr HAMRIN i Kalmar (fp):

Herr talman! Det är många förhållanden som i dag tagits upp i denna debatt. Spörsmålen omkring glesbygder och avfolkningslän har behandlats, och till »tragiken» hör också att utskottets ordförande är en varm talesman för lösandet av problemen i samband med just dessa frågor.

Det är i och för sig inte så egendomligt att vi tar upp dessa frågeställningar i detta sammanhang, något som också har påpekats flera gånger under debatten. Det är både vår rättighet och skyldighet att säga ifrån vad som rör sig ute i de olika landsdelarna, när så viktiga ärenden som det nu är fråga om kommer upp till behandling i Sveriges riksdag.

På detta stadium av debatten är det väl inte någon av kammarens ledamöter obekant, att sydöstra Sverige har

**Riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.**

stora bekymmer både då det gäller lokaliseringspolitiken och trafikproblemen. Det torde vara alldeles uppenbart att det måste åstadkommas en samordning av dessa båda frågor. Detta framhålls också gång på gång av utskottsmajoritetens skrivning i det utlåtande som vi nu behandlar. Det är bara att hoppas att så också kommer att bli fallet, när besluten skall verkställas.

Det kan inte vara konsekvent, att man med ena handen — såsom förordas i betänkandet om lokaliseringspolitiken — delar ut 800 miljoner kronor på fem år och med den andra på sätt som nu föreslås försvårar möjligheterna att genomföra de intentioner som kommer till uttryck i detta betänkande. Jag vill påpeka att förslaget för Kalmar län innebär att ungefär 40 procent av järnvägsnätet kommer i farozonen. Det torde knappast finnas någon annan landsdel som kan uppvisa en liknande struktur på detta område, möjligen med undantag av Gotland, vars järnvägsnät är helt nedlagt.

Jag bestrider ingalunda att kommunikationsfrågorna liksom allting annat måste följa med i utvecklingen. Det är nödvändigt att se över trafikproblemen. Att vi i allt större utsträckning övergår från järnvägstrafik till landsvägs trafik är i och för sig inte så egendomligt. Jag vill emellertid också, herr talman, påpeka — vilket också utskottet gjort på olika punkter av sitt utlåtande — att förutsättningen för att man skall nedlägga en järnväg är att man klarar av trafikproblemen på ett riktigt sätt genom landsvägs trafik, så att dessa problem inte förvärras för bygd och län.

Jag skall heller inte förneka att den pulsåder i Kalmar läns vägnät vilken utgörs av E 15, som går längs kusten, har en god standard. Men det finns också i Kalmar läns inland mycket att göra för att upprusta vägnätet. Må denna upprustning komma till stånd i samband med den översyn som utlovas från departementschef och utskott rörande

nedläggandet av de trafiksvaga bandelarna, oavsett i vilken del av Sverige dessa är belägna.

De regionala undersökningar, som departementschefen talar om och som är avsedda att skapa bästa möjliga trafikservice, bör också ta upp frågan om den genomgående fraktberäkningen. Jag tycker att den delegationen också — något som även utskottet förordar — bör ta ställning till Gotlands trafikproblem. Det finns här en klart positiv inställning från utskottets sida som jag är tacksam för och som jag inte har någon som helst anledning att polemisera emot.

På s. 70 talar utskottet om verkningarna av järnvägsnedläggandet och åberopar därvid departementschefen. Man säger, att erfarenheterna av hittills genomförda nedläggningar har visat att det, trots de farhågor som i skilda sammanhang yppats om de negativa verkningarna av järnvägsnedläggelser, varit möjligt att genom trafikomläggning skapa en tillfredsställande trafikservice till lägre samhällsekonomisk kostnad, o. s. v. Huruvida en tillfredsställande trafikservice skapats kan det ibland råda olika meningar om. De som här uppe har hand om avgörandet kan ha en åsikt, medan man i berörda trakter har en annan. Jag vill emellertid ingalunda bestrida att de samhällsekonomiska konsekvenserna kanske bäst bedöms av statens järnvägar och departementschefen. När dessa beslut skall fattas bör man dock ta sig en allvarlig funderare på, huruvida det verkligen blir en tillfredsställande trafikservice när en järnväg läggs ner.

