



## 13—18 december

## Debatter m. m.

## Tisdagen den 17 december

Sid.

## Svar på interpellationer:

|  |    |
|--|----|
| av herr Edström om utredning ang. trafikolyckan vid Haga norra grindar .....                         | 5  |
| av herr Franzén ang. höjningen av taxorna för lågspänd elkraft .....                                 | 6  |
| av herr Edström ang. pensionsstyrelsens befattningsmed reumatikervården m. m. ....                   | 8  |
| Ang. vissa studiesociala åtgärder .....  | 12 |
| Utbyggnad av en storflygplats .....  | 16 |
| Upphävande av passkontrollen vid de internordiska gränserna .....                                    | 49 |
| Ändring i lagen om ersättning för mistad fiskerätt m. m. ....  | 51 |
| Svar på interpellation av herr Nilsson, Yngve, ang. mulbetesrätten å Bonarps och Ljungby hedar ..... | 53 |

## Onsdagen den 18 december

## Svar på interpellationer:

|  |    |
|--|----|
| av herr Lundström om effektivare trafikundervisning i skolorna m. m. ....    | 55 |
| av herr Sundin ang. inrättande av en fast teaterscen i Norrland .....        | 58 |
| av herr Sundin om snabbare fördelning av lån till företagareföreningar ..... | 59 |
| Stödåtgärder i anledning av 1957 års skördeskador .....                      | 62 |
| Anföranden i anledning av riksdagsarbetets avslutning .....                  | 72 |

## Samtliga avgjorda ärenden

|   | Sid. |
|---|------|
| <b>Tisdagen den 17 december</b>   |      |
| Statsutskottets utlåtande nr 179, ang. inrättande av en medicinsk högskola i Umeå .....                     | 12   |
| — nr 180, ang. vissa studiesociala åtgärder .....   | 12   |
| — nr 181, ang. kompetensfordringarna för rektorstjänst vid allmänt läroverk .....                           | 15   |
| — nr 182, ang. riksdagens revisorers särskilda berättelse om rikets indelning i län .....                   | 16   |
| — nr 183, ang. utbyggnad av en storflygplats .....  | 16   |
| — memorial nr 184, ang. uppskov med behandlingen av vissa ärenden .....                                     | 49   |
| — nr 185, ang. tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1957/58 .....                                  | 49   |
| Andra lagutskottets utlåtande nr 39, ang. upphävande av passkontrollen vid de internordiska gränserna ..... | 49   |
| Tredje lagutskottets utlåtande nr 26, ang. ändring i lagen om ersättning för mistad fiskerätt m. m. ....    | 51   |
| <b>Onsdagen den 18 december</b>   |      |
| Jordbruksutskottets utlåtande nr 40, ang. stödåtgärder i anledning av 1957 års skördekadaver .....          | 62   |

## Fredagen den 13 december

Kammaren sammanträdde kl. 14.00.

---

Justerades protokollet för den 6 innevarande månad.

---

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades herr *Andersson, Torsten*, för tiden från och med morgondagen till höstsessionens slut för beivrande av kommittésammanträde i Bordeaux i Europarådets regi.

---

Anmälades och godkändes bankoutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 392, i anledning av delegerades för riksdagens verk framställning med förslag till reglemente för riksdagsbiblioteket m. m.; och

nr 393, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till viss för krigsförhållanden avsedd beredskapslagstiftning inom finansdepartementets verksamhetsområde, såvitt propositionen hänvisats till bankoutskottet.

---

Anmälades och godkändes första lagutskottets förslag till riksdagens skrivelse, nr 394, till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i rättegångsbalken m. m.

---

Anmälades och bordlades

statsutskottets utlåtanden och memorial:

nr 179, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående inrättande av en medicinsk högskola i Umeå jämte i ämnet väckta motioner;

---

nr 180, i anledning av väckta motioner rörande studiesociala åtgärder;

nr 181, i anledning av väckt motion om översyn av kompetensfordringarna för innehav av rektorstjänst vid allmänt läroverk;

nr 182, i anledning av riksdagens år 1957 församlade revisorers särskilda berättelse om rikets indelning i län;

nr 183, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utbyggnad av en storflygplats jämte i ämnet väckta motioner;

nr 184, angående uppskov med behandlingen av vissa till utskottet hänvisade ärenden; samt

nr 185, angående tilläggsstat I till riksdagen för budgetåret 1957/58;

andra lagutskottets utlåtande nr 39, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående godkännande av överenskomelse mellan Sverige, Danmark, Finland och Norge om upphävande av passkontrollen vid de internordiska gränserna samt med förslag till lag om ändring i utlänningslagen den 30 april 1954 (nr 193); ävensom

tredje lagutskottets utlåtande nr 26, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i lagen den 1 december 1950 (nr 599) om ersättning för mistad fiskerätt m. m. dels ock i ämnet väckta motioner.

---

Justerades protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 14.05.

In fidem

G. H. Berggren

## Måndagen den 16 december

Kammaren sammanträdde kl. 16.00.

---

Justerades protokollen för den 9 och den 10 innevarande månad.

---

Föredrogos och bordlades ånyo statsutskottets utlåtanden nr 179—183 samt memorial nr 184 och 185, andra lagutskottets utlåtande nr 39 ävensom tredje lagutskottets utlåtande nr 26.

---

Anmälades och bordlades jordbruksutskottets utlåtande nr 40, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående vissa stödåtgärder i anledning av skadorna å 1957 års skörd jämte i ämnet väckta motioner.

---

Kammarens sammanträde avslutades kl. 16.02.

In fidem  
*G. H. Berggren*

## Tisdagen den 17 december

Kammaren sammanträdde kl. 10.00.

Justerades protokollet för den 11 innevarande månad.

### Om utredning ang. trafikolyckan vid Haga norra grindar

Herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet SKOGLUND, som tillkännagivit, att han hade för avsikt att vid detta sammanträde besvara herr Edströms interpellation om utredning angående trafikolyckan vid Haga norra grindar, erhöll ordet och anförde:

Herr talman! Herr Edström har frågat, om jag har för avsikt att för allsidig och vetenskaplig utredning av trafikolyckshändelsen vid Haga norra grindar den 30 november 1957 tillsätta en haverikommission, sammansatt av olika experter och med uppgift att söka åstadkomma möjligast djupgående analys och utredning av olyckans orsaker samt möjligheten att i framtiden förebygga olyckor av liknande art.

Den tragiska trafikolyckan vid Haga norra grindar har varit föremål för en grundlig polisutredning, vilken numera är avslutad. Denna utredning har omfattat en ingående undersökning på platsen samt ett flertal förhör med vittnen och andra personer, som ansetts ha uppgifter att lämna av värde för utredningen. Dessutom har bilen underkastats en teknisk undersökning. Slutligen har föranstaltats om dödsbevisundersökning av rättsläkare för att få till fullo klarlagt omfattningen av de omkomnas skador. Genom utredningen har klarhet nåtts om orsakerna till olyckan.

Olyckan har också varit föremål för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens samt trafiksäkerhetsrådets uppmärksamhet. Således har experter från dessa myndigheter företagit studier på platsen.

Av det sagda framgår att olyckan blivit

föremål för en allsidig utredning och att därvid deltagit experter med trafik-, fordons- och vägteknisk skolning samt utnyttjats rättsmedicinsk sakkunskap. Med hänsyn härtill har jag icke funnit behövt att tillsätta en särskild haverikommission. På grund av att våra trafiksäkerhetsvårdande myndigheter torde ha ägnat olyckan all nödig uppmärksamhet, utgår jag ifrån att de lärdomar som må kunna dragas av densamma kommer det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet till godo.

Herr EDSTRÖM (fp):

Herr talman! Jag tackar herr statsrådet för svaret. I synnerhet tackar jag för herr statsrådets meddelande, att trafikolyckshändelsen vid Haga norra grindar redan varit föremål icke blott för rättsmedicinsk undersökning utan även för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens och trafiksäkerhetsrådets uppmärksamhet. Därigenom har delvis redan avsikten nåtts med min interpellation, och jag hoppas att de lärdomar, som må kunna dragas av denna olycka, skall komma det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet till godo.

Jag syftade emellertid även vidare med min interpellation. Jag hoppades, att en haverikommission, om den tillsattes för ovannämnda olycka, skulle kunna bli det embryo, ur vilket sedan så småningom en mer *permanent vägarnas haverikommission* skulle kunna utvecklas i stil med t. ex. flygets haverikommission. Det är detta, som jag härmed hemställer att herr statsrådet måtte nogsamt överväga.

I Malmö och Göteborg har redan enskilda överläggningar kommit till stånd mellan olika experter, intresserade av trafiksäkerhetsfrågor. Det skulle vara ett steg i rätt riktning, om vi finge en statlig permanent vägarnas haverikommission, gärna fördelad på tre sektioner — en i Stockholm, en i Göteborg och en i

### Ang. höjningen av taxorna för lågspänd elkraft

Malmö — med uppgift att allsidigt och vetenskapligt analysera och utreda alla större trafikolyckor i vårt land. Kommissionen skulle lyda under trafiksäkerhetsrådet, som skulle utarbeta närmare instruktioner.

Genom en sådan kommission skulle man enligt min mening nå det målet, att trafiksäkerhetsproblemen bleve föremål för en mer kontinuerlig, allsidig bedömning. Såsom vi nu har det, blir vid en trafikolyckshändelse polisprotokollet gärna det centrala. Intresset knyts främst till frågan, om en trafikförseelse begåtts eller icke. En mer ingående och kompletterande undersökning beträffande olyckans medicinska orsaker görs sällan, och dock är förutsättningen för en framtida profylax av liknande händelser att kunskaperna härom fördjupas. Detta kan icke ske utan en omsorgsfull penetrering av det enskilda skadefallet. Därvid skall man icke begränsa sig till enbart föra- ren, utan även beakta vägen och fordonet och koordinera dessa tre faktorer för att vederhäftigt kunna bedöma orsak och verkan. Detta går icke utan att såväl medicinsk som teknisk expertis engageras och inte heller utan att ett teamarbete kommer till stånd mellan läkare, psykologer, trafikexperter, vägbyggare och motorfordonskonstruktörer. Ju förr vi får till stånd ett sådant samarbete, desto bättre. Ju förr även läkarna beredes tillfälle att delta i detta arbete, desto bättre är det, framför allt för profylaxen. Förebyggande åtgärder är i stor utsträckning möjliga.

Jag tackar ännu en gång för svaret.

Överläggningen förklarades härmed slutad.

---

### Ang. höjningen av taxorna för lågspänd elkraft

Ordet lämnades härefter ånyo till herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet SKOGLUND, som meddelat, att han ämnade vid detta sammanträde besvara även herr Franzéns interpellation angående höjningen av tax-

orna för lågspänd elkraft, och nu yttrade:

Herr talman! Herr Franzén har frågat mig, om jag uppmärksammat vattenfallsstyrelsens och enskilda kraftdistributörers beslut om höjning av taxorna för leverans av lågspänd elkraft med cirka 20 procent och om jag i så fall är beredd att medverka till en reglering av ifrågavarande eltaxor i syfte att uppnå lägre priser för konsumenterna.

Enligt vad jag inhämtat från vattenfallsstyrelsen är den höjning av detaljtariifferna, som beslutats från och med den 1 januari 1958, helt betingad av kostnadsökningar. Även övriga större företag, som distribuerar elektrisk kraft, har vidkänts ökade driftkostnader. Svenska elverksföreningen har därför rekommenderat sina medlemmar att företa en motsvarande höjning av taxorna.

De viktigaste detaljtariifferna innefattar inte såsom engrostaxorna någon prisklausul knuten till konsumentprisindex eller dylikt. I stället har man — såsom interpellanten berört — ett prisregleringsschema, innehållande förslag till de olika avgifternas storlek för vissa indexintervall. Detta schema gäller emellertid blott om taxorna för den till detaljnäten engroslevererade kraften förblir oförändrade. Då råkraftskostnaden utgör en betydande del av totalkostnaden för detaljdistributionen, måste prisregleringsschemat justeras vid ändringar i engrostaxan. Under de senaste åren har engrostaxorna måst höjas ett flertal gånger — senast förra året med 20 procent — till följd av ökade kostnader för nya anläggningar och förändringar i penningvärdet. Om man härtill lägger de ökade kapitalkostnaderna under de senaste åren för den kapitalkrävande detaljdistributionen, är det förklarligt, att energiavgiften har måst höjas. Vattenfallsstyrelsens höjning överensstämmer för övrigt med Svenska elverksföreningens senaste prisregleringsschema.

Jag delar interpellantens uppfattning, att elkraft bör tillhandahållas be-

**Ang. höjningen av taxorna för lågspänd elkraft**

folkningen och näringslivet till ett rimligt pris. Väsentligt är emellertid också att verksamheten bedrivs på en sund ekonomisk basis. Det torde inte vara till fördel för konsumenterna att taxorna sättes så låga, att underhållet av distributionsnäten måste eftersättas med åtföljande försämring av elservicen. Ur nationalekonomisk synpunkt är det betydelsefullt att krafttaxorna representerar ett riktigt kostnadsläge för att undvika en snedvridning av konsumtionsinriktningen.

Priset på elektrisk ström från enskilda distributörer är f. n. underkastat reglering genom statens prisregleringsnämnd för elektrisk ström. Statliga taxor och kommunala taxor i vad avser leverans inom den egna kommunen är undantagna från denna reglering. Statens vattenfallsverks taxor kan emellertid granskas av Kungl. Maj:t ur både formella och sakliga synpunkter i samband med besvär över vattenfallsstyrelsens beslut i taxefrågor. Genom en beslutad författningsändring kommer dessutom fr. o. m. nästa år även de statliga och kommunala taxorna att vara underkastade reglering genom prisregleringsnämnden. Då alla eltaxor inom kort således kommer att efter framställning av en elkonsument kunna prövas av prisregleringsnämnden, kan jag inte finna några åtgärder från min sida i prisreglerande syfte motiverade.

Herr FRANZÉN (cp):

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för svaret på min interpellation. Men jag har svårt att vara lika tacksam för det besked svaret innehåller.

Den 20-procentiga höjningen av taxorna för leverans av lågspänd elkraft är betingad av kostnadsökningar, säger statsrådet, och han hänvisar till att engrostataxorna i fjol höjdes med 20 procent till följd av ökade kostnader för nya anläggningar och förändringar i penningvärdet. Jag framhöll i min interpellation, att en viss taxehöjning kunde vara motiverad. Men jag kan inte komma

ifrån, att den taxehöjning, som nu genomföres av vattenfallsstyrelsen och enskilda kraftdistributörer, är åtskilligt i överkant. En höjning av råkraftpriset med 20 procent kan ju inte utan vidare motivera en höjning av detaljpriserna med 20 procent, då råkraftpriset bara är en del av det pris, som konsumenten har att betala. Såsom jag framhöll i min interpellation är också den nu beslutade prishöjningen betydligt kraftigare än som förutsattes av Svenska elverksföreningens tariffkommitté 1955. Denna kommitté förutsatte nämligen, att energiavgiften vid ett konsumentprisindex tal av 146—165 skulle höjas till 10 öre per kilowattimme. Men nu har man höjt detta pris till 11 öre per kilowattimme. Tariffkommittén förutsatte också att prisändring skulle ske först när index varaktigt över- eller underskridit angivet gränsvärde. Det ifrågavarande gränsvärdet, indextalet 146, uppnåddes i juli månad i år, men i augusti sjönk index till 145, varefter för oktober åter noterades 146. Nog har man haft mera bråttom med denna prishöjning än vad tariffkommittén 1955 förutsatte.

Av kommunikationsministerns svar framgår också, att prishöjningen delvis skulle vara motiverad av ökade kostnader för nya anläggningar. Vid vårriksdagen hade vi att besluta om energiskatten, och det var den gången en fråga, som tilldrog sig stor uppmärksamhet. Energiskatten skall utgå med 5 procent av totalpriset för elkraften, och det beslutet motiverades med att pengarna skulle användas till upprustning av nät och anläggningar. Då är det svårt att förstå, att sådana kostnader också skulle kunna vara en motivering för den taxehöjning, som nu beslutats. Energiskatten, som innebar en prisökning med 5 procent, var föremål för noggrann riksdagsbehandling. Men nu har man höjt taxorna med 20 procent, och då har riksdagen inte möjlighet att uttala sig. Det betyder samtidigt en höjning av energiskatten med ca 20 procent. Var herr statsrådet i förväg underrättad om åtgärden?

Jag är naturligtvis glad över att stats-

**Ang. pensionsstyrelsens befattning med reumatikervården m. m.**

rådet delar min uppfattning, att elkraft bör tillhandahållas befolkningen och näringslivet till ett rimligt pris. Men jag är inte lika nöjd med det råd, som statsrådet ger. En elkonsument kan få sin prisfråga prövad av prisregleringsnämnden, säger statsrådet, och han finner det därför omotiverat att från regeringens sida vidta några åtgärder. Men det är ju så, att prisregleringsnämnden då har att pröva priset endast för den konsument som klagat. Menar kommunikationsministern, att alla elkonsumenter — var och en för sig — skall klaga hos prisregleringsnämnden? Det blir en omständlig procedur. Borde inte herr statsrådet ha tagit upp prisfrågan till en generell prövning för undvikande av en sådan epidemi?

Det finns naturligtvis ingenting att invända mot kommunikationsministerns förklaring att krafttaxorna skall representera ett riktigt kostnadsläge, men man har anledning att betvivla att kostnadsläget nu är det riktiga ur konsumenternas synpunkt. Jordbruket skulle väl också kunna göra anspråk på ett riktigt kostnadsläge — men det är genom treårsavtalet förhindrat att uttaga ersättning för den kostnadsfördyring som det ökade elkraftspriset medför. Den nu beslutade taxehöjningen drabbar ju framför allt landsbygdens befolkning och näringsliv. I städerna har inte motsvarande prishöjning skett. Vi kan väl vara ense om att småföretagsamheten — såväl inom jordbruk som industri, hantverk och andra delar av näringslivet — behöver allt stöd den kan få. Detta är en fråga som särskilt gäller landsbygden. Mot den bakgrunden är det mycket svårt att acceptera den beslutade prishöjningen i fråga om elkraften.

Överläggningen ansågs härmed slutad.

**Ang. pensionsstyrelsens befattning med reumatikervården m. m.**

Herr statsrådet och chefen för socialdepartementet NILSSON, som förklarar sig ämna vid detta sammanträde besvara herr Edströms interpellation angående

pensionsstyrelsens befattning med reumatikervården m. m., fick nu ordet och anförde:

Herr talman! Herr Edström har riktat en interpellation till mig angående den utredning rörande pensionsstyrelsens sjukvårdande verksamhet, som tillkallats i april detta år. Interpellanten frågar följande:

Utgör de tillkallade utredningsmännen en kommitté för att utreda avvecklingsfrågorna rörande pensionsstyrelsens sjukvårdande verksamhet och med uppgift att i första hand genom förhandlingar med vederbörande sjukvårdshuvudmän ordna frågan att överföra de s. k. lasarettsavdelningarna på vederbörande sjukvårdshuvudmän, eller

är utredningsmännens uppgift att som sakkunnigkommitté åter utreda grundproblemen, hur reumatikervården inom landet i framtiden i sin helhet bör organiseras?

Såsom framgår av de direktiv för utredningen, vilka interpellanten åberopar, avser utredningen ett organisatoriskt problem. Det ankommer i första hand på utredningsmännen att genom förhandlingar med vederbörande sjukvårdshuvudmän utröna förutsättningarna för att överföra pensionsstyrelsens lasarettsavdelningar på ifrågavarande huvudmän. Det är både svårt och viktigt att finna en lösning på detta organisationsproblem. Hur angeläget detta än må vara, är emellertid en sak ännu viktigare — nämligen vården av de reumatiskt sjuka och de andra sjuka, bl. a. astmasjuka, som beröres. Det framhölls också i direktiven, att en förutsättning för en avveckling av pensionsstyrelsens sjukvårdande verksamhet eller en del av denna verksamhet är, att tillfredsställande vårdmöjligheter alltjämt kommer att finnas för sådana sjuka, som nu får vård genom pensionsstyrelsens försorg.

Den undersökning rörande omfattningen och fördelningen av reumatikervården, som utredningsmännen föranställt om och som interpellanten berört, är enligt vad jag inhämtat avsedd



**Ang. pensionsstyrelsens befattning med reumatikervården m. m.**

att belysa den aktuella vårdssituationen samt underlätta förhandlingarna med sjukvårdshuvudmännen. Någon behandling av reumatikervårdens grundproblem åsyftas däremot inte.

Jag har ingen anledning att förutsätta något annat än att utredningen bedrivs med den omsorg, som hänsynen till de sjuka kräver, utan att något onödigt arbete fördens skull tillåtes försena utredningsresultatet. Det står nu klart, att utredningen inte blir färdig i sådan tid, att något förslag i ämnet kan föreläggas 1958 års riksdag. Utredningen bedrivs emellertid på sådant sätt, att enligt min mening en diskussion i ämnet med fördel kan anstå till dess utredningsmännen redovisat resultatet av sitt arbete.

Herr EDSTRÖM (fp):

Herr talman! Herr statsråd, jag tackar för svaret! Jag instämmer även helt i herr statsrådets uppfattning, att omorganisationen ej får försämra sjukvården. Så har väl aldrig varit riksdagens mening. Men, herr statsråd, problemets kärnpunkt är ju i stället en förbättring av sjukvården, att låta pensionsstyrelsens vårdklientel få sjukvård efter samma humanitära principer som övriga sjuka i vårt land. Det förvånade mig något, att herr statsrådet förbigick denna fundamentala sak i sitt svar.

Sedan långliga tider har svensk sjukvård helt följt humanitetens ledstjärna. Man har sökt ge de sjuka den bästa vård, som man efter beprövad erfarenhet, teknikens och vetenskapens framsteg kunnat ge dem, oberoende av vad det enskilda fallet dragit för kostnader. Det enda undantaget har varit pensionsstyrelsens sjukvård, som drivits efter försäkringsmässiga och ekonomiska principer. De värsta oformligheterna i denna har visserligen under årtiondenas kritik avslipats, men grundprincipen är fortfarande lika felaktig.

Som av statsrevisorernas berättelse framgår, har sedan mer än 30 år tillbaka en praktiskt taget oavbruten statlig utredning pågått om avveckling av

pensionsstyrelsens sjukvård. Samtliga statliga kommittéer har kommit till samstämmig slutsats, nämligen att pensionsstyrelsens sjukvård snarast bör avvecklas. Remissinstanserna har varit av samma mening. Ändå har intet skett. Pensionsstyrelsen har formellt godtagit sakkunnigkommittéernas utlåtanden och riksdagens beslut men rellt icke i någon mån medverkat till dess realiserande.

Det är så egendomligt, att 1946 års riksdags beslut i anslutning till den kungl. propositionen 224 om reumatikervårdens utbyggnad, vilken utbyggnad anförtroddes åt pensionsstyrelsen för att dess sjukvård därigenom på detta område skulle kunna avvecklas, i dagens läge efter tio år ser ut att resultera i, icke i en utbyggnad av 244 vårdplatser, som beslutet var, utan i en minskning av 20 vårdplatser — det sista efter meddelandet i proposition 180, att den nya stora reumatologiska kliniken i Umeå inhyerats tills vidare. Än mera egendomligt ter sig detta läge, om man jämför det med den intensiva utbyggnad av reumatikervården, som samtidigt under detta senaste årtionde skett och sker parallellt i vårt västra och vårt östra grannland.

Hade pensionsstyrelsen ensam fått handskas med dessa problem, hade det i dag varit kaos inom reumatikervården. Nu har vi på ordinarie väg fått reumatologisk klinik vid karolinska sjukhuset på cirka 80 vårdplatser samt genom riksdagens beslut 1950 Spenshults reumatikersjukhus på 124 vårdplatser, detta sista, väl att märka, trots pensionsstyrelsens avstyrkande.

Jag säger detta bara för att klarlägga bakgrunden till den skepsis, som man hyser inför en ny utredning av frågan av en kommitté, där pensionsstyrelsen dominerar. Här har frågan utretts oavbrutet i mer än 30 år. Alla kommittéer har principiellt kommit till samma resultat. Är det då inte på tiden att något praktiskt äntligen åstadkommes — just för de sjukas skull — och att pensionsstyrelsens förhållningstaktik äntligen hejdas?

**Ang. pensionsstyrelsens befattning med reumatikervården m. m.**

Enligt min uppfattning står utredningskommitténs nuvarande sätt att arbeta i dålig överensstämmelse med de intentioner, som gavs i riksdagens beslut, och de riktlinjer, som uppdrogs i statsrådets uttalande till statsrådsprotokollet vid det tillfälle i april, då utredningsmännen tillsattes. Enligt protokollet säger statsrådet:

»För egen del får jag anföra följande. De i statsverkspropositionen och förenämnda utskottsutlåtande angivna avvecklingsfrågorna bör nu upptagas till närmare utredning genom för ändamålet tillkallade utredningsmän. På dessa bör i första hand ankomma att genom förhandlingar med vederbörande sjukvårdshuvudmän utröna förutsättningarna för att överföra de s. k. lasarettavdelningarna på ifrågavarande huvudmän. Härvid bör en förutsättning vara, att tillfredsställande vårdmöjligheter allttjämt kommer att finnas för sådana sjuka som nu erhåller vård genom pensionsstyrelsens försorg.»

Här står det ju, att utredningsmännen i första hand skall genom förhandlingar med vederbörande sjukvårdshuvudmän utröna förutsättningarna för avvecklingen. Det är inte fråga om en förutsättningslös utredning utan en utredning, där utredningsmännen i första hand anmodats lösa problemet genom förhandlingar med vederbörande sjukvårdsmyndigheter. Utredningsmännen har nu arbetat i mer än tre kvarts år, men sådana förhandlingar har ännu inte upptagits.

Statsrådet säger enligt protokollet vidare:

»Utredningsmännen bör vidare såsom statsutskottet anfört bedöma i vad mån den centrala handläggningen av intagningsärendena bör upphöra redan innan en avveckling kommit till stånd.»

Mig veterligt har någon sådan utredning ej heller kommit till stånd. I varje fall har de personer, som i så fall skulle överta denna centrala handläggning, inte kontaktats. Jag är själv en av dessa personer. Jag är övertygad om att det skulle vara mycket lätt att ordna ett sådant övertagande om kommittén verkligen ville. Varför har vi efter tre kvarts år

ännu inte börjat diskutera denna fråga, när det står i protokollet, att utredningsarbetet bör bedrivas så, att förslag i ämnet kan föreläggas 1958 års riksdag?

I stället har en omfattande utredning påbörjats. Den är så pass omfattande, att enbart de uppgifter, som jag har lämnat från den lilla klinik jag är chef för nere i Lund, har sysselsatt ett kanslibiträde i mer än tre veckor, och de utgifter som vi därför haft bara för vår lilla klinik kan beräknas till minst 500 kronor. Utredningen kommer att sannolikt omfatta minst ett 20 000-tal statistiska data. Uppsamlingen av dessa data samt bearbetningen av desamma kan näppeligen ur kostnadssynpunkt tänkas understiga 40 000 kronor. Det är alltså en omfattande och kostsam utredning.

Man frågar sig då, huruvida utredningsmännen genom särskilt departementschefens beslut har fått tillstånd att börja en sådan utredning. Det står nämligen i Kungl. Maj:ts kungörelse med vissa bestämmelser angående kommittéer (statsliggare för budgetåret 1957/58 II, Bihang, B 355), § 2:

»Sådana statistiska, historiska eller andra förberedande undersökningar, som äro av mera omfattande eller kostsam art eller för vilka uppgifter i större omfattning äro avsedda att inhämtas från enskilda personer, företag eller sammanslutningar, må ej igångsättas utan vederbörande departementschefs medgivande. Framställning om sådant medgivande bör åtföljas av kostnadsberäkning, kortfattad redogörelse för undersökningens syfte, omfattning och planläggning samt i förekommande fall utkast till frågeformulär.»

Jag har åtminstone inte i pressen sett någon notis om att de sakkunniga erhållit ett sådant särskilt medgivande.

En orsak till att jag kritiserar denna utredning är, att vi för ett årtionde sedan gjorde en ännu mer omfattande dylik utredning, som publicerades i 1941 års reumatikervårdssakkunnigas betänkande del III (SOU 1945: 41). Den utredningen grundade sig på rapport av alla svenska läkare under ett visst år (1943) av alla fall av reumatisk sjukdom. Där-

**Ang. pensionsstyrelsens befattning med reumatikervården m. m.**

igenom rapporterades cirka 80 000 fall och man fick statistiska uppgifter om en massa detaljer, vilka på ett helt annat sätt än i här upplagd undersökning belyser grundproblemen.

Man frågar sig vad här upplagd undersökning kan ge. Den kan ge mycket litet utöver denna redan gjorda. Här får vi bara en rapport över sådana fall, som har inkommit på sjukhusen, men vi får inte någon som helst rapport över sådana fall, som varit i oundgängligt behov av sjukvård men ändock ej erhållit sådan.

Av föregående utredning vet vi, att det finns ett stort antal sådana sjuka, 1943 omkring 7 000. Det latent behovet av vårdplatser är sålunda mycket trängande. I det avseendet kommer denna nya undersökning ej att belysa problemet. Hur mycket pensionsstyrelsens reumatikervård betyder vid sidan av de andra vårdmöjligheterna kan vi i stort uträkna med ledning av antalet vårdplatser på pensionsstyrelsens sjukhus.

Jag är ledsn, herr statsråd, över att behöva komma med denna kritik, men jag gör det för de sjukas skull. Vi måste oförtrutet sträva efter att ge även dessa sjuka vård enligt vanliga humanitära principer. Jag är därför ledsn att behöva upprepa att pensionsstyrelsens ingrepp i sjukvården för närvarande verkar desorganiserande och hejdar och försvårar utvecklingen mot större effektivitet. Jag är inte ensam om den uppfattningen — statsrevisorerna har understrukit den saken i sitt betänkande.

Dagens läge kan jag ej tolka på annat sätt, än att det är fråga om en slags förhållningstaktik från pensionsstyrelsens representanters sida i stil med vad vi tidigare upplevt under det ena årtiondet efter det andra. Det är beklagligt just med hänsyn till de sjuka. Det är för deras skull som jag har tagit mig friheten att ta upp denna diskussion.

Herr **ANDERBERG** (s):

Herr talman! Huvudmännen för den väsentliga delen av den svenska sjukvården, landstingen och städerna utan

för landstingen, följer med stort intresse den fråga som vi här diskuterat. Då riksdagens revisorer tog upp frågan med sikte på att få den löst — den har ju varit föremål för upprepade utredningar — så tänkte man sig inte att det skulle tillsättas en ny fullständig utredning, utan en förhandlingskommitté med de blivande huvudmännen. När så statsrevisorernas betänkande gick ut på remiss visade det sig, som interpellanten påpekade, att nästan samtliga var positivt inställda till den lösning, som riksdagens revisorer från början tänkt sig. Det var endast pensionsstyrelsen som hade en annan mening. Men i övrigt underströks de synpunkter, som interpellanten nu framhållit. Ej minst Svenska landstingsförbundet och Svenska stadsförbundets sjukvårdsdelegation gav uttryck för just den meningen, att här behöves vidtas snabba åtgärder. Det har nu blivit en missträkning, tror jag mig våga säga, för oss huvudmän på sjukvårdens område, att det blivit en ny utredning, såsom interpellanten här detaljerat har redogjort för. Vi hade ju räknat med att redan 1958 års riksdag skulle kunna mötas av ett förslag. Av statsrådets svar att döma lär det inte bli möjligt, utan vi får väl vänta till ett kommande år. Det är klart att en undersökning måste göras och förhandlingar äga rum, men att, såsom nu skett, påbörja en helt ny utredning, anser vi vara alldeles för vidlyftigt.

Jag skall inskränka mig till, herr talman, med att säga att vi väl får avvakta utredningsresultatet, som så småningom skall presenteras riksdagen. Vi blir då i tillfälle att diskutera hela frågan och se om förslaget verkligen fyller måttet för den sjukvård, som vi i dagens läge har att bjuda de sjuka.

Herr statsrådet **NILSSON**:

Herr talman! Jag vill kort och gott instämma i vad herr Anderberg sade allra sist, nämligen att det finns anledning att avvakta utredningsresultatet och sedan ta ställning till detsamma.

Herr Edström tog sig friheten att re-

### Ang. vissa studiesociala åtgärder

dan nu uttrycka sin skepsis gentemot utredningen i så måtto, att han förutskickade att den skulle komma med ett resultat, som skulle vara mindre tillfredsställande. Jag måste nog säga att detta i och för sig är ett ganska djärvt uttalande. Själv anser jag att det viktiga är att utredningen kommer fram till ett sådant resultat att såväl Kungl. Maj:t som riksdagen sedermera har ett väl underbyggt förslag att falla tillbaka på.

Det är väl heller inte första gången som det inträffar att en utredning kanske inte blir färdig så tidigt som man från början tänkt sig. Det är därför kanske inte så märkligt, om man skulle få vänta tre kvarts år på resultatet.

Sedan jag kontaktat utredningen, har jag i varje fall kommit till insikt om att de undersökningar, som nu verkställts, kan vara av värde för det beslut som så småningom skall fattas.

Herr BERGH, RAGNAR, (h):

Herr talman! Jag har deltagit på ett tidigare stadium av detta ärendes behandling, dels i statsrevisionen och dels i statsutskottet, där vi på tredje avdelningen hade att framlägga det förslag som riksdagen sedan godkänt.

Jag måste konstatera, att då man tog del av det utredningsmaterial som då förelåg, blev man förvånad över att denna fråga redan skulle behövt ta så många år för att kunna bringas till en rationell lösning. Jag var inte främmande för den tanken, att det här någonstans kanske fanns personer som inte önskade att så mycket skulle ske.

