

# RIKSDAGENS PROTOKOLL

Nr 19

FÖRSTA KAMMAREN

1966

---

**21—22 april**

## **Debatter m. m.**

### **Torsdagen den 21 april**

Sid.

Svar på interpellation av herr Kaijser ang. flottledernas betydelse  
som trafikmedel, m. m. .... 3

### **Fredagen den 22 april**

Interpellation av herr Karlsson, Göran, ang. möjligheterna för  
unga handikappade att erhålla arkivarbete ..... 10

Meddelande ang. enkel fråga av herr Isacson ang. en förbättrad  
trafikundervisning ..... 10

---



**Torsdagen den 21 april**

Kammaren sammanträdde kl. 16.00.

Justerades protokollet för den 15 innevarande månad.

Upplästes följande till kammaren inkomna ansökning:

Till riksdagens första kammare

Härmed får jag anhålla om ledighet från riksdagsgöromålen under tiden den 28 april—den 17 maj 1966 för deltagande i VIII:e internationella sparbankskongressen i New York samt för studier i USA, till vilka talmanskonferensen beviljat resebidrag.

Stockholm den 20 april 1966

*Erik Alexanderson*

Den begärda ledigheten beviljades.

Anmäldes och godkändes jordbruksutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 9, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar rörande utgifterna för budgetåret 1966/67 inom jordbruksdepartementets verksamhetsområde jämte i ämnet väckta motioner; och

nr 117, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående bemyndigande att försälja viss staten tillhörig fast egendom, m. m. jämte en i ämnet väckt motion.

**Ang. flottledernas betydelse som trafikmedel, m. m.**

Herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet **PALME**, som tillkännagivit, att han hade för avsikt att vid detta sammanträde besvara herr

*Kaijsers* interpellation angående flottledernas betydelse som trafikmedel, m. m., erhöll ordet och anförde:

Herr talman! Herr Kaijser har frågat mig om jag vill medverka till att en allsidig utredning kommer till stånd rörande flottledernas betydelse som trafikapparat och den samhällsekonomiska effekten av nedläggande av de större flottledssystemen.

Den pågående strukturrationaliseringen inom skogsbruket har inneburit förändringar även i fråga om skogsbrukets transporter. En av anledningarna härtill är det skärpta konkurrensläget som tvingat företagen att på olika sätt söka minska produktionskostnaderna. Mellan åren 1950 och 1964 har längden av de trafikerade flottlederna minskat från ca 30 000 kilometer till 17 000. Under samma period har den totala flottgodsmängden gått ner med endast 9 procent eller från 10,7 till 9,8 miljoner kubikmeter. Samtidigt har emellertid avverkningarna väsentligt ökat, varigenom flottgodsmängdens andel av de totalt avvercade kvantiteterna under perioden sjunkit från en tredjedel till mindre än en fjärdedel.

Övergången från flottning till landtransport som ett led i den pågående rationaliseringsprocessen har flera orsaker. Landstransporter medger sålunda kontinuerlig råvarutillförsel till industrien under hela året, vilket innebär vinster genom minskad lagerhållning. Frigörelse från flottningens säsongbundenhet medför också att såväl arbetskraft som maskiner kan utnyttjas mer effektivt. Det har vidare i vissa fall visat sig ekonomiskt fördelaktigt att övergå till att barka och sortera veden i centrala anläggningar vid industrierna. Eftersom obarkad ved har dålig flytförmåga med därav följande

**Ang. flottledernas betydelse som trafikmedel, m. m.**

sjunkningsförluster har landtransport av sådan ved fått ersätta flottningen. Obarkad ved kan inte heller ligga lagrad för länge i skogen på grund av riskerna för insektskador. Vidare har den industriella förbrukningen av lövved ökat kraftigt under senare år. Denna ved kan inte flottas över huvud taget och måste därför landtransporteras. Detta gäller även beträffande yngre samt mer frodvuxet virke, vilket icke kan flottas utan föregående barkning och långvarig torkning.