När det gäller taxepolitiken har jag deltagit i en motion. När man, som utskottet föreslår, gör en utredning beträffande verkningarna av den första och andra etappen av den reform som riksdagen nu står i begrepp att besluta, bör man inte glömma frågan om taxepolitiken. Utskottet skriver på s. 66 och 67, att det inte är särskilt lämpligt med

**Riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.**

plötsligt genomförda kännbara höjningar av fraktavgifterna, eftersom sådana försvårar verksamheten för företagen på de orter som berörs av en omläggning från järnvägstrafik till landsvägs- trafik. Jag skulle här vilja göra den invändningen, att det nog inte är enbart de plötsligt genomförda höjningarna som är av betydelse. Taxehöjningar blir kännbara för företagen, även om de smyger sig på företagen. Det är ju ändå förhållandet mellan fraktsatserna för företag belägna i olika delar av vårt land som är avgörande för om ett företag i längden skall kunna fortsätta eller inte. Detta är en oerhört betydelsefull fråga. Vad det gäller är om företagsamheten skall kunna fortsätta i de landsdelar som redan förut är hårt trängda och i synnerhet om vi genom en aktiv lokaliseringspolitik skall kunna förbättra företagsamheten i vissa landsdelar.

Jag är tacksam för vad utskottet skriver på s. 68 och 69 om Ölandsbron. Jag vill emellertid göra en gensaga till utskottets kallsinnighet när det gäller frågan att genom en ändring av allmänna väglagen möjliggöra en kommersiell broförbindelse. Man åberopar den utredning som säger att det enbart för detta fall inte finns något skäl att göra en sådan ändring. Utöver de principiella synpunkter som framförts av herr Cassel m. fl. vill jag framhålla att »enbart detta fall» dock berör över 20 000 människor som är bosatta på Öland. Hur många fall det gäller bör ha mindre betydelse än om en ändring i och för sig är riktig eller inte. Jag kan inte finna annat än att vi i detta avseende bör ha valfrihet att gå den ena eller andra vägen. Jag hoppas att utskottet skall få rätt i sin förhoppning att Ölandsbron skall komma med i nästa femårsplan. Men om så inte blir fallet, bör de ölänningar och även de fastlandsbor som har intresse för denna bro kunna ta upp frågan utan att hindras av en bestämmelse i allmänna väg- lagen.

Jag yrkar bifall till reservation c) av herr Bengtson i Solna beträffande motiveringen till p. A V, till reservation d) av herr Nils Theodor Larsson m. fl. beträffande p. B samt till reservation e) av herr Cassel beträffande p. D.

Herr MELLQVIST (s):

Herr talman! Denna trafikproposition som föregåtts av en långvarig utredning, innehåller förslag vilkas praktiska genomförande måste få konsekvenser icke minst för berörd personal inom trafikföretagen.

Statens järnvägar är redan i full verksamhet med att genomföra en redan beslutad omorganisation. De nya riktlinjerna för den förestående trafikavvägningen mellan olika transportmedel ställer också statens järnvägar inför svåra uppgifter men erbjuder också helt andra möjligheter i konkurrensen mellan de spårbundna trafikmedlen och landsvägstrafiken.

Denna nyordning inom järnvägsområdet medför helt naturligt stora förflyttningar i synnerhet för de järnvägsanställda. En stor del av personalen måste bryta upp från stationeringsorter, där de under många år känt sig hemma och där många av dem byggt egnahem och trott sig få vara kvar under sin aktiva tjänstestövning.

Jag vågar utgå från att kommunikationsministern kommer att tillse att all nödig hänsyn kommer att tas och att ledningen så långt det är möjligt underlättar för berörda befattningshavare att genomföra förflyttningar på för båda parter bästa sätt och utan alltför stora slitningar och svårigheter.

Vi har också en varm förhoppning att den »kollektivbiljett» som statsrådet så målande beskriver skall få inbegripa de Dala-järnvägar, som nu är i farozonen för nedläggelse.

