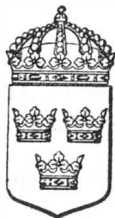


RIKSDAGENS PROTOKOLL



Nr 36

FÖRSTA KAMMAREN

1963

9—11 december

Debatter m. m.

Tisdagen den 10 december

Sid.

Svar på interpellation av herr Sveningsson om åtgärder för att hindra rymningar från fångvårdsanstalter och andra anstalter	4
Handläggningen av Wennerströmaffärens konstitutionella sida ..	13
Om utvidgad statlig kreditstödsverksamhet m. m.	17
Om underlättande av mindre och medelstora företags avsättning på den internationella marknaden	25
De utlandssvenska barnens skolgång, m. m.	29
Landstingskommunernas övertagande av statens mentalsjukvård m. m.	31

Onsdagen den 11 december

Svar på interpellationer:

av fru Hamrin-Thorell ang. resurserna för vård och behandling av neurosedynskadade barn	55
av herr Larsson, Thorsten, ang. meritvärdet av tjänstgöring som underläkare vid odelat lasarett	60
Den statliga trafikpolitiken	63
Fastighetstaxeringen	107

Samtliga avgjorda ärenden

Tisdagen den 10 december

Utrikesutskottets utlåtande nr 11, dels ang. ändring i lagen om särskilda förmåner för vissa internationella organisationer m. m., dels ock ang. privilegier och immunitet för organisationen för europeisk rymdforskning	13
Konstitutionsutskottets memorial nr 16, ang. handläggningen av Wennerströmaffärens konstitutionella sida	13

	Sid.
Sammansatta konstitutions- och bankoutskottets utlåtande nr 1, ang. reglering i riksdagsstadgan av riksdagstjänstemännens avlöningsförhållanden	17
Statsutskottets utlåtande nr 204, om utvidgad statlig kreditstödsverksamhet m. m.	17
— nr 205, om underlättande av mindre och medelstora företags avsättning på den internationella marknaden	25
— nr 206, ang. rehabiliteringsverksamheten	29
— nr 207, om undervisning i ämnet familjekunskap m. m.	29
— nr 208, ang. de utlandssvenska barnens skolgång, m. m.	29
— nr 209, om samverkan mellan utredningar som behandlar gymnasiets och fackskolornas problem	31
— nr 210, ang. landstingskommunernas övertagande av statens mentalsjukvård m. m.	31
Bevillningsutskottets betänkande nr 60, ang. ändrad lydelse av 18 § förordningen om automobilskatt, m. m.	53
Tredje lagutskottets utlåtande nr 42, ang. ändrad lydelse av 18 § förordningen om automobilskatt, m. m.	53

Onsdagen den 11 december

Sammansatta stats- och tredje lagutskottets utlåtande nr 1, ang. riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.	63
Bevillningsutskottets betänkande nr 62, ang. ändring i kommunalskattelagen, m. m.	107
Bankoutskottets utlåtande nr 30, ang. omorganisation av riksgäldskontoret, m. m.	109
— memorial nr 31, ang. instruktion för nästkommande riksdags bankoutskott	110
— utlåtande nr 32, ang. reservation av tomt för en ny riksbanksbyggnad, m. m.	110
— nr 33, ang. inrättande av vissa ordinarie tjänster vid riksdagens ekonomibyrå	110
Första lagutskottets utlåtande nr 49, om en översyn av lagstiftningen rörande förmynderskapsförvaltningen	110
— nr 50, om inrättande av ett ekonomiskt förvaltarskap som alternativ till omyndigförklaring	110
— nr 51, ang. ändrad lydelse av 2 § 9:o), 14:o), 15:o) och 17:o) lagen om Kungl. Maj:ts regeringsrätt	110
— nr 52, ang. biskopsval, m. m.	110
Andra lagutskottets utlåtande nr 78, ang. ändrad lydelse av 26 § sjömanslagen	110
Tredje lagutskottets utlåtande nr 40, om ändring i lagen angående stenkolsfyndigheter m. m.	110
— nr 41, ang. bestridande av kostnaderna för grupplivförsäkring för präster och kyrkomusiker, m. m.	110
— nr 43, ang. ändring i vägtrafikförordningen	110
Jordbruksutskottets utlåtande nr 24, ang. utgifter å tilläggsstat I: jordbruksärenden	110

Måndagen den 9 december

Kammaren sammanträdde kl. 16.00.

Justerades protokollet för den 3 innevarande månad.