De direkta transportkostnaderna är fortfarande väsentligt lägre vid flottning än vid landtransport. De sammanlagda vinsterna vid landtransport är emellertid, av de skäl jag nyss nämnt, i en del fall så betydande att vissa industrier efter ingående överväganden funnit det företagsekonomiskt fördelaktigt att övergå från flottning till landtransport. Hittills har nedläggningen av flottningen väsentligen avsett biflottlederna. Flottgodset har överförts till såväl väg- som järnvägstransport.

Övergången till landtransport innebär att skogstransporterna kan fortgå året runt. Från arbetsmarknadssynpunkt kan det innebära en fördel att ersätta säsongbetonade transporter med transporter som ger sysselsättning under hela året. För kraftproduktionen betyder slopandet av flottningen att vatten kan överföras från virkestransport till produktion av elektrisk energi.

Den ändrade transporttekniken ställer emellertid vissa krav på det allmänna. Framst gäller detta vid övergång till landsvägstransport då upprustningar av vägnätet kan bli aktuella. Vid bedömningen av frågor rörande övergång från flottning till landtransport bör därför de samhällsekonomiska och företagsekonomiska vinsterna i olika alternativ ställas i relation till de samhällsekonomiska kostnaderna. Ombyggnader av vägnätet inom områden som berörs av flottningsnedläggningar bör i princip bedömas enligt allmänt tillämpade prioriteringsregler. Det är

därför angeläget att vägmyndigheterna så tidigt som möjligt får ta del av planer på omläggning av skogstransporterna. Härigenom skapas bättre förutsättningar för en realistisk bedömning av vägfrågorna bl. a. i fråga om möjligheterna att inordna eventuella vägbyggnadsprojekt i vägväsendets ordinarie planering. Den övergång från flottning till landsvägstransport som hittills skett har möjliggjorts bl. a. genom den kraftiga upprustning av det allmänna vägnätet som skett under senare år särskilt i fråga om bärighetsstandarden. I de fall det gäller att övergå från flottning till järnvägstransport brukar förhandlingar regelmässigt tas upp med statens järnvägar.

Frågan om skogsbrukets transporter har behandlats av en särskild kommitté med representanter för domänstyrelsen, Sveriges skogsägareföreningars riksförbund samt skogsindustrierna. Kommittén lade år 1961 fram en utredning med namnet Skogsbrukets transporter, vari bl. a. redovisades de allmänna förutsättningarna för olika transportalternativ. Redan under utredningsarbetets gång tillsattes lokalkommittéer för de olika vattenområdena. Dessa kommittéer har fortsatt sitt arbete efter det att utredningen framlagts. Det finns sålunda ett material, som kan utgöra underlag för de specialundersökningar som erfordras då fråga om nedläggning av flottningen i visst vattendrag blir aktuell.

Beträffande de av interpellanten berörda nedläggningarna i Lilla Lule älv samt i Ljungan och Indalsälven vill jag anföra följande.

Länsstyrelsen i Norrbottens län tog år 1959 initiativ till en utredning rörande lämpligheten av att övergå från flottning i Lilla Lule älv till annat transportsätt. Utredningen visade att nedläggning av hela Lilla Lule älv som flottled var att föredraga. Ett stort antal kommuner, myndigheter, organisationer och enskilda fick tillfälle att framföra synpunkter på utredningen. Frå-

**Ang. flottledernas betydelse som trafikmedel, m. m.**

gan om nedläggningen av flottningen har sålunda blivit belyst från olika synpunkter. Sedermera träffades en överenskommelse om flottningens nedläggande mellan skogs- och flottning-intressenterna samt vattenfallsverket, enligt vilken vattenfallsverket lämnar ett särskilt bidrag till huvudsakligen vägbyggnader under skogsvårdsstyrelsens medverkan. Kungl. Maj:t har sedermera genom beslut den 29 april 1965 beslutat om avlysning av Lilla Lule älv som flottled.