Här är det fråga om bandelar som tillkommit under stora ekonomiska uppoffringar från kommunernas sida. Vi har järnvägssträckor inom Dalarna, som för oss direkt ut i fjällvärlden. Icke

**Riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.**

minst mot bakgrunden av den ökade fritiden och människornas behov av avkoppling är det av stort värde att fjällvärlden med sina rika möjligheter står till förfogande. Med all respekt för bilismens expansion, kommer det alltid att finnas många medborgare som föredrar det tryggare färdmedel som järnvägen utgör.

Utskottet framhåller att spörsmål, som här påtalats, skall samordnas med lokaliseringspolitiken när det gäller att uppehålla från lokaliseringssynpunkt önskvärd, olönsam järnvägstrafik. Jag ber att få ansluta mig till denna uppfattning.

Herr talman! Jag har inget yrkande.

I detta anförande instämde herrar *Persson* i Tandö (s) och *Andersson* i Storfors (s).

Herr NILSSON i Bästekille (h):

Herr talman! I den långa debatten i dag om denna viktiga fråga har huvudsakligen politiker försvarat sin hembygds intressen. Det förstår jag ganska väl. Jag hade från början inte tänkt lägga mig i debatten, men i sydöstra delen av Kristianstads län har vi vissa sådana problem att brottas med.

I vissa lägen har man naturligtvis inget annat att göra än att lägga ned de järnvägslinjer som är så trafiksvaga att de inte kan ekonomiskt försvaras. Men vi måste därvid gå fram mycket försiktigt. På vissa håll kan man behöva lägga ned persontrafiken men kan behålla godstrafiken som är betydligt billigare att bibehålla. Det finns också järnvägslinjer som man inte kan bedöma endast ur ekonomisk synpunkt. Det kan vara ett samhällsintresse att ha kvar dem. Under den senaste beredskapstiden förklarades det att vissa järnvägslinjer i östra Skåne inte under några omständigheter kan umbäras utan måste finnas kvar i framtiden. Vi har fått någon järnväg nedlagd men flera andra befinner sig i farozonen och är föremål för »lönsamhetsundersökning-

ar». Vi måste väl avvakta resultatet av dessa undersökningar innan vi kan ställa något yrkande beträffande dessa, men vi är fullt på det klara med att vissa linjer måste bevaras, t. ex. Kristianstad—Ystad och Malmö—Simrishamn. Nedlägger man dessa linjer försvårar man kommunikationerna för alla människor i dessa områden.

I de fall man tvingas lägga ned järnvägar är det min bestämda uppfattning att man före nedläggningen måste se till att fullgod ersättning finns. Jag har tolkat utskottets utlåtande så att utskottet har samma uppfattning i denna fråga som jag. Att lägga ned en järnväg och förklara att det någon gång i framtiden skall komma något annat i stället, anser jag vara helt felaktigt. Om man skall ta bort en järnvägslinje måste man dessförinnan ställa medel till förfogande för att ordna fullgoda landsvägsförbindelser i dess ställe, så att bygden och dess näringsliv inte blir lidande.

I sydöstra Skåne finns det en firma, som jag läste om i en tidning i går, som har utökat sin produktion och som hela tiden har fraktat praktiskt taget hela sin produktion på järnväg. Jag överdriver inte om jag säger att en sådan firma med oro ser framtiden an och tycker att SJ uppträder på ett sätt som man inte väntat sig med hänsyn till den solidaritet som hela tiden visats gentemot SJ. Jag skulle vilja uttala förhoppningen att SJ inte vidtar sådana åtgärder att dylika firmor blir lidande utan att SJ ser till att möjligheter till godsbefordran under alla omständigheter finnes kvar.

En sak som någon annan talare vidrört gäller järnvägsstyrelsens s. k. amputationer. De lär gå till så att när SJ amputerar en viss del av järnvägen har man inte haft någon skyldighet att rapportera detta till departementet. På det sättet har SJ kunnat amputera en liten bit i taget och sedan helt enkelt ställt folket i bygden inför fullbordat faktum. Det finns anledning att se upp med ett



## Riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.

sådant förfaringssätt. Om en nedläggning skall ske, skall denna gälla hela linjen, eftersom frågan då måste prövas av departementet. Det blir då en reell förövning från början till slut.