Anmälades och godkändes statsutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

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

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

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

Föredrogos och bordlades ånyo utrikesutskottets utlåtande nr 11, konstitutionsutskottets memorial nr 16, sammansatta konstitutions- och bankoutskottets utlåtande nr 1, statsutskottets utlåtanden nr 204—210, bevillningsutskottets betänkanden nr 60 och 62, bankoutskottets utlåtanden och memorial nr 30—33, första lagutskottets utlåtanden

nr 49—52, andra lagutskottets utlåtande nr 78 samt tredje lagutskottets utlåtanden nr 40—42.

På framställning av herr talmannen beslöts att på föredragningslistan för morgondagens sammanträde tredje lagutskottets utlåtande nr 42 skulle uppföras näst efter bevillningsutskottets betänkande nr 60.

Anmälades och bordlades

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

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

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

Justerades protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 16.05.

In fidem

K.-G. Lindelöw

Tisdagen den 10 december

Kammaren sammanträdde kl. 11.00.

Justerades protokollen för den 4 innevarande månad.

Anmälades och godkändes allmänna beredningsutskottets förslag till riksdagens skrivelse, nr 393, till Konungen i anledning av väckta motioner om en för cykeltrafik bättre anpassad planering av gator och vägar.

Om åtgärder för att hindra rymningar från fångvårdsanstalter och andra anstalter

Herr statsrådet och chefen för justitiedepartementet KLING, som tillkännagivit, att han hade för avsikt att vid detta sammanträde besvara herr Sveningssons interpellation om åtgärder för att hindra rymningar från fångvårdsanstalter och andra anstalter, erhöll ordet och anförde:

Herr talman! Herr Sveningsson har frågat mig

1) om jag vill lämna en redogörelse för i vilken omfattning rymningar förekommit från fångvårdsanstalter och andra vårdanstalter under senare år, och

2) vilka åtgärder jag ämnar vidtaga för att i möjligaste mån förhindra rymningar från fångvårdsanstalter och andra vårdanstalter.

Med anledning härav får jag anföra följande.

Först vill jag då förklara, att jag delar interpellantens oro över de många rymningarna och anser att det är angeläget att begränsa dessa rymningar.

I år, 1963, har det under tiden januari—oktober förekommit följande an-

tal rymningar. Från fångvårdsanstalter av sluten typ har rymt 251 intagna och från anstalter av öppen typ 179. Under permission har avvikit 501. För de första tio månaderna av 1963 blir detta totalt 931 rymningar. Under samma tid förra året var motsvarande siffror 248 från sluten anstalt, 112 från öppen anstalt och 386 under permission.

Under tiden januari—oktober i år har lämnats 4 947 permissioner. Som jag nämnade har 501 permittenter antecknats som rymmare. Antalet rymmare i procent av antalet permittenter uppgår alltså till 10,1. I stort sett har permissionsrymningsprocenten hållit sig relativt oförändrad under senare år. Läget är emellertid i själva verket bättre än det ser ut. Som rymning räknas nämligen även starkt försenad återkomst efter permissionen.

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

Rymningarna från öppen anstalt är ju förtroendesvek i lika hög grad som permissionsrymningarna. Det synes vara så att dessa avvikanden i viss grad sammanhänger med dagens differentieringssvårigheter för fångvården. Något annat botemedel torde här inte finnas än bättre sällning och noggrannare observans. Det är att hoppas, att vi med de nya öppna anstalterna, som ur många synpunkter är bättre planerade än de gamla, skall kunna nå en förbättring.

Huvudproblemet beträffande rymningarna knyter sig till de slutna anstalterna. På de slutna anstalterna förvaras klientel som i princip bör bevakas så noga att rymningar är uteslut-

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

De gamla, på cellfångelseiden byggda anstalterna är mer eller mindre otillfredsställande ur byggnadsmässiga och tekniska synpunkter. De är illa lämpade för modern fångvård, och rymningar lyckas alltför enkelt från dem. Vi har anslagit relativt stora pengar för att byggnadsmässigt förbättra dessa anstalter, och jag tvekar inte för egen del att föreslå en ökad medelsanvisning för sådana ändamål. Fångvården bygger också om så fort man hinner, men för att kunna bygga om måste man helt eller delvis kunna utrymma en anstalt, och det låter sig göra endast med stor svårighet i nuvarande överbeläggnings-tider. Aktuella ombyggnadsföretag är just nu den fasta paviljongen på Långholmen och den östra flygeln vid Norrköpingsanstalten.