Frågan om nedläggning av flottningen i Ljungan och Indalsälven har aktualiserats av skogsintressenterna. Förhandlingar har förts med kraftintressenterna, och en överenskommelse har träffats enligt vilken ett visst belopp ställs till förfogande av kraftintressenterna som bidrag till vissa investeringar inom skogsbruket — i första hand skogsbilvägar — i syfte att utjämna de förändringar i värdet mellan skilda fastigheter och fastighetskomplex, som kan bli en följd av flottningens upphörande. Förhandlingar har också förts mellan skogsintressenterna och statens järnvägar rörande transporterna inom ifrågavarande områden. Statens järnvägar har genom olika åtgärder kunnat erbjuda skogsföretagen ett realistiskt alternativ till flottningen. Man torde därför vid en nedläggning av flottningen kunna räkna med att den alldeles övervägande delen av det nuvarande flottgodset överförs till järnvägstransport. De bandelar som blir aktuella för de ökade virkestransporterna har f. n. en betydande överskottskapacitet. Vissa relativt obetydliga investeringar torde emellertid bli erforderliga för S.J. Man räknar med att medeltransportavståndet med bil till lastningsplatsen vid järnväg, på grund av järnvägsnätets fördelaktiga läge inom området, inte mer väsentligt kommer att överstiga det nuvarande medeltransportavståndet till flottled. I detta sammanhang kan jag nämna att konsekvenserna för vägväsendets del

av en nedläggning av flottningen i Indalsälven och Ljungan varit föremål för överläggningar mellan berörda parter under denna månad.

Nedläggning av flottleder kan sålunda innebära vissa fördelar från samhällsekonomisk synpunkt men också ha negativa verkningar. Eftersom förhållandena är olika från fall till fall synes det svårt att generellt fastslå när det ena eller det andra transportsättet är mest fördelaktigt. Särskilt för virke som skall tillföras kustindustrierna från avlägsna delar av en älvdal kan flottningen vara bästa transportsättet. Vissa grundläggande utredningar i frågan har, som jag nämnt i det föregående, relativt nyligen utförts. Då nedläggningar av flottleder aktualiseras bör, enligt min mening, särskilda studier i varje särskilt fall komma till stånd. Det är härvid viktigt att även de samhällsekonomiska synpunkterna kan beaktas. Detta sker bäst genom att planeringen av en så omfattande transportomläggning, som en nedläggning av en flottled innebär, på ett så tidigt stadium som möjligt sker i samråd med de statliga myndigheterna. Bestämmande för trafikuppdelningen bör därvid i enlighet med riktlinjerna för trafikpolitiken vara att transporterna sker till lägsta samhällsekonomiska kostnad.

Under hänvisning till vad jag anförut anser jag det f. n. inte motiverat att verkställa en utredning på sätt interpellanten avsett.

Herr **KAIJSER** (h):

Herr talman! Jag ber att till herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet få framföra mitt tack för det utförliga svar han givit på min interpellation.

Innan jag övergår till att diskutera de intressanta problem, som hänger samman med nedläggningen av en större flottled, vill jag för undvikande av missförstånd framhålla att jag ingalunda har velat ifrågasätta nedläggning-

**Ang. flottledernas betydelse som trafikmedel, m. m.**

en av flottningen inom Ljungan och Indalsälven. Den nedläggningen var redan beslutad, när jag framställde interpellationen, och den har jag ingen anledning att lägga mig i.

I interpellationen säges att det föreliggande problemet borde bli föremål för en allsidig utredning, innan ytterligare nedläggningar av större flottleder görs. Den betydelse nedläggningen har i fråga om väginvesteringar och som framgår bl. a. av vad länsstyrelsen i Jämtlands län begärde i anledning av den förestående nedläggningen av flottningen inom Ljungan och Indalsälven har jag tolkat som ett exempel, som kanske skulle kunna användas som grund för beräkningar inom andra områden. Jag har emellertid också klart för mig, att en del av de anförda vägföretagen är upptagna i den föreliggande vägplanen och alltså skulle komma till stånd alldeles oberoende av denna nedläggning av flottleden. En del rör transporter som inte går till kusten utan till industrier uppe i Jämtland. Siffrorna är alltså inte helt jämförbara.