Då nu en ny utredning har satts i gång, måste vi givetvis och rimligtvis avvakta dess resultat innan vi företar någon ytterligare åtgärd. Vi måste också avvakta vilka slutsatser Kungl. Maj:t kan komma till med ledning av denna utrednings resultat.

Den osedvanligt långa tid som denna fråga i tidigare skeden krävt ger mig i alla fall, herr talman, anledning att sätta i fråga, huruvida man inte från socialdepartementets sida bör ha ögonen på

hur denna utredning bedrivs både med avseende på dess vidlyftighet och den takt i vilken utredningen arbetar.

Överläggningen förklarades härmed slutad.

Herr talmannen meddelade, att herr statsrådet och chefen för försvarsdepartementet Andersson, som tillkännagivit, att han hade för avsikt att vid detta sammanträde besvara herr Yngve Nilssons interpellation angående mulbetesrätten å Bonarps och Ljungby hedar, på grund av en inom andra kammaren pågående interpellationsdebatt vore förhindrad att nu besvara nämnda interpellation.

Föredrogs och bordlades ånyo jordbruksutskottets utlåtande nr 40.

Vid förnyad föredragning av statsutskottets utlåtande nr 179, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående inrättande av en medicinsk högskola i Umeå jämte i ämnet väckta motioner, bifölls vad utskottet i detta utlåtande hemställt.

### Ang. vissa studiesociala åtgärder

Föredrogs ånyo statsutskottets utlåtande nr 180, i anledning av väckta motioner rörande studiesociala åtgärder.

Utskottet hade till behandling förehåft

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herrar *Öhman* och *Norling* (I: 19) och den andra inom andra kammaren av herr *Johansson* i Stockholm m. fl. (II: 14), i vilka hemställdes, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om snabbutredning eller departementsutredning om införande av studielön eller motsvarande generella stipendier, som garanterade livsuppehållet och studie-kostnaderna under studietiden för dem som styrkt sin studielämplighet, så att all studiebegåvad ungdom finge samma start- och utbildningsmöjligheter och ingen avstängdes av ekonomiska hinder;

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Lars Larsson* m. fl. (I: 190) och den andra inom andra kammaren av herr *Alemyr* m. fl. (II: 81), i vilka hemställts, att riksdagen måtte i skrivelse till Konungen hemställa om en skyndsam översyn av och avvägning mellan olika studiesociala åtgärder samt att de förslag som utredningen kunde föranleda måtte snarast föreläggas riksdagen;

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av fru *Gärde Widemar* m. fl. (I: 359) och den andra inom andra kammaren av herr *Helén* m. fl. (II: 445), i vilka hemställts, såvitt nu var i fråga, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om översyn av det studiesociala stödet och dess effekt, särskilt i fråga om den statliga lånegivningens och stipendieringens utformning och omfattning, samt utarbetande av de reformförslag som kunde föranledas av en sådan översyn att snarast möjligt föreläggas riksdagen;

dels ock en inom första kammaren av herr *Arrhén* väckt motion (I: 119), vari hemställts, såvitt nu var i fråga, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om tillsättandet av en utredning, vilken skulle äga att ompröva nu gällande bestämmelser rörande utdelandet av naturastipendier åt studerande vid universiteten m. fl. läroanstalter, och att därvid i motionen angivna synpunkter måtte beaktas.

Utskottet hade i det nu föredragna utlåtandet anfört bland annat:

»Utskottet vill framhålla, att utskottet vid den prövning utskottet ägnat de i motionerna I: 190 och II: 81, I: 359 och II: 445 samt I: 119, sistnämnda tre motioner såvitt här är i fråga, framförda yrkandena funnit att en skyndsam utredning i dagens läge synes påkallad, avseende en översyn av och en avvägning mellan olika studiesociala åtgärder — i första hand lån och stipendier — för de grupper studerande, som icke blivit föremål för bedömning av 1954 års familjeutredning och 1956 års familjebered-

#### Ang. vissa studiesociala åtgärder

ning. Med hänsyn till de snabbt växande ungdomskullarna med därav följande krav på ökade automatiska utgifter för studiehjälp från statens sida vill utskottet understryka angelägenheten av att åtgärder vidtagas i syfte att vidmakthålla den nivå beträffande det studentsociala stödet, som numera uppnåtts. Särskilt bör härjämte övervägas att utvidga de studerandes möjligheter till räntefria studielån att omfatta även sådana kategorier i åldersgruppen över 18 år, som icke nu kunna komma i åtnjutande av detta stöd. I övrigt torde vid utredningen böra till närmare omprövning upptagas de problem på här ifrågakvarande områden, som berörts i de ovanstående motionerna. För uppnående av en önskvärd samordning mellan de olika stödformerna och en samlad överblick över förevarande problemkomplex torde utredningen enligt utskottets mening lämpligen böra verkställas inom eklesiastikdepartementet med anlitan av härför erforderlig expertis från bland annat garantilånenämnden och studiehjälpsnämnden. Utskottet utgår från att tillfälle kommer att beredas de studerandes egna organisationer att på lämpligt sätt lämna sin medverkan vid utredningens verkställande.

Vidkommande motionerna I: 19 och II: 14, i vilka hemställts om utredning rörande införande av studielön eller motsvarande generella stipendier, får utskottet erinra därom, att enligt beslut av 1955 års riksdag motioner i liknande syfte icke föranlett någon riksdagens åtgärd. Utskottet finner anledning saknas för riksdagen att med anledning av de nu föreliggande motionerna frångå den ståndpunkt riksdagen tidigare intagit i ärendet. Utskottet avstyrker alltså bifall till motionerna I: 19 och II: 14.

Under åberopande av vad sålunda anförts hemställer utskottet,

1) att riksdagen må, i anledning av motionerna I: 190 och II: 81, I: 359 och II: 445 samt I: 119, de tre sistnämnda motionerna såvitt här är i fråga, i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa utredning i de avseenden, som av utskottet angivits;

### Ang. vissa studiesociala åtgärder

2) att motionerna I: 19 och II: 14 icke må till någon riksdagens åtgärd förordas.»

Herr NORLING (k):

Herr talman! Här föreligger en motion nr 19 i denna kammare av herr Öhman och mig, vari vi hemställer om en snabbutredning om införande av studielön eller motsvarande generella stipendier.

Statsutskottet har avstyrkt vår motion och hänvisar därvid till att riksdagen redan tidigare avslagit en framställning i liknande syfte.

Vi möter här således den gamla tankegången, att den, som vill bedriva högre studier, måste ha ett kapital bakom sig. Demokratiseringen av den högre undervisningen tycks på sätt och vis ha stannat i växten under de 40 år som nu gått efter det demokratiska genombrottet i vårt land. Professor Quensel visade i sin år 1946 framlagda utredning, att den egentliga arbetarbefolkningen, som utgör 57 procent av svenska folket, då endast svarade för 6 procent av högskolestudenterna, medan socialgrupp I, den egentliga överklassen, som utgjorde sex procent av befolkningen, svarade för 48 procent av studenterna. Vid en förnyad utredning 1952 konstaterar professor Quensel, att utvecklingen gått baklänges, eftersom »arbetarsöner och arbetardöttrar är något mindre företrädna nu än tidigare». Ett stort antal studiebegävningar från arbetarklassen, de lägre tjänstemannagrupperna och småbondehemmen får under nu rådande förhållanden aldrig möjlighet att genom högre studier kvalificera sig för de poster och uppgifter i samhället, där deras begåvning skulle komma till sin rätt.

Frågan om studielön är inte ny, utan har varit uppe här i riksdagen redan tidigare. Vid 1955 års riksdag väckte vi kommunister en motion, i vilken vi tog upp ungefär samma problem som aktualiserats i vår motion i år. Även den gången avslogs vår motion, men den väckte stark genklang bland studenterna. Sveriges socialdemokratiska studentförbund förklarade i ett uttalande, att

det är en fara för demokratien att utvecklingen tillåtes fortgå på detta sätt. »Den praktiska konsekvensen är», förklarade Sveriges socialdemokratiska studentförbund, »kravet på att samhället införde studielön. Lön tas här inte i vedertagen bemärkelse, en ersättning i storlek jämförbar med den som arbetsmarknaden kan erbjuda samma åldersgrupper.»

Utskottet framhåller att vissa åtgärder har vidtagits. Man pekar på riksdagens beslut att barnbidrag skall utgå upp till 18 års ålder och på de ökade möjligheterna att erhålla statsstipendier och studielån. Dessa förbättringar får naturligtvis betecknas som ett framsteg. Man har ju därmed tagit åtminstone ett steg fram mot den studielön som vi önskar få till stånd. Men villkoren för erhållande av stipendier och studielån är i regel sådana, att endast direkt medellösa studerande kan erhålla hjälp på detta sätt. Det blir därför i realiteten ingen större lättnad för de grupper som det här gäller.

Herr talman! Med vår motion avser vi att åstadkomma att den högre utbildningen i detta avseende skall bli ungefär likställd med yrkesutbildningen och den lägre utbildningen i övrigt. En person, som skall fullfölja sin skolgång med yrkesutbildning och som har anställning vid industrien, får ju enligt överenskomsten mellan arbetsmarknadens parter en lärlingslön under den tid yrkesutbildningen pågår. Även om lönen är otillräcklig, ger den ändå ett stöd och en hjälp att upprätthålla levnadsstandarden under den tid yrkesutbildningen pågår. Vi anser att något liknande bör införas också då det gäller den högre utbildningen. Men då ingen annan än staten kan garantera drägliga levnadsförhållanden för den studerande under den tid den högre utbildningen pågår, måste staten påtaga sig den uppgiften. Det är ju också i främsta rummet samhället som framdeles kommer att utnyttja de tjänster som erbjuds av dem som genomgår högre utbildning.

I fråga om den här saken vill jag citera vad Morgon-Tidningen skrev så sent

**Ang. vissa studiesociala åtgärder**

som den 7 januari i år. Det hette där: »En djärv skolpolitik i dag ger tusenfalt igen i morgon. En snål och räddhågad pålappning kan ställa till med obotlig skada för oöverskådlig tid. Större resurser för de högre skolorna, flera lärare och utvidgad stipendiering eller allmänt genomförd studielön är krav som måste rymmas inom ramen för vad som anses vara våra ekonomiska resurser.»

Jag har, herr talman, velat göra dessa korta reflexioner i anslutning till den motion som har väckts och som utskottet nu avstyrkt, och jag ber att få yrka bifall till motionen under punkt 2 i utskottsutlåtandet.

Herr NÄSSTRÖM (s):

Senast år 1955 hade riksdagen att ta ställning till liknande motioner, och då fann den sig icke föranlåten att bifalla desamma.

Studielön är ett mycket vidsträckt begrepp. Man kan få in mycket under den rubriken, och för min del förstår jag mer än väl att de, som kräver en utredning av den frågan, också har vissa bestämda syften bakom sin begäran. Jag kan försäkra att såväl statsstipendienämnderna som garantilånenämnderna följer utvecklingen på detta område mycket noggrant, och av erfarenhet vet jag att dessa nämnder år efter år försöker få så mycket pengar som möjligt anslagna till dessa ändamål. Jag tror också att den utveckling på det här området, som ägt rum under de senaste åren, varit sådan att både herr Norling och alla andra, som är intresserade av saken, kan glädja sig åt den.

Frågan är nu, hur det kommer att bli i framtiden. Det vet vi ingenting om — det sammanhänger framför allt med den statsekonomiska utvecklingen. När vi behandlade den här frågan i utskottet, fick jag för min del den uppfattningen att det inte var någon av utskottets ledamöter som inte var intresserad av saken. Vad man tvekade om var snarare vilken väg vi bör gå för att på bästa möjliga sätt hjälpa ungdomen till utbildning. För egen del tror jag, herr talman, att vi i

framtiden tyvärr icke kommer att ha råd att i större omfattning gå stipendievägen, utan jag tror att vi måste gå lånevägen. Kan vi på det sättet hjälpa de ungdomar, som det här är fråga om, tror jag att vi har gjort en god gärning. Skulle den statsfinansiella utvecklingen bli sådan, att vi väsentligen kan höja stipendiebeloppen och utöka antalet stipendier, skulle ingen bli gladare än jag, men det är klokt att vi ser realistiskt på utsikterna i detta avseende. Skulle emellertid en sådan utveckling bli möjlig, kommer — det är jag alldeles övertygad om — de nämnder som handhar verksamheten att föreslå Kungl. Maj:t en ökning såväl av beloppen som av antalet stipendier. I den förvissningen tror jag, herr talman, att vi inte har försummat någonting när det gäller att så mycket som möjligt underlätta för ungdomen att fullfölja sina studier. Mitt sätt att resonera är kanske inte så särskilt optimistiskt, herr talman, men jag tror att det är realistiskt.

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

Sedan överläggningen ansetts härmed slutad, yttrade herr talmannen, att med anledning av vad därunder yrkats propositioner komme att framställas särskilt angående vardera av de båda punkterna av utskottets i det nu förevarande utlåtandet gjorda hemställan.

På gjord proposition bifölls vad utskottet i punkten 1 hemställt.

Därefter gjordes enligt de i fråga om punkten 2 förekomna yrkandena propositioner, först på bifall till utskottets hemställan samt vidare på bifall till motionerna I:19 och II:14; och förklarades den förra propositionen, som upprepades, vara med övervägande ja besvarad.

Föredrogos ånyo statsutskottets utlåtanden:

nr 181, i anledning av väckt motion om översyn av kompetensfordringarna för innehav av rektorstjänst vid allmänt läroverk; och

### Ang. utbyggnad av en storflygplats

nr 182, i anledning av riksdagens år 1957 församlade revisorers särskilda berättelse om rikets indelning i län.

Vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt bifölls.

### Ang. utbyggnad av en storflygplats

Föredrogs ånyo statsutskottets utlåtande nr 183, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utbyggnad av en storflygplats jämte i ämnet väckta motioner.

I en till riksdagen avlåten proposition, nr 185, hade Kungl. Maj:t, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet för den 25 oktober 1957, föreslagit riksdagen att dels besluta om en fortsatt utbyggnad av storflygplatsen vid Halmsjön i enlighet med i statsrådsprotokollet förordade riktlinjer, dels medge, att Kungl. Maj:t finge bevilja Aktiebolaget Aerotransport lån ur luftfartslånefonden om 65 miljoner kronor under de förutsättningar och på de villkor som departementschefen angivit, dels ock å tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1957/58 till Utbyggnad av storflygplats m. m. under luftfartsfonden anvisa ett investeringsanslag av 20 miljoner kronor.

I detta sammanhang hade utskottet till behandling förehått

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Ohlön* (I: 559) och den andra inom andra kammaren av herr *Widén* (II: 706), i vilka hemställdes, att riksdagen måtte dels avslå den i propositionen begärda fullmakten om en fortsatt utbyggnad av storflygplatsen vid Halmsjön och det äskade investeringsanslaget om 20 miljoner kronor till utbyggnad av storflygplatsen m. m. och dels i princip besluta om utbyggnad av Bromma flygfält samt i övrigt, för ytterligare utredning, uppskjuta frågans behandling till vårsessionen 1958;

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

*Aastrup* m. fl. (I: 563) och den andra inom andra kammaren av herr *Löfgren* m. fl. (II: 711), vari hemställdes, att riksdagen måtte besluta att utbygga Bromma flygplats för 35 miljoner kronor enligt av luftfartsstyrelsen kostnadsberäknat förslag, innebärande bl. a. färdigställande av flygplatsens huvudbana till 2 500 m längd senast till 1960, att bemyndiga Kungl. Maj:t att — utan villkor i frågan om storflygplatsens slutliga förläggning — bevilja ABA lån inom ramen av 65 miljoner kronor på villkor motsvarande dem som angäves i det preliminära avtalet mellan ABA och chefen för kommunikationsdepartementet, att låta till vårriksdagen 1958 bero med beslut i anledning av förevarande proposition samt att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om skyndsamt utredning till 1958 års vårriksdag om möjligheterna att utbygga och disponera Barkarby för civil flygtrafik i den omfattning, som i motionerna förutsattes;

dels ock en inom första kammaren av herr *Nils Elowsson* väckt motion (I: 557), vari hemställdes, att riksdagen måtte besluta avslå förevarande proposition samt i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om ny utredning av frågan om anläggande av en storflygplats för vårt land, med beaktande av de i motionen berörda jämte andra på frågan inverkan- de spörsmål.

Utskottet hade i det nu föreliggande utlåtandet på anförda skäl hemställt,

I. att motionerna I: 559 och II: 706 samt I: 563 och II: 711, i vad de avsågo uppskov till 1958 års riksdag med behandlingen av förevarande proposition, icke måtte av riksdagen bifallas;

II. att riksdagen måtte, med bifall till Kungl. Maj:ts förslag samt med avslag å motionerna I: 559 och II: 706, I: 563 och II: 711 samt I: 557, samtliga motioner såvitt nu vore i fråga,

a) besluta om en fortsatt utbyggnad av storflygplatsen vid Halmsjön i enlighet med de riktlinjer, för vilka redogjorts i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 25 oktober 1957,



## Ang. utbyggnad av en storflygplats

b) medgiva, att Kungl. Maj:t finge bevilja Aktiebolaget Aerotransport ett lån ur luftfartslånefonden om 65 miljoner kronor under de förutsättningar och på de villkor, som i statsrådsprotokollet angivits,

c) till Utbyggnad av storflygplats m. m. å tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1957/58 under luftfartsfonden anvisa ett investeringsanslag av 20 miljoner kronor;

III. att motionerna I: 563 och II: 711, i vad de avsåge skrivelse till Kungl. Maj:t, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd;

IV. att motionen I: 557, i vad den avsåge skrivelse till Kungl. Maj:t, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

## Reservationer hade anmälts

1) av herr *Ohlon*, fröken *Elmén* samt herrar *Widén*, *Helén* och *Svensson* i Stenkyrka, vilka ansett, att utskottets yttrande bort hava den ändrade lydelse, reservationen visade, samt att utskottet bort hemställa,

I. att riksdagen måtte, med bifall till motionerna I: 559 och II: 706 samt I: 563 och II: 711, samtliga motioner såvitt nu vore i fråga, besluta att uppskjuta behandlingen av förevarande proposition till 1958 års riksdag;

II. att riksdagen måtte, i anledning av motionerna I: 559 och II: 706 samt I: 563 och II: 711, samtliga motioner såvitt nu vore i fråga, besluta att utbyggnad av Bromma flygfält skulle påbörjas i syfte att färdigställa flygfältets huvudbana till 2 500 m längd senast till år 1960;

III. att riksdagen måtte, med bifall till motionerna I: 563 och II: 711, i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om skyndsamt utredning och förslag till 1958 års vårriksdag om möjligheterna att utbygga och disponera Barkarby för civil flygtrafik i den omfattning, som i motionerna förutsattes;

IV. att motionen I: 557, i vad den avsåge skrivelse till Kungl. Maj:t, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd;

2) av herr *Gustaf Karlsson*, som dock ej antytt sin mening.

Herr *OHLON* (fp):

Herr talman! Många har säkerligen i dessa dagar frågat sig, hur det var möjligt att regeringen år 1946 framställde och riksdagen godkände ett förslag om att anlägga en flygplats för Stockholm 47 kilometer från staden. Förklaringen skymtade fram i dåvarande departementschefens yttrande i propositionen. Han bedömde — såsom det heter på kanslispråk — avståndet mellan Stockholm och Halmsjön väl stort men ansåg sig i brist på något godtagbart alternativ böra förordna luftfartsstyrelsens förslag.

Jag har under hand försökt vinna klarhet i hur det hela gick till. Regeringen värjde sig i det längsta mot halmsjöalternativet och sökte med ljus och lykta efter en annan lösning av flygplatsproblemet men måste till sist ge upp, därför att den inte lyckades vinna något som helst gehör från myndigheter eller sakkunniga. Den enda plats som presenterades var Halmsjön. Riksdagen godtog vad regeringen föreslagit men var tydligen konungsligare än Kungl. Maj:t självt. Sålunda hette det i riksdagens uttalande, att ett uppskjutande av frågan om en storflygplats av interkontinentala mått kunde för vårt land medföra vittgående och måhända oreparabla konsekvenser. Detta var ju rena rama psykosen. Det dröjde inte heller länge efter det att beslutet fattats, förrän berörda parter insåg att ett svårt misstag hade begåtts, och Halmsjön har fått ligga där den ligger, outnyttjad, utan att några för vårt land vittgående och oreparabla konsekvenser försports.

Hur är det då möjligt, att man i dag, 11 år senare, kommer tillbaka med halmsjöprojektet? Förklaringen är väl densamma nu som 11 år tidigare: vederbörande myndighet har inte medgivit något val. Visserligen heter det i propositionen, att en lång rad ingående undersökningar och utredningar i flygplatsfrågan ägt rum under de senare två åren, och det är väl sant, men vilka platser

### Ang. utbyggnad av en storflygplats

har dessa utredningar gällt? Jo, utslutande Jordbro, utdömd av de militära myndigheterna och även av andra, samt Skå-Edeby, dödsdömd från början. Jag frågar: Är verkligen huvudstadens belägenhet så hopplös i geografiskt och geologiskt avseende, och är vi i vårt land så tekniskt efterblivna, att det inte skulle finnas några andra och bättre ställen än dessa att välja mellan för en större flygplats? Visst finns det, bara man vill! Jag vill redan här hänvisa till de uppslag som helt nyligen väckts av den så kallade bergssprängningskommittén och till överbefälhavarens inbjudan om Barkarby. Det är egendomligt, att ett tekniskt verk sådant som luftfartsstyrelsen inte tagit upp bergssprängningskommitténs förslag. Det torde vara få områden inom tekniken, som genomgått en så revolutionerande utveckling som bergssprängningstekniken under efterkrigsåren. Under det man förr vid sådana här arbeten gick runt bergen, söker man sig nu till bergen, emedan man vet hurdana grundförhållandena är och att det är lättare att kostnadsberäkna arbetena. Men ändå viftar luftfartsstyrelsen bort alla dessa projekt utan, såvitt jag kan finna, någon närmare motivering.

Kanske ligger den främsta förklaringen till frågans läge i dag i att en massa pengar lagts ned på Halmsjön. Enligt propositionen skulle 20 miljoner kronor ha nedlagts på öst—västbanan, vilken som bekant är oanvändbar för det större flyget med sin puckel och sin skevhet, och med banan sammanhängande anordningar, och därutöver ungefär 5 miljoner kronor för markförvärv. Men det kan väl aldrig förhålla sig så, att ytterligare medel förbrukats för Halmsjön, medel som inte redovisats i något offentligt sammanhang?

Halmsjön är inte en flygplats för Stockholm. Det är i främsta rummet en flygplats för Sigtuna och i andra rummet för Uppsala. Jag kan helt ansluta mig till vad SAS' f. d. högste chef, direktör Henning Throne-Holst, yttrade i Teknisk Tidskrift i december månad i fjol. Han förmenade där att Halmsjön var ett olyckligt val både med hänsyn till

trafikanternas krav på bekvämlighet och deras tidsspillan samt till platsens absoluta olämplighet som underhållsbas för SAS. Myndigheterna menar tydligen, att när passagerarna inte har något val, får de acceptera olägenheterna med det långa avståndet, eller för att citera Throne-Holst, som tysken säger: »Das Publikum kann nicht schlecht genug behandelt werden.» Nej, publiken den skall hutas åt!

En faktor som fullkomligt nonchale rats i propositionen är personalens inställning. Personalen har visserligen inte gett sin uppfattning till känna officiellt, men man kan väl något så när föreställa sig, hurudan reaktionen är. En bosättning i närheten av Halmsjön torde inte vara något lockande perspektiv för många. Man må reagera hur surt som helst mot denna inställning, men den är i alla fall en realitet som inte får förbises. Ty en framgångsrik verksamhet på flygets område förutsätter en högkvalificerad personal.

Enligt vad som meddelas i propositionen skall en motorverkstad för översyn av reamotorer liksom verkstäder för flygplanens apparatutrustning förläggas till Sverige. Till Sverige skall också förläggas den med korta tids mellanrum återkommande tillsynen av flygplanen utom kortdistansflottans plan, som Norge får ta hand om. I Kastrup skall den med längre tids mellanrum återkommande grundliga översynen av flygplanen äga rum. För tillsynsverksamheten erfordras en hangar på Halmsjön med tillhörande verkstad. Men så lämnas i propositionen en intressant upplysning, nämligen att reamotorverkstaden och apparatverkstaden inte nödvändigtvis måste förläggas i direkt anslutning till flygplatsen. Dessa verkstäder kan tydligen lika väl förläggas till Bromma som till Halmsjön. Tidigare har gjorts gällande, att alla verkstäder måste förläggas till samma ort. Är det personalens reaktion, som föranlett den ändrade inställningen?

Långt ifrån alla de kostnader finns redovisade i propositionen, som blir en följd av flygplatsens förläggning till

Halmsjön i kombination med Brommas bibehållande som flygplats. Jag bortser här från infanteriskjutskolans förflyttning från Rosersberg, vilken kommer att dra en kostnad på omkring 20 miljoner kronor. Denna konsekvenskostnad omnämnes verkligen, dock endast hypotetiskt. Men så tillkommer kostnad för förvärv av mark för ny skjutskola, minst 5 miljoner kronor. Flygvapenchefen och luftfartsstyrelsen har i skrivelse till Kungl. Maj:t den 31 augusti 1957 understrukit, att en ny tvärbana för militärflyget på Barkarby är »oundgängligen erforderlig... redan från år 1960, där-est även reaflygplan skulle ingå i Brommas trafik». Redan nu, heter det, lider de två flygplatserna av att inflygningsbanorna till Barkarby och Bromma korsar varandra, men läget blir ohållbart, då reaflyg går ned på Bromma, därför att reaplanen inte under längre tid kan ligga i vänteläge i luften. Enligt propositionen skall Bromma i fortsättningen framför allt betjäna inrikes- och inter-nordisk trafik, där vi även har att räkna med readrift. Av sammanhanget att döma torde det sålunda bli nödvändigt att utrusta Barkarby med en ny tvärbana, som beräknats kosta 12 miljoner kronor. Härtill kommer förstärkning av huvudbanan på Bromma, som kostnadsberäknats till 2 miljoner kronor. Halmsjö—Bromma-alternativet såsom det redovisas i propositionen bör alltså ytterligare belastas med 20 miljoner för infanteriskjutskolans förflyttning, 5 miljoner för ny mark till infanteriskjutskolan, 12 miljoner för en ny tvärbana på Barkarby och 2 miljoner för förbättring på Bromma, eller inalles 39 miljoner kronor utöver de 153 miljoner kronor, som upp-ges i propositionen, för att nu inte tala om extra utgifter för förbindelseleden mellan Stockholm och Halmsjön, som inte helt inkluderats i den förebragta kostnadsräkningen.

Men så tillkommer ytterligare en kostnad, som dock i dag svårigen kan preciseras. Jag nämnde nyss, att flygbolaget måste räkna med risk för personalsvårigheter vid en överflyttning av verksamheten till Halmsjön. Departements-

#### Ang. utbyggnad av en storflygplats

chefen är väl medveten härom och gör i propositionen en utfästelse, »att staten i görligaste mån skall underlätta tillkomsten av erforderliga bostäder, skolor och sociala anordningar i syfte att den vid Halmsjön sysselsatta personalen skall kunna beredas bosättningsmöjligheter i flygplatsens närhet». Det är en förpliktelse, men en förpliktelse som kostar pengar.

Herr talman! Är det verkligen mening- en att vi i dag återigen skall i den svenska riksdagen fatta ett beslut, vars ekonomiska innebörd vi inte kan överblicka? De nuvarande statsfinansiella svårigheterna borde utgöra en tillräcklig varning för detta tillvägagångssätt. Nästa års statsverksproposition torde ge även de ekonomiskt mera lättsinniga en läxa.

Det heter i propositionen, att full enighet uppnåtts mellan kommunika-tionsministern samt ABA — den svenska delen av SAS — och SAS angående en fortsatt utbyggnad av flygplatsen vid Halmsjön.

Propositionen är dagtecknad den 25 oktober 1957. Drygt en månad före detta datum inlämnades till departements- chefen från ledningen för SAS en skrivel- se, där det kraftigt betonades, att icke något förslag måtte framläggas an- gående Halmsjön. I stället borde man, menade SAS-ledningen, överväga ett provisorium, innebärande vissa för- stärkningar på Bromma, främst då för- längning av den nuvarande banan till 2 500 meter. Genom viss omläggning av trafiken skulle Bromma då bli till- räckligt för SAS' behov under avsevärd tid framåt, sägs i skrivelsen från SAS, och frågan om en ny flygplats för Stock- holm skulle kunna skjutas på framtiden.

Den ena månaden motsätter sig SAS i otvetydiga ordalag det förslag, som nu föreligger. Nästa månad accepterar SAS samma förslag. SAS' ledning har tillvun- nit sig allmän aktning och beundran för skötseln av sitt företag, men ändå kan den så plötsligt ändra mening i en för företaget grundväsentlig fråga. Här föreligger ett mysterium. Men kanske det inte är något mysterium! I den pre-

### Ang. utbyggnad av en storflygplats

liminära överenskommelsen ingår, att staten skall bevilja ABA ett successivt utgående lån om 65 miljoner kronor, varvid varje dellånebelopp skall vara ränte- och amorteringsfritt under en övergångstid av sju år från lyftningsdagen. Det är generösa villkor, men villkoren är försedda med en reservation. »Därest mot förmodan», heter det i propositionen, »de av mig förut nämnda verkstäderna icke skulle förläggas till Sverige eller den till 40 miljoner kronor beräknade hangaren med inbyggd tillsynsverkstad icke skulle bli placerad på Halmsjön, så förfaller frågan om detta lån helt och hållet.» Det är ord och inga visor.

Flygbolaget har måhända inte varit så inkonsekvent i sitt handlande, som åtskilliga menar. Det har helt enkelt, mildt talat, ställts inför ett ultimatum. Fortfarande är man väl där klar över att flygplatsen på Halmsjön är en olycklig historia och att det vore bättre med ett mindre överdådigt arrangemang på Bromma, som skulle bespara både staten, företaget och trafikanterna grova pengar, men å andra sidan måste företaget infria sina ekonomiska förbindelser, och då har det inte funnits någon annan utväg än att falla till föga för statens maktspråk.

Det är inte bara SAS eller överdirektör Bo Lundberg vid flygtekniska försöksanstalten, som motsätter sig Halmsjöprojektet. Så gör också den nyutnämnde professorn i kommunikationsteknik vid tekniska högskolan Bo Björkman, internationellt erkänd auktoritet på detta område och f. d. chef vid Air Research Bureau i Bryssel, en sammanlutning av alla de interkontinentala flygbolagen i Europa. Han har också uttalat sig i Teknisk Tidskrift för ett år sedan. Han ironiserar över begreppet »storflygplats» och framhåller att honom vederligt har denna beteckning inte förekommitt någon annanstans i världen. Professor Björkman betonar, att kraven på en flygplats är i högsta grad varierande, och såväl flygtekniska som byggnadstekniska förbättringar kan anpassa trafiken till de lokala kraven. Bromma

har utan större investeringar och utbyggnader undan för undan godkänts för tyngre och tyngre flygplan, ursprungligen för DC-4, därefter DC-6, sedan DC-6B och nu DC-7C. Halmsjöfältet projekterades på sin tid för att ta hand om SAS' stratocruisertrafik, och i dag startar och landar DC-7C på Bromma med ungefär samma krav och samma vikter. Jämför denna utveckling med vad riksdagen yttrade år 1946, att ett uppskov med Halmsjöprojektets utförande kunde för vårt land medföra vittgående och oreparabla konsekvenser!

Den som flyger kräver i första hand snabbhet. Flygbolagen har därför på grund av den internationella konkurrensen hela tiden målmedvetet anpassat sig efter flygteknikens stundom språngartade utveckling. Men det vore meningslöst att låta passagerarna förlora tid på markförflyttningen från bostaden till flygplanet, samtidigt som man gör allt för att spara in tid i luften. Professor Björkman fortsätter: »Om man exempelvis för att kunna genomföra en direktflygning med ett flygplan för interkontinental trafik tvingas ut till Halmsjön, är det i högsta grad tvivelaktigt om man därvid erbjuder resenären bättre service än om man transporterar vederbörande från Bromma med mellanlandning i exempelvis Köpenhamn till destinationen. Tidsvinsten genom direktflygningen motverkas av den längre transporttiden på marken.» Att räkna med att lösa detta problem genom snabbare förflyttning på marken, är en skrivbordsplanering, tillägger han.

På tal om de DC-åttor, som satts in på polarlinjen till Tokio, framhåller Björkman, att de är avsedda att betjäna hela Skandinavien och norra Europa. »Stockholm kan knappast fylla maskinerna på denna linje, och en annan plats inom Skandinavien kan tänkas som utgångspunkt, där man kan tillmötesgå de aktuella rullbanekraven till ett billigare pris.» Professor Björkman har synbarligen här haft sin uppmärksamhet riktad på Kastrup. Danskarna har ju redan anslagit medel för utvidgning av

flygplatsen där för att tillgodose alla krav.

Fullföljes professor Björkmans tankegång kan måhända följande inträffa: de stora internationella flygbolagen, SAS' konkurrenter, föredrar att använda Kastrup som ändpunkt för sina router och passagerarna till och från Sverige får begagna sig av matarflyg mellan Stockholm och Kastrup. SAS däremot måste naturligtvis använda sig av Halmstön såsom ändstation. Så kommer halmsjönläggningarna att ligga såsom ett monument över svensk dådkraft och företagsamhet under 1950-talet. Men vilken framtid kommer då SAS att få? Jag tror att man är rädd för den även inom själva företaget.

SAS är den förnämsta skapelsen av nordiskt samarbete under efterkrigstiden. Vi är väl alla stolta över att tack vare detta företag våra små länder så väl kunnat hävda sig på flygets område världen runt. Men någon lysande ekonomi har SAS trots allt inte. Ändå heter det, att merkostnaden för företaget på grund av Halmstjös olämpliga belägenhet måste bäras av företaget självt, d. v. s. av resenärerna. Men i verkligheten förhåller det sig så, att biljettpriserna fastställs internationellt och underställs de olika ländernas myndigheter för godkännande. Huruvida det är möjligt att pålägga resenärerna detta tillägg för flyg till Halmstön utöver de internationellt fastställda priserna torde vara ovisst.