Fångvårdens rymningsproblem har inte varit obekanta för mig och bör heller inte ha varit obekanta för riksdagen. I sina petita hösten 1960 lämnade fångvårdsstyrelsen en redogörelse för förhållandena och föreslog två omedelbara åtgärder. Den första gick ut på att man genom en utökning av möjligheten att erhålla villkorlig frigivning skulle stimulera till bättre uppförande i anstalterna. Statsmakterna accepterade förslaget, och anstaltscheferna har i de årsberättelser som jag har tagit del av genomgående vittnat om den goda effekt på anstaltsdisciplinen som detta medförde. Den andra åtgärden som man föreslog gick ut på att man för det ordinarie klientelet skulle avdela fyra mindre anstalter som specialanstalter för svårbehandlade. Dit skulle då skickas rymmare och disciplinstörare, för vilka man skulle tillämpa enrumsbe-

handling i förstone och sedan efter hand arbete i mycket begränsad gemensamhet. Även detta förslag godtog av statsmakterna, och anstalterna i Luleå, Örebro, Jönköping och Halmstad avdelades som specialanstalter. Nu fungerar dessa anstalter och har varit till stor hjälp i fångvårdens strävanden att hålla anstaltsdisciplin. Alldeles nyligen har Kalmaranstalten gjorts i ordning för att fungera som disciplinanstalt för förvaringsklientel.

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

Civilministern har uppdragit åt personalutbildningsberedningen att penetrera frågan om gemensam utbildning av personal inom vissa vårdområden, däribland också fångvården. Beredningen har också anordnat ett par försökskurser. I avbidan på denna utrednings resultat har fångvårdsstyrelsen fått meddel att intensifiera sin utbildning för tillsynspersonalen, och denna utbildning är speciellt inriktad på säkerhetsfrågorna. Fångvårdsstyrelsen fick också i våras särskilt anslag för att anordna en konferens med uppsyningsmännen från alla anstalter i landet, uteslutande avsedd för säkerhetsfrågor. En bok i bevakningsteknik har även tryckts och utdelats till samtliga tjänstemän i tillsynsbefattningar.

Rymningarna brukar kulminera under sommaren och sammanfaller därmed med semesterperioden, då fångvården måste anlita ett stort antal vikarier som är mindre skickade än den

Om åtgärder för att hindra rymningar från fångvårdsanstalter och andra anstalter fast anställda personalen att upptäcka och bemästra rymningsförsök. Fångvårdsstyrelsen har föreslagit att man skall låta alla nyanställda tjänstemän, även vikarier, få ett par veckors upplärningstid innan de på eget ansvar anförtros att fullgöra bevakningstjänst. Vi får ta ställning till detta i samband med att vi behandlar fångvårdens anslagskrav. Detsamma gäller de personalförstärkningar som fångvårdsstyrelsen har begärt. Jag kan dock nämna, att i den senaste konseljen fick fångvårdsstyrelsen bemyndigande att i avvaktan på statsmakernas ställningstagande till anslagskraven föranstalta om en omedelbar förstärkning av personalen på vissa anstalter.

Herr SVENINGSSON (h):

Herr talman! Jag ber att till herr statsrådet och chefen för justitiedepartementet få framföra mitt tack för svaret på min interpellation. Jag tackar även för svarets innehåll och för den trevliga ton, i vilken svaret är hållet. Jag tänker då särskilt på uttalandet, att statsrådet delar den oro jag känner — och här kan tilläggas den oro som allmänheten i stor omfattning känner — för det stora antal rymningar som förekommer bland dem, som vistas på här åsyftade fångvårdsanstalter av olika slag.

Antalet rymningar, som redovisas i svaret, har ökat med inte mindre än 185 under tiden januari—oktober 1963 i förhållande till samma tid 1962. Det måste betecknas som en allvarlig ökning, och något tecken till en förbättring kan inte skönjas.

Visst kan det inträffa olycksfall i arbetet på alla områden, och det gör det säkert vid den sällning av intagna som omtalas i interpellationssvaret, men när så allvarliga händelser inträffar som många gånger förekommit i samband med dessa rymningar, då rymningarna får tillfälle att begå nya brott, måste det här vara fråga om fel och brister som

det är samhällets ofrånkomliga skyldighet att avhjälpa. Det behöver bara erinras om — något som enligt tidningsreferaten framhölls i andra kamraren i går — de hemska illdåd som förövades i Värmland i somras, då två oskyldiga människor samma natt fick offra sina liv därför att en farlig förbrytare rymt från ett fängelse.