Vi kan inte komma ifrån att vissa järnvägslinjer måste försvinna, men med god vilja kan trafiken på vissa linjer som hotas av nedläggning fortsätta även i framtiden.

Herr talman! Jag vill starkt understryka att om SJ skall lägga ned järnvägslinjer, måste man lämna fullgod ersättning i form av landsvägsförbindelser. I annat fall gör man de människor som bor i dessa bygder en stor orätt, och det vill jag inte vara med om.

Härmed var överläggningen slutad.

*Punkterna A I och A II*

Herr talmannen gav propositioner dels på bifall till utskottets hemställan, dels ock på bifall till reservationen a); och fann herr talmannen den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Herr Bengtson i Solna begärde emellertid votering, i anledning varav efter given varsel följande voteringsproposition upplästes och godkändes:

Den, som vill, att kammaren bifaller sammansatta stats- och tredje lagutskottets hemställan i punkterna A I) och A II) i utskottets utlåtande nr 1, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit reservationen a) av herr Bengtson i Solna.

Sedan kammarens ledamöter härefter intagit sina platser och voteringspropositionen 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 Svensson i Ljungskile begärde emellertid rösträkning, varför votering medelst omröstningsapparat verkställdes. Därvid avgavs 136 ja och 67 nej,

emellertid rösträkning, varför votering medelst omröstningsapparat verkställdes. Därvid avgavs 170 ja och 38 nej, varjämte 7 av kammarens ledamöter förklarade sig avstå från att rösta.

Kammaren hade alltså bifallit vad utskottet hemställt.

*Punkterna A III och A IV*

Vad utskottet hemställt bifölls.

*Punkten A V*

Herr talmannen gav propositioner dels på bifall till utskottets hemställan, dels ock på bifall till utskottets berörda hemställan med den ändring av motiveringen, som föreslagits i reservationen c); och fann herr talmannen den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Herr Svensson i Ljungskile begärde emellertid votering, i anledning varav efter given varsel följande voteringsproposition upplästes och godkändes:

Den, som vill, att kammaren bifaller sammansatta stats- och tredje lagutskottets hemställan i punkten A V) i utskottets utlåtande nr 1, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit utskottets hemställan med den ändring av motiveringen, som föreslagits i reservationen c) av herrar Nils Theodor Larsson och Svensson i Ljungskile.

Sedan kammarens ledamöter härefter intagit sina platser och voteringspropositionen 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 Svensson i Ljungskile begärde emellertid rösträkning, varför votering medelst omröstningsapparat verkställdes. Därvid avgavs 136 ja och 67 nej,

**Riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.**

varjämte 13 av kammarens ledamöter förklarade sig avstå från att rösta.

Kammaren hade alltså bifallit utskottets hemställan med oförändrad motivering.

*Punkten B*

Herr talmannen gav propositioner dels på bifall till utskottets hemställan, dels ock på bifall till reservationen d); och fann herr talmannen den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Herr Wachtmeister begärde emellertid votering, i anledning varav efter given varsel följande voteringsproposition upplästes och godkändes:

Den, som vill, att kammaren bifaller sammansatta stats- och tredje lagutskottets hemställan i punkten B) i utskottets utlåtande nr 1, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit reservationen d) av herr Nils Theodor Larsson m. fl.

Sedan kammarens ledamöter härefter intagit sina platser och voteringspropositionen 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 Wachtmeister begärde emellertid rösträkning, varför votering medelst omröstningsapparat verkställdes. Därvid avgavs 140 ja och 59 nej, varjämte 17 av kammarens ledamöter förklarade sig avstå från att rösta.

Kammaren hade alltså bifallit utskottets hemställan.

*Punkten C*

Utskottets hemställan bifölls.

*Punkten D*

Herr talmannen gav propositioner dels på bifall till utskottets hemställan, dels ock på bifall till reservationen e); och fann herr talmannen den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Herr Cassel begärde emellertid votering, i anledning varav efter given varsel följande voteringsproposition upplästes och godkändes:

Den, som vill, att kammaren bifaller sammansatta stats- och tredje lagutskottets hemställan i punkten D) i utskottets utlåtande nr 1, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit reservationen e) av herr Cassel.