Jag höll, herr talman, på att glömma bort, att enligt den s. k. storflygplatsberedningens siffror tycks även resande till Bromma nödgas ge sitt bidrag för tilläggspriset till Halmstön.

Det är att beklaga att inte det strålande samarbetet inom luftfarten mellan de skandinaviska länderna också kunnat utsträckas till de statliga flygplatserna. Här borde en rationell samordning i större utsträckning än som skett ha ägt rum, varvid de geografiska och geologiska betingelserna på olika orter fått fälla avgörandet, till gagn för resenärerna och till fördel för SAS' och svenska statens ekonomi.

#### Ang. utbyggnad av en storflygplats

Då det emellertid synes vara lönlöst att argumentera efter dessa linjer, borde vi försöka att göra det bästa möjliga av situationen. Då Halmstjöprojektet innebär alltför stora risker, borde vi i dag inskränka oss till att besluta om förbättring av Brommafältet enligt de önskemål, som så sent som den 13 september 1957 uttalades av ledningen för SAS. Vi har ju dock en utfästelse därifrån, att Bromma sålunda skulle bli tillräckligt för SAS behov under avsevärd tid framåt, och att frågan om en ny flygplats för Stockholm kunde skjutas på framtiden.

Jag vill avsluta mitt anförande med ytterligare ett citat från professor Björkmans förut av mig omnämnda artikel. Han säger: »Om NATO i Europa skulle ställa samma rigorösa krav som militären i Sverige, skulle huvudparten av de större civila flygplatserna i Europa icke få trafikeras. Ett flertal av dem har nu blandad militär och civil trafik. Så är fallet i Frankfurt, Amsterdam, Köln etc. I andra fall, såsom i Paris- och Londonområdena, befinner sig militära och civila flygplatser i varandras omedelbara närhet. Samarbete och förståelse för respektive önskemål har där åstadkommit sammanjämkning och en utveckling av verksamheten på båda håll utan att därigenom flygsäkerheten har eftersatts. Detta har skett under fullt likvärdiga strategiska förhållanden som i Sverige.»

Detta är sagt av en man, som de senaste åren befunnit sig i centrum av den europeiska flygtjänsten och just i fråga om det område som i dag här behandlas. Inte heller statsutskottet är tillfredsställt med vad Kungl. Maj:t föreslagit. Det heter i utskottsutlåtandet att »utskottet är väl medvetet om att detta förslag ur luftfartssynpunkt är behäftat med nackdelar i jämförelse med vissa andra projekt, som varit föremål för diskussion». »En del av dessa olägenheter», tillägger utskottet, »mildras emellertid genom anordnande av den föreslagna motorvägen samt genom den förutsatta tillkomsten av en modern samhällsbildning i flygplatsens närhet.» Utskottet är också missnöjt med att frågan forcerats fram i sista stund.

### Ang. utbyggnad av en storflygplats

Det var mycket på en gång. Märk väl, utskottet är övertygat om att en bättre lösning av flygplatsfrågan förefunnits, men ändå tillstyrker det förslaget. Detta måste sägas vara en ganska anmärkningsvärd företeelse i svenskt riksdagsliv.

Jag har i dag haft besök av ett antal representanter för Stockholms näringsliv, vilka i stor utsträckning begagnar sig av flyget. De förklarade att bland näringslivets män råder en så gott som enig uppfattning om att halmsjöalternativet är en olycklig lösning.

Nu kommer kanske riksdagen trots allt att besluta till förmån för Halmsjön. Jag hoppas, att Sigtuna denna de första kristna sveakonungarnas gamla huvudsäte, sålunda får glädje av den stora flygplats, varav staden enligt Kungl. Maj:t uppenbarligen har behov.

Men Stockholms flygplatsfråga förblir oviss. Därför yrkar jag, herr talman, bifall till reservationen.

Häri instämde herrar *Hansson* (fp), *Huss* (fp), *Edström* (fp) och *Weiland* (fp).

Herr **ELOWSSON, NILS**, (s):

Herr talman! Efter herr Ohlons anförande kan jag fatta mig förhållandevis kort.

När jag i år liksom för elva år sedan i en motion har yrkat avslag på regeringens proposition om att förlägga ett storflygfält till Halmsjön, har jag handlat utifrån det goda rådet, att man i tveksamma fall inte bör handla. Hur oense vi än må vara beträffande förläggningen av storflygfältet, tror jag att vi kommer att vara överens om att det beträffande förläggningen av fältet till Halmsjön råder en mycket stor tvekan. Och denna tvekan har rätt under hela den tid, som ärendet har behandlats — det har gällt SAS, det har gällt luftfartsstyrelsen, det har gällt riksdagen, det har gällt en hel del andra myndigheter och ännu fler enskilda.

När det ligger till på detta sätt är det inte så underligt om det kan ifrågasättas, huruvida det beslut man här tänker

fatta är så klokt, ty det är på det sättet — som vi vet — att Stockholm ligger ganska långt norr ut på jordklotet, och det innebär att huvudparten av den trafik som skall försiggå genom luften från Halmsjön kommer att beröra orter, som ligger på sydligare breddgrader än Stockholm. Det blir alltså en mer eller mindre sydligt inriktad trafik — en trafik följaktligen som till sin huvudsakliga del kommer att kräva onödiga resor på åtta mil; sträckan Stockholm—Halmsjön och åter utgör nämligen åtta mil. Det blir miljoner människor och miljoner kilogram gods, som varje år kommer att få färdas och forslas på denna väg alldeles i onödan. Vi kan inte komma ifrån att detta måste innebära — såsom herr Ohlon också antydde — höjda priser både i fråga om frakter och biljetter. Det kan ju inte vara ekonomiskt klokt att handla på ett sådant sätt — det kan i varje fall ingen övertyga mig om.

Det gäller emellertid här inte bara resenärerna från Stockholm, utan det gäller alla de resenärer, som bor söder om en linje, dragen tvärs över vårt land i höjd med Stockholm. Om en person skall flyga utomlands från Göteborg eller någon annanstans i västra Sverige, måste han först färdas till Stockholm och gå ombord på ett flygplan där och sedan kanske fara västerut samma sträcka som han tidigare rest. Om en person från Skåne eller andra delar av Sydsverige skall flyga söderut, måste han också först fara till Stockholm och därefter under flygfärden kanske passera samma sträcka som han tidigare färdats.

Nu säger man i anledning härav: »Ja, men de, som bor i sydliga delar av vårt land, kan ju använda Kastrup.» Man säger förmodligen likadant beträffande de personer som bor i västra Sverige, att också de kan använda Kastrup. Men om vi hänvisar en så stor del av den resande allmänheten till Kastrup, innebär det i realiteten, att det blir huvudsakligen för Mälardalskapen och Stockholm som vi skulle bygga ett storflygfält vid Halmsjön för att de, som bor där, skall få resa fyra mil fram och fyra mil tillbaka — den ena sträckan genom luften och den

andra på marken — för att få använda detta flygfält. Detta skulle kosta oss sammanlagt — vilket redovisas i propositionen — omkring 225 miljoner kronor.

Jag kan inte tänka mig att man i det långa loppet kommer att finna att detta är ett tillfredsställande tillstånd. Jag kan inte heller tänka mig att man i framtiden, när flyget kommer att förkorta restiderna mer och mer, kommer att finna sig i att man kanhända kommer att få använda en ännu längre tid för transporter på marken än som behövs i luften. Jag tror inte att utvecklingen inom flyget går den vägen, att man skall ha ett storflygfält för en huvudstad långt ifrån huvudstaden. Det blir säkert så att fordringarna på snabba förbindelser kommer att medföra krav på tätare förbindelser med landningsplatser närmare adressorten än man får då man bygger en storflygplats som ligger mer än fyra mil från Stockholm som huvudort.

Dessa skäl har gjort att jag för min del har sagt, att utvecklingen på flygets område omöjligen kan bli den som man här tänker sig, att man skulle ha en storflygplats vid huvudstaden och därifrån skulle det lokala flyget sedan stråla ut. Det kommer säkerligen inte att bli på det sättet, utan man bör beträffande flyget försöka ordna det hela på samma sätt som man gjort beträffande alla andra kommunikationer och göra avstånden så korta som möjligt genom att använda tiden så bra som möjligt och att försöka åstadkomma så låga rese- och fraktkostnader som möjligt. Om man skall göra detta i vårt land och utgår från att den huvudsakliga trafiken i luften, liksom när det gäller större delen av all annan trafik, huvudsakligen kommer att få en sydlig inriktning samt även en västlig och östlig inriktning, så måste det vara klokare att man förlägger det fördelningsfält, som vi förmodligen måste ha, till den sydligare delen av landet, i detta fall till Skåne. Man bör därifrån fördela trafiken på ett sådant sätt att det blir en tätare trafik inom landet än den långväga trafiken kan bli, en tätare trafik som tar sikte på ungefär detsamma som man gjorde när man byggde järn-

### Ang. utbyggnad av en storflygplats

vägarna, d. v. s. att det skall bli möjligt att gå ned med flygplanen vid de olika städerna mer eller mindre tätt, beroende på den trafiktäthet vi har att räkna med. Om man får ett sådant flygfält nere i Skåne innebär ju det att ingen här i landet behöver resa vägen två gånger. Ingen behöver då resa från Skåne till Stockholm för att fara till Italien eller ännu längre, utan man kan gå på det långtgående flygplanet antingen i Kastруп eller på Skånefältet. När man kommer tillbaka kan man fara norrut med planet till Göteborg och vidare till Oslo och eventuellt längre. Man kan också från det stora fältet fara till Stockholm och upp till Norrland, och man kan flyga exempelvis till Helsingfors, för att nu bara nämna några trafikmöjligheter. Därigenom vinner man ju att man kan ha tätare turer, och dessutom behöver — som jag nämnde — ingen fara vägen två gånger.

Det är dessa skäl som både nu och förra gången, då vi behandlade denna sak, har gjort att jag sagt mig, att det inte kan vara riktigt att förlägga ett flygfält norr om Stockholm. Det kan inte heller vara riktigt att förlägga ett fördelningsfält till Stockholm, eftersom Stockholm ligger så långt norrut på jordklotet och så långt norrut i vårt land och till på köpet i en ytterkant av landet. Vi måste ovillkorligen, om vi på ett förnuftigt sätt skall hushålla med de tillgångar som vi har och som vi anser att vi kan kosta på flyget, välja någonting annat än vad som föreslås i propositionen.

Det är alldeles nödvändigt att vi ser på frågan från en annan utgångspunkt än enbart denna att ett storflygfält skall ligga vid Stockholm. Det finns ingenting som talar för att det skall ligga vid Stockholm. Det finns heller ingenting som talar för att frågan skall avgöras nu. De stora flygplan, som man nu har kontrakterat, kan gå ned på Kastrup. En del av dem kommer förmodligen under alla förhållanden att göra det, efter vad vi nyss hörde, och det innebär självfallet att hela denna sak måste tas upp från helt andra utgångspunkter än dem från

### Ang. utbyggnad av en storflygplats

vilka den hittills har behandlats. Om så inte sker betyder det att vi läser fast staten och riksdagen vid en utgiftsplan, vars omfattning vi inte i denna dag vet någonting om. Vi skall komma ihåg att ett storflygfält inte bara är ett flygfält med ett par landningsbanor, sådana som man nu tänker bygga vid Halmsjön. Ett storflygfält är ett fält dit man kan fara även med privata plan och med de inrikes trafikplanen. Det är följaktligen ett flygfält där man behöver mycket stora områden, och om man skall skaffa sig dessa i den terräng som finns runtomkring hela Stockholm kommer det att bli fruktansvärt dyrt. Vi kommer då aldrig ned i konkurrensdugliga priser på biljetter och frakter för vårt flyg.

Vad vi skall göra är naturligtvis att försöka förbilliga även markkostnaderna så mycket som det över huvud taget är möjligt, och det kan vi inte göra på annat sätt än genom att förlägga flygfälten där de är så lätta att anbringa som möjligt, där arbetet blir så billigt som det går att åstadkomma. När vi tänker på frågan om själva storflygplatsen är det väl ändå tämligen givet, att den bör ligga så nära Stockholm som möjligt, och den bör under alla förhållanden ligga söder om Stockholm. Där finns alldeles säkert utrymmen för det också, utan att man behöver riskera att komma i konflikt med några intressen. Jag tänker nu närmast på Jordbro. Jag tror att flottan i framtidens försvar av vårt land inte får en sådan betydelse att den insyn, som eventuellt skulle ske från flygplan över ett jordbrofält, skulle ha någon nämndvärd betydelse för försvaret av vårt land. Därför vill jag varmt rekommendera att man tar upp frågan om jordbrofältet till ny behandling.

Jag skall inte fortsätta. Jag tror inte alls att jag har lyckats övertyga kammaren med vad jag har sagt, men jag har ändå velat anföra det, därför att här är det fråga om så pass stora belopp att jag anser att även första kammaren bör betänka sig innan den går till beslut.

Med dessa ord, herr talman, ber jag att få yrka bifall till den motion i frågan som jag har väckt.

Herr KARLSSON, GUSTAF, (s):

Herr talman! Vid denna frågas behandling i statsutskottets plenum föranleddes jag att till utskottsutlåtandet föga en blank reservation. Jag har nämligen några små funderingar omkring den här frågan, ehuru jag ingalunda är kapabel att här ange efter vilka riktlinjer denna fråga om storflygplatsen skulle lösas. Men jag har gjort den iakttagelsen vid studiet av de handlingar, som har presenterats för riksdagen, att ett uppslag som har diskuterats mycket livligt åtminstone i pressen och även vid sammankomster som har hållits i denna angelägenhet, nämligen att man borde undersöka möjligheten att Sverige skulle kunna ha en gemensam storflygplats med Danmark, alltså i Kastrop, inte har berörts.

Det finns såvitt jag har kunnat läsa inte en stavelse vare sig i propositionen eller i utskottsutlåtandet om vad Kastrop har spelat för roll i de interna överläggningar som har ägt rum i denna fråga. Vid utskottsbehandlingen lämnades det en del motstridiga uppgifter i saken. På framställd fråga om man hade gjort några undersökningar förklarades det från ett håll, att man har gjort sådana, och att de danska, svenska och norska intressena i SAS' styrelse vore överens om att storflygplatsen skulle ligga i Sverige. Man hade vidare funnit, att det var nödvändigt att den tekniska översynen av de stora flygplanen skedde i Sverige med svenska arbetare. Dessutom hade man funnit att det inte förelåg något intresse hos de svenska verkstadsarbetarna att eventuellt flytta från Stockholm till Köpenhamn och där arbeta med dessa flygplan. SAS' styrelse är kanske något stora överhöghet för det nordiska samarbetet på det här området. För en lekman förefaller det som om man ändå borde ha tagit denna fråga på allvar, men eftersom överenskomelse hade nåtts i SAS' styrelse resignerade tydligen kommunikationsministern och tog upp förhandlingar bara om hur man skulle få fram den lämpligaste platsen här i Sverige.

I Nordiska rådet har man väl inte



sysslat med sådana ting, förstår jag. SAS brukar ju framställas såsom det verkligt stora och fina exemplet på nordiskt samarbete och på hur långt man kan komma i det hänseendet, och det är nog riktigt i och för sig. Men skall detta leda så långt som till att om man kommer överens i SAS' styrelse om en sak, då skall man inte bry sig om att undersöka om det sedan finns några andra lösningar — ja, då tycker jag nog att det har gått litet för långt.

Jag har varit angelägen, herr talman, att få klarlagt om man inte hade kunnat spara några tiotal miljoner kronor genom att ha gemensam flygplats med Danmark. Jag kan inte yttra mig om denna fråga ur teknisk synpunkt, men jag tycker att det skulle ha varit på sin plats att man fått detta klarlagt och redovisat. Så har inte skett, och jag betraktar det som en stor brist. Detta kommer att föranleda mig att avstå från att delta i den omröstning som väl förestår här.

Orsaken till att jag är angelägen om att detta skulle ha varit klarlagt är en övertygelse, som jag säkerligen inte är ensam om, nämligen att vi har mycket begränsade möjligheter att subventionera trafikmedlen. Med det belopp, som vi lägger ned på flyget, minskar vi möjligheterna att subventionera andra trafikmedel. Man må säga vad som helst om flygets angelägenhet och förträfflighet, men det är väl ändå trots allt ett kommunikationsmedel för ett fåtal människor. Jag vill inte bestrida att det är angeläget för de människor, som anlitar flyget, att ha detta fortskaffningsmedel till sitt förfogande, ty det betyder utan tvekan mycket för att ordna och organisera vårt nationalhushåll. Det bestrider jag inte ett ögonblick. Men detta förtar ingenting av angelägenheten av att man borde ha undersökt varje möjlighet att spara några miljoner. Ty, ärade kammarledamöter, jag skulle tro att ni inom en mycket kort tid, kanske redan nästa år, får på allvar ta upp frågan om hur mycket vi skall offra av skattedragarnas pengar för att icke försäkra de kommunikationsmedel som

#### Ang. utbyggnad av en storflygplats

flertalet människor i detta land ändå får anlita, de vilka inte har råd att köpa bil, vilka inte kan eller vill köpa bil utan är hänvisade till tåg eller bussar. De miljoner som vi möjligen kunde ha sparat — jag säger möjligen — genom ett närmare samarbete här, hade kanske varit väl använda om de givits för att hjälpa dessa människor så att inte deras kommunikationsmedel försämras.

Detta må synas gammalmodigt, men det är min grundsyn på det här problemet. Det är ingen demagogi att så säga, det är en verklighet i dag, och det kommer som sagt tämligen snart en påminnelse om detta.

Jag ser att kommunikationsministern inte är här, men jag önskar honom samma mod, samma friska tag och samma grepp i sedelbunten som när det gäller flyget och storflygplatsen, då han skall hjälpa de där människorna i våra glesbygder att få sina kommunikationsmedel skyddade mot försämring. Detta är för mig en angelägen sak. Jag kände att jag inte kunde låta bli att säga detta. Det är kanske ändå inte för sent att undersöka, om man inte skulle kunna spara någonting här på de utgifter som förestår för att ha dessa pengar till hands när det gäller att hjälpa de verkligt stora grupperna av människor, så att de inte glöms bort.

Herr talman! Jag har inget yrkande, eftersom jag står famlande om hur man skall förfara. Jag har bara velat anföra detta för att såvitt möjligt få vederbörande i kanslihuset att ta sig en funderare, om det går att arbeta i den riktning som jag har antytt.

I detta anförande instämde herr *Andersson, Karl*, (s).

Herr *HESELBOM* (s):

Herr talman! Jag är en smula tveksam, när jag som lekman tar till orda i denna debatt efter all den sakkunskap, som tidigare har utvecklats här av herrar Ohlon och Elowsson. Men när nu saken har kommit i det läget, att statsutskottet måste ta ställning till frågan om en storflygplats, har vi fått försöka

### Ang. utbyggnad av en storflygplats

att som sker i utskott i allmänhet använda vårt sunda förnuft och söka tränga in i problemen och bilda oss en uppfattning. Den uppfattning vi därvid har kommit till har utskottet redovisat i det föreliggande utlåtandet.

Herr Gustaf Karlsson — för att börja med den siste talaren i debatten — ställde vissa frågor. Samma frågor har också ställts inom statsutskottets fjärde avdelning. Även vi har frågat, om det inte skulle vara möjligt att i det nordiska samarbetets tecken ena sig om en enda storflygplats för Norden. Det skulle då lämpligen vara en ytterligare utbyggnad av Kastrup. Med den inställning, som sakkunskapen har på detta område, har den emellertid avvisat denna möjlighet, bl. a. av tekniska skäl. De synpunkter, som därvid framförts, är att man inte kan få kvalificerad arbetskraft för dessa uppgifter i vårt södra grannland. Hur mycket dessa synpunkter och en del andra synpunkter, som lagts på frågan, är värda, är givetvis svårt för oss lekmän att yttra oss om, men vi har varit nödsakade att godta vad man från de sakkunnigas sida sagt i detta avseende.

Herr Gustaf Karlsson framhöll också, att vi kan få allvarliga problem i vårt land när det gäller att upprätthålla och bibehålla de kommunikationer på marken, som vi är lyckliga nog att ha i vårt land, och att man därför beträffande detta kommunikationsmedel i luften bör iaktta största möjliga återhållsamhet och sparsamhet. Jag kan försäkra kammaren, att när utskottet har gått att behandla denna stora och kostnadskrävande fråga, har utskottet sannerligen inte bortsett från angelägenheten att söka komma fram till billigaste möjliga lösningar. Jag återkommer litet senare till dessa synpunkter.

Den första frågan — och det är den som herr Gustaf Karlsson har ställt — är givetvis, om vi behöver ett storflygfält här i landet. Vi har dock inom utskottet kommit fram till att om vårt land skall vara med i de internationella svängarna på detta område — vilket kanske i och för sig inte är nödvändigt,

men som jag tror att flertalet av riksdagsledamöterna anser är nödvändigt — så kan vi inte komma undan nödvändigheten att skaffa det storflygfält, som vi nu har diskuterat i elva år.

Den andra frågan är om detta storflygfält måste ligga invid Stockholm. Herr Elowsson har anfört kritiska synpunkter däremot. Han tycker — och det må vara honom förunnat — att Skåne är centrum här i landet och att flygfältet alltså bör läggas i hans hemprovins. Vi har emellertid inte kunnat bortse ifrån att flertalet passagerare ute i världen, som skall till vårt land, också skall till Stockholm, och därför har vi ansett det rimligt, att man lägger stationen dit passagerarna skall och inte några tjugotal mil därifrån.

Vi har alltså kommit fram till dels att vi bör ha ett storflygfält och dels att detta storflygfält måste ligga i närheten av huvudstaden.

Sedan kommer diskussionen in på var i Stockholms omgivning flygfältet lämpligen skall placeras. Därvid kan vi inte bortse från vissa fakta. Topografien runt Stockholm är som den är och som den i begynnelsens morgon har skapats. Vi kan ingalunda med våra tekniska hjälpmedel annat än skrapa litet i ytan här och var för att kunna bereda en tillräckligt stor plan för flygplan att landa på. Vi kan heller inte komma bort ifrån att det byggs städer och samhällen inom detta område, som har föregripit en kanske eljest mera rationell lösning av flygplatsfrågan. Vore det så enkelt, att man kunde riva ner delar av eller hela samhällen utan vidare, eller att man inte behövde ta någon som helst hänsyn till de människor som bor i dessa samhällen, skulle frågan kunna lösas enklare. Tyvärr måste vi emellertid ta hänsyn till de dispositioner, som staten och kommunerna gjort i olika avseenden. Vi kommer där in på militära och ekonomiska frågor.

Det hade helt säkert varit lyckligast, om riksdagen 1946 hade stannat för Jordbro-alternativet. Jag har i varje fall den känslan, att det hade varit en ur olika synpunkter mycket tillfredsstäl-

lande lösning. Nu blev det emellertid inte på det sättet, och för det kan vi naturligtvis kritisera dem som satt i statsutskottet och i första kammaren 1946. Jag gjorde det själv. Vi kan alltså kritisera oss själva och andra som var med för att vi inte varit mera förutseende. Men saken har förevarit, och vi kommer inte ifrån att riksdagen, sedan den bestämt sig för Halmsjön, har fattat beslut som omöjliggjort Jordbro-alternativet. Jag syftar då närmast på de militära anläggningar i denna del av Stockholms ytterområden, som riksdagen har beslutat och investerat kapital i.

Det alternativ, som därefter varit den starkaste konkurrenten till Halmsjön, har varit Skå-Edeby-alternativet, och man räknade så sent som för några månader sedan med att detta var ett realistiskt alternativ. Men tyvärr gav de geologiska undersökningarna sådant resultat, att ingen vågade ta risken att förlägga ett flygfält av den kapacitet och storlek som det här är fråga om på de dåliga grundförhållanden som råder vid Skå-Edeby, och sålunda är också det alternativet av tekniska skäl avsågat.

I de yttersta av dessa dagar har även de s. k. bergalternativen kommit fram. Det är framför allt två platser som nämnts, nämligen Rydbo och Bockholmssätra. På den punkten har herr Ohlon mycket värtaligt lagt ut texten med all den sakkunskap, som han är mäktig, om hur billigt och bra det är att spränga i berg och hur lätt det är att ordna flygfält i bergområden. Nu är emellertid förhållandet det, att både Rydbo och Bockholmssätra har prövats av storflygplatsberedningen 1956 och av flygplatskommittén 1957, och även luftfartsstyrelsen har prövat dessa alternativ. Det lilla vi vet — men något vet vi ju — om dessa alternativ, som alltså har prövats, är att de ställer sig väsentligt dyrare än Halmsjön. Vidare vet vi att det i Rydbo är omöjligt att samordna det civila flyget med det militära. Störningarna från flygplanen, bullret, kommer att beröra stora bostadsområden.

#### Ang. utbyggnad av en storflygplats

Hela Rydbo samhälle måste flyttas någon annanstans, och även järnvägen måste flyttas. Beträffande Bockholmssätra har man kommit fram till att utrymmet där är alltför begränsat för att vi skall våga satsa pengar på det, då det inte finns några utbyggnadsmöjligheter. Det blir ännu dyrare att genomföra än Rydbo-alternativet, och dessutom är avståndet mellan Bockholmssätra och Stockholm jämfört med avståndet mellan Halmsjön och Stockholm inte så avsevärt mindre, att det i och för sig kan vara avgörande.

Det alternativ som nu närmast står emot propositionens förslag är Barkarby—Bromma-alternativet, och det finns kanske därför anledning att uppehålla sig närmare vid detta alternativ.

Jag vill då först konstatera att kombinationen Barkarby—Bromma aldrig kan bli en rationell lösning av Stockholms flygplatsfråga eller av landets storflygplatsfråga, därför att administreringen av dessa båda flygplatser kommer att ställa sig betydligt dyrare än om man kan ordna trafiken på ett annat sätt. Vidare är man där bunden av de dispositioner, som redan är gjorda i olika avseenden, inte minst när det gäller bostadsbebyggelsen.

Vi har inom utskottet haft den uppfattningen, att frågan om storflygfältets förläggning inte endast är en flygbolagens och flygpasagerarnas angelägenhet, utan också en den bofasta befolkningens angelägenhet. Där kommer man in på sådana problem som var Stockholm i fortsättningen skall bygga bostäder för det växande invånarantalet. Det är inte alldeles likgiltigt för människor, som har sin arbetsställning inne i staden, om de varje dag skall behöva resa längre eller kortare sträckor. Dagens spörsmål är ett kommunikationsproblem, men även bostadsbebyggelsens planering är i stor utsträckning ett kommunikationsproblem. Skulle till äventyrs en flygpasagerare få sitta 10 à 15 minuter längre i en flygbuss än som skulle behövas, om flygplatsen finge ett läge närmare Stockholms centrum, väger det

### Ang. utbyggnad av en storflygplats

fjäderlätt mot att tvinga den bofasta befolkningen ännu längre ut i Stockholms ytterområden.

Så kommer vi in på bullerfrågan. Där har det med förlov sagt, herr talman, förts ett ganska demagogiskt resonemang från visst håll. En expert på dessa frågor, som flitigt har varit i elden i detta sammanhang, har bl. a. genom en sådan enkel operation som att öka decibeltalet med 10 enheter lyckats reducera de s. k. bullermattorna till ett minimum. Ja, kan man bara förfara på det viset så kan man ju öka decibeltalet ytterligare några tiotal enheter, och så finns det inte längre något störande buller kvar. Så kan man inte göra. Redan nu är bullret ett problem, och det föranleder mycket allvarliga och mycket berättigade klagomål från dem, som bor ute i brommaområdet.

Jag har nu en gång, herr talman, den uppfattningen, att frågan om trivseln i samhället i mycket hög grad är en fråga om att kunna i möjligaste mån få bort allt oväsen, inte minst från våra kommunikationsmedel. Det borde enligt min uppfattning i FN-stadgan bland de mänskliga rättigheterna finnas en punkt, som garanterade varje världsmedborgare rätt att få sitta i lugn och ro eller att ligga och sova i lugn och ro i den bostad han disponerar över. Denna rätt har han inte nu redan på grund av bullret från andra trafikmedel, och de som dessutom blir utsatta för flygbuller är sannerligen inte avundsvärda.

Lägger man alla dessa aspekter på detta problem, kommer man fram till att även om det är en nackdel, att storflygfältet ligger några mil från Stockholms centrum, innebär det ändå stora fördelar ur andra synpunkter.

Men det är inte bara dessa omständigheter, som talar mot alternativet Barkarby-Bromma. När det gäller Bromma tar jag mig friheten att citera vad som anförts på s. 13 i propositionen. Luftfartsstyrelsen säger där angående Bromma bland annat: »De internationella minirekommendationerna, som gäller för hinderfrihet i stråket och i inflygningssektorerna, uppfylles dock icke. Ej hel-

ler kan de amerikanska rekommendationerna rörande fria zoner utanför bandändarna realiseras annat än i ringa omfattning.»

Alltså — inte ens med nuvarande flygtrafik uppfyller Bromma de säkerhetskrav, som man borde kunna ställa på denna flygplats. Hur skall det då gå, om man enligt motionärernas och reservanternas förslag bygger ut Bromma för att kunna ta emot större och annorlunda konstruerade flygplan och därmed ökar riskerna?

Luftfartsstyrelsen fortsätter: »Luftfartsstyrelsen konstaterar med anledning härav, att ett genomförande av detta projekt skulle medföra betydande kostnader för en jämförelsevis kort övergångsperiod. Bullerstörningarna för den kringboende befolkningen skulle dessutom bli allvarliga, vartill kommer, att de operativa förutsättningarna för trafiken enligt luftfartsstyrelsens uppfattning icke skulle bli tillfredsställande.»

Statsutskottet har inte kunnat komma ifrån dessa fakta beträffande Bromma. Vi har därför måst avvisa förslaget om en ytterligare utbyggnad av Bromma. Enligt min personliga uppfattning borde man i stället inrikta sig på att snarast möjligt avveckla Bromma som flygplats, så att markområdet kunde komma till en åtminstone ur Stockholms kommunala synpunkt vettigare användning är för närvarande.

Ej heller en utbyggnad av Barkarby till sådan kapacitet, att man kan slopa Bromma, är möjlig att genomföra, bland annat med hänsyn till de skäl som jag nämnde tidigare, alltså bullerstörningarna för den bebyggelse som redan finns där och som i framtiden är möjlig. Vi har däremot inte tagit så stor hänsyn till de militära skäl, som anförts mot att Barkarby skulle göras till ett helt civilt flygfält. Jag har personligen den uppfattningen, att vi vet så litet om utvecklingen på det militära området. Jag skulle inte alls bli förvånad om vi inom en ganska snar framtid är i det läget, att vi måste konstatera att de militära flygfält, som vi har i Stockholms omedelbara närhet, har en mycket olämplig

placering ur olika synpunkter. Med bortseende från de militära skälen, är det de rent civila synpunkterna, som gjort att vi måst avvisa även Barkarby.

Herr Ohlon gjorde ett visst nummer av en skrivelse från SAS-ledningen till kommunikationsdepartementet i september. Med utgångspunkt från innehållet i den skrivelsen och innehållet i den slutliga överenskommelsen talade han om ett »statens maktspråk» gentemot SAS-företagen. Tillåt mig säga, herr talman, att mot bakgrunden av de olika synpunkter, som från SAS-ledningen redovisats under de gångna åren på flygfältsfrågan, gratulerar jag kommunikationsministern till att han lyckats att med SAS träffa en överenskommelse av det innehåll som redovisats i propositionen och som SAS-ledningen förklarat vara fullt tillfredsställande ur företagets synpunkter.

Herr Ohlon talade sedan om näringslivets män. Det talet träffar man på då och då, det är någon sorts anonym härskara som döljer sig där bakom. Man åsyftar väl förmodligen representanterna för det enskilda näringslivet. Nu får herr Ohlon ursäkta mig om jag till näringslivets män räknar även dem, som är anställda i deras företag, och om jag till näringslivet räknar inte bara de privata företagen utan även de offentliga företag, som är nödvändiga för att näringslivet över huvud taget skall fungera. En stor del av dessa näringslivets män i denna vidare aspekt är just de människor, som jag talade om förut och som kan ha intresse av att få bostäder inom rimligt avstånd från sina arbetsplatser och av att få sova ostörda, när de vistas i sina bostäder. Även alla dem vill jag alltså räkna till näringslivets män i detta sammanhang.

Den allvarligaste invändningen som gjorts mot Halmsjön är att avståndet från Stockholm är för långt. Avståndet är stort, herr talman, räknat i kilometer, men man bör nog räkna avståndet i minuter. Då är inte skillnaden mellan exempelvis Barkarby, Skå-Edeby och Halmsjön så avskräckande stor. Det är ju nämligen så som vi alla vet att om man färdas i buss eller bil mot Stock-

#### Ang. utbyggnad av en storflygplats

holms centrum, så går den längsta tiden åt för den kortaste biten, nämligen den som ligger inom tätbebyggelsen. Men så länge man är utanför tätbebyggelsen spelar inte några kilometer mer eller mindre så stor roll i tidshänseende.

Vad som emellertid framför allt har varit avgörande för utskottet har varit kostnadsfrågan. Jag skall inte här ägna mig åt några matematiska övningar av det slag som herr Ohlon bedrev genom att subtrahera och addera olika summer. I utskottets utlåtande och propositionen redovisas jämförelser i olika avseenden mellan de olika alternativen. Vi kan inte komma ifrån att Halmsjön är och förblir det billigaste alternativet.