Något som också är synnerligen allvarligt är det förhållandet, att militärförråden på grund av den dåliga bevakningen skall tjänstgöra som vapenleverantörer till dessa farliga förbrytare — så var det ju i det här omnämnda fallet. Nog kan det verka ibland, som om myndigheterna inte upptäckt att den eller den som rymt från en anstalt är en farlig individ, innan nya brott har begåtts.

När rymningarna har blivit så många som de nu är, är det inte att undra på att det har blivit en stark reaktion från olika håll. Denna reaktion har på intet sätt någon politisk färg. Det är en mycket enig uppfattning, oberoende av politisk färg, att den uppgift, som samhället har att hålla ordning även på de individer som kommit på livets skuggsida och begått brott av olika slag, måste skötas på ett bättre sätt än som skett under senare år. Det finns nog förhoppningar om att vår nuvarande justitieminister med de egenskaper han har skall kunna klara denna uppgift. Ett berättigat krav måste vara att medborgarna kan känna en högre grad av säkerhet till liv och egendom än vad som nu är fallet.

Statsrådet framhåller, att han för sin del inte kommer att tveka utan kommer att föreslå ökade anslag till fångvården. Detta är nödvändigt och hälsas med tillfredsställelse. Jag kan inte tänka mig att riksdagen skall behandla framkomna förslag från fångvårdsstyrelsen och justitiedepartementet i knapphetens tecken.

Jag vill gärna ha sagt att när man haft tillfälle att utöver vad som framgår av detta svar direkt ta del av fångvårds-

Om åtgärder för att hindra rymningar från fångvårdsanstalter och andra anstalter

styrelsens synpunkter, förefaller det även för en lekman på området vara så att fångvården när det gäller investeringar alltjämt är — även om betydande anslag har lämnats — ett allvarligt eftersatt avsnitt. På många områden i vårt samhälle råder en brist-situation. Det är onödigt att plocka fram den katalog, som vanligen brukar användas, när frågan om brister i samhället och investeringar behandlas, men i den mån rymningarnas antal kan minska genom att det investeras i nya anstalter eller ombyggnad av äldre anstalter, så bör detta ske även om det måste ske på bekostnad av minskade investeringar på något annat samhälls-avsnitt. Detta är ovillkorligen en stor och allvarlig fråga, inte bara därför att många av de anstalter som nu finns är gamla och nedslitna och inte fyller den moderna tidens krav utan även därför att alla prognoser pekar mot att brottsligheten kommer att öka år efter år.

I en skrift från fångvårdsstyrelsen heter det: »Den i det föregående redovisade prognosen för fångantalets utveckling ger vid handen, att ett i förhållande till nuläget våldsamt ökat behov av anstaltsplatser kommer att uppstå under de två närmaste decennierna. Detta kommer, vilket också överlagsmässigt visats, att ställa statsmakterna inför investeringsanspråk av en i fångvården hittills okänd storleksordning.»

I samma skrift talas om att här behövs för fångvården under de närmaste 10—15 åren investeringar med omkring 500 miljoner kronor, om vi skall få en tidsenlig vård och en bevakning ägnad att tillgodose kraven på elementärt samhällsskydd.

Brottsligheten ökar, som sagt, och fångvårdsstyrelsens prognos i detta sammanhang visar att det 1965 kommer att behövas på dessa anstalter 6 000 platser. År 1970 behövs det 9 000 platser och något till, och år 1980 räknar man med att det behövs mer än 10 000 platser, således en ökning med över

5 000 platser i förhållande till nuläget. Nog finns det anledning att hälsa med tillfredsställelse om justitieministern och regeringen vill tillmötesgå förslagen från fångvårdsstyrelsen så långt som möjligt.