Vad nedläggningen av flottningen i Dalälven, i Klarälven, i Ångermanälven — för att nu ta några exempel — med stora och betydelsefulla flottleder skulle betyda i väginvesteringar utöver de ordinära investeringarna enligt föreliggande planer måste det vara av intresse att ha en uppfattning om, innan man fattar beslut om nedläggning av flottlederna även där. Och det är ju en sak, som på ett tidigt stadium synbarligen kommer under övervägande av de olika parterna. Jag vet att förhållandena inom det aktuella området — Ljungan och Indalsälven — är särskilt gynnsamma för att övergå till landtransport med hänsyn till järnvägsnätets utbredning och att förhållandena där inte utan vidare kan jämföras med förhållandena inom andra håll — det är också helt naturligt.

Flottlederna och flottningen har ju en mycket gammal hävd här i landet

och har sedan länge reglerats i lag. Den nu gällande lagen är från 1919. De som arbetar inom flottningsarbetet synes därför med en viss rätt kunna begära att få se vad en grundlig företagsekonomisk och samhällsekonomisk utredning av nedläggningen av flottningen visar. Det måste vara föga stimulerande för det fortsatta arbetet att rationalisera flottningsarbetet, vilket man under de senaste åren har kunnat göra på ett framgångsrikt sätt, och att sänka flottningskostnaderna, vilket man också kunnat göra framgångsrikt under de senaste åren, när man lever i ovisshet beträffande den viktiga frågan om flottningen skall läggas ned eller inte.

Jag har inte något att invända mot de uppgifter, som lämnas i interpellationssvaret, även om jag tror att det finns ytterligare några saker som där inte är beaktade.

Jag förstår väl betydelsen av den snabbare transporten av virket och den minskning av lagerhållningen, som den innebär, liksom också fördelen av att råvaran kontinuerligt kan föras fram till industrierna — detta naturligtvis under förutsättning att vägnätet rustas upp så att det inte under tjällossningen blir en lång period av stillestånd så som man inom flera av våra skogslän är van vid att det blir om vårarna.

Jag har också klart för mig att den centralisering av barkningen, som är en av dagens rationaliseringsåtgärder, medför att timret inte kan flottas. Detsamma gäller också den mängd av lövved som har ökat betydligt under senare år. På vissa håll kan en övergång till järnvägstransport innebära att eljest inte bärkraftiga järnvägar kan behållas — det är bara det, att när bilarna blir större och vägarna bättre så finner man det kanske ändamålsenligt att åka med bilen hela vägen när man nu en gång har lasten ombord. Jag förstår också att flottningens avveckling betyder fördelar för kraftverken — mera vatten för kraftproduk-

**Ang. flottledernas betydelse som trafikmedel, m. m.**

tionen och bort med besvären med flottningen och anordningarna för den.

Det är emellertid ett par frågor som inte alls eller obetydligt är diskuterade i sammanhanget. De drivmedel som behövs för bilar och för icke elektrifierade järnvägars drift måste tynga vår handelsbalans. Och vad betyder detta i en avspärningstid, något som vi som är litet äldre har genomlevt två gånger.

Det sägs i interpellationssvaret att det ur arbetsmarknadssynpunkt kan innebära en fördel att ersätta säsongbetonade transporter med transporter som ger sysselsättning hela året, och det är väl riktigt i och för sig. Men det betyder också att man tar bort en hel del arbetstillfällen för många som har en bostad längs flottleden, t. ex. innehavare av småbruk som vid sidan av detta har sin utkomst av skogs- och flottningsarbete. Det bidrar också till att tunna ut befolkningen i landsändan.

I interpellationssvaret finns inte heller något nämnt om det kapital som är nedlagt i våra flottleder. Det är naturligtvis svårt att beräkna; mycket har legat i sådana leder som redan blivit avvecklade, men en hel del har satsats också under senare år. Det kapitalet kommer att vara försvunnet när leden läggs ned.

Det finns också vissa andra problem som kan vara av intresse, t. ex. smärre intressenters möjligheter att frakta sitt timmer. Tar de större intressenterna bort sitt flottgods blir flottningen för de återstående kvantiteterna så dyr att den över huvud taget icke lönar sig.