Om kammaren skall se realistiskt har vi enligt mitt förmenande i dag endast två alternativ att ta ställning till. Det ena alternativet är att godta propositionens förslag och bifalla utskottets hemställan. Reservanternas förslag, alltså att kosta ytterligare pengar på Bromma för ett kortvarigt provisorium med alla de olägenheter det medför, är inget alternativ i dagens läge. Det andra alternativet gentemot utskottets förslag är helt enkelt att avslå propositionen och utskottets hemställan och att därmed sätta i gång nya tidsödande utredningar. De som liksom herr Elowsson är tveksamma har naturligtvis all anledning att förfäktas den synpunkten, att man väl får ta ytterligare ett uppskov för att se, om det inte finns andra, billigare och rimligare lösningar. Men om riksdagen tar den ståndpunkten, att den nu skjuter frågan ifrån sig, bör vi också ha klart för oss vilka konsekvenser detta medför i olika avseenden. Jag vill starkt betona, att då reservanternas här räknar med att ett uppskov blott skulle innebära en försening av en, två eller tre månader, så är detta endast luftiga fantasier. Nej, vi bör nog räkna med att det blir en försening av flygfältsbygget med ett eller två år. därest riksdagen inte tar det föreliggande förslaget.

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

I herr Hesselboms yttrande instämde herrar *Eriksson* (s) och *Lindgren* (s).

### Ang. utbyggnad av en storflygplats

Herr OHLON (fp) kort genmäle:

Herr talman! Om man får tolka herr Hesselbom efter hans ordalag skulle vi nu vara bundna av 1946 års beslut. Det innebär alltså, att om det gjordes en dumhet 1946, som ju också herr Hesselbom gjorde gällande i sitt anförande, skulle vi inte ha någon annan utväg än att fullfölja denna dumhet år 1957.

Herr Hesselbom talade i ironiska ordalag om en »expert» på bullerfrågor. Han nämnde inte vem den experten var. Denne expert är överdirektör Bo Lundberg i flygtekniska försöksanstalten, en internationellt erkänd auktoritet och chef för den vetenskapliga forskningsanstalt i vårt land, som delvis sysslar med bullerfrågor. Han avspisas nu på det sätt som skett av herr Hesselbom.

Överdirektör Lundberg har nämligen visat, att med kombinationen Bromma—Barkarby och viss övergång till readrift kommer successivt från och med år 1960 bullerstörningarna att minskas på Bromma. Bullerstörningarna kommer, säger han, att 1970 ha minskats till två tredjedelar av nuvarande nivå tack vare den minskning av nattvarmkörningen, som uppstår genom övergången från kolmotorer till reoplan. Det är ju framför allt nattvarmkörningen som är irriterande. Men så tillägger han, att om man tar hänsyn till att en växande del av luftfarten på slutet av 1960-talet överföres till Barkarby kan det med säkerhet bedömas, att bullerstörningarna vid Bromma därefter kommer att bli mindre än hälften av den nuvarande störningsnivån.

Jag har, herr talman, ingen möjlighet att bedöma detta utlåtande, men vi lekmän måste ty oss till den statliga expertis som vi har vid vårt bedömande av olika frågor här i riksdagen. Den bästa expertisen här är, herr Hesselbom, just överdirektör Bo Lundberg.

Herr HESSELBOM (s) kort genmäle:

Herr talman! Vad först beträffar herr Ohlons påstående att jag skulle ha sagt, att riksdagen är bunden vid 1946 års beslut, ville jag med vad jag sade en-

dast understryka att vi i fråga om Jordbro bundit oss med olika beslut, som medfört att Jordbro måste avföras från ett aktuellt alternativ. Det har vi emellertid icke gjort genom 1946 års beslut i flygfältsfrågan utan genom en rad andra beslut beträffande militära anläggningar av olika slag.

Sedan var det frågan om bullerexpertisen. Jag har ingen anledning att tvivla på att överdirektör Lundberg är sakkunnig på detta område. Men det finns andra sakkunniga, bl. a. i andra länder, som har en annan uppfattning än överdirektör Lundberg. I varje fall har uttalanden från sådan expertis presenterats för statsutskottets fjärde avdelning.

Möjligheterna att i framtiden minska bullerstörningarna från flygplan är för övrigt i stor utsträckning en ekonomisk fråga. Varenda skinnknutte här i landet vet, att om han tar bort ljuddämparen får han bättre »sprutt på åket». Detsamma är förhållandet inom flyget. Sätter man in effektivare ljuddämpare på planen sker det på bekostnad av flygplanens driftsekonomi. Det är alltså en fråga om vad man vill kosta på sig. Konstigare är det inte. Det är där som meningarna är delade. Jag vill erinra om att de flygplan, som SAS ämnar sätta in år 1960, ännu bara finns på ritningarna, och ingen vet hur de kommer att bete sig i praktiken och vilka störningsproblem som de kommer att medföra. Det framgår också av överdirektör Lundbergs promemoria, att han räknat med väsentligt högre decibeltal än andra ansett rimligt med hänsyn till vad människor rimligen bör stå ut med i fråga om bullerstörningar.

Herr OSVALD (fp):

Herr talman! Det har sagts i debatten om storflygplatsen, att det nuvarande statsfinansiella läget borde mana till försiktighet och att vi åtminstone under en ganska lång framtid borde nöja oss med Kastrup som storflygplats för Skandinavien. Jag kan mycket väl förstå det resonemanget, men jag tror att de som för detta resonemang i själva

**Ang. utbyggnad av en storflygplats**

verket rycker undan grunden för det genom att nästan i samma andedrag samla det ena argumentet efter det andra mot Halmsjön och rekommendera närmare undersökningar av en rad andra alternativ, av vilka en del redan har blivit undersökta och förkastade.

Man hopar, säger jag, en mängd argument emot förslaget att anordna storflygplatsen i Halmsjön. Här sägs t. ex. i reservationen, att man i kostnaderna för halmsjöfältet även måste inräkna kostnaderna för nybebyggelse där till ej redovisade belopp. Det är alldeles givet att det kommer att behövas en hel del nybebyggelse för halmsjöfältet, men en sådan nybebyggelse kommer att bli nödvändig för vilken flygplats vi än kommer att välja.

Det har också sagts, att man i kostnaderna måste inräkna landsvägsförbindelsen mellan Stockholm och storflygplatsen, men i vilket fall som helst är det ju meningen, att riksväg 13 skall byggas ut till närheten av storflygplatsen, och den lilla merkostnad som behövs för vägen från riksväg 13 till själva storflygplatsen kan inte bli särskilt avsevärd.

Det har vidare sagts, att man i kostnaderna för Halmsjön måste räkna in kostnaderna för förflyttning av skjutskolan i Rosersberg. Det har emellertid från andra håll gjorts gällande, och jag tror med rätta, att man förr eller senare måste tänka sig en förflyttning av skjutskolan vid Rosersberg, liksom jag tror att det i fortsättningen kommer att bli nödvändigt att flytta militära anläggningar även från Barkarby — men det blir ju en senare sak.

Vad man sedan framför allt har emot halmsjöfältet är att det ligger på 42 eller 43 km avstånd från Stockholms centrum. Men det är rätt egendomligt, att många av alla de s. k. sakkunniga som yttrat sig i denna fråga å ena sidan talar om snabbheten i förbindelserna när det gäller flyget, men då det gäller avståndet från Stockholms centrum till Halmsjön räknar i kilometer. Detta är, såvitt jag förstår och som herr Hesselbom nyss sagt, felaktigt. Man måste na-

turligtvis se på den tid det tar, och vi kommer till kunna få en förbindelse från Stockholms centrum till Halmsjön, som medför en förlängning av tiden med låt oss säga 20—25 minuter utöver vad det skulle ta enligt något av de andra förslagen. Om en person skall fara till exempel till New York och han måste fara hemifrån 20 minuter tidigare än eljest, kan jag inte inse att det skulle vara någon så förfärligt stor olycka. Om vi jämför med en del andra storflygplatser, t. ex. Idlewild utanför New York, så finner vi, att resan till New Yorks centrum från Idlewild tar 45 minuter. I London tar resan från London Air Port till Waterloo, där ändstationen för flygtrafiken är belägen, 1 1/4—1 1/2 timme. Jag menar att detta också är fakta, som man måste beakta. Även om flygplatsen här i Stockholm ligger några kilometer längre från stadens centrum än vad som är medeltalet för flygplatser i Europa, så kommer vi i alla fall att kunna ordna en förbindelse som är så pass snabb, att vi inte kommer i sämre läge än några andra platser utomlands.

Jag tror att det är skäl i att fästa uppmärksamheten på att halmsjöfältet också har en del verkliga fördelar, och dit hör bl. a. att väderleksförhållandena i regel är bättre uppe i den delen av Uppland än de är i närheten av Stockholm. Det är en vanlig företeelse att siktförhållandena mycket ofta är sämre i närheten av de stora städerna än längre ut på landsbygden.

Här har framhållits i debatten att flygbolagets personal inte skulle vilja bosätta sig i låt oss säga Märsta eller Sigtuna. Jag tror att det där är överdrivna farhågor. Redan nu bor en ganska betydande del av den befolkning, som har sitt arbete i Stockholm, i Märsta, och man kan gott säga att Stor-Stockholm redan sträcker sig ut till Märsta. Om då en del personer både skulle få sitt arbete där och bo på platsen, kan jag inte inse att detta, med de goda förbindelser som Märsta kommer att få med Stockholm, skulle innebära någon som helst olägenhet.

### Ang. utbyggnad av en storflygplats

Vidare säger motståndarna till Halm-sjön att detta skulle bli en flygplats icke för Stockholm utan för Uppsala och Sig-tuna. Jag framhöll nyss att det inte är så förfärligt farligt, om restiden ut till flygplatsen för stockholmarna blir 20—25 minuter längre, men jag vill också passa på att framhålla att det dock inte bara är stockholmarna, som kommer att använda flyget. Det finns också en rätt stor befolkning norr om Stockholm som kan komma till flygfältet per bil eller tåg och som stiger av vid Märsta. Det ligger också rätt stora samhällen väster om Stockholm vilkas invånare kommer att få närmare till Halmsjön än till Ka-strup och som kan resa till Halmsjön per bil. Man bör väl inte alldeles bortse ifrån att flygplatsen ju också skall be-tjäna dessa befolkningsgrupper, låt vara att de naturligtvis är mindre än Stor-Stockholms befolkning.

När jag granskar skälen för och emot flygplatsens förläggning till Halmsjön måste jag alltså, herr talman, komma till den uppfattningen, att Halmsjön för närvarande är det ojämförligt bästa för-slag, som över huvud taget har kommit fram, och jag tror att det skulle vara till stor fördel för vårt land om vi snarast möjligt finge halmsjöfältet utbyggt till en ordentlig storflygplats.

Herr LUNDSTRÖM (fp):

Herr talman! Det är ganska sympto-matiskt att när man skall finna skäl för Halmsjön så jämför man med restiderna stadscentrum—flygplatsen i de två stora världsstäderna New York och London. Jag anser att en sådan jämförelse säger ytterst litet. Redan nu är ju trafikfram-komligheten även här i staden ganska dålig, och man vet inte hur den blir i framtiden. I varje fall tror jag inte att den blir särskilt mycket bättre. Ett fak-tum är att en förläggning av storflyg-platsen till Halmsjön vid en jämförelse med andra städer ute i världen praktiskt taget skulle innebära ett unikum i fråga om avståndet från centrum.

När jag hörde herr Hesselbom tala för utskottets förslag frågade jag mig, hur

SAS över huvud taget har kunnat accep-tera planen Bromma—Barkarby, om herr Hesselboms synpunkter vore rikti-ga. I så fall skulle ju SAS ha givit upp alla de krav som flygföretaget måste ställa när det gäller de praktiska och ekonomiska sidorna av sin verksamhet, sin servicetjänst o. s. v. Det enda SAS möjligen skulle kunna strunta i vore ju statens kostnader för att anlägga flyg-platsen. Jag tror att SAS, när bolagsled-ningen en gång accepterade denna kom-bination, hade väl så god expertis till sitt förfogande och väl så god erfaren-het av vad trafikflygning innebär som den expertis som i övrigt har stått till förfogande vid bedömandet av denna fråga.

Det är klart att jag liksom herr Hessel-bom och andra är lekman och därför har svårt att själv kunna bedöma vad som är riktigt eller oriktigt i de olika uppgifter, som har kommit till synes i denna fråga. Några saker tycks dock vara så pass klara att det inte borde be-höva råda några väsentligt delade men-ningar om dem — några saker som inte finns omnämnda i utskottets utlåtande. Jag hade väntat att utskottets talesman skulle ha kompletterat utlåtandet på des-sa punkter, men jag blev mycket besvi-ken. Kompletteringen uteblev, och ändå gäller det sådana fakta som såvitt jag förstår är klara.

Utskottet ägnar en stor del av sin ar-gumentation åt att visa att planen Brom-ma—Barkarby är orealistisk, och det hänvisar därvid framför allt till två fak-torer, flygsäkerheten och bullret. Dessa synpunkter har här ytterligare under-strukits av herr Hesselbom.

Vad beträffar flygsäkerheten har det sagts att s. k. internationella minimire-kommendationer, som gäller för hinder-frihet vid inflygningssektorerna, inte uppfylles. Det har under den offentliga debatten i denna fråga påpekats, att des-sa krav inte uppfylles på ett stort antal flygplatser, men att vad som brister kan kompletteras genom skärpta fordringar beträffande molnhöjd vid dålig sikt, allt-så vid sådana tillfällen då bristerna i minimirekommendationerna har bety-



delse. Därtill är att observera att flygtrafiken med readrivna DC-8:or på Bromma — och det är ju det som det är fråga om — enligt den motion, som jag har varit med om att skriva på, endast skulle uppehållas för något år, således inte för den relativt långa tid som man förutsatte när projektet om en utbyggnad av Bromma var uppe och då avstyrktes.

Vidare tillkommer, såsom redan har påpekats, att en utbyggnad av den långa startbanan på Bromma just skulle innebära en höjning av trafiksäkerheten för hela den övriga flygtrafiken, alltså den trafik som skulle bli kvar sedan DC-8:orna försvunnit därifrån, och den utgör enligt uppgift 95 procent eller mer av den totala flygtrafiken. En utbyggnad av Brommabanen skulle alltså för den övervägande delen av trafiken innebära en *större trafiksäkerhet*, och de brister som under de två eller tre första åren kan uppstå när det gäller DC-8:orna kan kompenseras på annat sätt. Jag söker emellertid förgäves i utskottets utlåtande efter ett uttalande att den förlängning av banan, som påyrkas i motionen, betyder en avsevärd förbättring av trafiksäkerheten för den väsentligaste delen av brommatrafiken.

Vad bullret angår skall jag be att få säga några ord, inte minst därför att jag, eftersom jag bor i närheten där ute, har en viss personlig erfarenhet av flygbullret på Bromma.

Herr Hesselbom sade i sitt anförande nyss, att om det vore så enkelt som herr Ohlon eller överdirektör Lundberg framställer saken — att det bara gäller att höja decibelltalet med 10 — vore det ingen konst att åstadkomma bullerfrihet. Jag har läst överdirektör Lundbergs promemoria i denna fråga, och jag kan inte förstå att han saklöst höjer decibelltalet med 10. Tvärtom påpekar han att den bullerberäkning, som framlagts av luftfartsstyrelsen, utgår från en förutsättning som icke kommer att föreligga under de två, tre första åren som Bromma skall mottaga den här tunga reatrafiken. Man har i luftfartsstyrelsens utlåtande rört sig med en startvikt på 116 ton, medan SAS inte har avsett att ha

#### Ang. utbyggnad av en storflygplats

högre startvikt än 90 ton. Om planet är lättare blir ju startvinkeln större; planet lyfter snabbare, och ju snabbare planet lyfter desto kortare blir bullermattan — det behöver man inte vara expert för att förstå.

Den uppgiften finns inte, såvitt jag har sett, redovisad i utskottets utlåtande, och jag hörde inte heller att herr Hesselbom kompletterade utlåtandet med att tala om att man här hade utgått från en förutsättning som inte existerar.

Vad sedan beträffar frågan om bullerskyddet på flygplanen vet ju jag lika litet som herr Hesselbom och andra om den saken. Jag såg för en tid sedan en artikel i Dagens Nyheter, som berättade att en av de stora flygplansfabrikerna var fullt beredd att nedbringa bullerstarterna på sina reoplan till samma styrka som nu råder för kolvmotorplanen. Att så verkligen är avsikten tycker jag för min del bestyrkes av den omständigheten, att flygplatsmyndigheterna i New York har förbjudit landning av reoplan, som har en bullerstyrka som är större än kolvmotorplanens. Jag tycker därför att det finns all anledning att räkna med att en ytterligare dämpning kommer till stånd i detta avseende. Om motorknuttarna vill ha högre hastighet genom att fiffla med ljuddämparen — vilket jag tror att herr Hesselbom i vissa avseenden kanske har rätt i — förutsätter jag dock att flygmyndigheterna kommer att tillse att bullerstarterna inte får bli av en sådan storleksordning, att de verkligen blir besvärande, bara för att flyghastigheten skall kunna ökas något, utan att man därvid gör en lämplig avvägning. Det är ju samma plan som skall gå på New York och Stockholm. Kan de landa i New York, med de bestämmelser som tillämpas där, så kan jag inte förstå varför inte samma ljuddämpning skulle kunna åstadkommas på Bromma eller Barkarby, eller var flygplatsen nu kan komma att förläggas.

Jag vill dessutom understryka den synpunkt, som herr Ohlon nyss framförde, att den ökade användningen av reaflygplan kommer att göra varmkörning av kolvmotorer mindre vanlig; så små-

### Ang. utbyggnad av en storflygplats

ningom kommer den kanske helt att försvinna. Vad är det som stör mest på Bromma? Är det de relativt kortvariga starterna? Jag skulle vilja säga att även reastarter under dagen kan vara nog så besvärande, men vad som stör mest, det är att natt efter natt vid 3-tiden väckas av detta varmkörningsbuller, som tydligen är nödvändigt för att man skall få kolvmotorerna i trim. Jag tror inte det är ett hållbart skäl att tala om en ökning av motorbullret vid övergång till reatrafik. Kan man så småningom i stort sett bli kvitt dessa varmkörningar nat-tetid — och det är uppenbarligen möjligt enligt de planer som föreligger — så har man gjort ett oerhört framsteg och eliminerat den väsentligaste invändningen när det gäller motorbullret. Därtill kommer, att om man har ett närbeläget flygfält som Barkarby, så kan man dit flytta över en eventuellt kvarvarande trafik med kolvmotorer, i varje fall den som startar på morgnarna.

Det har talats åtskilligt om avståndet, och man har sagt att det skall räknas i minuter och inte i kilometer. Ja, gärna det. En förläggning av flygplatsen till Halm sjön kommer på grund av avståndet att innebära att de allra flesta, som skall till flygplatsen, av ekonomiska skäl måste följa med bussen från terminalen. Men redan nu åker mer än hälften av alla flygpassagerare personbil till Bromma, och det är därför ganska förklarligt att man jämför tidsskillnaden mellan möjligheten att åka bil och tvånget att åka buss. En bil till Barkarby kommer att kosta ungefär 20 kronor, medan priset för en taxifärd till Halm sjön kommer att vara 50 kronor, och då är det förklarligt om flygpassagerarna tar bussen till Halm sjön. Det är inte heller fråga om något tiotal minuters förlängning av restiden, som någon här har sagt, utan om man tar hänsyn till bussåkandet blir det en förlängning på ungefär en halvtimme, och gör man jämförelser mellan buss och personbil, blir tidsskillnaden ännu större. Den som skall resa till New York beröres kanske i allmänhet inte särskilt mycket av tvånget att starta resan en halvtimme ti-

digare, men frågan gäller ju inte bara såadna resenärer utan även alla de passagerare som skall resa kortare sträckor, med flyglinjer inom Europa. Och saken berör även andra än passagerarna, nämligen deras anhöriga och vänner, som gärna vill följa resenärerna till flygplanet och vinka av dem eller möta dem vid ankomsten. För alla dessa människor blir det en väldig skillnad, om de skall vara tvungna att åka 42 km till flygplatsen — även om det går mycket fort, som man räknar med att det skall göra på den nya autostradan — i stället för att åka ut till Barkarby.

Jag är för övrigt en smula tveksam när det gäller uppgifterna om hur fort det skulle gå att åka med buss till Halm sjön på den nya autostradan. Den skall ju inte bli en landsväg speciellt för flygplatsen, utan det är den allmänna landsvägen till Uppsala som skall byggas ut på detta sätt. Jag är inte alldeles övertygad om att det i framtiden kommer att visa sig möjligt att på en sådan allmän väg införa helt speciella regler i händelse av framtida allmänna hastighetsbegränsningar. För närvarande spelar den synpunkten inte så stor roll, och om det gällde en relativt litet befaren väg, så vore kanske saken ganska klar, men så starkt trafikerad som uppsalavägen är tror jag att det finns anledning att, även sedan man lämnat Stockholm och dess omedelbara förorter, ådagalägga en hänsyn som inte gör det möjligt att köra hur fort som helst.

Det var visst herr Hesselbom som sade att det har byggts städer och samhällen här i landet som har föregripit och förhindrat en god lösning av flygfältsfrågan. Själv tyckte han tydligen, att man borde fortsätta på den vägen genom att även bebygga Bromma. Jag måste säga att om det vore möjligt att få en friare belägen men dock i förhållande till staden välbelägen flygplats, skulle ett sådant alternativ kunna tänkas. En sådan möjlighet finns genom utbyggnaden av Barkarby, om Järvafältets nuvarande ändamål förändras. Önskemål har ju framförts om den saken, men ingen vet riktigt hur det går. Det

är emellertid intressant att se, att försvarets fastighetsnämnd i en skrivelse till Konungen den 27 augusti 1957 har anfört, att utredning om anskaffande av ett nytt skjutfält för Svea artilleriregemente pågår genom nämndens försorg. Man är alltså redan i gång med att undersöka förutsättningarna för en förändring beträffande användningen av Järvafältet. Det är alltså ganska stor sannolikhet för att man så småningom kommer att släppa detta övningsfält och förlägga det militära övningsfältet längre bort från staden — vilket jag för min del anser ganska naturligt. Men vore det då inte att förfara på det sätt, som herr Hesselbom sagt, om man utan hänsyn till flygplatsfrågans lösning skulle totalbebygga Järvafältet? Det är ju så stort, att det ger utrymme för både en flygplats med reservation för bullerstörningar och en betydande bostadsbyggnadsbygge. Jag tror därför att den invändning, som har gjorts beträffande möjligheten att förlägga ett civilt flyg till Barkarby, inte är hållbar.

I den motion, som jag har talat för, har föreslagits att förutom en utbyggnad av Bromma flygfält skulle även ABA omedelbart erhålla det lån, som i det preliminära avtalet mellan försvarsministern och ABA har förutsatts. Utskottets reserver har inte tagit upp den synpunkten, men jag tror alltså att frågan hade vunnit på om man redan nu hade kunnat besluta att detta lån skulle lämnas. Jag vill emellertid inte vidhålla detta yrkande, då denna fråga inte är avgörande. Jag tror att avgörande för hela frågan är, att man i dag beslutar en utbyggnad av Bromma flygfält på det sätt som tidigare här skisserats. Man får då tid till ett grundligare övervägande av hela detta problem. Att ett grundligare övervägande är behövligt, har till och med utskottet självt sagt, när det beklagar att det har dröjt ända till sista minuten med ställningstagandet till frågan om flygplatsens förläggning.

Utskottet är tydligen osäkert — jag finner det naturligt — och många andra är osäkra. Ingen är övertygad om att

Ang. utbyggnad av en storflygplats  
halmsjöalternativet är en klok lösning. Jag frågar då, varför man inte skulle kunna genom att bifalla reservationen få åtminstone ytterligare ett halvårs respittid. Man förlorar ingenting genom en sådan åtgärd. »Jo», säger herr Hesselbom, »det räcker inte med några månader; det kommer att ta ett eller två år.» Detta har inte vi yrkat på, men en sak är klar, nämligen att man nästa år kan bedöma denna fråga åtskilligt bättre än i dag. Det visar utvecklingen på senare tid. Under månaderna september, oktober och november har så mycket hänt i fråga om flygplatsens förläggning, att jag tar för givet, att om man undersöker och utreder frågan i samma takt som under de senaste månaderna, skall riksdagen ha mycket bättre förutsättningar under våren 1958 än nu att ta definitiv ståndpunkt och fatta en klok ståndpunkt.

Med dessa ord ber jag, herr talman, att få yrka bifall till reservationen.

Herr OSVALD (fp) kort genmäle:

Herr talman! Herr Lundström inleder sitt anförande med att säga att det var betecknande att jag i min jämförelse beträffande den tid det tar att förflytta sig från en stads centrum till flygplatsen hade nämnt London och New York. Han sade att Halmsjön innebar ett unikum i jämförelse med andra städer i Europa. Jag skulle ha kunnat välja andra exempel också, både från Europa och andra världsdelar, men jag vill ställa frågan till herr Lundström: På vilka andra platser tar det *väsentligt* kortare tid att förflytta sig från stadens centrum till flygplatsen än vad det kommer att göra när motorvägen mellan Stockholm och Halmsjön blir färdig — vilket innebär en restid av 40 minuter?

Herr HESSELBOM (s) kort genmäle:

Herr talman! Om jag fattade herr Lundström rätt, så gjorde han i början av sitt anförande gällande, att SAS skulle ha accepterat alternativet Barkarby-Bromma. Det var emellertid för mig en

### Ang. utbyggnad av en storflygplats

fullständig nyhet. Det enda, som SAS har sagt, är att det bör kunna övervägas att man bygger ut Bromma som ett provisorium. Det vet vi att det går, men vi vet också att det kommer att öka bullerstörningarna i Bromma. Vi vet vidare, att bullret kommer att balansera på gränsen till det rimliga. Redan nu är brommafältet inte idealiskt ur säkerhetssynpunkt. Skulle man öka flygplanens hastighet och vikt, ökar riskerna.

Sedan vill jag erinra om att i den reservation, som herr Lundström yrkade bifall till, finns en punkt som inbjuder riksdagen till att i dag besluta om en utbyggnad av Bromma, som enligt min uppfattning innebär absolut bortkastade pengar. Det är ingen lösning av flygplatsfrågan. Vill man vara sparsam med statens medel i detta sammanhang och inte anser sig kunna ta propositionen och utskottets förslag då finns därför inget annat alternativ än att avslå hela frågan. Så ligger det till i realiteten.

Herr LUNDSTRÖM (fp) kort genmäle:

Herr talman! Herr Hesselbom upprepar det påstående, som redan tidigare har framförts, att flygsäkerheten på Bromma redan nu är otillfredsställande. Den kommer att bli ännu mer otillfredsställande, därest man inte bygger den tvärbana på Barkarby, som har förutsetts och som ju luftfartsstyrelsen och chefen för flygvapnet i en gemensam skrivelse den 31 augusti 1957 har funnit nödvändig. Jag citerar ur denna skrivelse: »Det är uppenbart att möjligheten vid Bromma blir *avsevärt* större om den nya banan vid Barkarby kommer till stånd. Detta främst därigenom att slutliga inflygningen till de båda platserna kommer att ske på parallella kurser.» Det är där den väsentliga svårigheten nu ligger, och det är den som utskottsmajoriteten inte vill, men motionen vill undanröja.

Herr Osvald frågade på vilka andra platser restiden till flygfälten är kortare. Det kan jag inte svara på med säkerhet, men jag skulle kunna nämna några, där jag tror att det tar kortare,

och i vissa fall avsevärt kortare, tid: Zürich, Stuttgart och Madrid. Även om jag inte är riktigt säker tror jag också Kastrup och Helsingfors hör hit. Av de två flygplatserna i Paris har möjligen Le Bourget, eventuellt också Orly, kortare restider. I varje fall är det ett betydande antal platser med kortare restider. Om jag hade haft bättre tid, skulle jag noggrannare ha kunnat undersöka saken.

Herr OSVALD (fp) kort genmäle:

Herr talman! Om man undersöker saken närmare, kommer man att finna att det blir tidsskillnad på låt oss säga tio minuter på en del platser.

Herr OHLON (fp):

Herr talman! Det är en anmärkningsvärd sak som bör påtalas i samband med denna propositions tillkomst. Jag trodde från början, att den nuvarande kommunikationsministern var ganska oskyldig. Vi har ju som bekant haft så många kommunikationsministrar i år. Men han är inte fullt så oskyldig, som jag i första ögonblicket föreställt mig. Jag vill erinra om den propå, som SAS lämnade till kommunikationsministern den 13 september angående ombyggnad av Bromma. Senare, den 19 september, utvecklade SAS för luftfartsstyrelsen detta förslag närmare. Man hade då kunnat förvänta att denna fråga, när den nu hade kommit i nytt läge, hade skickats ut på remiss till olika myndigheter. Men de enda myndigheter som hörts var luftfartsstyrelsen och flygbullerkommittén. Så trädde hela ärendet in i sitt kritiska läge. SAS blev föremål för påtryckningar, och efter en månad, d. v. s. den 18 oktober, gav bolaget upp. Jag har redan förut i dag talat om vad som är anledningen till det. Lånet å 65 miljoner skall vara amorterings- och räntefritt under sju år. Kammarens ledamöter kan ju själva räkna ut vad det betyder — det är ju en direkt subvention. Likaså befrias SAS från markhyra där ute vid Halmsjön.

Inför dessa förespeglingar var det naturligt att SAS gav vika, även om företaget var medvetet om att det var en olycklig lösning av flygplatsfrågan. Men så komplicerad som denna fråga är och med hänsyn till dess tekniska innebörd borde ändå även vår centrala forskningsmyndighet på området, nämligen flygtekniska försöksanstalten, ha hörts. Men det har inte skett, kanske beroende på att denna anstalt egendomligt nog inte sorterar under kommunikationsdepartementet utan under handelsdepartementet.

Överdirektören för den flygtekniska försöksanstalten har i dag till handelsministern gett sin mening till känna. Han har framhållit att resultatet av denna behandling av ärendet har blivit att underlaget för det flygplatsförslag, som framförts, på många punkter är diskutabelt, tvivelaktigt och i vissa fall grundat på felaktiga premisser. Vid ett sedvanligt remissförfarande hade de tekniska frågorna kunnat bli klart redovisade och utredda. Men nu gick det så hastigt, och därför föreligger, menar herr Lundberg, allvarlig fara för att ett felslut kommer att begås.

Jag har velat framföra detta för kamraren och hoppas att i fortsättningen vid behandlingen av liknande frågor det blir ett remissförfarande, där man inte bara stöder sig på en enda myndighet, såsom i detta fall luftfartsstyrelsen, utan där alla berörda parter får göra sina synpunkter gällande.

Herr **ELOWSSON, NILS**, (s) kort genmäle:

Herr talman! Herr Hesselbom gjorde i sitt försvar för utskottets utlåtande gällande att flertalet av de flygresenärer som kommer till vårt land också skall till Stockholm. Det är väl sannolikt att det för närvarande förhåller sig på det sättet, men när man skall bygga en flygplats av sådan storlek som det är fråga om här, en flygplats som skall sörja för fördelningen av flygtrafiken på hela landet, kan man väl ändå inte som grund för ett bedömande lägga ett dagsläge.

#### Ang. utbyggnad av en storflygplats

Man får väl ändå utgå från att flygtrafiken alltjämt befinner sig i ett begynnelsestadium. Om vi går ut från, vilket vi naturligtvis bör göra, att flyget skall bli ett allmänt trafikmedel, vilket inte skall vara till för att gagna bara huvudstaden och dem som reser dit eller därifrån utan vara ett trafikmedel som skall kunna användas över hela landet, då bör vi naturligtvis redan från början planlägga flygverksamheten och vad som hör samman med den trafiken på ett sådant sätt att man inte bara är betjänt därav i dag eller de närmaste tio, femton, tjugo åren utan också allt framgent. Gör man inte det blir detta förmodligen en precis likadan felplacering som man gjorde den gången man drog Sassnitzleden till Trelleborg i stället för till Ystad. Att man drog den till Trelleborg betydde och betyder alltjämt att alla som kommer den leden söderifrån först måste fara in till Malmö, och inte förrän därefter kan de påbörja resan till Stockholm. Hade man i stället dragit den leden till Ystad och fortsatt direkt upp genom nordöstra Skåne till Hässleholm, Älmhult eller någon annan plats, hade det betydtt en avsevärd förkortning av restider och ressträcka. Men det gjorde man inte. Om vi lägger en flygplats, såsom nu föreslagits, uppe vid Halmsjön, begår vi ett likadant fel, och alla de som skall betjäna sig av flyget kommer att få betala härför — förutom att staten naturligtvis också får betala åtskilligt.

Jag har givetvis aldrig tänkt mig, att de som kommer med flyg till vårt land och eventuellt skulle gå ned på en storflygplats i Skåne skulle bli sittande där. Jag har i mitt första anförande redovisat, hur de skall spridas därifrån med det lokala trafikflyget inte bara till Stockholm utan också till andra delar av landet. Då kom trafikflyget att stråla ut förträffligt också i vårt land med anslutning till de stora planen, som trafikerar de stamlinjer som vi naturligtvis kommer att få beträffande flyget liksom beträffande järnvägarna.

Herr Hesselbom nämnde också, att det föreföll som om jag trodde, att Skåne var ett centrum i vårt land. Jag sätter Skåne

**Ang. utbyggnad av en storflygplats**

mycket högt, men geografiskt har jag aldrig betraktat Skåne som ett centrum, det hoppas jag att herr Hesselbom förstår.