Något som jag har uppmärksammat under många år, ja, nästan så långt jag kan minnas tillbaka, är att Långholmsanstalten har varit utsatt för en hårdhänt kritik. Rymningarna från denna anstalt har varit många under årens lopp, och vid många tillfällen har det givits löften om att anstalten skulle försvinna och ersättas med något nytt och bättre. Nu senast i förra veckan, närmare bestämt den 5 december, hade tidningen Aftonbladet en stor artikel om Långholmen med rubriken: »Den verkliga skandalen på Långholmen: Att fängelset fortfarande finns kvar!«

Det finns anledning att ta betydande delar av denna artikel i Aftonbladet till kammarens protokoll, men jag skall nöja mig med några få rader. Kanske är det så att Aftonbladet läses mer än riksdagsprotokollet. Jag citerar: »Visst är det förfärligt om interner på Långholmen dricker sprit och äter tabletter, smugglar kärleksbrev och tillverkar nycklar av diverse hemlighetsnatur. Detta är kanske rent av skandalöst. Men det är naturligtvis något helt annat som gör ordet skandal berättigande då det gäller Långholmen: Att Långholmen verkligen finns kvar än i dag är den stora skandalen. Både statliga och kommunala myndigheter har i många herrans år förklarat att 'nu är Långholmens saga all', nu ska det byggas nytt. Långholmen skulle ju bli en folkpark redan på 40-talet.»

Artikeln fortsätter med att redovisa de många löften som givits att Långholmen skall försvinna. Det påtalas att det i statsverkspropositionen 1962 gavs löfte att den nya Österåkersanstalten, som skall ersätta Långholmen, skulle vara färdig 1966 och att detta årtal i år flyttades fram till 1968. Säkert är det många som väntar att alla löften som

Om åtgärder för att hindra rymningar från fångvårdsanstalter och andra anstalter givits om Långholmen någon gång skall infrias, men säkert finns risken att denna anstalt kommer att finnas kvar även efter 1968 då brottsligheten ökar i den omfattning som nu förekommer.

Det kan erkännas att problemet med fångvården är ett stort och svårlost problem både beträffande personal och anstaltsutrymmen och beträffande vilka behandlingsmetoder som skall användas. Jag för min del missunnar inte på något sätt dessa individer som har fått sin dom och under längre eller kortare tid vistas på fångvårdsanstalt att där få en så human och bra behandling som möjligt, men det kan bestämt ifrågasättas om det är en human behandling att dessa människor genom bristfällig bevakning och bristfälliga lokaler skall beredas tillfälle under anstaltstiden att begå nya brott. Den som rymmer är tyvärr hänvisad till en i stor omfattning brottslig verksamhet.

Något som är mycket viktigt när det gäller de till straff dömda och på anstalt intagna är att det inte gentemot dessa visas en så hög grad av humanitet, att samhället glömmar bort sina skyldigheter mot de laglydiga, fridfulla och med samhället solidariska medborgarna. Alla i detta land måste ha en känsla av att leva i ett rättssamhälle, där medborgarna kan känna så stor trygghet som möjligt, och jag tvivlar inte, herr talman, ett ögonblick på att vår nuvarande justitieminister också delar denna uppfattning.

Herr EDSTRÖM (fp):

Herr talman! Jag har begärt ordet därför att jag nyligen — det var för några veckor sedan i september — tillsammans med statsutskottets tredje avdelning besökte England och då bl. a. besöka en av de största fångvårdsanstalterna där. Den ligger i London och har, om jag inte missminner mig, plats för omkring 1 800 fångar. Jag frågade vederbörande fångvårdspersonal, om det förekom några rymningar där.

»Nej», sade man, »det förekommer inga rymningar.» — »Hur många har rymt under det sista året?» undrade jag. »Icke en enda under det senaste året från fångelset, men däremot har två stycken rymt medan de varit ute på sjukvårdsbehandling o. d.», var svaret. Fängelset hade ändå ett mycket svårartat klientel, bestående av dels sådana som dömts till minst fyra års straffarbete och dels ungdomar. Några rymningar förekom alltså inte där. Det stora antalet rymningar från våra svenska fångvårdsanstalter är något speciellt för oss; sådana förekommer ej i den utsträckningen i andra länder. Därför måste vi försöka ta reda på hur så kan komma sig.

Jag frågade också hur det kunde komma sig att de vid det engelska fångelset inte hade några rymningar och fick svaret, att det berodde på att behandlingen av fångarna var synnerligen human. »Fångarna ges en mycket human behandling, och deras straff avkortas i stor utsträckning, om de sköter sig bra.» »Hyser vi förtroende för dem, väntar vi emellertid att detta förtroende skall återgåldas.» »Om de därför rymmer, behandlas de mycket strängt och skickas oftast till särskilda anstalter.»

Nu hörde vi av justitieministern, att man även här har börjat slå in på linjen med särskilda anstalter. Jag tror det är riktigt att göra så. Om fångarna missbrukar förtroendet och rymmer, skall man inte längre behandla dem human, utan på ett annat sätt som visar, att man inte längre kan hysa förtroende för dem, samt sända dem till anstalter där de kan övervakas på ett säkrare sätt.