Förhållandena är naturligtvis mycket olika inom olika älvmråden. En relativt färsk undersökning av förhållandena i Klarälven gav, efter vad jag kan förstå, vid handen att flottningen av det virke som under det året transporterats där ställde sig 4,5 miljoner kronor billigare än landtransport. Men det är tydligt att förhållandena kan ändra sig snabbt. År 1962 kunde man förutspå, att båda transportmedlen

inom överskådlig tid skulle komma att bestå vid sidan av varandra, och ännu 1964 kunde man säga, att även om man tog hänsyn till förlust såväl genom sjunkning av virket och skador av annat slag, exempelvis på grund av vattenvärdets minskning för kraftverken, blev resultatet otvetydigt, att det inte lönar sig att övergå från flottning till bilkörning när det gäller en huvudflottled med normal längd och belastning. Men nu, två år senare, är man — inom ett visserligen geografiskt gynnsamt utformat område — klar att fatta beslut om flottningens avveckling inom två à tre år.

Statsrådet säger att det inte är motiverat med någon utredning av den typ jag avsett därför att förhållandena är så olika på olika håll. Han framhåller emellertid att de nedläggningar av flottningsleder som aktualiseras bör bli föremål för särskilda studier i varje särskilt fall. Det är kanske riktigt att det sker så, inte bara därför att förhållandena är olika på olika håll utan också därför att förändringar av olika art inom olika delar av industrien och inom olika delar av transportapparaten raskt kan förändra grunderna för de gjorda beräkningarna; jag tänker här exempelvis på vad den ändrade barkningsmetodik och användningen av lövved i princip betytt. Men jag är ändå övertygad om att de som är anställda inom flottningen med glädje skulle se att en utredning kom till stånd, så att de skulle få klart för sig hur utvecklingen åtminstone inom den närmaste framtiden kommer att gestalta sig.

Jag ber än en gång att få tacka för svaret.

Överläggningen ansågs härmed slutad.

---

Föredrogos och bordlades ånyo statsutskottets utlåtanden nr 49—51, bevillningsutskottets betänkande nr 12, första lagutskottets utlåtanden nr 23—25,

andra lagutskottets utlåtanden nr 38, 40 och 42, tredje lagutskottets utlåtanden nr 27—34 samt allmänna beredningsutskottets utlåtanden nr 28 och 29.

Anmälades och bordlades Kungl. Maj:ts till kammaren överlämnade proposition nr 73, med förslag till lag an-

gående ändring i lagen den 12 maj 1917 (nr 189) om expropriation, m. m.

Justerades ett protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 16.22.

In fidem

K.-G. Lindelöw



**Fredagen den 22 april**

Kammaren sammanträdde kl. 14.00; och dess förhandlingar leddes av herr förste vice talmannen.

Anmälades och godkändes statsutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 140, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar om anslag för budgetåret 1966/67 till finansiellt utvecklingsbistånd; samt

nr 141, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till avlöningar och omkostnader för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för budgetåret 1966/67.

Föredrogs och hänvisades till lagutskott Kungl. Maj:ts proposition nr 73, med förslag till lag angående ändring i lagen den 12 maj 1917 (nr 189) om expropriation, m. m.

Herr ÅKERLUND (h) erhöll på begäran ordet och anförde:

Herr talman! Med hänsyn till omfattningen av det ärende, som avses i Kungl. Maj:ts proposition nr 73, med förslag till lag angående ändring i lagen den 12 maj 1917 (nr 189) om expropriation, m. m., hemställer jag, att kammaren måtte medgiva, att tiden för avgivande av motioner i anledning av nämnda kungl. proposition utsträcker till det sammanträde, som infaller näst efter torsdagen den 5 nästkommande maj.

Denna hemställan bifölls.