I denna debatt har det också resonerats om huruvida vi behöver ett storflygfält i vårt land eller inte. Jag är av den uppfattningen att vi behöver det. Det kan bland annat tänkas, att vi under ett krig blir avskurna från förbindelser med andra länder såsom skedde under de två världskrig som redan utkämpats. Under sådana omständigheter behöver vi naturligtvis ett flygfält, där vi kan ta emot de stora planen. Men vi behöver ett sådant flygfält också av den anledningen, att Kastrups flygfält givetvis inte kommer att räcka till i framtiden. Där kan man visserligen ställa markutrymmen till förfogande i betydande omfattning, men i samband med flyg finns det någonting som heter luftutrymme. Ett luftutrymme kan man inte bemänga med flygplan hur mycket som helst. När luftutrymmet blir utnyttjat, hjälper det inte hur mycket markutrymme det finns på en flygplats, utan då måste planen gå ned på någon annan plats. Det är denna andra flygplats som jag utgår ifrån att vi också måste räkna med när det gäller vårt land. Vi bör då försöka att ordna vår storflygplats på ett sådant sätt, att Kastrup och den kan komplettera varandra. Det kan man göra endast genom att förlägga vår storflygplats i Skåne.

Eftersom det ur alla synpunkter måste vara förmånligt att ha ett storflygfält där och inte fyra mil norr om Stockholm, vidhåller jag, herr talman, alljämt min hemställan om bifall till min motion.

Herr WERNER (cp):

Herr talman! Jag delar helt den uppfattningen att vi i Sverige för framtiden icke kan undvara en storflygplats i Stockholms närhet. I den mån det välbelägna brommafältet icke kan betjäna det växande tunga långdistansflyget anser jag det ofrånkomligt att ett kompletterande flygfält förlägges så nära Stock-

holm som över huvud taget är möjligt. Då jag här understryker nödvändigheten av att storflygfältet förlägges i närheten av Stockholm, gör jag det med hänsyn till trafikekonomiska skäl och med hänsyn till allmänhetens berättigade krav på bekvämlighet och tidsvinst vid flygresor.

Av det sagda framgår, att jag icke kan ge min anslutning till ett beslut som för framtiden binder det kontinentala flyget vid en flygplats som ligger på ett så betydande avstånd norr om Stockholm som halmsjöfältet i verkligheten gör. Jag tror att förläggningen till Halmsjön innebär en irrationell och felaktig planering och en missriktad investering av det betydande kapital som det här är fråga om. Jag är övertygad om att beslutet att till halmsjöfältet förlägga denna oerhört viktiga lufttrafikpunkt kommer att i framtiden bli föremål för en berättigad och nedgörande kritik.

Då jag icke velat göra mig medansvarig i ett beslut som jag anser olyckligt och med tanke på framtiden felaktigt, har jag velat begagna tillfället att till riksdagens protokoll anföra min från propositionen och statsutskottet avvikande uppfattning. Jag kommer därför att rösta med den av herr Ohlon m. fl. avgivna reservationen, ehuru jag anser att den däri förordade undersökningen om en annan förläggning icke borde så hårt ha bundits till barkarbyalternativet, utan man i stället bort ge utrymme för en mera allsidig undersökning om den lämpligaste förläggningen.

Med dessa ord, herr talman, har jag som sagt velat ge till känna, att jag anser att det förslag, varom riksdagen nu går att fatta beslut, är för framtiden irrationellt och kommer att leda till en mycket berättigad kritik, som jag tror att vi skulle kunnat undvika genom en förnyad undersökning och ett uppskov med det definitiva beslutet om halmsjöfältets utbyggnad.

Herr statsrådet SKOGLUND:

Herr talman! Jag har på grund av interpellationssvar i medkammaren inte

odelat kunnat följa diskussionen i denna kammare, men jag har under hand fått uppgift om vad som har förekommit. Jag skall därför begagna några minuter till att kommentera en del av de s. k. erinringar som har gjorts mot Kungl. Maj:ts proposition.

Jag vill först säga till herr Ohlon, att jag inte har tagit ställning i denna fråga bara på en myndighets yttrande, såsom herr Ohlon velat göra gällande, utan mitt ståndpunktstagande bygger på en serie av utredningar som pågått under en mycket lång tid, man skulle nästan våga säga under hela 14 år, och varvid inte mindre än tre utredningar enhälligt och entydigt har förkastat Barkarby. På dessa utredningar och på detta material, herr Ohlon, har jag grundat mitt ståndpunktstagande i denna fråga, icke på yttrande från en enda myndighet.

I fråga om bullret har jag stött mig på de två instanser som har att pröva bullerfrågan och som är behöriga härtill, nämligen dels luftfartsstyrelsen, dels den statliga bullerutredningen. Herr Ohlon talade om flygtekniska försöksanstalten och menade, att det var denna myndighet som man framför allt borde vara lyhörd för. Jag måste säga, herr Ohlon, att denna myndighet inte är behörig att yttra sig i det här avseendet. I bullerfrågan är det luftfartsstyrelsen och bullerutredningen, som jag har haft att ta hänsyn till. Om herr Ohlon inte vill tillmäta luftfartsstyrelsen något värde i detta sammanhang, tror jag ändå inte att herr Ohlon utan vidare kan gå förbi den statliga bullerutredningen. Där är ju den verkliga expertisen samlad: medicinare, tekniker och akustiker liksom även andra särskilt utvalda experter. Jag frågar herr Ohlon: Vilken behörig bullerexpertis som kan ställas över den statliga bullerutredningen stöder sig herr Ohlon nu på?

Jag får kanske sedan säga några ord om reservanternas förslag. Reservanterna bygger sin uppfattning i bullerfrågan — jag ber om ursäkt för att jag upprepar mig nu — på en mening som inte delas av expertisen i bullerutredningen.

#### Ang. utbyggnad av en storflygplats

Denna har sagt nej till DC-8-trafik på Bromma, även under en kortare övergångstid. Bullerutredningen har till och med sagt nej till en större ökning av flygfrekvensen över huvud taget på Bromma. Så känslig anser bullerutredningen denna fråga vara för Brommas vidkommande. Kan det, ärade kammarledamöter, under sådana omständigheter vara klokt att lägga ned minst 35 miljoner kronor på en utbyggnad av Bromma, när det redan ur bullersynpunkt förefaller högst tvivelaktigt, om man kan utnyttja dess kapacitet?

Luftfartsstyrelsen har vidare förklarat, att Bromma även ur andra synpunkter är överbelastad, och jag undrar nu, hur herr Ohlon skall klara upp flygtrafiken mellan Kastrup och Bromma, ty hans avsikt är väl ändå, att de passagerare som går ner i Kastrup inte skall åka tåg till Stockholm och övriga delar av landet utan ha flygmöjlighet. Det innebär, att man kommer att tränga in ytterligare flygplansrörelse på Bromma, vars kapacitet redan nu är utnyttjad hart när till det yttersta. Vi har från departementets sida sagt, att det nuvarande antalet flygplansrörelser är vad man anser tolerabelt i fråga om Bromma. Under alla förhållanden kan det väl inte vara klokt, att man nu på allvar för fram ett förslag till en sådan utbyggnad, innan bullerutredningen har redovisat sin slutliga ståndpunkt.

Ungefär samma resonemang gäller då också Barkarby. Den 9 januari 1957 avlämnade den pågående chefen för SAS, generaldirektör Rusck, ett betänkande om olika lägen för en blivande storflygplats. Så sent alltså som i början av innevarande år utdömde han Barkarby dels på grund av utrymmesbrist och dels på grund av bullret. Tidigare hade storflygplatsutredningen gjort ett liknande bedömande. Jag upprepar ännu en gång: Det är på dessa utredningar och andra, som jag har tagit ståndpunkt i denna fråga.

Det alternativ, som man nu för fram från reservanternas sida, är uppskov på — som det heter — några månader. Jag tror att man är alltför sangvinisk, när

### Ang. utbyggnad av en storflygplats

man räknar med att man under några månader skall kunna få fram något nytt material, en möjlighet till en ny och ändrad bedömning i förhållande till alla de bedömanden, som har gjorts under årens lopp. Observera att det är inga nya lägen som förts fram under diskussionen, utan det är de gamla lägena som har förts fram på nytt. Både Barkarby, Rydbo och Bockholmssätra har utdömts tidigare som förläggningar för en storflygplats. Att man då plötsligt på ett par månader genom nya utredningar skulle komma till annan slutsats, till den nämligen att någon av dessa platser med fördel skulle kunna ifrågakomma såsom förläggning av en storflygplats, vågar jag bestrida.

Man kan naturligtvis, ärade kammarmedlemmar, kräva utredningar hur länge som helst mot bakgrunden av att Halmsjön givetvis erbjuder vissa nackdelar, t. ex. avståndet från Stockholm. Det skulle aldrig falla mig in att bestrida det förhållandet, att Halmsjön ur den synpunkten har en nackdel. Mot bakgrunden av den och eventuellt andra nackdelar, som andra kan få fram, är det ju klart att man kan kräva nya utredningar. Men det är säkerligen lika klart, att man därefter kommer tillbaka till det läge, där man nu befinner sig, då man efter 14 år är tillbaka vid utgångspunkten, nämligen vid Halmsjön. Resultatet blir då bara ett ytterligare fördröjande av den tidpunkt, då ett nytt flygfält kan tas i bruk i vårt land, och det kan få allvarliga konsekvenser inte bara för den svenska utan också för den skandinaviska luftfarten.

Tag en sådan sak som verkstadsfrågan ordnande. Den är ur SAS' synpunkt med hänsyn till kvaliteten — om jag får uttrycka mig så — och dess framtid en i hög grad vital fråga. Den del av verkstadsorganisationen, som enligt den uppgjorda planen mellan Sverige, Norge och Danmark skall vara förlagd till Sverige, kräver nämligen en storflygplats. Det finns därför inte — även om man skulle vara intresserad därav — någon möjlighet att överföra de arbetsuppgifter, som den svenska

verkstaden skall ordna, på Danmark eller Norge. Detta har vi i departementet fått besked om. Därmed är det väl också, herr talman, klart att Kastrup som alternativ inte är något alternativ.

Reservanterna säger i sin reservation, och jag tror att herr Ohlon upprepat det i dag, att det skulle behövas en tvärbana på Barkarby under alla förhållanden. Herr Ohlon har alltså velat lägga in kostnaden för denna i kostnaden för Halmsjön och följaktligen öka Kungl. Maj:ts bud med det beloppet. Det påståendet är emellertid inte riktigt. Propositionen bygger nämligen på en helt annan trafikfördelning mellan Bromma och Halmsjön än vad som låg till grund för de åberopade uttalandena från luftfartsstyrelsen och flygvapnet. Dessa myndigheter har sedermera, sedan de fått trafikfördelningen klar för sig, också accepterat departementets ståndpunkt, att någon sådan bana inte behövs, om man genomför den inom departementet diskuterade trafikfördelningen.

Jag nödgas därför säga att jag tror att riksdagen gör klokt i att i dag träffa ett beslut om utbyggande av Halmsjön. Det är visserligen sant att Halmsjön har en nackdel, det har sagts tidigare och jag upprepar det nu, nämligen det relativt långa avståndet till Stockholm. Jag kan naturligtvis ur den synpunkten förstå reservanternas ansträngningar att in i det sista finna nya uppslag, men därtill vill jag lägga att det just är sådana synpunkter som lett till att mina företrädare under de senaste åren och jag själv nu i slutfasen kommit till den uppfattningen, att Halmsjön är att rekommendera. Jag tror att man i hög grad skall kunna eliminera olägenheten av det relativt långa avståndet till Stockholm genom en motorväg och andra anordningar. Vidare tror jag — det har visst sagts tidigare, men det finns anledning för mig att upprepa det — att man inte endast bör räkna med antalet kilometer, utan att man också bör räkna med restiden för att därigenom få en riktigare bedömning av denna fråga.

Halmsjön är ur andra synpunkter än



avståndet från Stockholm en bra flygplats. Halmsjön kräver också lägre utbyggnadskostnader än andra i sammanhanget diskuterade alternativ, något som man inte minst ur riksdagens synpunkt har anledning att uppmärksamma och beakta, när man går att träffa ett avgörande beslut. Jag kan därför inte finna annat än att den kritik som riktats mot Halmsjön i många och stora stycken helt skjutit över målet och att Halmsjön sålunda långt ifrån att kunna betecknas som en nödlösning ur många synpunkter är en klok lösning av vår flygplatsfråga.

Därtill kommer, det är en sak som jag slutligen vill understryka, att ett uppskov — på den punkten förefaller det som om jag skulle ha stöd av samtliga experter och även av åtskilliga, kanske av flertalet av reservanterna — kan komma att leda till mycket betänkliga konsekvenser för svensk och skandinavisk flygtrafik. Med hänsyn till detta vill jag enträget mana kammarens ledamöter att följa utskottets förslag i frågan.

Herr OHLON (fp) kort genmäle:

Herr talman! Herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet menade att flygtekniska försöksanstalten inte var behörig att yttra sig i dessa spörsmål. Jag skulle då vilja ställa frågan: Varför är inte den flygtekniska försöksanstalten behörig?

Statsrådet talade så mycket om bullret på Bromma. I samband med det skulle jag vilja ställa ytterligare en fråga: Varför bullrar flygplanen så mycket värre på Bromma än på Kastrup, där man har bebyggelse med många tusen människor alldeles inpå flygplatsen och där man nu utvidgar flygplatsen för att kunna ta emot de allra största plan som här kan komma i fråga?

Om jag skulle dra en slutsats ur kommunikationsministerns anförande skulle det vara den, att det är hopplöst att finna någon annan plats än Halmsjön här i närheten av Stockholm. Det är nästan att ge herr Elowsson vatten på sin

Ang. utbyggnad av en storflygplats  
kvarn, då han förmenar att den enda möjliga platsen är Kristianstad.

Vidare har vi frågan om tvärbanan på Barkarby. Angående den erforderliga tvärbanan på Barkarby har flygtekniska försöksanstalten och flygvapenchefen så sent som den 31 augusti 1957 gjort gällande att det är nödvändigt med den för att det inte skall inträffa sammanstötningar mellan planen från Bromma och planen från Barkarby. Huvudpunkten i dessa ämbetsverks resonemang ligger emellertid däri, att man riskerar att få reaplan på Bromma som inte kan ligga länge i luften och vänta. Nu vet vi att den internordiska trafiken skall gå på Bromma, och även den kommer — såvitt jag är rätt underrättad — att så småningom förses med reaplan, och då torde tvärbanan på Barkarby ändå bli aktuell trots vad herr kommunikationsministern anförde. Han eggade upp sig i slutet av sitt anförande till entusiasm och menade att Halmsjön kommer att bli en bra flygplats. Jag vill bara uttala den förhoppningen, när nu Halmsjön får sina banor, att de skall kunna begagnas, så att vi inte hamnar i samma läge i vilket vi befinner oss i dag, där den på Halmsjön befintliga banan inte kan användas av piloterna.

Herr LARSSON, NILS THEODOR, (cp):

Herr talman! Frågan om storflygplatsen i Sverige har en lång historia. Det har vittnats om att utredningar med mellanrum har pågått under en tidsperiod av fjorton år. Tillåt mig, herr talman, att nämna några av de platser, som varit på förslag under dessa fjorton år. Jag behöver inte nämna Bromma och Halmsjön, som har talats så mycket om här i dag, men vi har Jordbro, Skå-Edeby, Rydbo, Barkarby, Bockholmssund, Grillby och Tullinge. Jag tror att det är sammanlagt tio olika platser. Givetvis vore det önskvärt att flygplatsen låg här, där vi förhandlar i dag, mitt i staden. Då skulle man kunna nå den bekvämast. Man har emellertid fått ge efter undan för undan och maka sig ut på allt längre avstånd från staden. Det har man allt-

### Ang. utbyggnad av en storflygplats

så gjort under fjorton år med tre stora utredningar och utnyttjande av all möjlig expertis, jag skulle tro att praktiskt taget all terräng runt Stockholm är genomsoökt för att finna en flygplats för Stockholm.

Om man skulle tänka sig att följa herr Nils Elowssons propå och ta upp detta problem som om det vore i dag alldeles nytt, för att tänka sig förläggning av flygplatsen någonstans i Skåne, så blev väl resultatet närmast att SAS fick avbeställa sina till 1960 beställda flygplan, ty de lär väl inte komma till användning i frågan då. Och enligt vad vi hörde av kommunikationsministern nyligen löper man antagligen samma risk om man går med på ett krav på uppskov, även om det sker i så oskyldiga former som herr Ohlon här framförde.

Frågan om storflygplatsen är intrikat och full av tekniska problem och detaljfrågor, vilka för oss lekmän givetvis måste te sig som ytterst svårtillgängliga. Kan vi ändå inte lågmält erkänna, att vi allesammans här i denna kammare egentligen är lekmän på detta område och hänvisade till att bilda oss en uppfattning i frågan genom de upplysningar som sakkunskapen ger oss. Men vi löper naturligtvis risken att bli felinformerade eller ensidigt upplysta. Det måste vi alla vara på det klara med.

De som haft de bästa möjligheterna, när det gäller att bedöma denna fråga, har varit ledamöterna av statsutskottets fjärde avdelning. Där har alla dessa många sakkunniga företrätt och lämnat sina upplysningar. Där har alltså också varit den mycket omtalade överdirektören Bo Lundberg, överdirektören i luftfartsstyrelsen Winberg, generaldirektören Rusek och flera andra. Det kom t. o. m. i slutet en hel svärm av bergsprängare, som talade om hur lätt det var nu för tiden att spränga i berg, men de vågade ändå inte inför avdelningen ta ställning till frågan om Bockholmsund eller Rydbo skulle vara det bästa. Nej, det behövdes ytterligare utredning, och för övrigt ville de inte bestämma sig för någon särskild plats.

Den här frågan har varit mycket ob-

serverad som vi alla vet. När dessa olika sakkunniga skulle företräda inför fjärde avdelningen kom det fotografer och korrespondenter, vilka skulle skriva i pressen om vad som sagts och vilka som varit närvarande. Var och en av kammarens ledamöter vet också hur väl vi blivit försedda med upplysande skrifter, som vi fått oss tillsända. Men ändå har i dag visats att det finns en annan sakkunskap, även om den kanske på några gör intryck av att vara litet lekmannamässig. Jag vill t. ex. nämna herr Lundström. Han talade om bullermattorna och upplyste oss om att ju snabbare ett flygplan kommer upp i luften, desto mindre blir bullermattan på marken. Ja, det fattar vi säkert allesammans. Men han nämnde sedan att när planen skall lyfta med 90 ton, så sker det mycket snabbt, varför det blir en ganska liten bullermatta. Han nämnde inte att flygplanen fulltankade väger mellan 130 och 135 ton i stället för 90. Med 90 ton måste man gå ned på Kastrup för att tanka. De 116 ton, som finns omnämnda i handlingarna, är en kompromiss mellan dessa 90 ton och 130 å 135 som det här egentligen är fråga om. Därigenom kan man lätt bli felorienterad. Det är möjligt att herr Lundström inte har observerat det rätta förhållandet i fråga om dessa siffror. Han har säkerligen inte medvetet velat vilseleda kammaren. Att han gjort sig skyldig till detta misstag beror troligen på att han som alla lekmän har svårt att överblicka hela det väldiga förråd av sakliga och tekniska uppgifter som lämnats av olika experter.

Inom fjärde avdelningen, där man således fått alla dessa upplysningar från olika håll, enades ledamöterna till slut om att följa propositionen. Samtliga partiets representanter står eniga bakom det beslutet med ett enda undantag. Denne ledamot kommer strax att avslöja sig själv inför kammaren. Han deltog inte i avdelningens handläggning av ärendet men har naturligtvis hållit sig väl underrättad om vad som där förekom.

Det har här sagts att riksdagen an-

**Ang. utbyggnad av en storflygplats**

Herr ANDERSSON, KARL, (s):

Herr talman! Jag hade från början inte tänkt att begära ordet i denna debatt, eftersom jag inte deltagit i utskottets behandling av frågan i år. Jag har dock tidigare erfarenhet av detta ärende och vill därför nu säga några ord.

Sedan mer än tolv år tillbaka har man debatterat frågan om förläggningen av Stockholms storflygfält. För elva år sedan beslöt riksdagen — även då i julveckan — att utbygga Halmsjön såsom storflygplats. Jag avgav den gången en reservation mot beslutet och anförde i debatten att beslutet om Halmsjön enligt min mening var en felinvestering. Jag har fått rätt. Även sakkunskapen har ända till för ett halvår sedan varit av samma uppfattning som jag då framförde, d. v. s. att en fortsatt utbyggnad av Halmsjön till storflygplats skulle vara felaktig. Av någon anledning som jag inte känner närmare till har sakkunskapen sedermera sadlat om. Herr Larsson sade att i en sådan här fråga måste vi lekmän naturligtvis hålla oss till sakkunskapen. Det resonemanget är naturligtvis i och för sig riktigt. Så delad och skiftande i sin uppfattning som sakkunskapen varit i denna fråga är den dock sannerligen inte mycket att hålla sig till. Det är faktiskt mycket svårt att följa sakkunskapen ty då riskerar vi ju att gå hela varvet runt och till slut åter komma tillbaka till Halmsjön.

Jag befinner mig, herr talman, i den egendomliga situationen att jag varken kan biträda utskottets förslag eller rösta för reservationen. Reservationen är nämligen formulerad på sådant sätt att jag inte till alla delar kan acceptera den. Jag kan till exempel inte acceptera tanken att utbygga Bromma-Barkarby. En dylik kombination är enligt min uppfattning varken möjlig eller lycklig. Den enda riktiga vägen här är att söka få till stånd en enda flygplats vid Stockholm som kan ta hand om både inrikesflyget och den internationella trafiken. Jag skulle för min del helst se att Stockholms stad finge överta Bromma för annan användning och att det bleve ett flygfält i närheten av Stock-

tingen bör ta propositionen eller också avslå den. Denna fråga har ju en lång lidandes historia. Den har faktiskt utretts och diskuterats i fjorton år. Många instanser och högt uppsatta och tekniskt kunniga män har säkerligen anledning att i dag liksom vilja krypa ihop och gömma sig inför alla de angrepp som riktas mot dem. Det påvisas ju ständigt här i debatten att de sakkunniga under årens lopp flera gånger ändrat uppfattning, men det är bara mänskligt, tycker jag, och det bara visar att vederbörande varit lyhörda för utvecklingen under de gångna åren.

Om man inte vill följa Kungl. Maj:ts proposition är den enda möjligheten, säger man, att avslå densamma. Ett bifall till reservationen skulle innebära ett så allvarligt uppskov med flygfältsbygget att ett dylikt beslut praktiskt taget skulle få samma verkningar som ett direkt avslag på propositionen. Jag ber därför, herr talman, att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr statsrådet SKOGLUND:

Herr talman! Herr Ohlon efterlyste flygtekniska försöksanstaltens uppgifter i detta sammanhang. Jag använde i mitt förra anförande uttrycket att flygtekniska försöksanstalten inte var behörig, men jag skulle rätteligen ha sagt kompetent. För att tillfredsställa herr Ohlons nyfikenhet skall jag ge ett exempel på vad flygtekniska försöksanstalten sysslar med.

Flygtekniska försöksanstalten har att utföra aerodynamiska prov av flygplansdelar, hållfasthetsprov och vindtunnelprov. Däremot har såvitt jag vet flygtekniska försöksanstalten icke sysslat med akustiska frågor och vad som sammanhänger med bullermätningar. Anstalten har helt enkelt ingen expert på dylika frågor. Det är kanske också, herr Ohlon, betecknande, att överdirektör Lundberg, då han engagerat sig i detta sammanhang, icke gjort det såsom representant för flygtekniska försöksanstalten utan helt och hållet som privatman.

### Ang. utbyggnad av en storflygplats

holm som kunde betjäna lufttrafiken. Med två flygfält blir lufttrafiken onödigt dyrbar och tungrodd. Detta är sålunda ett skäl till att jag inte kan ansluta mig till den kombinationen.

Att jag inte kan godtaga propositionen, sådan som statsutskottet har förordat den, beror dels på att den väl innebär en upprepning av ett tidigare fattat, enligt min mening felaktigt beslut. Det är det ena skälet. Det andra är att inte ens propositionen har tagit med alla de faktorer som åtminstone borde ha varit kända, inte ens på kostnadssidan. Propositionen talar om en kostnad på 153 miljoner kronor. Tidigare har det lagts ned 25 miljoner, som vi vet, men dem räknar vi inte med, ty alldeles oavsett hur det blir, får vi anse att en stor del av dessa pengar är förlorade. Men till de 153 miljoner som propositionen räknar med måste man ovillkorligen lägga dels kostnaderna för flyttning av Rosersbergs skjutfält — propositionen uppskattar dem till 20 miljoner — och dessutom 30 miljoner för utbyggnad av den motorväg som man måste ha till Halmsjön. Där har vi alltså 50 miljoner som inte finns upptagna i propositionen, och man bör väl även som en kostnad för flygfältet räkna med den subvention till ABA som propositionen upptar, en räntesubvention på 65 miljoner, som skall gälla i sju år och som kommer att kosta 20—25 miljoner. Om vi räknar med de siffrorna, kommer vi upp i en total kostnad för Halmsjön av 225 miljoner utom de 25 som redan är nedlagda. Det tror jag är de rättvisande siffrorna, och det är därför jag velat påminna om att det finns kostnader, som icke är inräknade i propositionens kostnadsförslag.

Jag vill erinra om att när Halmsjön diskuterades i kamrarna för elva år sedan, förklarade även dåvarande kommunikationsministern, att det var absolut nödvändigt att fatta beslut om Halmsjön vid höstriktsdagen 1946, därför att om inte storflygfältet blev färdigt år 1950, var Sverige borta ur flygtrafiken. Ungefär samma skäl — inte ordagrant men ungefär — framföres nu. Nu säger

man att nu måste riksdagen fatta ett beslut i höst, så att storflygfältet är utbyggt 1963, annars kan vi inte ta emot de flygplan och den flygtrafik som då kommer. När vi har erfarenheterna från 1946 och när vi vet, hur det har gått sedan dess, så tror jag inte vi behöver bli så förskräckta, att vi inte skulle våga oss på att skjuta litet grand på ett avgörande i denna fråga. Vi vet ju ändå att det har gått elva år, sedan Halmsjön sist beslöts. Då sades det att Bromma inte kunde betjäna trafiken. Sedan har Bromma flygfält betjänat inte bara den trafik som då fanns, utan en tredubbel trafik som finns i dag. Jag tror därför inte att det sker någon riksolycka, om riksdagen ville dröja litet grand och se litet närmare på det beslut som skall fattas. Jag har därför, herr talman, tänkt mig, att om jag på det hela taget skall kunna deltaga i ett beslut i denna fråga, så måste det gå ut på ett uppskov.

Jag har hört många olika yttranden här. Här har gjorts invändningar, och här har talats för en lösning, men jag tror att den förhärskande meningen här i kammaren likväl är den, att vi i dag är väldigt ovissa om vad vi skall göra. Vi är ofantligt ovissa om vad som är klokt i detta fall. Men är detta en allmän och förhärskande mening, då bör vi nog be att få sova på saken litet grand och be att få titta på den ett kommande år och givetvis att man under tiden skall undersöka de andra projekt som kan vara möjliga. Jag har t. ex. tidigare här i dag instämt i ett yttrande, som förordade Kastrupfältet i Danmark såsom ett storflygfält för hela Skandinavien. Jag tycker det vore en mycket rimlig och naturlig lösning. Sedan finge vi bygga ut flygfält för våra städer, större och mindre allt i förhållande till trafiken. Det har omvittnats att vi redan nu har ett mycket gott skandinaviskt samarbete beträffande själva trafiken i luften. I det fallet kan vi samarbeta och gör det med gott resultat. Skulle inte vi här i Norden kunna försöka samarbeta litet också på marken och inte bara hålla oss i luften? Jag tycker således att det finns goda skäl för att på allvar undersöka

den saken. Dessutom finns det uppslag och projekt rörande förläggningar här omkring Stockholm — jag skall nu inte alls ta upp tanken att lägga en storflygplats i Skåne — som inte är tillräckligt undersökta. Framför allt tänker jag därvid på Jordbro, en förläggning som väl knappast kan sägas verkligen ha undersökts, eftersom militären hittills har motsatt sig den. Men jag kan mycket väl föreställa mig att militären den dag, då vi har lagt ned ett par hundra miljoner kronor på Halmsjön och fått det fältet färdigt, kommer och säger: »Nu behöver vi inte Jordbro längre, nu kan det få användas till vilka andra ändamål som helst.» Man bör nog även ytterligare undersöka det allra senaste uppslaget, vilket statsutskottet, såvitt jag förstår, inte har tagit så helt på allvar, nämligen att bygga ett flygfält i ren bergsterräng. Jag är inte alldeles säker på att detta bara är ett hugskott, utan anser att även den möjligheten är värd ett övervägande. Det finns redan flygfält av det slaget anlagda, och vi vet att kostnaderna för ett sådant blir ungefär desamma som för ett flygfält som anläggs på lera eller sand.

Här finns således åtskilligt att överväga ännu beträffande förläggningen av ett storflygfält, och därför ber jag, herr talman, att få yrka bifall till punkt 1 i reservationen, vilket i realiteten innebär återremiss. Vi skulle då få ta ställning till frågan ett kommande år.

Herr LUNDSTRÖM (fp):

Med anledning av herr Nils Theodor Larssons yttrande vill jag instämma i hans uttalande att vi allesamman är lekman och därför i hög grad beroende av sakkunskapens upplysningar. Men såsom herr Andersson i Rixö sade, har sakkunskapen delade meningar, och det är därför inte så lätt att veta vad man bör rätta sig efter.

När jag talade om flygplanens startvikt, uppgav jag kanske inte, vilket var förutsättningen för det hela, att mellanlandning skulle ske i Köpenhamn. Avsikten från SAS' sida har enligt vad som

Ang. utbyggnad av en storflygplats sagts mig varit att man skulle mellanlanda i Köpenhamn, så länge provisoriet på Bromma föreligger. I så fall täcker den bullermatta, som anges i de offentliga handlingarna, ett alltför stort område — enligt uppgift fyra gånger större än som är motiverat med hänsyn till den lägre startvikten.

Statsrådet har gått ut ur kammaren, men jag skulle i alla fall vilja säga ett par ord i anslutning till hans anförande.

Han påpekade att sakkunskapen tidigare enhälligt förkastat Barkarby. Om det vill jag säga att detta ju skedde under helt andra förutsättningar än man nu utgår ifrån i motionen, nämligen en samordning på det sätt som där föreslagits. Statsrådet säger att det inte har kommit fram något nytt. Jo, det har det visst gjort. Det har kommit fram denna kombination, som man tidigare inte räknat med, och dessutom har yppats den möjligheten att Barkarby inom en inte alltför avlägsen framtid kommer att utrymmas som militärt övningsfält och då ge helt andra möjligheter till utbyggnad än som för närvarande finns där.

Vad sedan flygsäkerheten beträffar har statsrådet sagt att propositionen bygger på en helt annan trafikfördelning än den som förelåg, när chefen för flygvapnet och luftfartsstyrelsen avgav sitt uttalande till Konungen den 31 augusti 1957. Jag har litet svårt att förstå det. Det sägs visserligen i propositionen, att man skall begränsa trafiken på Bromma så att man inte utsätter sig för några risker, även om inte den där tvärbanan bygges på Barkarby som motionärerna förordar. Till det vill jag anmärka, att säkerhetsproblem av den här arten, såvitt jag förstår, inte är statistiska problem. Man kan inte säga, att håller jag trafiken nere i 70 000 flygplansrörelser, så står jag inga större risker, men höjer jag antalet flygplansrörelser till 80 000, så uppstår risker. Den i debatten ofta åberopade överdirektören Lundberg, som jag f. ö. inte känner, har gjort ett uttalande om denna sak som förefaller mig såsom lekman vara ganska riktigt. Han säger att olyckorna inträffar när händelser utvecklar sig på icke förutsett

### Ang. utbyggnad av en storflygplats

sätt, exempelvis vid trafikstockningar, nödtvungen landning på grund av att bränslet tagit slut, felmanöver eller missuppfattning av trafikledningsorder etc.; eller, för att tala med luftfartsinspektören, »det händer, att trafikledningen icke i alla situationer kan hålla trafiken under fullständig kontroll». Det är i sådana lägen som den korsande trafiken blir en fara och kan föranleda verkliga risker. Och det är därför som vi tror, att det inte är möjligt att hålla trafiken på Bromma nere i en nivå som skulle onödiggöra byggandet av tvärbanan, utan att man under alla förhållanden måste räkna med denna tvärbana i framtiden.

Till sist vill jag säga, att jag finner det rätt häpnadsväckande att kommunikationsministern är så säker på sin sak som han nyss var här i kammaren. När man läser propositionen, får man annars ett intryck av ganska stor tveksamhet, och när man läser utskottets admonition måste man konstatera att ett utskottsutlåtande sällan avgivits med en sådan brasklapp. Och detta är speciellt märkligt när det gäller ett förslag som går löst på hundratals miljoner kronor och berör miljoner människor, som under årtionden skall belastas med tidsödande och besvärliga resor på grund av det långa avståndet ut till Halmsjön.

Herr HESSELBOM (s):

Herr talman! Jag begärde ordet närmast för att rätta till ett missförstånd, som herr Ohlon tydligen råkade ut för, när han gjorde gällande att då all internordisk flygtrafik skall gå på Bromma, så måste man ta ned även reoplan på detta flygfält. Jag har inte ur propositionen kunnat utläsa, att all internordisk flygtrafik skall använda Bromma. Utskottet anser för sin del, och det är sagt i utlåtandet, att flygtrafiken på Bromma om möjligt bör minskas i stället för att ökas, och det uttalandet kan inte tolkas på annat sätt än att reoplanen skall använda Halmsjön, oavsett varifrån de kommer eller till vilken ort eller vilket land de är destinerade.