Det är alldeles riktigt att vi bör hålla styvt på humaniteten mot sådana människor som begått en brottslig gärning, men å andra sidan är det väl också myndigheternas plikt att skydda allmänheten till liv och egendom mot våldsdåd. De förrymda fångarnas våldsbrott är alltför talrika och svåra för att det nuvarande tillståndet skall kunna tolereras.

Varför skulle inte vi svenskar kunna

Om åtgärder för att hindra rymningar från fångvårdsanstalter och andra anstalter
lära oss av förhållandena i andra länder, där man har en fångvård som beträffande rymningar fungerar så pass mycket bättre? Det måste finnas en lösning på problemet!

Herr statsrådet KLING:

Herr talman: I anledning av det senaste anförandet kanske jag får erinra om att vi här i Sverige för snart 20 år sedan genomförde en fångvårdsreform som är präglad av humanitet. Det kanske därför inte skadar att göra en jämförelse med tillståndet dessförinnan.

År 1932 t. ex. rymde sammanlagt 12 personer. Det innebar att rymningsprocenten var så låg som 0,06. I fjol rymde 1 214 personer. Rymningsprocenten var då 6,83. Dessa siffror visar tydligt att behandlingssystemet på den gamla tiden gav ett mångfaldigt bättre rymningsskydd än det system vi nu tillämpar, och detta kanske också kan vara förklaringen till att vi vid internationella jämförelser inte verkar att ha någon så särskilt lysande situation nu. Rymningssäkerheten köptes före 1945 års reform till priset av en fångvård som vi då utdömde och alltså totalt utdömer. Jag vill nämna några detaljer som kan vara av betydelse i sammanhanget.

Tidigare försiggick fångbehandlingen genomgående i slutna anstalter. Nu sitter en tredjedel av klientelet i öppna anläggningar. I de slutna anstalterna hölls stora delar av klientelet i enrum och gavs alltså inte tillfälle att planera och utföra rymningar tillsammans med andra intagna. Arbetsdriften var då mycket svagt utvecklad. De intagna hade stora svårigheter att komma över verktyg som de kunde använda vid rymning. Nu däremot har fångvården blivit ett ganska betydande industriföretag som producerar för ett värde av över 40 miljoner kronor om året, och i hög grad utför den sin produktion i moderna verkstäder, där de intagna har betydligt lättare att komma åt verktyg än de hade förr i tiden.

På det gamla systemets tid gavs det vidare inte heller några permissioner. Nu däremot sker ungefär hälften av rymningarna i samband med permissioner. Fångförare och yttervakter vid slutna anstalter kunde tidigare använda eldvapen mot varje rymmare, medan numera rätten att avge eld mot flyende personer är ytterst begränsad.

Jag skulle också vilja säga ett par ord i anledning av vad herr Sveningsson sade beträffande fångvårdens investeringar.

Det sades att fångvården alltid hade varit ett eftersatt område. Jag tror inte att det är så. Fångvårdschefen har förklarat för mig att de aktuella svårigheterna när det gäller byggnationen inom fångvården bottnar mindre i brist på medel än i brist på möjligheter att i den takt som är önskvärd utnyttja vad man redan har erhållit.

Herr EDSTRÖM (fp) kort genmäle:

Herr talman! Jag jämförde icke fångvården i vårt land nu med fångvården i vårt land förr i tiden, utan jag jämförde nuvarande fångvården i vårt land med nuvarande fångvården i England. Fångvården i England synes mig vara uppbyggd efter precis samma principer som fångvården i vårt land, så som herr statsrådet skildrar den. Även där arbetar fångarna i stor utsträckning å verkstäder och industrier precis som man gör på våra fängelser. De är t. o. m. enligt min uppfattning friare och behandlas ännu mer human, det är färre vakter och mindre murar och alltså ytligt sett mindre hinder för rymningar, men ändå rymmer man inte.

Jag uppmanar statsrådet att studera varför man i England, trots att fångvården är lika human och lika modern som här, ändå har så mycket färre rymningar.