Sedan kammarens ledamöter härefter intagit sina platser och voteringspropositionen 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 Cassel begärde emellertid rösträkning, varför votering medelst omröstningsapparat verkställdes. Därvid avgavs 163 ja och 43 nej, varjämte 9 av kammarens ledamöter förklarade sig avstå från att rösta.

Kammaren hade alltså bifallit utskottets hemställan.

*Punkterna E—H*

Vad utskottet hemställt bifölls.

## § 6

Föredrogs vart för sig

tredje lagutskottets utlåtande nr 43, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648), dels ock i ämnet väckta motioner; samt

jordbruksutskottets utlåtande nr 24, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utgifter å tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1963/64, såvitt propositionen avser jordbruksärenden.

Kammaren biföll vad utskotten i dessa utlåtanden hemställt.

### § 7

Till bordläggning anmäldes statsutskottets memorial nr 220, angående tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1963/64.

### § 8

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

från utrikesutskottet:

nr 423, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition dels med förslag till ändring i lagen den 28 juni 1962 (nr 371) om särskilda förmåner för vissa internationella organisationer m. m., dels ock angående godkännande av protokoll rörande privilegier och immunitet för organisationen för europeisk rymdforskning;

från statsutskottet:

nr 402, i anledning av väckta motioner om utredning rörande de utlandsvenska barnens skolgång m. m.; och

nr 403, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående landstingskommunernas övertagande av statens mentalsjukvård m. m.;

från bevillningsutskottet:

nr 414, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning angående ändrad lydelse av 18 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt, m. m., såvitt propositionen hänvisats till bevillningsutskottet; och

nr 415, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i kommunalskattelagen den 28 september 1928 (nr 370), m. m., jämte i ämnet väckta motioner;

från andra lagutskottet:

nr 421, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse av 26 § sjömanslagen den 30 juni 1952 (nr 530); samt

från jordbruksutskottet:

nr 392, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utgifter å tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1963/64, såvitt propositionen avser jordbruksärenden.

Vidare anmäldes och godkändes första lagutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 416, i anledning av väckta motioner om en översyn av lagstiftningen rörande förmynderskapsförvaltningen;

nr 417, i anledning av väckta motioner om inrättande av ett ekonomiskt förvaltnarskap som alternativ till omyndigförklaring;

nr 418, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående ändrad lydelse av 2 § 9:o), 14:o), 15:o) och 17:o) lagen den 26 maj 1909 (nr 38 s. 3) om Kungl. Maj:ts regeringsrätt; och

nr 419, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om biskopsval, m. m.

Slutligen anmäldes och godkändes bankoutskottets förslag till riksdagens skrivelser:

nr 394, till fullmäktige i riksgäldskontoret i anledning av framställning av fullmäktige i riksgäldskontoret angående riksdagsledamöternas bostadsfråga;

nr 395, till delegerade för riksdagens verk i anledning av framställning av fullmäktige i riksgäldskontoret angående omorganisation av riksgäldskontoret, m. m.;

nr 396, till fullmäktige i riksgäldskontoret i anledning av framställning av fullmäktige i riksgäldskontoret angående omorganisation av riksgäldskontoret, m. m.;

nr 397, till fullmäktige i riksbanken i anledning av framställning av fullmäktige i riksbanken angående reservation

av tomt för en ny riksbanksbyggnad, m. m.;

nr 398, till delegerade för riksdagens verk i anledning av framställning av fullmäktige i riksgäldskontoret angående inrättande av vissa ordinarie tjänster vid riksdagens ekonomibyrå; och

nr 399, till fullmäktige i riksgäldskontoret i anledning av framställning av fullmäktige i riksgäldskontoret angående

inrättande av vissa ordinarie tjänster vid riksdagens ekonomibyrå.

§ 9

Justerades protokollsutdrag.

Kammarens ledamöter åtskildes här-  
efter kl. 15.48.

In fidem

*Sune K. Johansson*