Som en sammanfattning av dagens de-

batt skulle jag vilja säga, herr talman, att statsutskottets fjärde avdelning sällan har gått så kritiskt till verket som när det gäller att granska här föreliggande förslag, och det är givet att vi med denna inställning varit mycket lyhörda inför alla argument såväl för som emot flygfältet vid Halmsjön. Vi har kommit fram till vår ståndpunkt, sedan vi funnit att i dagens läge och för den närmaste framtiden — i varje fall sådan vi nu kan överblicka den — förslaget om Halmsjön är det enda realistiska projektet, om vi över huvud taget skall ha en storflygplats i vårt land. Debatten i dag har inte medfört några som helst nya argument, utan vi har tidigare hört alla dessa argument, inte minst dem som åberopas till förmån för Barkarby, och vi har nogsamnt övertänkt dessa skäl och vägt dem för att se, om de kan innebära någon framkomlig linje. Men då debatten som sagt inte gett något nytt utöver vad som var för utskottet bekant vid dess slutbehandling av ärendet, vidhåller jag, herr talman, mitt yrkande om bifall till utskottets hemställan.

Herr BOMAN (fp):

Herr talman! I min egenskap av överrevisor i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ansåg jag det vara min skyldighet, när denna proposition framlades och vägfrågan kom in i bilden, att informera mig om dessa problem. Jag har tillsammans med vägförvaltningen och min kamrat i revisionen ägnat en eftermiddag åt att studera vägförhållandena även när det gäller Halmsjön, och jag har kommit till den uppfattningen att det — med hänsyn till de investeringar som redan är gjorda i Halmsjöprojektet — skulle vara ganska uppseendeväckande, om riksdagen i dag sade nej till Halmsjön och låte anläggningen därute ligga som en ödemark till ingen nytta. När vägen dit ut blir byggd och man får ordentliga förbindelser, är väl inte vägsträckan och tidsmomentet det avgörande; jag håller med herr Osvald på den punkten. Jag har den bestämda uppfattningen, att när detta flygfält blir

utbyggt med det planerade bostadsområdet, så kommer man att få ett idylliskt samhälle där ute. Och man kommer att vara tacksam för att storflygfältet ligger utanför Stockholm.

Jag förvånar mig också över herr Lundströms självsäkra uppträdande till förmån för Barkarby. Jag undrar, om han har stadsplanerarna i Stockholm bakom sig när det gäller dispositionen av detta område. Om försvaret till äventyrs så småningom kommer att släppa detta område, är jag övertygad om att Stockholms stad och angränsande kommuner vill ta det i anspråk för sin framtida utbyggnad; och jag tror att det på så sätt kommer till större nytta. Förslaget om Barkarby löser inte heller storflygplatsfrågan som sådan.

Jag skall fatta mig kort, herr talman, och ber att med det anförda få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr OHLON (fp):

Herr talman! Det sista anförandet var intressant. Det bekräftar vad jag antydde, när jag första gången hade ordet i dag, att det avgörande skälet för fjärde avdelningen och tydligen också för statsutskottet att acceptera Halmsjöprojektet var, att man där redan lagt ned så mycket pengar.

För övrigt tycker jag nog att alltefter som debatten fortskrider blir den när frågan värre och värre. Jag drar den slutsatsen av vad herr Hesselhom nyss yttrade, ty enligt honom skall tydligen även den internordiska trafiken skyfflas ut till Halmsjön, i den mån man övergår till readrift.

Det är egendomligt att man har så många olika meningar, när frågan om avståndet mellan huvudorten och flygplatsen föres på tal.

Jag beklagar att kommunikationsministern inte är inne i kammaren just nu. Han bagatelliserade de 47 kilometerna till Halmsjön. Mitt emellan två städer i detta land, Umeå och Örnsköldsvik, finns det en flygplats, Nordmaling. Det är fråga om att förbättra denna flygplats, så att bägge städerna i fortsätt-

ningen skall kunna begagna den. Det är 50 kilometer mellan Nordmaling och Umeå, och det har blivit ett förfärligt liv i Umeå, inte minst från herr kommunikationsministerns sida, därför att avståndet mellan Nordmaling och Umeå är så fruktansvärt stort; den betydande orten Umeå skulle lida ett betänkligt avbräck genom att den finge begagna Nordmaling som flygplats. Då är att märka att man, på grund av att trafiken är så mycket mindre där uppe, räknar med att landsvägstransporten mellan Umeå och Nordmaling kommer att taga mindre tid än mellan Stockholm och Halmsjön. Jag vill bara nämna detta för att belysa den objektivitet med vilken dessa frågor behandlas.

Herr BOMAN (fp):

Herr talman! Till herr Ohlon vill jag säga att ett av de väsentligaste skälen, både nu och förra gången, då man tog ställning till Halmsjön, var enligt sakkunskapen att väderleksförhållandena där ute är betydligt bättre än på andra föreslagna platser, och det betyder mycket för ett storflygfält hurudana landningsförhållandena är.

Herr MANNERSKANTZ (h):

Herr talman! Jag har inte deltagit i denna debatt förut och inte sysslat så i detalj med frågan, att jag har läst det informationsmaterial som föreligger, men jag har ändå funderat på de här sakerna och kommit fram till ungefär följande resonemang.

Det här landets ekonomi har hanterrats dåligt under en lång följd av år. Mycket av det, vi har gjort, har vi gjort med inflationspengar. Det har många gånger inte varit äkta pengar som vi har investerat. Vi har fått hela vår statsekonomi derangerad, och vi har fått kronans värde försämrat delvis just på grund härav.

Jag frågar mig: Är det en stor skam att man drar konsekvenserna av det skede, som vi kommit in i? Jag tror knappast det. Det länder kanske mera

### Ang. utbyggnad av en storflygplats

till heder, om man inser att vi egentligen inte alls har råd med denna investering utan försöker att sanera våra affärer och att inte i fortsättningen leva över våra tillgångar, vilket vi, herr talmann, alldeles uppenbart alltjämt gör. Det vore under sådana omständigheter mera verklighetsbetonat och kanske mera modigt att erkänna denna situation och att unna danskarna att ha Nordens storflygfält. Vi kan ju inte, reellt sett, i trafiktekniskt hänseende behöva bli så mycket lidande på detta, därför att det låter sig nog ganska väl göra att snabbt gå över i ett annat plan på Kastrup och komma vidare till Sverige.

Jag har därför, utan att ha hört några föredragningar i fjärde avdelningen, kommit till det resultatet att vi borde avstå från att göra denna investering, i varje fall nu. Jag är därför, herr talmann, närmast böjd för att yrka avslag på såväl propositionen som utskottsutlåtandet och reservationen, och jag ber att få framställa det yrkandet.

Efter det överläggningen förklarats härmed slutad, yttrade herr talmannen, att därunder yrkats 1:o) att vad utskottet i det nu ifrågakvarande utlåtandet hemställt skulle bifallas; 2:o) att det förslag skulle antagas, som innefattades i den av herr Ohlon m. fl. vid utlåtandet avgivna reservationen; samt 3:o), av herr *Elowsson, Nils*, att kammaren skulle bifalla den av honom i ämnet väckta motionen I:557. Herr talmannen anförde vidare, att med anledning av de sålunda gjorda yrkandena propositioner till en början komme att framställas rörande utskottets hemställan i punkten I. Om denna hemställan bifölles, komme propositioner sedermera att göras beträffande punkterna II—IV av utskottets hemställan. Om kammaren däremot vid behandlingen av punkten I antog det förslag, som innefattades i motsvarande punkt i den av herr Ohlon m. fl. vid utlåtandet avgivna reservationen, finge yrkandet om bifall till utskottets hemställanden i punkterna II—IV ävensom herr *Nils Elowssons* yrkande anses hava förfallit, och propositioner komme då i stäl-

let att göras angående punkterna II och III i herr Ohlons m. fl. reservation.

Därefter gjorde herr talmannen enligt de i fråga om punkten I förekomna yrkandena propositioner, först på bifall till vad utskottet i nämnda punkt hemställt samt vidare på antagande av det förslag, som innefattades i punkten I i den av herr Ohlon m. fl. vid utlåtandet avgivna reservationen; och förklarade herr talmannen, sedan han upprepat propositionen på bifall till utskottets hemställan, sig anse denna proposition vara med övervägande ja besvarad.

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

Den, som bifaller vad statsutskottet hemställt i sitt utlåtande nr 183 punkten I, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, antages det förslag, som innefattas i punkten I i den av herr Ohlon m. fl. vid utlåtandet avgivna reservationen.

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

Då emellertid herr *Ohlon* begärde röst-räkning, verkställdes nu votering medelst omröstningsapparat; och befunnos vid omröstningens slut rösterna hava utfallit sålunda:

Ja — 88;

Nej — 32.

Därjämte hade 9 ledamöter tillkännagivit, att de avstode från att rösta.

Sedermera gjorde herr talmannen i enlighet med de beträffande punkterna II—IV framställda yrkandena propositioner, dels på bifall till utskottets hemställan, dels på antagande av det förslag, som innefattades i motsvarande punkter



**Ang. upphävande av passkontrollen vid de internordiska gränserna**

i herr Ohlons m. fl. reservation, dels ock på bifall till motionen I: 557; och förklarade herr talmannen, efter att hava upprepat propositionen på bifall till utskottets hemställan, sig finna denna proposition vara med övervägande ja besvarad.

Herr *Ohlon* begärde votering, i anledning varav herr talmannen upptog vardera av de båda återstående yrkandena med hemställan, huruvida kammaren ville antaga detsamma till kontraposition i den förestående omröstningen; och förklarade herr talmannen sig anse de härå avgivna svaren hava utfallit med övervägande ja för deras mening, som ville till kontraposition antaga godkännande av det förslag, som innefattades i punkterna II—IV i herr Ohlons m. fl. reservation.

Herr *Elowsson, Nils*, äskade emellertid votering om kontrapositionens innehåll, i anledning varav uppsattes, upplästes och godkändes en omröstningsproposition av följande lydelse:

Den, som till kontraposition i huvudvoteringen angående punkterna II—IV i statsutskottets utlåtande nr 183 antager godkännande av det förslag, som innefattas i motsvarande punkter i den av herr Ohlon m. fl. vid utlåtandet avgivna reservationen, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har till kontraposition i nämnda votering antagits bifall till den av herr Nils Elowsson i ämnet väckta motionen, nr 557.

Sedan denna omröstningsproposition ånyo uppläst, verkställdes omröstningen genom uppresning; och befanns därvid, att flertalet röstade för nej-propositionen.

I följd därav uppsattes, upplästes och godkändes för huvudvoteringen en så lydande omröstningsproposition:

Den, som bifaller vad statsutskottet hemställt i sitt utlåtande nr 183 punkterna II—IV, röstar

4 Första kammarens protokoll 1957. Nr 30

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, bifalles den av herr Nils Elowsson i ämnet väckta motionen, nr 557.

Sedan denna voteringsproposition ånyo uppläst, verkställdes omröstningen genom uppresning; och befanns därvid, att flertalet röstade för ja-propositionen.

Herr talmannen tillkännagav, att herr Yngve Nilssons under punkten 4 å föredragningslistan omförmälda interpellation komme att besvaras av herr statsrådet och chefen för försvarsdepartementet Andersson, efter det samtliga övriga ärenden å föredragningslistan blivit behandlade.

Föredrogs ånyo statsutskottets memorial:

nr 184, angående uppskov med behandlingen av vissa till utskottet hänvisade ärenden; och

nr 185, angående tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1957/58.

Vad utskottet i dessa memorial hemställt bifölls.

**Ang. upphävande av passkontrollen vid de internordiska gränserna**

Föredrogs ånyo andra lagutskottets utlåtande nr 39, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående godkännande av överenskommelse mellan Sverige, Danmark, Finland och Norge om upphävande av passkontrollen vid de internordiska gränserna samt med förslag till lag om ändring i utlänningslagen den 30 april 1954 (nr 193).

Genom en den 8 november 1957 dagtecknad proposition, nr 190, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av andra lagutskottet, hade Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll,

**Ang. upphävande av passkontrollen vid de internordiska gränserna**

dels äskat riksdagens godkännande av den vid propositionen fogade överenskommelse den 12 juli 1957 mellan Sverige, Danmark, Finland och Norge om upphävande av passkontrollen vid de internordiska gränserna,

dels och jämlikt § 87 regeringsformen föreslagit riksdagen att antaga ett vid propositionen fogat förslag till lag om ändring i utlänningslagen den 30 april 1954 (nr 193).

Den träffade överenskommelsen var ett led i strävandena att underlätta samfärdseln mellan de nordiska länderna. Överenskommelsen syftade till att åstadkomma ett gemensamt nordiskt passkontrollområde, innebärande att passkontroll av resande utlänningar icke skulle ske vid de internordiska gränserna utan endast vid det nordiska områdets yttergränser. Genomförandet av överenskommelsen förutsatte ändringar i utlänningslagen. I lagen hade framför allt avvisningsbestämmelserna ändrats. Ändringarna medförde att avvisning vid Sveriges gränser skulle kunna ske även av utlänning som icke vore önskvärd i Danmark, Finland eller Norge. Vidare hade i lagens 67 § föreslagits ekonomiskt ansvar för innehavare av fartyg och luftfartyg samt vissa andra personer i fråga om ombordanställda utlänningar och fripassagerare som olovligen inreste i riket.

Utskottet hade i det nu förevarande utlåtandet under åberopande av vad däri anförts hemställt,

A. att riksdagen måtte godkänna den vid propositionen fogade överenskommelsen den 12 juli 1957 mellan Sverige, Danmark, Finland och Norge om upphävande av passkontrollen vid de internordiska gränserna; samt

B. att riksdagen måtte antaga det genom propositionen framlagda förslaget till lag om ändring i utlänningslagen den 30 april 1954 (nr 193).

Herr MANNERSKANTZ (h):

Herr talman! Jag vill endast meddela, att jag på grund av ett tekniskt missöde med det transportmedel, som skulle be-

fordra mig till detta hus, inte kunde delta vid detta ärendes slutbehandling, men jag har tidigare deltagit i hela ärendets handläggning.

Under denna handläggning föreslog jag, att man i 67 § förslaget till lag om ändring i utlänningslagen — som återfinnes på sid. 34 i utskottsutlåtandet — skulle stryka följande ord: »— — — som är anställd ombord å fartyg eller luftfartyg eller som utan tillåtelse medföljt detta.» Detta innebär att jag för min del godkänner att fartygsbefälhavaren och rederiet skall svara för kostnader, som föranledes av att utlänningar såsom fripassagerare obehörigen inkommer i riket. Jag hade emellertid ansett, att det när det gäller besättningsmän som rymmer i en hamn är väl hårt att stifta en lag som går ut på att fartygsbefälhavaren ekonomiskt skall svara för kostnaderna härför — visserligen med regressrätt gentemot rederiet, när så kan behövas. Men även om danskarna och norrmännen har dessa bestämmelser i sin motsvarande lagstiftning, anser jag att det inte är nödvändigt att i allt ta efter dem, när vi tycker att en lagstiftning är för hård.

På nuvarande stadium finns det emellertid inte någon reservation, och jag skall därför inte framställa något yrkande. Jag har endast velat anmäla att jag i utskottet framställt det yrkande jag ovan angivit.

Herr LARSSON, NILS THEODOR, (cp):

Herr talman! Jag har också deltagit i behandlingen av detta ärende men av annan orsak än den av herr Mannerskantz åberopade inte kommit att stå för utskottsutlåtandet. Jag hade annars tänkt att med en blank reservation markera, att jag för min personliga del hyser stora betänkligheter mot vad man här kommer in på och att jag delar den uppfattning, som en lång rad svenska myndigheter givit till känna när det gäller denna nya ordning. Det har ju för all del sagts, att våra grannländer skall komma att iakttä samma restriktivitet gentemot icke önskvärda utlänningar som vi själ-

**Ang. ändring i lagen om ersättning för mistad fiskerätt m. m.**

va skulle göra, men jag är nog kanske litet tvivlande på den punkten. Nu vet vi att detta förslag kommit till stånd inom det nordiska samarbetets ram och att det därför inte är opportunt att komma med ändringsförslag — vilket inte heller är tekniskt möjligt.

Herr talman! Jag har bara velat anmäla detta till dagens protokoll.

Efter härmed slutad överläggning bifölls vad utskottet i det nu föredragna utlåtandet hemställt.

**Ang. ändring i lagen om ersättning för mistad fiskerätt m. m.**

Föredrogs ånyo tredje lagutskottets utlåtande nr 26, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i lagen den 1 december 1950

(nr 599) om ersättning för mistad fiskerätt m. m., dels ock i ämnet väckta motioner.

Genom en den 15 november 1957 dagtecknad proposition, nr 191, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av tredje lagutskottet, hade Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att antaga vid propositionen fogat förslag till lag om ändring i lagen den 1 december 1950 (nr 599) om ersättning för mistad fiskerätt m. m.

Det av Kungl. Maj:t framlagda lagförslaget innebar i huvudsak, att fiskevärderingsnämnderna från att ha varit administrativa organ skulle ombildas till domstolar och att fullföljd av talan mot nämnds avgöranden skulle med förbigående av allmän underrätt ske direkt till hovrätt.

I lagförslaget var 2 § andra stycket så lydande:

*(Gällande lydelse:)*

Anspråk på ersättning skall vid påföljd av talans förlust framställas hos nämnden före den 1 januari 1958.

*(Föreslagen lydelse:)*

Anspråk på ersättning skall vid påföljd av talans förlust framställas genom ansökan hos nämnden före den 1 januari 1958.

I samband med propositionen hade utskottet behandlat två i anledning av densamma väckta motioner, nämligen motionerna i första kammaren nr 565 av herr *Bergh, Ragnar*, och i andra kammaren nr 714 av herr *Hedin* m. fl. I motionerna, som voro likalydande, hade föreslagits, att riksdagen skulle besluta förlänga den frist, inom vilken anspråk på ersättning för mistad fiskerätt skulle framställas, från den 1 januari 1958 till den 1 januari 1960.

Utskottet hade i det nu ifrågasvarande utlåtandet av angivna orsaker hemställt, att riksdagen måtte med avslag å motionerna I: 565 och II: 714 bifalla propositionen nr 191.

Enligt en vid utlåtandet avgiven reservation hade herrar *Ebbe Ohlsson, Ahman, Munktell* och *Hamrin* i Kalmar på anförda skäl ansett, att utskottet bort hemställa, att riksdagen måtte för sin del

med bifall till motionerna I: 565 och II: 714 antaga det genom propositionen framlagda förslaget till lag om ändring i lagen om ersättning för mistad fiskerätt m. m. med den ändringen, att 2 § andra stycket erhöles följande lydelse:

Anspråk på ersättning skall vid påföljd av talans förlust framställas genom ansökan hos nämnden före den 1 januari 1960.

Herr **OHLSSON, EBBE**, (h):

Herr talman! Vid 1955 års riksdag genomförde man den ändringen i lagen om ersättning för mistad fiskerätt att tidsfristen för ersättningsanspråk förlängdes med två år från den 1 januari 1956 t. o. m. den 1 januari 1958. Tredje lagutskottet förutsatte visserligen därvid, att om inte några särskilda omständigheter skulle tillkomma, man inte skulle ytterligare förlänga tidsfristen i

### Ang. ändring i lagen om ersättning för mistad fiskerätt m. m.

fråga. Nu anser både motionärerna och vi reservanter, att sådana omständigheter inträffat, att det finns anledning att gå med på en förlängning till 1 januari 1960.

För det första är frågan om den äldre fiskerättens omfattning vid tidpunkten för genomförandet av den nuvarande fiskerättslagstiftningen så komplicerad, att det ter sig mycket svårt för den enskilde att för närvarande avgöra vad han förlorat. För det andra har genom lagändringen den 6 juni 1957 möjligheterna att erhålla vägledande prejudikat blivit helt andra än tidigare, då kronan saknade rätt att föra talan mot fiskevärderingsnämnds avgöranden. För det tredje, slutligen, har genom det i propositionen framlagda lagförslaget inträffat så betydande förändringar i nämndernas organisation och arbetssätt, att även detta motiverar en förlängning av anmälningstiden. Av stor betydelse är givetvis det förhållandet, att varje enskild, som tror sig ha varit ägare till ett vattenområde — som han nu förlorat — för alla eventualiteter för ersättningstalan gentemot kronan för att säkra sig själv för den förlorade fiskerätten. Men han vet i allmänhet inte, hur stor den ekonomiska skada är som drabbar honom. Departementschefen hänvisar då till möjligheten av inblancoansökningar, där alltså anspråken inte preciserats. Den ståndpunkten har emellertid reservanterna inte kunnat acceptera. Vi menar att många människor genom ett sådant tillvägagångssätt tvingas att yrka ersättning för mistad fiskerätt med betydande belopp för att vara på den säkra sidan vid det tillfälle, då värdet av vederbörandes förlorade fiskerätt skall prövas och slutligen fastställas. I vår reservation framhåller vi också, att vi inte anser att ett sådant förfaringsätt överensstämmer med lag och god ordning.

Utskottet har vidare anfört, att det kommer att uppstå betydande svårigheter att efter lång tid utreda rättsläget i förfluten tid. Det kan naturligtvis vara riktigt men är knappast tillräckligt som argument för att avslå förslaget om en förlängning av ansökningstiden. Om ut-

redningen blir ofullständig, därför att en lång tid har gått, innan talan väcktes, så kommer givetvis olägenheterna därav att främst drabba sökanden själv.

Jag har här, herr talman, i all korthet redogjort för reservanternas synpunkter, och jag yrkar bifall till reservationen.

Herr OSVALD (fp):

Herr talman! I fråga om det här föreliggande lagförslaget, som handlagts av tredje lagutskottet, råder ingen meningsskiljaktighet mellan utskottets majoritet och reservanterna. Meningsskiljaktigheten hänför sig endast till det av motionärer framlagda förslaget om att anspråk på ersättning för mistad fiskerätt skulle kunna få ingivas intill den 1 januari 1960.

Jag vill då erinra om att när denna fråga var aktuell i riksdagen år 1955, då Kungl. Maj:t hade föreslagit en förlängning av tidsfristen med två år, uttalade tredje lagutskottet, och det blev också riksdagens beslut, att man kunde gå med på en sådan förlängning men att man förutsatte, att någon ytterligare förlängning av fristen inte skulle komma i fråga. Nu gör motionärerna och reservanterna gällande att det har inträtt så betydande förändringar, att detta är fullt tillräcklig orsak till att man nu skulle förlänga fristen ytterligare. Man anför som skäl för detta bland annat att det skulle vara svårt för den ersättningsberättigade att i ansökningen precisera storleken av den skada han har lidit.

Jag vill emellertid erinra om, vilket också utskottet har skrivit, att om ersättningsökande yrkar ersättning med belopp som han först under rättegången kan komma att närmare ange, så blir han därför icke avvisad utan har möjlighet att senare precisera sin talan. Därmed, menar vi, skulle det också vara möjligt för envar som har mistat fiskerätt att komma i åtnjutande av den ersättning han kan vara berättigad till. Det är inte någon rättsförlust som man därigenom lider.

Jag vill därför, herr talman, med des-

**Ang. mulbetesrätten å Bonarps och Ljungby hedar**

sa ord yrka bifall till utskottets hemställan.

Överläggningen ansågs härmed slutad, varefter i enlighet med de yrkanden, som därunder framkommit, gjordes propositioner, först på bifall till vad utskottet i det under behandling varande utlåtandet hemställt samt vidare på antagande av det förslag, som innefattades i den vid utlåtandet fogade reservationen; och förklarades den förra propositionen, vilken förnyades, vara med övervägande ja besvarad.

---

**Ang. mulbetesrätten å Bonarps och Ljungby hedar**

Ordet lämnades härefter till herr statsrådet och chefen för försvarsdepartementet ANDERSSON, som yttrade:

Herr talman! I en med kammarens tillstånd framställd interpellation har herr Yngve Nilsson frågat mig, om jag uppmärksammat ett anmärkningsvärt dröjsmål med det slutliga avgörandet av ett expropriationsärende angående Bonarps och Ljungby hedar och om jag ämnar vidtaga åtgärder för påskyndande av en definitiv och rimlig lösning.

Rörande bakgrunden till interpellationen må följande anföras. För att möjliggöra förlängning av en av startbanorna å krigsflygskolans flygfält i Ljungbyhed förordnade Kungl. Maj:t den 20 augusti 1954, att ett antal enskilda samfälligheter skulle avstås till kronan i den ordning 1917 års lag om expropriation stadgar. Under handläggningen av det följande expropriationsmålet förklarade sig kronan beredd att söka utverka expropriation av återstående samfälligheter inom Bonarps och Ljungby hedar ävensom av därå befintlig, olika byamän tillkommande mulbetesrätt. I anledning därav förklarade expropriationsdomstolen den 28 juni 1955, att målet skulle vila. Frågan om expropriation av de återstående samfälligheterna och av mulbetesrätten har emellertid ännu icke underställts Kungl. Maj:ts prövning.

Jag har undersökt anledningen till dröjsmålet. Därvid har bl. a. följande

framkommit. Det bedömdes från kronans sida som nödvändigt att låta verkställa en lantmåteriteknic utredning rörande samtliga samfälligheter, innan tillstånd till utvidgning av expropriationen söktes. En sådan utredning begärde försvarets civilförvaltning hos överlantmätaren i Kristianstads län redan i september 1955. Från lantmåterihåll framställdes emellertid i februari 1956 förfrågan, om icke en tidigare vilandeförklarad lantmåteriförrättning för ägoutbyte och gränsbestämning beträffande hela fastighetskomplexet borde återupptagas och slutföras i samband med utredningen. Denna förfrågan föranledde ingående överväganden inom flygförvaltningen och fortifikationsförvaltningen, vilken sistnämnda myndighet förvaltar väsentliga områden av den kronans mark, som beröres av det utvidgade expropriationsförfarandet. Enighet nåddes först i februari 1957 om att den begärda utredningen skulle företagas med undantagande tills vidare av de äldre förrättningarna, i den mån dessa ej ägde betydelse för förevarande ärende. Utredningen har ännu icke slutförts.

Den av civilförvaltningen begärda utredningen synes nödvändig för att bedöma frågan om expropriation av samfälligheterna och mulbetesrätten. Det är emellertid framför allt ur de enskilda sakägarnas synpunkt beklagligt, att utredningen icke slutförts, oaktat mer än två år förflutit från det frågan härom aktualiserades. Dröjsmålet framstår som anmärkningsvärt, även om uppenbarligen den från lantmåterihåll ifrågasatta utvidgningen av utredningsuppdraget medverkat till att utredningen fördröjts. Det har nu upplysts, att en för utredningen nödvändig förrättning på marken skall påbörjas omedelbart efter nyår och att den beräknas kunna slutföras under en tid av ca två månader. Jag utgår från att expropriationsärendet kommer att underställas Kungl. Maj:ts prövning så snart ske kan efter det att utredningen färdigställts. När ärendet inkommer till försvarsdepartementet, ämnar jag behandla det skyndsamt.

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

**Ang. mulbetesrätten å Bonarps och Ljungby hedar**

Herr NILSSON, YNGVE, (h):

Herr talman! Jag ber att få tacka herr statsrådet och chefen för försvarsdepartementet för det synnerligen positiva svar som jag fått på min interpellation.

I likhet med herr statsrådet vill jag understryka det anmärkningsvärda förhållandet, att den utredning, som måste föregå den bebadade expropriationen angående betesrätten och samtliga samfälligheter å Bonarps och Ljungby hedar, skall ha behövt ta så lång tid i anspråk, ehuru parterna redan år 1955 var överens om riktlinjerna. Det är ganska tydligt, att ärendets fortsatta handläggning förhalats av de berörda instanserna, eftersom den ifrågasatta utredningen icke ens påbörjats ännu och ärendet enligt herr statsrådet icke bör kräva mer än cirka 2 månaders arbete. Det är beklagligt, att enskilda medborgares rätt på detta sätt skjutits åt sidan, samtidigt som kronan troligen därigenom kommer att få vidkännas ökade kostnader.

Jag tar emellertid fasta på herr statsrådets löfte att behandlingen i fortsättningen skall bli skyndsam, och jag utta-

lar samtidigt den förhoppningen, att ärendet i sin helhet skall få en definitiv och förnuftig lösning.

Överläggningen ansågs härmed slutad.

Anmäldes och godkändes utrikesutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 403, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition om godkännande av handelsavtal mellan Sverige och Folkrepubliken Kina; samt

nr 404, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående godkännande av tilläggsprotokoll nr 9 till överenskommelsen den 19 september 1950 angående upprättande av en europeisk betalningsunion.

Justerades protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 14.40.

In fidem

G. H. Berggren

## Onsdagen den 18 december

Kammaren sammanträdde kl. 10.00.

### Om effektivare trafikundervisning i skolorna m. m.

Herr statsrådet och chefen för ecklesiastikdepartementet EDENMAN, som tillkännagivit, att han hade för avsikt att vid detta sammanträde besvara herr Lundströms interpellation om effektivare trafikundervisning i skolorna m. m., erhöll ordet och anförde:

Herr talman! Med första kammarens tillstånd har herr Lundström frågat mig, om det kan förväntas, att den av 1954 års riksdag begärda utredningen rörande möjliga åtgärder för att stödja, utvidga och effektivisera forsknings- och propagandaverksamhet rörande barnolycksfallen blir tillsatt inom en nära framtid och att denna utredning särskilt prövar frågan om en effektivare trafikundervisning i skolorna.

Med anledning härav vill jag anföra följande.

De främsta leden i det preventiva arbetet för att minska antalet barnolycksfall torde — förutom givetvis effektiva säkerhetsanordningar och skyddsåtgärder i olika hänseenden — vara en intensiv propaganda- och upplysningsverksamhet. Denna verksamhet, som i fråga om barn i skolåldern har ett självfallet utrymme i skolans undervisning, måste naturligtvis i viss omfattning direkt grundas på sådant material, som endast kan erhållas genom speciellt utrednings- och forskningsarbete.

Interpellanten har nu efterlyst den av 1954 års riksdag begärda utredningen om åtgärder för att stödja, utvidga och effektivisera forsknings- och propagandaverksamheten rörande barnolycksfallen. Enligt min uppfattning är emellertid en särskild statlig utredning i denna fråga inte för närvarande påkallad. Jag

skall i det följande ange anledningen härtill.

Genom enskilt initiativ tillkom redan år 1954 en samarbetskommitté för kampen mot barnolycksfall. I kommittén ingår representanter för åtskilliga myndigheter och organisationer med intressen på förevarande område, bland annat skolöverstyrelsen och medicinalstyrelsen, Svenska röda korset, Nationalförbundet för trafiksäkerhetens främjande, Rädda barnens riksförbund, försäkringsföretagen samt ett flertal målsman- och kvinnoorganisationer. Samarbetskommitténs arbetsprogram avser både propaganda och forskning. Ur kommitténs senaste verksamhetsberättelse kan jag nämna som exempel följande. Samarbetet pågår med landstingen och kommunerna för att genom barn- och mödravårdscentralerna samt hälsovårdsnämnderna sprida information om åtgärder mot barnolycksfall av skilda slag. En vandringsutställning, »Barnets farliga värld», har sedan några år kunnat visas på åtskilliga platser i landet. En omfattande informationsverksamhet bedrivs genom spridning till dagspressen och tidskrifter av artiklar om aktuella problem beträffande barnolycksfallen. I radio och television har anordnats program om barnolycksfallen. Propagandamaterial har utarbetats i form av böcker och broschyrer. En film om barnolycksfallen i hemmen är under utarbetande. Ett flertal propagandakampanjer genom affischer, förpackningsreklam m. m. har kommit till stånd. Materialet från en omfattande undersökning av barnolycksfallen i Stockholm 1955 har bearbetats och publicerats i Svenska läkartidningen i år. En specialundersökning rörande trafikolycksfall har framlagts vid den nordiska kirurgkongressen i somras. Genom kontakter med statistiska centralbyrån har de senaste åren skapats möjligheter att snabbare än ti-

### Om effektivare trafikundervisning i skolorna m. m.

digare få fram den officiella olycksfallsstatistiken. Internationella kontakter sker fortlöpande för information om propaganda och forskning rörande barnolycksfallen.

Redan dessa exempel på olika punkter i den verksamhet, som bedrivs av samarbetskommittén eller under dess medverkan, synes mig visa att tillkomsten av samarbetskommittén medfört praktiska resultat i fråga om både propaganda och forskning. Genom denna kommitté har också en kontinuerlig aktivitet på förevarande område kommit till stånd.

Samarbetskommitténs arbete är, såsom torde ha framgått av det anförda, inriktat på barnolycksfallen i allmänhet. Beträffande speciella typer av barnolycksfall vill jag peka exempelvis på det forskningsarbete och den upplysningsverksamhet beträffande trafikolycksfallen, som bedrivs av statens trafiksäkerhetsråd respektive NTF. Bland annat har nyligen av trafiksäkerhetsrådet publicerats en omfattande undersökning av barnens trafikolycksfall, »Barn i trafiken». En sammanfattning av undersökningen har gjorts i ett häfte från NTF främst till tjänst för trafikundervisningen i skolorna och till information åt föräldrar och målsmän. Beträffande drunkningsolyckorna har folkbadsutredningen i sitt år 1954 avlämnade betänkande framlagt åtskilliga förslag i syfte att förbättra simkunnigheten och därmed begränsa dessa olyckor. Skolöverstyrelsen har för närvarande i uppdrag att utarbeta slutligt förslag till de åtgärder från statens sida, som numera kan finnas påkallade i syfte att öka simkunnigheten hos skolungdomen. Också på detta område finnes särskilda organisationer med propagandaverksamhet på sitt program, nämligen Riksföreningen för simningens främjande och Svenska livräddningssällskapet. Även i fråga om andra typer av barnolycksfall förekommer såväl propaganda- som forskningsverksamhet i olika former.

Vad särskilt gäller trafikundervisningen i skolorna vill jag erinra om att statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet den 13 december detta år

bemyndigats tillkalla en särskild utredning om trafiksäkerhetsarbetets samordning och organisation, däri inbegripet forskningen på detta område. Det ligger i sakens natur att vid denna utredning bland annat frågan om en effektiv trafikundervisning i skolorna måste komma under bedömande.