Herr JONASSON (cp):

Herr talman! Jag skulle vilja instämma i vad herr Sveningsson sade om

Om åtgärder för att hindra rymningar från fångvårdsanstalter och andra anstalter människornas rädsla. Jag vill betyga att människorna i Värmland var i högsta grad skakade av vad denne rymmare som herr Sveningsson nämnde åstadkom, när två oskyldiga och intet ont anande människor fick sätta livet till. Frågan är väl vad man kan göra för att råda bot. Skulle inte människorna över lag ha både större möjligheter och skyldighet att hjälpa till vid sådana tillfällen? Jag har begärt ordet för att anföra en synpunkt som mycket diskuterades man och man emellan, nämligen huruvida det skulle vara möjligt att exempelvis genom televisionen efterlysa rymmare för att på ett tidigare stadium kunna återföra dem till förvaringsplatsen. I det här fallet gick rymmaren lös en rätt lång tid. Han var väl känd av många, men alla kanske inte visste att han var intagen, eller också trodde man kanske att han på nytt släppts lös. Det skulle väl vara möjligt att exempelvis genom att visa ett fotografi i televisionen fästa allmänhetens uppmärksamhet på rymmarna. På det sättet skulle någonting positivt kanske kunna åstadkommas. Jag vill inte påstå att det förslaget är absolut riktigt, men eftersom frågan har diskuterats mycket skulle det vara intressant att få höra justitieministerns syn på denna del av problemet.

Herr statsrådet KLING:

Herr talman! Det var mycket intressant att höra herr Edström. Det låter som om jag skulle kunna få hjälp här i kammaren, om jag vill ytterligare humanisera den svenska fångvården. Jag trodde vi hade kommit ganska långt på den vägen redan, men det är tydligt att vi får lära om och se, om vi inte kan bättra oss på den punkten.

I frågan, om man skall koppla in televisionen för efterlysning av rymmare, är jag litet tveksam. Det är ju inte alltid som det råder en bristsituation i TV, t. ex. på grund av strejk, så att man vill ge utrymme även åt andra medverkande av det slag som här har ifrågasatts.

Herr SVENINGSSON (h) kort genmäle:

Herr talman! Justitieministern har här framhållit, att rymningssäkerheten offrades 1945 när lagstiftningen om straffverkställigheten infördes, men kanske man den gången offrade lite för mycket, så att det har blivit för många rymningar.

Jag fattade inte riktigt vad justitieministern menade, då han uttalade att det har byggts tillräckligt med fångvårdsanstalter under de senaste åren och att det stora bekymret är svårigheten att använda dessa anstalter. Det tycker jag passar dåligt ihop med vad fångvårdsstyrelsen nu säger om att det behövs 500 miljoner till investeringar under de närmaste tio—femton åren, och det passar mycket dåligt ihop med den artikel om Långholmen i Aftonbladet som jag tidigare har återopat.

Herr ANDERSSON, BIRGER, (s):

Herr talman! Den resa som tredje avdelningen i statsutskottet gjorde till England i somras och som herr Edström har erinrat om gav tydligen deltagarna något olika bilder av fängelseväsendet där. Det fängelse i London som avdelningen besökte hade rekommenderats oss av de engelska myndigheterna, och jag har hört att det är ett av de bättre fängelserna, man kanske kan säga ett representationsfängelse, som visas för utlänningar.

Jag fick emellertid inte intryck av att det på något sätt var ett föredöme, som vi borde söka efterlikna. Det var ett gammalt fängelse, ungefär som Långholmen, försett med murar som våra moderna fängelser. Det hade en kår av vad vi kallar fångvårdare — här vore verkligen den gamla beteckningen vaktare mer riktig. Det var i regel förutvarande militärer som hade hand om uppsynen över de internerade, och såvitt vi kunde förstå var disciplinen oerhört sträng.

Om åtgärder för att hindra rymningar från fångvårdsanstalter och andra anstalter

Dessutom hade man där ett system som vi inte har: fångarna var försedda med tygremsor av olika kulörer, som visade att vederbörande skött sig, varit rymmare o. s. v. De som var försedda med den värdefullaste tygbeteckningen var ansvariga för en viss liten grupp av sina medfångar. Hela systemet var fjärran från det vi använder i vårt land.

Jag fick personligen ett ganska blandat intryck när jag besåg denna anstalt i England. Det var en anstalt, där man dels hade fångar över 21 år och dels unga brottslingar under 21 år. Ungdomarna under 21 år hölls mycket strängt och var underkastade en rent militär disciplin av ungefär samma slag som vi hade i våra fängelser före den reform som gjordes under 1940-talet.