Anmälades och bordlades

utrikesutskottets utlåtanden:

nr 3, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition om förklaring enligt arti-

kel 46 i Europarådets konvention angående skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna; samt

nr 4, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående provisorisk tillämpning av bestämmelser om privilegier och immunitet för organisationen för europeisk rymdforskning;

konstitutionsutskottets utlåtanden och memorial:

nr 28, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående ändring i lagen om val till riksdagen m. m.;

nr 29, i anledning av motioner om kungörande av rösilängd;

nr 30, i anledning av motioner om vissa riktlinjer för en författningsreform;

nr 31, i anledning av motioner om beaktande av den enskildes intressen vid utarbetande av en ny grundlag;

nr 32, i anledning av motioner om förbud mot retroaktiv lagstiftning; samt

nr 33, angående granskning av de i statsrådet förda protokollen;

statsutskottets utlåtanden och memorial:

nr 52, i anledning av Kungl. Maj:ts framställningar angående utbildning i automatisk databehandling samt anslag för budgetåret 1966/67 till pedagogiskt utvecklingsarbete jämte i dessa ämnen väckta motioner;

nr 53, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning angående anslag för budgetåret 1966/67 till bidrag till politiska partier jämte i ämnet väckta motioner;

nr 54, i anledning av kamrarnas skiljaktiga beslut i fråga om anslag för budgetåret 1966/67 till Förvaltningar-

**Interpellation ang. möjligheterna för unga handikappade att erhålla arkivarbete — Meddelande ang. enkel fråga**

na m. m. vid universiteten och vissa högskolor: Avlöningar;

nr 55, i anledning av kamrarnas skiljaktiga beslut i fråga om anslag för budgetåret 1966/67 till Universiteten och vissa högskolor: Omkostnader;

nr 56, i anledning av kamrarnas skiljaktiga beslut i fråga om anslag för budgetåret 1966/67 till Nordiska afrikainstitutet: Avlöningar; samt

nr 57, i anledning av kamrarnas skiljaktiga beslut i fråga om krediter för bostadsförbättringar;

bevillningsutskottets betänkande nr 31, i anledning av väckta motioner angående åtgärder vid beskattningen i syfte att främja sparandet;

jordbruksutskottets utlåtanden:

nr 8, i anledning av väckta motioner om statsanslag till Jägarnas riksförbund; samt

nr 10, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående reglering av priserna på vissa jordbruksprodukter och av sockernäringsen, m. m. jämte i ämnet väckta motioner; ävensom

allmänna beredningsutskottets utlåtanden:

nr 30, i anledning av väckta motioner angående utbyggnaden av Södertälje kanal; samt

nr 31, i anledning av väckt motion om motverkande av rivning av icke sanneringsmogna bostadsfastigheter.

**Interpellation ang. möjligheterna för unga handikappade att erhålla arkivarbete**

Ordet lämnades på begäran till herr **KARLSSON, GÖRAN**, (s) som yttrade:

Herr talman! Arkivarbetet har genom sin karaktär av arbetsträning och/eller skyddad verksamhet blivit ett av arbetsvårdens åtgärdsinstrument. Genomsnittligt tillhör arkivarbetarna betyd-

ligt högre åldersklasser än arbetsvårdens sökande i övrigt, men det torde vara realistiskt att räkna med att arkivarbetet för många unga handikappade med övervägande teoretisk utbildning i framtiden kommer att bli av stort värde, när arbetsvården ej lyckas finna en direktplacering på öppna marknaden.

Nu har emellertid kungl. arbetsmarknadsstyrelsen i en skrivelse av den 10 februari 1966 förbjudit länsarbetsnämnderna att tills vidare hänvisa personer under 30 år till arkivarbete. Anser inrikesministern att denna åtgärd är i linje med de riktlinjer för den framtida arbetsmarknadspolitiken som framlagts i proposition nr 52, och kan vi förvänta oss att kungl. arbetsmarknadsstyrelsen får sådana direktiv att även unga handikappade kan få en möjlighet att, när arbetsvården finner det lämpligt, bli placerade i arkivarbete?

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

**Meddelande ang. enkel fråga**

Meddelades, att jämlikt § 20 i kammarens ordningsstadga följande enkla fråga denna dag framställdes av herr *Isacson* (h) till herr statsrådet och chefen för ecklesiastikdepartementet: »Vilken erfarenhet har vunnits av 'intensiv trafikundervisning' som bedrivs inom några av landets skolor — och vilka initiativ från Kungl. Maj:ts eller skolöverstyrelsens sida kan på grundval av dessa erfarenheter förväntas för en förbättrad trafikundervisning?»

Justerades protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 14.09.

In fidem

*K.-G. Lindelöw*