Sammanfattningsvis vill jag i anslutning till det anförda besvara interpellationen på följande sätt. Med hänsyn till att under de senaste åren propagandan och forskningen rörande barnolycksfallen intensifierats, att en kontinuerlig verksamhet på detta område bedrivs genom den förutnämnda samarbetskommittén samt att trafikundervisningen i skolorna torde komma att upmärksammas vid den nyssnämnda utredningen rörande trafiksäkerhetsarbetets samordning och organisation anser jag, att den av 1954 års riksdag begärda, av herr Lundström äsyftade statliga utredningen om barnolycksfallen inte för närvarande bör igångsättas.

Herr LUNDSTRÖM (fp):

Herr talman! Jag ber att få tacka ecklesiastikministern för hans ganska utförliga svar.

Den interpellation, som jag har ställt, gällde visserligen formellt tillsättande av den utredning om barnolycksfall i allmänhet, som riksdagen inte mindre än två olika gånger beslutat skriva till Kungl. Maj:t om. Jag skall dock villigt erkänna, att det egentliga syftet med interpellationen var att få veta, hur det går med önskemålet om en bättre trafikundervisning i skolorna. En motion om den saken i januari i år kopplades nämligen av vederbörande utskott och riksdagen ihop med den allmänna olycksfallsutredning, som begärts, och det var av det skälet, som jag ansåg det nödvändigt att fråga om den allmänna utredningen angående barnolycksfall.

Eftersom jag, som nämnts, närmast syftade till trafikundervisningen i skolorna, vill jag till en början säga, att statsrådets svar angående utredningen om de allmänna barnolycksfallen inte från min sida föranleder någon egent-



**Om effektivare trafikundervisning i skolorna m. m.**

lig meningsmotsättning. Det får förut-sättas, att den uppräknig av olika åtgärder, som statsrådet föredragit, innefattar reella åtgöranden och inte bara å planer på papperet. Om verkligen allt det, som statsrådet har räknat upp, genomföres något så när effektivt, kan jag förstå statsrådets mening, att det för tillfället kan föreligga vissa skäl att dröja med att tillsätta en speciell utredning i denna fråga. Man får väl förmoda, att om den nuvarande, tydligen i hög grad på frivilliga och enskilda initiativ vilande, verksamheten mattas eller upphör, kommer statsrådet att ompröva frågan om en särskild utredning i detta avseende.

När det gäller trafikundervisningen i skolorna vill jag erinra om den motion i detta syfte som jag väckte i januari detta år. Efter en kort redogörelse för de initiativ, som en trafikorganisation, det var MHF, tagit till trafiklektioner i skolorna och särskilda trafiklekskolor för barn, konstaterade motionärerna, att den undervisning i trafikkunskap som för närvarande bedrivs knappast är tillräcklig. Vi ansåg att det skulle behövas större utrymme på skolschemat för sådana lektioner och i viss mån bättre specialutbildning för lärare och gymnastiklärare och att det dessutom vore önskvärt att det anställdes särskilda trafik konsulenter. Skolöverstyrelsen hade redan 1954, då även denna fråga omnämndes, uttalat att synpunkterna var värda det största beaktande, och skolöverstyrelsen förordade en utredning. Årets riksdag underströk allmänna beredningsutskottets uppfattning att en särskild deltidstjänst i dessa frågor borde inrättas inom skolöverstyrelsen.

Nu hänvisar ecklesiastikministern till att kommunikationsministern den 13 december i år, således för fem dagar sedan, har bemyndigats tillsätta en utredning om trafiksäkerhetsarbetets samordning och organisation. Ecklesiastikministern säger att det ligger i sakens natur att vid denna utredning bl. a. frågan om en effektiv trafikundervisning i skolorna måste komma under bedömande. Tillåt mig konstatera, att det var väldig

tur att denna utredning tillsattes innan interpellationen besvarades, ty då har man alltid någonting att hänvisa till. Regeringen har ofta haft en sådan tur att tillsätta en utredning alldeles innan en fråga aktualiserats i riksdagen. Men för all del, huvudsaken är ju att någonting verkligen blir gjort!

Är det nu nödvändigt att kasta frågan om trafikundervisningen i skolorna in i en så stor utredning som det här är fråga om? Är inte situationen beträffande barnolycksfallen i trafiken dels så pass allvarlig och dels så pass särpräglad, att detta problem kunde utredas för sig och med verklig snabbhet?

Ecklesiastikministern nämnde i sitt interpellationssvar en nyligen av trafik-säkerhetsrådet publicerad undersökning om barnens trafikolycksfall. Han nämnde däremot inte några siffror från utredningen. Hade det skett, skulle kam-maren ha fått en skrämmande bild av situationen. Den utredning han åberopade gällde tiden augusti 1954 till juni 1955 och dessutom bearbetning av visst material från tidigare år. Det framgår av utredningen att både svåra och lätta trafikskador ökat kraftigt för barnens vidkommande. Antalet dödsfall som följde av trafikolyckorna är störst bland barn och åldringar.

Särskilt två grupper bland barnen är utsatta för trafikolyckor, nämligen de cyklade samt de som rusar ut i trafiken. De cyklade barnen utgjorde 35 procent och de som rusar ut i trafiken 28 procent av hela antalet skadade barn. Av de minsta barnen skadades 70 procent i åldrarna under sex år när de sprang ut på gatan eller vägen. Bland de skadade i åldrarna 13—15 år råkade 75 procent ut för cykelolyckor, men bara 6 procent skadades som följd av att de rusat ut på gata eller väg. Som följd av cykelolyckor dog 6 procent av hela antalet skadade barn. Tillgänglig statistik för de båda senaste åren, 1956 och 1957, visar att det under de elva första månaderna 1956 i trafiken dödades 123 barn i åldrarna upp till 14 år. Motsvarande siffra för år 1957 är 136, vartill sedan kommer ett stort antal skadade.

### Ang. inrättande av en fast teaterscen i Norrland

Nog är väl därför denna fråga av sådan vikt att den bör utredas med förtur. Jag hade också hoppats att man inom ecklesiastikdepartementet separat skulle ha gripit sig an med problemet om barnolycksfallen för att söka få till stånd en minskning av dessa olyckor. När så tydligen inte har skett, och man kanske inte heller har för avsikt att göra det, hoppas jag uppriktigt att herr ecklesiastikministern måtte göra vad som från hans sida är möjligt för att den nya utredningen skall ge frågan om barnens trafikofstran förtur. Som jag nyss sagt tycker jag att detta ärende är av sådan karaktär, att man utan svårighet bör kunna bryta ut det ur det stora problemkomplexet och ge denna del av problemet en sådan förtur.

Medan jag nu har kontakt med herr ecklesiastikministern, skall jag också be att få fästa hans uppmärksamhet vid skolöverstyrelsens insatser i denna fråga. Det har upplysts mig att man vid de besök, som representanter för skolöverstyrelsen gör ute i landet vid sina kontakter med gymnastiklärarna och kanske också andra lärare, brukar föra på tal problemet om trafikundervisning. Dessutom hålls det visst någon kurs för överlärare om trafikfrågor en gång om året. Inom skolöverstyrelsen är man dock medveten om att detta inte räcker. Skolöverstyrelsen har därför sedan flera år tillbaka begärt inrättandet av en tjänst som trafikkonsulent. Hittills har detta förslag inte förverkligats. Sedan årets riksdag, såsom jag inledningsvis nämnt, biträtt allmänna beredningsutskottets uttalande med förord för en sådan tjänst, hoppas jag att kommunikationsministern kommer att tillse att förslag om denna viktiga och behövlige tjänst återfinnes i nästa års statsverksproposition.

Herr statsrådet EDENMAN:

Herr talman! Jag försäkrar herr Lundström att jag i mitt svar ingalunda krupit bakom det bemyndigande som kommunikationsministern fick för några dagar sedan. Mitt svar skulle i stort sett

ha fått samma utformning alldeles oavsett det uppdrag som kommunikationsministern nu erhållit.

Men jag vill fråga den ärade interpellanten: Herr Lundström tror väl inte ett ögonblick att vi i ecklesiastikdepartementet är likgiltiga inför denna fråga? Jag vill upplysa honom om att jag under min tid som statssekreterare hade regelbundna kontakter med ordföranden i den samarbetskommitté, till vilken jag nyss hänvisade, nämligen generalsekreteraren i Röda korset Beer. Det pågår ett intensivt forskningsarbete på detta område. I samarbetskommitténs arbete är inkopplade de främsta organisationer och forskare som vi har på detta område. Jag betraktar det då som både onödigt och meningslöst att därutöver tillsätta en statlig kommitté som, försäkrar jag den ärade interpellanten, i stort sett skulle komma att bestå av samma människor som redan håller på med att utreda denna fråga.

Överläggningen förklarades härmed slutad.

### Ang. inrättande av en fast teaterscen i Norrland

Ordet lämnades härefter till herr statsrådet och chefen för handelsdepartementet LANGE, som meddelat, att han ämnade vid detta sammanträde besvara herr Sundins interpellation angående inrättande av en fast teaterscen i Norrland, och nu yttrade:

Herr talman! I en interpellation har herr Sundin frågat mig dels om jag har för avsikt att komplettera direktiven för 1955 års provinsteaterutredning i enlighet med vad statsutskottet anfört i sitt utlåtande nr 45 år 1956, dels om jag anser det erforderligt, att ifrågavarande utredningsuppdrag gives förtursrätt i förhållande till arbetet i övrigt, så att förslag om inrättande av i första hand en fast teaterscen i Norrland kan framläggas inom en nära framtid.

Med anledning av herr Sundins första fråga vill jag anföra följande. I det av herr Sundin åberopade utlåtandet har

**Om snabbare fördelning av lån till företagareföreningar**

statsutskottet i anledning av en motion förutsatt sådan ändring av direktiven för 1955 års provinsteaterutredning att utredningsuppdraget finge omfatta jämväl spörsmålet om upprättandet av en fast stads- eller kretsteater i Norrland. Det är riktigt att frågan om inrättande av fasta teatrar ej ingår bland de spörsmål, som närmare angivits i utredningsdirektiven. Utredningen kan emellertid knappast undgå att ta ställning till frågan, om det behövs ytterligare någon fast teater i landsorten, exempelvis i Norrland. Möjligt är att en fast teater i något fall kan vara den lämpligaste vägen att åstadkomma den rationalisering av teaterverksamheten som är utredningens mål. Jag har därför ansett att någon direkt komplettering av direktiven på sätt herr Sundin åsyftar icke är erforderlig. Jag vill emellertid betona att upprättande av en dylik teater i första hand förutsätter åtgärder från lokalt håll.

Vad härefter angår herr Sundins andra fråga är jag av den uppfattningen att spörsmålet om behovet av en fast teater i någon landsdel hänger så nära samman med utredningsuppdraget i övrigt att den bör behandlas i anslutning till detta. F. ö. torde enligt vad jag erfarit utredningsarbetet bliva avslutat inom sådan tid att tidsvinsten med att behandla ifrågavarande spörsmål särskilt skulle bli förhållandevis ringa.

Herr SUNDIN (cp):

Herr talman! Jag ber att till statsrådet och chefen för handelsdepartementet få framföra mitt tack för svaret på min interpellation, även om det går i negativ riktning.

Om man ser till de turnerande teatrarernas verksamhet under de år som gått, får man väl säga att den utveckling, som ägt rum, överträffat de allra mest optimistiska förväntningar. Jag är dock alldeles övertygad om att såväl de agerande själva som lokalföreningarna, vilka många gånger haft ansvaret för verksamheten, har kommit till den uppfattningen, att det hade varit önskvärt, att det funnits flera fasta teaterscener, från vil-

ka den turnerande verksamheten hade utgått. I en motion till 1956 års riksdag framfördes tanken på en fast teater scen även för det egentliga Norrland. För närvarande är Uppsala—Gävle i nordlig riktning den sista fasta teater scenen. I statsutskottets utlåtande i anledning av motionen uttalades, att man förväntade att den pågående provinsteaterutredningen skulle få ytterligare direktiv, så att även den fråga, som framförts i motionen, skulle kunna behandlas av utredningen. Av statsrådets svar i dag framgår med tydlighet, att han icke ämnar ge sådana direktiv. För befolkningen upppe i Norrland skulle det ha varit önskvärt, om statsrådets svar stått i överensstämmelse med det utlåtande, som statsutskottet avgav över motionen. Nu återstår det väl ingenting annat än att vänta och se — men jag vill säga att befolkningen i de nordliga delarna av vårt land kan den skusten. Vi får väl sedan begrunda det svar, som statsrådet gett, och hoppas att den utredning, som jag här omnämnde, i sitt arbete skall ta upp även sådana spörsmål, som inte direkt faller inom de direktiv som den fått.

Herr statsrådet LANGE:

Herr talman! Till herr Sundin vill jag bara säga ett par ord.

Det har inte tillkommit, såsom herr Sundin väl vet, någon enda stadsteater på statligt initiativ, utan det förutsätter lokalt initiativ. Det finns ingenting som hindrar att en ort tar ett sådant initiativ.

Överläggningen ansågs härmed slutad.

**Om snabbare fördelning av lån till företagareföreningar**

Herr statsrådet och chefen för handelsdepartementet LANGE, som förklarar sig ämna vid detta sammanträde besvara jämväl herr Sundins interpellation om snabbare fördelning av lån till företagareföreningar, fick nu ånyo ordet och anförde:

### Om snabbare fördelning av lån till företagareföreningar

Herr talman! I en interpellation har herr Sundin frågat mig om jag ämnar vidtaga några åtgärder för att dels få till stånd en snabbare handläggning av ärenden angående fördelning av vissa lånemedel till företagareföreningarna och dels se till att de för företagareföreningarna disponibla medlen snarast fördelas.

Det är riktigt att tiden från det en ansökning om lånemedel inkommer till kommerskollegium till dess den prövas av Kungl. Maj:t i vissa fall blivit förhållandevis lång. Detta beror på att ansökningarna inte kan behandlas var för sig utan måste föreligga i ett inte alltför ringa antal, då prövningen skall ske. De anmälda lånebehoven måste nämligen vägas mot varandra för att en rättvis fördelning skall bli möjlig. Då ansökningarna, som i år varit fallet, kommer in vid skilda tidpunkter, kan därför dröjsmål uppkomma. Företagareföreningarna bör numera vara medvetna om praxis för medelsfördelningen och synes även i det övervägande flertalet fall ha kunnat inrätta sin långivning med den planmässighet som förfarandet förutsätter. En ändring av praxis, som skulle innebära att möjligheterna till en rättvis inbördes avvägning av medelsbehoven äventyrades, kan jag självfallet inte tillstyrka. Av det nyss anförda följer emellertid, att den genomsnittliga handläggningstiden skulle bli kortare, om föreningarna avgav sina ansökningar ungefär samtidigt. Det förefaller mig vara en lämplig uppgift för förtroenderådet att i samråd med kommerskollegium medverka härtill.

Vidare vill jag framhålla, att avsikten aldrig varit att det särskilda anslag å 30 milj. kronor, som 1956 års riksdag anvisade till lån åt företagareföreningarna, skulle utanordnas på en gång. Tvärtom utsades klart, att fördelningen skulle komma att ske i etapper. Sålunda anfördes i propositionen nr 197, att en lämplig ordning torde vara, att så snart ifrågavarande medel ställts till Kungl. Maj:ts förfogande viss del av desamma fördelades tämligen likartat mellan de olika föreningarna för att tillgodose det mest

akuta behovet. Senare skulle efter närmare undersökning återstående medel fördelas med hänsyn till föreliggande behov och med beaktande av lokaliseringspolitiska synpunkter.

I enlighet med dessa av riksdagen godtagna riktlinjer utanordnade Kungl. Maj:t omedelbart efter riksdagsbeslutet i december 1956 lån å 500 000 kronor till var och en av då förefintliga företagareföreningar. I maj 1957 fick en nybildad förening lån å samma belopp. Tillhoppa disponerades i denna första omgång 12 milj. kronor av anslaget. Under sommaren 1957 fördelades ytterligare cirka 8 milj. kronor mellan nitton företagareföreningar, som inkommit med ansökningar.

F. n. föreligger i handelsdepartementet en framställning från kommerskollegium om utanordning av ytterligare lånemedel till elva föreningar, som ansökt härom. Sju av ansökningarna avser sammanlagt omkring 7,7 milj. kronor, medan två föreningar ansökt om medel utan att precisera beloppet. Kollegium tillstyrker att 4,8 milj. kronor anvisas. Framställningen torde komma att prövas av Kungl. Maj:t i denna månad. Om kommerskollegiets förslag följes, kommer att å fonden finnas ett belopp av cirka 8,7 milj. kronor disponibelt för de återstående tretton företagareföreningarna och för oförutsedda behov. I handelsdepartementet föreligger emellertid inte nu någon ansökning från sistnämnda föreningar om ytterligare lånemedel.

### Herr SUNDIN (cp):

Herr talman! Nödvändigheten av att det finns en småföretagsamhet i vårt land är ju känd och så många gånger tidigare omvitnad, att det väl inte finns någon anledning att vid detta tillfälle uppehålla sig vid den punkten. Jag vill dock påminna om att småföretagsamheten, om man till den räknar företag med under 100 anställda, ger försörjning åt 1,2 miljoner människor. Jämför man detta med storindustrien, som ger utkomst åt 1,8 miljoner människor, så förstår man nödvändigheten och nyttan av små-

**Om snabbare fördelning av lån till företagareföreningar**

företagsamheten för vårt samhälle. Det är också helt naturligt, att småföretagsamheten behöver stöd av samhället för att kunna ge människor tryggad utkomst och även när det gäller lokaliseringspolitiska spörsmål. Vi vet också att denna småindustri är handikappad i förhållande till storindustrien i fråga om kapitalförsörjningen. Varken när det gäller obligationslån eller när det gäller bankmässiga krediter har man samma möjligheter. Det är därför tacknämligt, att statsmakterna givit småföretagen kreditmöjligheter genom medelsanvisning, om än inte i den utsträckning som varit önskvärd.

Statsrådet säger här i sitt svar, att det inte var meningen, att de 30 miljoner kronor som förra året ställdes till småföretagarnas förfogande skulle förbrukas på en enda gång. Ja, det må väl i och för sig vara riktigt, men jag har inhämtat upplysningar från inte bara en utan flera företagareföreningar, och de hade nog den uppfattningen, att när dessa pengar ställdes till förfogande, var det därför att kreditvärigheterna var sådana, att man behövde en omedelbar hjälp, och därför anser man även i dagens läge, att medlen kanske inte har fördelats med den snabbhet som hade varit önskvärd. Jag har varit i kontakt med rätt många företagareföreningar, och där säger man, att i och med att denna verksamhet flyttades från socialdepartementet till handelsdepartementet har prövningen av ärendena i rätt stor utsträckning försenats. Varken företagareföreningarna eller jag vill på något sätt lasta handelsdepartementet för detta, utan man har nog den uppfattningen, att det är i detta sammanhang som kommerskollegium kommer in i bilden. Man säger att ärendenas behandling där tar alltför lång tid, och när småföretagarna vet att de inte får sina krediter i bank, kan de inte vänta hur länge som helst på detta stöd. Statsrådet säger ju också i svaret, att han är medveten om att det många gånger dragit ut alltför långt på tiden, och här rekommenderar statsrådet vidare att det mellan företagareföreningarnas förtroenderåd och kommers-

kollegium skall träffas en överenskommelse, som medför att ansökningarna kommer in något så när samtidigt, så att bedömningen av ärendena skall kunna ske snabbare.

Jag vill, herr talman, till sist uttala den förhoppningen, att herr statsrådet via kommerskollegium vidtar de åtgärder som han i sitt svar har ställt i utsikt.

**Herr statsrådet LANGE:**

Herr talman! Jag är ense med herr Sundin om att ansökningarna om lån, vare sig de kommer från enskilda eller från företagareföreningarna för deras utlåningsverksamhet, bör behandlas så snart som möjligt, men jag tror att om man närmare undersöker fallen så skall man finna, att den tid som har gått åt har varit erforderlig och att den tidsutdräkt, som skett, knappast har kunnat undvikas.

Jag kanske, herr talman, får lämna några ytterligare upplysningar, som visar att även om läget för många småföretagare är tryckt, så befinner sig dock vissa företagareföreningar i dag i en inte alltför ogynnsam situation. Enligt den skrivelse från företagareföreningarnas förtroenderåd som interpellanten åberopar hade föreningarna den 30 oktober 1957 tillgodohavanden i bank och hos statskontoret på tillhoppa 10,8 miljoner kronor, och av föreningarna beviljade men ej utbetalade lån uppgick till sammanlagt omkring 6,9 miljoner kronor. Nitton föreningar hade full täckning för sina låncättaganden och disponerade därutöver cirka 4,7 miljoner kronor. Inneliggande ansökningar hos dessa föreningar väntades resultera i lån på ungefär samma belopp. De övriga fem föreningarna hade beviljat lån till högre belopp än summan av tillgängliga medel och redovisade sålunda brist på kapital. Jag vill betona, att sistnämnda fem föreningar vid fördelningen av lånemedel inte ställts i ett sämre läge, relativt sett, än de nitton föreningar som hade balans i sin likviditet.

Av detta framgår, herr talman, att det ingalunda är alla föreningar som i da-

**Ang. stödåtgärder i anledning av 1957 års skördeskador**

gens läge saknar medel att möta inneliggande låneansökningar. Det finns många som alltjämt torde ha medel tillgängliga. Såsom jag framhöll i mitt svar, måste man komma ihåg att det uttryckligen förklarades i propositionen att medel skulle utgå etappvis från det beviljade anslaget på 30 miljoner kronor. Det skulle knappast ha varit till nytta för föreningarnas verksamhet på längre sikt, om hela detta i förhållande till tidigare medelsanvisning anslagna stora belopp hade ställts till förfogande på en gång. Då skulle risk ha uppkommit att medel lånats ut till ändamål som kanske var mindre angelägna än lånebehov som några månader senare kunde anmäla sig. Inte heller är det förenligt med god planering att på det sättet medverka till en ansvällning språngvis av verksamheten, som kanske på grund av medelsknapphet senare åter skulle behöva krympas. I varje fall har jag ansett en viss försiktighet vara av nöden, så länge inte medelsanvisningen på längre sikt, i första hand för budgetåret 1958/59, är slutgiltigt fastställd.

Herr SUNDIN (cp):

Herr talman! Med de 6,9 miljoner kronor, som statsrådet här talade om, förhåller det sig ju på det sättet att beloppet avser lån som redan är beviljade, och de pengarna kan man alltså inte använda för nya investeringar i de olika företagen.

Herr statsrådet kom in på frågan om de lokaliseringspolitiska synpunkterna, som jag uppehöll mig vid i mitt första anförande. I interpellationssvaret framhålls att vissa föreningar ansökt om medelstildelning med över 7 miljoner kronor och att kommerskollegium därav har tillstyrkt ett belopp på 4,8 miljoner kronor. I fonden skulle alltså finnas inemot 9 miljoner kronor kvar. Om man nu finner det lämpligt att anlägga lokaliseringspolitiska synpunkter vid beviljandet av lån ur fonden, skulle man väl kunna tänka sig att man också sträckte sig utanför gränserna för de olika föreningarna så att man fördelade de peng-

ar, som finns kvar, på de föreningar som man vet har behov av mera pengar.

Herr statsrådet LANGE:

Jag kan lämna herr Sundin den upplysningen att det förslag, som kommerskollegium utarbetat, just tar sikte på att tillgodose önskemålet om en lämplig lokalisering, så att föreningar i vissa län skall erhålla större belopp än föreningar i andra län med hänsyn till önskvärheten att få arbetskraften sysselsatt så jämnt som möjligt över hela landet.

Överläggningen förklarades härmed slutad.

**Ang. stödåtgärder i anledning av 1957 års skördeskador**

Föredrogs ånyo jordbruksutskottets utlåtande nr 40, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående vissa stödåtgärder i anledning av skadorna å 1957 års skörd jämte i ämnet väckta motioner.

I en till riksdagen den 22 november 1957 avlåten, till jordbruksutskottet hänvisad proposition, nr 194, hade Kungl. Maj:ts, under återopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över jordbruksärenden för samma dag, föreslagit riksdagen

dels att medge

1) att bidrag till jordbrukare, vilka vore i behov därav å grund av 1957 års skördeskador, finge utlämnas i huvudsaklig överensstämmelse med de riktlinjer, som angivits i propositionen;

2) att ett belopp av 40 000 000 kronor finge ställas till förfogande för utbetalande av nämnda bidrag;

3) att kostnaderna för bidragen finge bestridas med 25 000 000 kronor av medel, vilka jordbruket enligt beslut av 1956 års riksdag skulle erhålla som grundfond i ett planerat system för reglering av skördeskador, och i övrigt av medel, som i samband med jordbruksregleringen influerades eller influerades genom upptagande av införselavgifter;

## Ang. stödåtgärder i anledning av 1957 års skördeskador

4) att för utbetalande av bidragen erforderliga medel finge i mån av behov förskottsvis tillhandahållas ur det å riksstaten för budgetåret 1957/58 under nionde huvudtiteln anvisade reservationsanslaget till Prisreglerande åtgärder på jordbrukets område;

dels att bemyndiga Kungl. Maj:t att medge uppskov med erläggande av amorteringar för stödlån med anledning av 1950, 1951, 1952 och 1954 års skördeskador i huvudsaklig överensstämmelse med de grunder, som förordats i propositionen.

I samband med propositionen hade utskottet behandlat två inom riksdagen väckta, till utskottet hänvisade likalydande motioner, nämligen motionen I: 567 av herr *Werner* m. fl. och motionen II: 716 av herr *Hansson* i Skegrie m. fl., i vilka motioner yrkats, att riksdagen vid behandlingen av denna proposition skulle

1) besluta anslå 40 000 000 kronor till bidrag åt jordbrukare, som vore i behov därav på grund av lidna skördeskador;

2) besluta att ifrågavarande belopp skulle få tillfälligt lånas med 25 000 000 kronor av medel, vilka jordbruket enligt beslut av 1956 års riksdag skulle erhålla som grundfond i ett planerat system för reglering av skördeskador, och med 15 000 000 kronor av medel, som i samband med jordbruksregleringen inlutit eller inflöte genom upptagande av införselavgifter;

3) hos Kungl. Maj:t anhålla om att förslag måtte föreläggas 1959 års riksdag om särskilda statsanslag till återbetalande av ifrågavarande lån;

4) hos Kungl. Maj:t anhålla, att frågan om omfattningen av 1957 års skördeskador måtte upptagas till förnyad prövning, samt att, därest undersökningen så motiverade, förslag om anvisande av ytterligare erforderligt bidragsbelopp måtte snarast möjligt föreläggas riksdagen.

Utskottet hade i det nu föreliggande utlåtandet på åberopade grunder hemställt,

A. att riksdagen måtte

1) med bifall till Kungl. Maj:ts förslag medge, att bidrag till jordbrukare, vilka vore i behov därav på grund av 1957 års skördeskador, finge utlämnas i huvudsaklig överensstämmelse med de riktlinjer, som angivits i propositionen;

2) med bifall till Kungl. Maj:ts förslag medge, att ett belopp av 40 000 000 kronor finge ställas till förfogande för utbetalande av sagda bidrag;

3) med bifall till Kungl. Maj:ts förslag samt med avslag å motionerna I: 567 och II: 716, såvitt nu vore i fråga, medge, att kostnaderna för bidragen finge bestridas med 25 000 000 kronor av medel, vilka jordbruket enligt beslut av 1956 års riksdag skulle erhålla som grundfond i ett planerat system för reglering av skördeskador, och i övrigt av medel, som i samband med jordbruksregleringen inlutit eller inflöte genom upptagande av införselavgifter;

4) med bifall till Kungl. Maj:ts förslag medge, att för utbetalande av bidragen erforderliga medel finge i mån av behov förskottsvis tillhandahållas ur det å riksstaten för budgetåret 1957/58 under nionde huvudtiteln anvisade reservationsanslaget till Prisreglerande åtgärder på jordbrukets område;

5) avslå motionerna I: 567 och II: 716, såvitt däri yrkats, att förslag skulle framläggas för 1959 års riksdag om anvisande av särskilda anslag för återbetalning av de under 3 omförmälda beloppen;

6) med bifall till Kungl. Maj:ts förslag bemyndiga Kungl. Maj:t att medge uppskov med erläggande av amorteringar för stödlån med anledning av 1950, 1951, 1952 och 1954 års skördeskador i huvudsaklig överensstämmelse med de grunder, som förordats i propositionen;

B. att motionerna I: 567 och II: 716, såvitt de ej behandlats under A 3 och 5, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Reservationer hade avgivits

1) av herrar *Franzén*, *Theodor Johansson* och *Pettersson* i Dahl, vilka an-

### Ang. stödåtgärder i anledning av 1957 års skörde- skador

sett, att utskottets yttrande beträffande de under A 3 och A 5 berörda frågorna bort hava den ändrade lydelse, reservationen visade, samt att utskottet bort under nämnda punkter hemställa, att riksdagen måtte

3) i anledning av Kungl. Maj:ts förslag samt med bifall till motionerna I: 567 och II: 716, såvitt nu vore i fråga, medge, att kostnaderna för bidragen finge bestridas genom att lån med återbetalningsskyldighet för staten upptoges med 25 000 000 kronor av medel, vilka jordbruket enligt beslut av 1956 års riksdag skulle erhålla som grundfond i ett planerat system för reglering av skörde- skador, och med 15 000 000 kronor av medel, som i samband med jordbruks- regleringen influiter eller inflöte genom upptagande av införselavgifter;

5) med bifall till motionerna I: 567 och II: 716, såvitt nu vore i fråga, i skri- velse till Kungl. Maj:t anhålla om att förslag måtte föreläggas 1959 års riksdag om särskilda statsanslag till återbe- talande av ifrågavarande lån;

2) av herrar *Franzén*, *Theodor Jo- hansson* och *Pettersson* i Dahl, vilka an- sett, att utskottets yttrande angående den under B avsedda frågan bort erhålla den avfattning, som i denna reservation an- givits, samt att utskottet bort i föreva- rande punkt hemställa, att riksdagen måtte med bifall till motionerna I: 567 och II: 716, såvitt nu vore i fråga, i skri- velse till Kungl. Maj:t anhålla, att frå- gan om omfattningen av 1957 års skör- deskador måtte upptagas till förnyad prövning, samt att, därest undersökning- en så motiverade, förslag om anvisande av ytterligare erforderligt bidragsbelopp måtte snarast möjligt föreläggas riksdagen.

Herr **FRANZÉN** (cp):

Herr talman! Till jordbruksutskottets utlåtande nr 40 har fogats två reserva- tioner, men därmed är inte sagt att re- servanterna på alla punkter har en an- nan mening än utskottsmajoriteten.

Jag vill först och främst säga några ord om punkt 6 i utskottets hemställan.

I denna föreslår utskottet att Kungl. Maj:t skall bemyndigas att medge upp- skov med erläggande av amorteringar för stödlån med anledning av 1950, 1951, 1952 och 1954 års skörde- skador i hu- vudsaklig överensstämmelse med de grunder, som förordats i propositionen. Stödlån utgavs emellertid inte bara un- der de år, som här är uppräknade, utan även år 1955, och nu är samma sak aktu- ell även för skadorna på 1957 års skörd. Under 1950-talets sju första år måste stödlån betalas ut sex gånger. Situationen blir i längden ohållbar för de jordbru- kare som har fått stödlån kanske två el- ler tre gånger. Det är angeläget att man påskyndar den utredning som gäller frå- gan om avskrivning av stödlånen så att något generösare villkor än de hittills kan användas vid avskrivning. De senas- te årens skörde- skador har aktualiserat frågan om en skörde- skadeförsäkring. Vad beträffar de grunder som därvidlag bör uppställas tror jag att man kan jäm- föra med de statliga tillskotten till ar- betslöshetskassorna som lämnas i syfte att uppväga inkomstbortfall vid arbets- löshet. Den inkomstminskning, som upp- står genom skörde- skadorna, kan på visst sätt liknas vid inkomstbortfallet på grund av oförvållad arbetslöshet. Dock förelig- ger den skillnaden att jordbrukaren har nedlagt en hel del arbete och kostnader i sin verksamhet. Jag tror inte att det system med stödlån, som hittills kommit till användning i samband med skörde- skador, kan ge en varaktig hjälp i fram- tiden.

Jag vill sedan nämna några ord om reservation nr 1. Utskottet har sagt — och den saken är även reservanterna på det klara med — att det behövs 40 mil- joner kronor till bidrag åt de jordbru- kare som hårdast har drabbats av skör- deskadorna.

Vad är det nu som skiljer reservanter- na och utskottsmajoriteten åt? Utskottet menar att man skall ta 25 miljoner kro- nor ur den skörde- skadefond, som riksdagen beslöt år 1956. Det var en fond, som skulle ligga till grund för skörde- skadeförsäkringen. Nu anser utskottsma- joriteten att man från denna fond skall



**Ang. stödåtgärder i anledning av 1957 års skördeskador**

lyfta 25 miljoner kronor, som inte behöver återbetalas. Likadant är det med de 15 miljoner kronor, som inflyter i införselavgifter på fodermedel. Dessa pengar skall ju enligt riksdagens tidigare beslut användas till att utlyfta överproduktionen av jordbruksprodukter vid export, särskilt smörexporten och äggexporten. Utskottsmajoriteten förmenar att inte heller dessa 15 miljoner kronor skall återbetalas. Vi reservanter anser att pengarna bör återbetalas, både de 25 miljonerna till skördeskadefonden och de 15 miljonerna i införselavgifter. Det innebär en betydligt säkrare trygghet för jordbruket, om man har dessa 100 miljoner kronor i en skördeskadefond när försäkringssystemet blir klart. På samma sätt är det en tillgång att ha de 15 miljoner kronorna för att klara exporten av det överskott, som uppstår vid vissa tillfällen. Vi vet att vi får en ökad mängd smör, som skall exporteras, och då behövs säkerligen dessa pengar. Däri ligger skillnaden mellan reservanterna och utskottsmajoriteten.

I reservationen nr 2 gör vi gällande, att den skördeuppskattning, som är gjord, inte är i alla delar tillfredsställande. Vid en föredragning i utskottet om hur skördeskadorna uppskattats fann vi vid en snabbundersökning, att man beträffande två län, Hallands län och Stockholm län, räknat fel på 5 miljoner kronor. Det gav oss anledning att tro, att det vid en noggrannare undersökning — den nu gjorda undersökningen har ju för övrigt gjorts på en mycket kort tid — kanske skulle visa sig föreligga ett betydligt större behov än man kommit fram till. Vi ansåg därför att en förnyad undersökning bör göras på detta område. Jag tror också att det hade funnits möjligheter att göra det, ty ansökningar om bidrag kommer ju ännu in till lantbruksnämnderna, och man vet fortfarande inte om ansökningarna kommer att klaffa med de belopp, som uppskattningen här har visat.

Jag vill i detta sammanhang återge utskottets motivering för sitt avstyrkande av motionerna, särskilt när det gäller en ytterligare utredning om skadorna.

Jag citerar: »Utskottet vill emellertid erinra om att under senare år undersökningar företagits genom statistiska centralbyråns och skördeskadeutredningens försorg för att få fram en skördeuppskattning utförd med objektiv metodik. Enligt vad utskottet inhämtat är framställningar om anslag för fortsatta dylika undersökningar f. n. föremål för Kungl. Maj:ts prövning.» Med den motiveringen avstyrker utskottet motionerna. Vi anser ju att vad som skall undersökas är de skördeskador, som förekommit på årets skörd. Att avvisa vår motion med den motiveringen — då man ju här avser att finna en metod för undersökningar i framtiden — kan vi inte finna vara hållbart. Därför menar vi att det är nödvändigt med en ny uppskattning, i synnerhet som vi nu fått reda på att det enbart i två län har slagit fel på ca 5 miljoner kronor.

Jag ber, herr talman, att med dessa synpunkter få yrka bifall till reservationerna 1 och 2 i jordbruksutskottets utlåtande nr 40.

Herr **ANDERBERG** (s):

Herr talman! Utskottet har ingen annan uppfattning beträffande själva huvudfrågan än reservanterna, och det har vi ju också hört av reservanten herr Franzén.

Beträffande de stödåtgärder, som skall vidtagas i anledning av skadorna på 1957 års skörd, har förhandlingar som bekant ägt rum mellan jordbruksnämnden och jordbrukets förhandlingsdelegation. Dessa har träffat en överenskommelse, vilken legat till grund för den proposition som utskottet haft att behandla. Båda parterna har varit eniga om att bidrag är nödvändiga för att hjälpa dem som drabbats av den missväxt, som förekommit på vissa ställen i vårt land. Icke heller har i fråga om bidragsbeloppet, 40 miljoner kronor, rått några delade meningar.

Det är emellertid främst när det gäller finansieringen som meningsskiljaktigheter yppat sig. Från utskottets sida har man ansett, att den överenskommel-

**Ang. stödåtgärder i anledning av 1957 års skörde-skador**

se, som träffats rörande finansieringen, också borde bli riksdagens beslut. Det är ju så, att när två parter har förhandlat — antingen det gäller ekonomiska problem, såsom i detta fall, eller lönefrågor — brukar man låta förhandlingsresultatet också bli riksdagens beslut. Man gör inte gärna ändringar i ett förhandlingsresultat, och utskottets majoritet har inte heller i detta fall velat vara med om att vidtaga några ändringar beträffande finansieringen. Högern, folkpartiet och socialdemokraterna har ansett, att även denna del av överenskomsten borde fastställas. Här har emellertid vissa motionärer och sedermera reservanterna från centerpartiet, såsom vi hörde av herr Franzén, haft vissa erinringar att göra.

Jag vill också säga ett par ord i anledning av herr Franzéns erinringar beträffande de felaktiga upplysningar som lämnats rörande skadornas omfattning och den omräkning som detta föranlett. Ursprungligen räknade man sålunda med att skördeminskningen skulle representera ett värde av cirka 159 miljoner kronor; efter omräkningen har beloppet fastställts till 164 miljoner kronor. Om någonting liknande skulle inträffa i fortsättningen, är det av vikt att riktiga uppgifter om skadornas omfattning lämnas och därför har vi från utskottets sida velat särskilt trycka på önskemålet att skördeuppskattningar blir utförda »med objektiv metodik». Det är nödvändigt att riktiga sakuppgifter lämnas, så att slutresultatet kan bli så tillförlitligt och korrekt som möjligt. Därvidlag råder inga delade meningar mellan reservanterna och utskottet.

Sedan talade herr Franzén om återbetalningen av de tidigare utlämnade statliga stödlånen. Ja, där har man också följt träffade överenskommelser. Utskottet har även tillstyrkt, vad som i propositionen förordats beträffande utformningen och administrationen av denna verksamhet.

Slutligen kommer jag till frågan om finansieringen av bidragsverksamheten. Utskottet har föreslagit, att 25 miljoner kronor skall täckas genom avräkning på

det belopp av 100 miljoner kronor, som enligt beslut av 1956 års riksdag skall avsättas till en jordbrukets skörde-skadefond. Återstående belopp av ifrågavarande 40 miljoner, d. v. s. 15 miljoner kronor, skall täckas genom ianspråktagande av införselavgiftsmedel. Jag vill erinra om att det under åtskilliga år förts en ekonomisk politik i samverkan mellan nuvarande centerpartiet och socialdemokratien, varvid man genom investeringsbegränsningar och även på andra sätt försökt hålla tillbaka utgifter i största möjliga utsträckning. Nu säger reservanterna själva, att det statsfinansiella läget är ansträngt och att det erforderliga anslaget därför icke bör belastas innevarande års statsbudget. Nej, men vid bifall till reservanternas förslag skall beloppet belastas ett kommande års budget; vi vet inte, om läget då är bättre. Från utskottets sida har vi inte vågat oss in på den äventyrligheten, kan jag nästan säga, att skjuta över denna sak på framtiden. Här finns en väg, som man efter noggrann undersökning funnit vara framkomlig. Förhandlingsdelegationen, jordbruksnämnden, Kungl. Maj:t och jordbruksutskottets majoritet har alla funnit denna väg riktig och förordat den. Därför kan jag inte se, att det skulle finnas anledning för riksdagen att nu vidtaga någon ändring i det föreliggande förslaget.

Mycket skulle vara att tillägga i denna fråga, men vi hade ju för några dagar sedan en lång debatt om lån till dem som varit utsatta för skörde-skador. Då framfördes en hel del av de synpunkter som kan anses aktuella också i detta sammanhang. Jag inskränker mig därför till det sagda. Jag tycker, att om man betänker vårt ekonomiska läge, bör man av omsorg om framtiden inte ge sig in på vägar, som man inte vet var de kommer att sluta. Jag finner att den linje, som från Kungl. Maj:ts och utskotts-majoritetens sida valts beträffande finansieringen, är den enda framkomliga i dagens läge.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till jordbruksutskottets utlåtande i samtliga delar.

**Ang. stödåtgärder i anledning av 1957 års skördeuskador**

Herr FRANZEN (cp) kort genmäle:

Herr talman! Det är inte min mening att förlänga debatten, men jag begärde ordet, när herr Anderberg sade, att det kan vara en äventyrlig väg att följa reservationen. Det tycker jag ändå inte. Riksdagen har ju tidigare beslutat, att till skördeuskadefonden skulle avsättas 100 miljoner. Nu tar man de 25 miljonerna därifrån, innan det planerade systemet för skördeuskadeförsäkring är klart, vilket ändå var förutsättningen för beslutet om de 100 miljonerna, och sedan tar man 15 miljoner av införselavgiftsmedel, som skall användas vid export för produktionen särskilt för smör och ägg i framtiden. Under sådana förhållanden tycker jag inte, herr Anderberg, att reservanternas linje kan betecknas som äventyrlig.

Herr ESKILSSON (h):

Herr talman! Herr Anderberg har nyss motiverat utskottets ståndpunkt i denna fråga, och eftersom jag befinner mig bland utskottsmajoriteten, har jag inte något att anföra i detta avseende utöver vad herr Anderberg sagt.

Jag har emellertid begärt ordet för att med några ord beröra den kritik, som har riktats mot uppgörelsen, och bakgrunden till den träffade uppgörelsen. Var och en, som sysslar med skördeuppskattning såsom praktisk jordbrukare eller i andra egenskaper, vet ju svårt det är att över huvud taget åstadkomma en exakt uppskattning av skördens storlek och därmed också en exakt uppskattning av skadornas omfattning vid en skördeförlust. Förhållandena växlar från den ena orten till den andra, de kan växla från den ena gården till den andra och de kan växla från dag till dag, beroende på väderlekssituationen vid det tillfälle, när uppskattningen har gjorts. Det är därför inte så underligt, om de resultat, som man har kommit till vid undersökningen av 1957 års skördeuskador, är behäftade med vissa bristfälligheter. I propositionen och i jordbruksutskottets utlåtande är resultaten redovisade länsvis, men detta innebär inte att dessa läns-

siffror är karakteristiska för förhållandena inom hela det län, som redovisningen avser. Det kan finnas delar av ett län, som har fått en god skörd, och det finns andra områden, där man varit utsatt för betydande skördeuskador. Jag kan i detta avseende såsom exempel nämna mitt eget län, Östergötlands län, där man i de västra delarna bärgade en god skörd under år 1957, medan man i vissa andra områden, särskilt i de sydöstra delarna av länet, hade betydande skördeuskador.

Utöver de redovisade förlusterna finns det också andra skador, som det inte är lätt att uppskatta i pengar. Jordbruket har haft ovanligt stora kostnader för att tillvarata skörden under de ogynnsamma väderleksförhållandena. Det har uppstått skador på kommande års grödor, höstsådden är mindre än vanligt, och vissa av de höstsådda grödorna har utvecklat sig ogynnsamt under hösten. Allt detta är omständigheter som det är svårt att mäta och bedöma men som medför stora kostnader för jordbrukarnas vidkommande.

Vi kan alltså vara överens om att 1957 har varit ett mycket besvärligt skördeår, som har medfört stora förluster för jordbruket. Men vi får inte heller glömma bort, att det också finns ljuspunkter i den mörkta tavlan. Vi fick en relativt god höskörd, vi fick en god oljeväxtskörd, som kunde bärgas under gynnsamma förhållanden, och detta måste räknas som en pluspost i kalkylen över skördeutfallet för år 1957.

Det föreligger betydande svårigheter att få fram en exakt uppskattning av skördeutfallet, och man har ju riktat anmärkningar mot de siffror, som här redovisas. Man menar att dessa inte avspeglar det verkliga skördeutfallet, utan att det finns anledning att göra en ny beräkning. Jag vill emellertid för min del förklara att jag anser att de ansvariga myndigheterna har gjort vad som har kunnat göras för att så snabbt som möjligt få fram ett i möjligaste mån tillförlitligt resultat. Här har snabbhet varit av nöden, om vi över huvud taget skulle kunna behandla denna fråga vid höstriks-

### Ang. stödåtgärder i anledning av 1957 års skörde-skador

dagen. Jag tycker därför att det finns anledning att ge de myndigheter, som sysslat med skördeuppskattningen och insamlandet av de olika uppgifterna, ett erkännande från riksdagens sida för den betydande insats de i detta avseende har gjort. Jag tror att det finns anledning att stryka under vad utskottet skrivit, när utskottet säger att det nu föreliggande utredningsmaterialet enligt utskottets mening ger en så pass tillförlitlig bild av skadorna, som det under rådande förhållanden varit möjligt att åstadkomma.

Sedan är det naturligtvis en annan sak, att det vore önskvärt, om man hade en mera tillförlitlig och exakt metod att mäta skörde-skadorna. Det finns väl också hopp om att vi skall få en sådan metod. Här har redan redovisats det uttalande, som jordbruksutskottet gjort angående försöken att få fram en mera objektiv metodik. Jag vill påminna om att årets vårriksdag lämnat betydande anslag för att utvidga denna verksamhet, och så småningom kommer väl den objektiva skördeuppskattningen att få både större säkerhet och större omfattning än den för närvarande har. Vi får hoppas, att vi på det sättet får större möjlighet till en exaktare uppskattning av skördeutfallet. Men vi måste nog vara medvetna om att hur vi än gör på detta område, sysslar vi med frågor, där de lokala variationerna kan vara stora och där det inte går att komma ifrån den mänskliga faktorn, vilket medför att alla metoder kommer att vara förknippade med vissa bristfälligheter.

Jag håller med herr Franzén om att det är beklagligt att man får lov att ta i anspråk en del av den beräknade hundramiljonersfonden, som skulle tjäna som grundfond vid en eventuell ny skyddsform mot skörde-skador. Det är beklagligt att man måste göra detta, därför att det medför en minskning av de tillgångar, som så väl behövs när vi får ett nytt system för skörde-skadornas ersättning. Men dessa pengar har ju ursprungligen varit avsedda att möta behov, som uppstått i samband med skörde-skador, och ur den synpunkten kan det inte vara principiellt oriktigt att i

ett beträngt läge använda dessa medel. Jag vill också påpeka vad utskottet skrivit, att frågan angående skörde-skadefondens storlek skall upptas till prövning i samband med behandlingen av skörde-skadautredningens blivande förslag. När denna utredning blir färdig — och det ligger väl inte så långt fram i tiden — kommer det säkerligen att visa sig att även en hundramiljonersfond i det långa loppet är otillräcklig för att möta kommande anspråk på grund av skörde-skador. Men då får väl denna fråga liksom i så många andra fall bli föremål för förhandlingar mellan de parter, som brukar diskutera sådana här frågor.

Herr talman, jag har med detta bara velat anföra mina synpunkter på den träffade överenskommelsen och på utskottets förslag. Jag vill till sist deklarerera, att även om jag har betänkligheter, särskilt när det gäller de 25 miljonerna, har jag varit med om att tillstyrka förslaget av respekt för den överenskommelse som har träffats mellan ansvariga organisationer på detta område. Vi brukar inom riksdagen ha respekt för sådana uppgörelser, och det motiverar att jag, herr talman, nu till sist yrkar bifall till utskottets förslag.

Herr FRANZÉN (cp) kort genmäle:

Herr talman! Herr Eskilsson talade om att jordbruket åsamkats stora utgifter på grund av att man fått lägga ned arbete och kostnader för att bärga skörden i helt annan utsträckning än normalt på grund av det myckna regnandet. Hans anförande överensstämde nästan med den motivering som motionärerna lagt fram för sitt ställningstagande. Hade herr Eskilsson sålunda dragit den rätta slutsatsen av sitt anförande, hade han bort rösta på reservationen.

Jag vill fastslå, att inte heller reservationerna vill anklaga myndigheterna för att de har gjort ett dåligt arbete, utan vi är nog överens om att de har gjort sitt bästa. Men det är, som herr Eskilsson själv säger, den mänskliga faktorn som spelar in. Denna mänskliga faktor har spelat in på ett sådant sätt, att man i två

**Ang. stödåtgärder i anledning av 1957 års skördeskador**

län fått felmarginaler på cirka 5 miljoner kronor.

Slutligen säger herr Eskilsson, att när skördeskadautredningen blir färdig med sitt arbete, det kommer att visa sig att även en 100 miljoners fond kommer att vara otillräcklig. Det tror jag också, att den visar sig bli, när man skall pröva frågan om en skördeskadeförsäkring som läggs upp så — som jag föreställer mig — att jordbrukarna skall betala vissa avgifter och vissa avgifter erlagges från det allmännas sida. Men vi är inte framme vid dessa frågeställningar nu, och därför menar vi reservanter, att man inte bör använda de 100 000 000 kronorna på annat sätt än lån förrän man fått klarhet om det system för reglering av skördeskador som jag berörde i mitt tidigare anförande.

Herr PÅLSSON (cp):

Herr talman! Bara några få ord! Jag hade inte alls tänkt ge mig in på ett resonemang om skadornas omfattning och svårigheten att bedöma den. Men det har sagts från utskottets sida, att det förslag, som nu föreligger, är resultatet av en överenskommelse, och den bör man respektera. Ja, ett sådant resonemang tycker jag är riktigt, men det förhåller sig väl på det sättet, att de 100 miljoner kronor, som avsattes som en grundfond till en blivande skördeskadeförsäkring, väl också var resultatet av en överenskommelse. Det förefaller mig litet inkonsekvent, att man skall respektera en överenskommelse bara så länge den är ny. Jag föreställer mig att det kanske vore riktigt att respektera överenskommelser även av annan årgång än 1957, så länge överenskommelserna i fråga är bindande och aktuella. Jag har i och för sig ingenting emot att pengar lånas från denna fond, om det är nödvändigt, men det bör, som reservanterna här har anfört, också ske i form av lån och vara åtföljt av en återbetalning. Bara för att hysa respekt för årets överenskommelse bör man väl inte precis som man behagar riva sönder en överenskommelse från ett tidigare år, en

överenskommelse som enligt min mening fortfarande måste vara bindande. Jag kan, herr talman, för min del inte tänka mig att det är så illa ställt med statens finanser, att det är nödvändigt att från en sådan utgångspunkt springa från en överenskommelse av det här slaget.

Med dessa ord, herr talman, ber jag att få instämma i yrkandet om bifall till reservationen.

Herr ANDERBERG (s) kort genmäle:

Herr talman! Vad herr Pålsson här anförde ger mig anledning att erinra om att de 100 miljoner kronor från vilka man i detta fall skulle ta 25 miljoner är avsatta just till skördeskador. De 25 miljonerna skall nu gå till skördeskador. De får sålunda den användning som man har tänkt sig, även om de inte längre kommer att ligga i en försäkringsfond. Även om man sålunda nödgats ta dem i anspråk litet tidigare än man tänkt sig, kan detta icke strida mot det ursprungliga syftet. Pengarna blir använda till samma ändamål.

Herr JOHANSSON, THEODOR, (cp):

Herr talman! Detta ärende har kanske redan diskuterats tillräckligt och är kanske också tillräckligt klarlagt. Jag skulle ändå vilja anföra några synpunkter som stöd för vår reservation.

Vi har inte på något sätt avgivit denna reservation för att klandra den uppgörelse som träffats. Vi vet mycket väl att den baserar sig på beräkningar av jordbruksnämnden och uppgifter som man inhämtat från olika håll. Som här redan tidigare har sagts har emellertid uppgifterna i vissa fall varit felaktiga, och då finns det väl ändå anledning nog för en begäran att denna fråga granskas efteråt så att man får klara siffror för skördeförlusten i dess helhet. Det är angeläget inte bara för jordbrukarna utan även för landets konsumenter att vi i alla sådana här frågor får korrekta, exakta siffror så långt det över huvud taget är möjligt.

Jag kan i övrigt säga att jordbruks-

**Ang. stödåtgärder i anledning av 1957 års skörde-skador**

nämnden också har varit ganska tveksam om uppskattningen av skadorna. På sid. 3 i utskottets utlåtande anföres vad jordbruksnämnden sagt: »Däremot ger den ej något uttryck för de kvalitets-skador, som inträffat i fråga om andra växtslag, främst fodersäd, eftersom det ej varit möjligt att få något säkert mått å dessa. Nämnden understryker vidare, att den anförda siffran ej inrymmer de kostnader, som jordbruket fått vidkännas till följd av regnen, exempelvis i form av ökade bärgnings- eller torkningskostnader, och ej heller ger något uttryck för den inkomstminskning, som jordbruket torde komma att få vidkännas nästa år till följd av de otjänliga väderleksförhållandena innevarande höst, exempelvis på grund av minskad sådd av höstsäd eller på grund av skador på vallinsådden. Vid bedömningen av det föreliggande stödbehovet måste emellertid enligt nämndens mening självfallet hänsyn tagas även till nu nämnda faktorer.» Jag tycker att detta uttalande av jordbruksnämnden överensstämmer ganska väl med reservanternas uttalande, då vi menar att skörde-skadorna är betydligt större än jordbruksnämnden har kunnat få fram vid en hastig uppskattning. Man behöver därför inte kritisera den uppgörelse som har träffats. Vad vi har velat är egentligen bara att få en komplettering av uppgifterna och en något säkrare bild av det verkliga läget. Det har ju också av herr Eskilsson erkänts att siffrorna är osäkra och beräkningarna inte fullt tillförlitliga. Han är alltså införstådd med detta resonemang.

Jag skulle vidare vilja framhålla, att skörde-skadorna kommer att betyda en hel del framdeles. Den dåliga skörden kommer säkerligen att orsaka, att många djur blir sjuka under vintern, det blir nedsatt produktion under kommande år. Vidare bör märkas att slitage av maskiner varit större än vanligt, arbetskraften kan inte utnyttjas rationellt o. s. v. Det är alltså en mängd faktorer som man måste räkna med innan man får fram det verkliga resultatet.

I detta sammanhang skulle jag även vilja erinra om en annan sak, som inte

hör samman med denna fråga, men som hör samman med frågan om den skörde-skadeförsäkring som är under utredning. Vi har räknat med att vi behöver de 100 miljonerna som är anslagna till skörde-skadeförsäkring framdeles. Här om har man, anser vi, träffat ett avtal tidigare, och det bör hållas.

När det gäller de framtida kostnaderna för skörde-skadeförsäkringen är det ganska angeläget att se till att man får till stånd en rättvis fördelning av kostnaderna. Efter vad jag själv har kunnat bedöma är det blott i få fall som småbrukarna har haft skörde-skador i den omfattning att de kan få någon statlig hjälp, utan småbrukarna torde i allmänhet få klara sig själva. De har bärgat skörden, även om kvaliteten är ganska dålig. När premierna för skörde-skadeförsäkringen framdeles skall bestämmas, bör man ta skälig hänsyn till småbrukens förluster och hålla i minnet hur stor andel som småbruket har fått av de statsmedel som beviljas. Jag skulle vilja be vederbörande tänka på detta när man en gång skall besluta om skörde-skadeförsäkringen.

I övrigt har jag intet att tillägga utöver vad som redan har sagts.

Jag ber att få yrka bifall till reservationen.

Herr PÅLSSON (cp):

Herr talman! Endast ett mycket kort genmäle till herr Anderberg. Det är klart att de 100 miljonerna var avsedda just för ett ändamål som detta, nämligen skörde-skador. Men det är också lika klart att de var avsatta som grundfond för en blivande skörde-skadeförsäkring. Den har vi ännu inte fått. Vad jag vänder mig mot är det oformliga i att staten ger en utfästelse på 100 miljoner kronor till en grundfond för en skörde-skadeförsäkring och sedan på sätt utskottsmajoriteten här föreslår skär ned fonden till 75 miljoner kronor. Det tyder inte på någon respekt för överenskommelser och avtal. Det står fortfarande fast, att här sviks ett avtal men deklarerar respekt för ett nytt avtal. Det är det enda som har förekommit här.

**Ang. stödåtgärder i anledning av 1957 års skördeuskador**

I herr Pålssons yttrande instämde herrar *Werner* (cp), *Wolgast* (cp), *Axel Emanuel Andersson* (cp), *Nils Theodor Larsson* (cp), *Ivar Johansson* (cp), *Gustafsson* (cp) och *Georg Carlsson* (cp).

Sedan överläggningen ansetts härmed slutad, yttrade herr talmannen, att med anledning av vad därunder yrkats propositioner komme att framställas särskilt beträffande punkten A av utskottets i det nu ifrågavarande utlåtandet gjorda hemställan och särskilt rörande punkten B.

I fråga om punkten A, fortsatte herr talmannen, hade yrkats dels att vad utskottet hemställt skulle bifallas, dels ock att utskottets hemställan skulle bifallas med de ändringar, som förordats i den av herr Franzén m. fl. vid utlåtandet avgivna, med 1 betecknade reservationen.

Därefter gjorde herr talmannen propositioner enligt berörda yrkanden och förklarade sig finna propositionen på bifall till utskottets hemställan oförändrad vara med övertvägande ja besvarad.

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

Den, som bifaller vad jordbruksutskottet hemställt i sitt utlåtande nr 40 punkten A, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, bifalles utskottets hemställan med de ändringar, som förordats i den av herr Franzén m. fl. vid utlåtandet avgivna, med 1 betecknade reservationen.

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

Sedermera gjorde herr talmannen i enlighet med de beträffande punkten B förekomna yrkandena propositioner, först på bifall till vad utskottet i näm-

da punkt hemställt samt vidare på antagande av det förslag, som innefattades i den av herr Franzén m. fl. vid utlåtandet avgivna, med 2 betecknade reservationen; och förklarade herr talmannen, efter att hava upprepat propositionen på bifall till utskottets hemställan, sig anse denna proposition vara med övertvägande ja besvarad.

Herr *Franzén* begärde votering, i anledning varav uppsattes, upplästes och godkändes en omröstningsproposition av följande lydelse:

Den, som bifaller vad jordbruksutskottet hemställt i sitt utlåtande nr 40 punkten B, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, antages det förslag, som innefattas i den av herr Franzén m. fl. vid utlåtandet avgivna, med 2 betecknade reservationen.

Sedan denna voteringsproposition ånyo uppläst, verkställdes till en början omröstning genom uppresning. Herr talmannen förklarade, att enligt hans uppfattning flertalet röstat för ja-propositionen.

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

Ja — 99;

Nej — 20.

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

Anmäldes och godkändes statsutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 387, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående folkhögskolans ställning och uppgifter jämte i ämnet väckta motioner;

nr 388, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående en reform av den territoriella pastoratsindelningen och den församlingsprästerliga organisatio-

nen i riket m. m. jämte i ämnet väckta motioner;

nr 389, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till en kampanj för lönsparande;

nr 390, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående vissa lönefrågor med anledning av ändrad organisation av den lokala och regionala skolledningen m. m.;

nr 397, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående inrättande av en medicinsk högskola i Umeå jämte i ämnet väckta motioner;

nr 398, i anledning av väckta motioner rörande studiesociala åtgärder;

nr 399, i anledning av riksdagens år 1957 församlade revisorers särskilda berättelse om rikets indelning i län;

nr 400, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utbyggnad av en storflygplats; och

nr 401, angående tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1957/58.

Anmälades och godkändes andra lagutskottets förslag till riksdagens skrivelse, nr 395, till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående godkännande av överenskommelse mellan Sverige, Danmark, Finland och Norge om upphävande av passkontrollen vid de internordiska gränserna samt med förslag till lag om ändring i utlänningslagen den 30 april 1954 (nr 193).

Anmälades och godkändes tredje lagutskottets förslag till riksdagens skrivelse, nr 396, till Konungen i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i lagen den 1 december 1950 (nr 599) om ersättning för mistad fiskerätt m. m., dels ock i ämnet väckta motioner.

Anmälades jordbruksutskottets förslag till riksdagens skrivelse, nr 402, till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående vissa stödåtgärder i anledning av skadorna å 1957 års skörd jämte i ämnet väckta motioner.

Skrivelseförslaget godkändes under förutsättning att utskottets hemställan i

utlåtande nr 40 bifölles även av andra kammaren.

Anmälades riksdagens kanslis förslag till Sveriges riksdags beslut under riksdagens vår- och höstsessioner år 1957.

Förslaget godkändes under förutsättning att jordbruksutskottets hemställan i utlåtande nr 40 bifölles även av andra kammaren.

Justerades protokollsutdrag för denna dag.

Herr TALMANNEN yttrade:

Kammaren står nu vid avslutningen av sin höstsession. Det faller sig då för mig naturligt att liksom jag gjorde i fjol knyta några reflexioner till riksdagsarbetet under det år som gått.

Jag vill konstatera, att om samhällsutvecklingen fortsätter att vara den som den varit under en lång följd av år, måste vi räkna med en ständigt ökad belastning på riksdagen och riksdagsmännen. Det kan gå i kurvor, upp ibland och ned ibland, men rörelseriktningen blir hela tiden uppåt, försåvida inte den sittande författningsrevisionen kan finna något Columbi ägg som utan att på något sätt lädera den dominerande ställning och det avgörande inflytande som Sveriges riksdag bör ha i svenskt samhällsliv befriar oss från bagatelländan.

Det blir under sådana förhållanden, med ständigt stigande riksdagsarbete, nödvändigt för oss att planera och fördela arbetet på ett allt bättre sätt. Det har ju under årens lopp riktats vissa erinringar mot det sätt, på vilket riksdagsarbetet bedrivits, och jag vill ingalunda säga att de i alla sammanhang varit obefogade. Jag vill dock konstatera det lilla men i och för sig glädjande faktum, att vi vid vårsessionens slut i våras hade mindre hets och jäkt än vi hade föregående år.

Höstsessionen erbjuder sina speciella problem. Arbetsbelastningen varierar från år till år, och den varierar de olika utskotten emellan. Det är svårt att ordna riksdagsarbetet så att icke vissa riks-



dagsmän i onödan hålles i Stockholm. Årets riksdag kanske erbjöd speciella problem i detta sammanhang, men vi har strävat efter att skjuta upp arbetsplena så länge, att de riksdagsledamöter som inte har varit bundna av utskottsbehandling av ärendena skulle kunna fullgöra ett nyttigt arbete i hemorten. Man kan kräva av riksdagsmännen att de skall vara här i hela den utsträckning, som riksdagsarbetet erfordrar, men det är slöseri med arbetskraft om man tvingar dem att vara här för mycket.

Vi höll första arbetsplenium den 13 november. Det var icke nödvändigt ur arbetsbelastningssynpunkt, ty det var ett mycket kort plenum. Men det var ett ärende, som måste avgöras, ty eljest gick det inte i lås. Därför måste vi kalla hit riksdagsmännen. Även på den punkten får vi sträva efter att koncentrera arbetet i möjligaste mån, så att det blir så effektivt som möjligt, men samtidigt ge så stort utrymme som möjligt åt riksdagsmännen att fullgöra sina medborgerliga värv.

Emellertid kan vi kanske konstatera en sak i detta sammanhang. Det är att den största inrikespolitiska händelsen i år inte har skett i detta hus. Som sådan får vi väl nämligen karakterisera den folkomröstning som på grund av vårens riksdagsbeslut under hösten ägde rum i pensionsfrågan. De mäktiga männen i partiledningarna överlägger för närvarande om möjligheterna att skapa en samförstånds lösning. Vi som står utanför dessa överläggningar kan bara uttrycka den gemensamma förhoppningen, att det skall vara möjligt att skapa detta samförstånd. Att lösa den på många år viktiga fråga, som vi har inom riksdagens verksamhetssfär, i samförståndets tecken vore en framgång. Att lösa den i motsättningarnas tecken kan vara en nödvändighet; sådana finns alltid i politiskt arbete, men det är ingenting som vi ser fram emot med glädje.

Låt mig till sist rikta ett tack till de kamrater, som nu lämnar oss. Jag skall följa gammal praxis och inte nämna deras namn. Jag skall inte försöka mig på några individuella värdesättningar. Jag kan dock inte låta bli att säga, att det

vore ganska frestande, ty flera av dem, som nu lämnar oss, tillhör kammarens mest markanta profiler, som vi i hög grad kommer att sakna och som jag tror att även den allmänhet och den press, som kanske i första hand följer andra kammarens arbete men som under stundom även ägnar oss en viss uppmärksamhet, kommer att sakna under kammarens debatter.

Låt mig följa gammal praxis och gemensamt, ingen nämnd och ingen glömd, tacka dem som går för en ärlig strävan att vid sitt ställningstagande i riksdagen gagna Sveriges folk, för stor arbetsamhet och kunnsighet. Dessa egenskaper är värda tack. Vi kommer att sakna dem. Man skiljs inte från goda medarbetare och goda kamrater utan att det blir ett tomrum efter dem.

Jag vill till sist tacka även dem av kammarens ledamöter, som kommer att mötas i denna sal efter nyår, för ett gott och strävsamt arbete under det år som gått och önska dem all möjlig trevnad under den stundande julen och det stundande nyåret.

Detta tal besvarades av herr KARLSSON, GUSTAF, i följande ordalag:

Herr talman! Eftersom både herr Sandler och herr Domö är förhindrade att närvara i kammaren har den äran tillkommit mig att nu få ta till orda.

Då jag tillhör de ledamöter, som med årsskiftet lämnar första kammaren, ber jag först att få säga ett varmt tack för de vänliga och erkänn samma ord, som ni, herr talman, riktade till oss, som nu går. Jag hoppas att det inte betraktas som ett missbruk av den förmånsställning, som jag nu står i, om jag begagnar tillfället att till kammarkamraterna på egna och de avgåendes vägnar tacka alla kammarens ledamöter för all vänlighet som visats oss och för ett gott kamratskap.

Så ber jag till er, herr talman, och till presidiet i dess helhet att få framföra kammarens tack för det sätt, på vilket ni har lett kammarens arbete under detta år. Ni har, herr talman, med skicklighet och oväld lett kammarens förhandlingar. Då så påkallats har ni på ett förtjänstfullt sätt företrätt riksdagens

första kammare och fört dess talan. Och, herr talman, ni har visat oss alla en varm vänlighet, som av kamraterna i kammaren mycket uppskattats.

De vänskapsband, som genom arbetet i vårt parlament knyts över partigränserna mellan riksdagens ledamöter, är nog på sitt sätt ett bidrag till den stadga och den stabilitet, som det parlamentariska livet har i vårt land. Detta vänskapens styrkebälte har ni, herr talman, ytterligare förstärkt. Jag tvekar inte att säga, att kammaren gärna vill i sin talman se en symbol för sina strävanden att genom sina beslut ytterligare befästa friheten, rätten och freden till gagn för vårt land och vårt folk.

Så önskar jag till sist, att herr talman-

nen under den kommande helgen i hemmets hägn skall få njuta lugn och ro samt med stärkta krafter möta kammaren i ett nytt arbetsår.

God jul och tack för allt, herr talman!

Herr talmannen förklarade härefter 1957 års riksdags höstsession avslutad, under förutsättning att andra kammaren beträffande det vid dagens sammanträde behandlade ärendet fattade samma beslut som första kammaren.

---

Kammarens ledamöter åtskildes kl. 11.40.

In fidem  
*G. H. Berggren*