Jag vill sedan bara tillägga, att de rymningar, som förekommer här i landet — rymningar sker onekligen alltför ofta — i regel äger rum från de äldre anstalter som vi nu försöker modernisera. Från de nya moderna anstalterna, som är uppbyggda kring en industri eller något liknande, förekommer dess bättre mycket få rymningar. Från ett av våra fängelser, som är uppbyggt kring en modern metallindustri med verkstäder, där fångarna har tillgång till alla de verktyg som kan vara tjänliga för utbrytningsförsök, har det, vill jag minnas, under en femårsperiod endast inträffat två rymningar. De var för övrigt inte alls lyckade, ty vederbörande greps redan efter någon timme. De nya fångvårdsanstalter, som nu skapas, är också åtskilligt mer rymningssäkra än de gamla fängelserna, som i regel har tjänat ut.

Herr LINDAHL (s):

Herr talman! Till omväxling skall jag be att få säga några ord om mitt intryck vid ett besök i ett modernt svenskt fängelse, det senaste, praktiskt taget, som har byggts. Jag hade sällskap av en verklig auktoritet, en man som syss-

lat med dessa problem och som för närvarande är direktör för fängelset.

Jag frågade honom: »Här kan väl fångarna inte rymma, då ni har en fem meter hög mur kring fängelset?» Han svarade: »Ja, muren skall byggas på ytterligare två meter, så att det blir en sju meter hög mur kring fängelset. De kommer dock att rymma i alla fall. Det arbete de har i verkstäderna medför att de kan tillverka anordningar som gör att en sju meter hög mur inte hindrar dem att ta sig ut. Dessutom finns det tekniker bland fångarna.»

Min följeslagare berättade att en av internerna hade konstruerat en apparat, med vars hjälp han på några sekunder kunde ta sig upp på muren. Sedan tog han sig snabbt ner från muren och försvann på andra sidan.

Mannens rymningsförsök fick för övrigt ett humoristiskt slut. Rymmaren gick nämligen åt fel håll sedan han tagit sig ut från fängelset. Han styrde stegen till en båthamn. Han simmade där ut till en båt — det var på sommaren — och lade sig att sova, eftersom han tyckte att han var i trygghet. Efter en stund vaknade han, och då stod båtägaren lutad över honom. Båtägaren var en konstapel från fängelset. Friheten blev därför inte lång för rymningen trots att han lagt ned så mycket arbete på den apparat, med vars hjälp han tog sig över muren.

Förr i tiden satt ju fångarna på de gamla fängelserna och sydde säckar, repade drev o. s. v. Den moderna utvecklingen på fångvårdens område innebär, att fängelserna utrustas med verkstäder, där man kan se en god aktivitet i arbetet från många interners sida. Denna utveckling betyder naturligtvis också, som statsrådet redan sagt, att fångarna har stora möjligheter att tillverka apparater som kan hjälpa dem att komma ut i friheten.

Med dessa ord, herr talman, har jag endast velat berätta om mitt intryck från ett besök på ett svenskt fängelse och de uppgifter som jag där fick.

Om åtgärder för att hindra rymningar från fångvårdsanstalter och andra anstalter

Herr EDSTRÖM (fp):

Herr talman! Eftersom herr Birger Andersson har en divergerande uppfattning om förhållandena på det engelska fängelset som vi besökte, vill jag ytterligare detaljerat beskriva vad jag såg där.

Det var två avdelningar på detta fängelse. Den ena avdelningen var för unga brottslingar, en genomgångsavdelning. Ungdomarna vårdades där en kortare tid omedelbart efter domen, tre, fyra eller fem veckor, tills de definitivt överfördes till ett ungdomsfängelse. Under sin tid på avdelningen underkastades de en fast disciplin — det är alldeles riktigt. Anledningen sades vara att de kom direkt från ett oftast oordnat liv till detta fängelse och att det därför var nödvändigt att lära dem disciplin under de första veckorna innan de överfördes till ungdomsvårdsfängelse.

Beträffande det andra klientelet, de äldre, som stannade kvar på det fängelset vi besåg, hade man en ytterligt lätt disciplin. Att vakterna i större utsträckning än hos oss var f. d. militärer berodde helt enkelt på att England har varit i krig, vilket Sverige ju icke varit. Därför har i England relativt fler av den äldre generationen tidigare varit i militärtjänst.

Sedan var det mycket typiskt engelskt att behandlingen på det engelska fängelset med dess olika verkstäder och industrier var synnerligen human. Det är absolut oriktigt att de, som hade rymt, skulle vara utrustade med något slags märke. Tvärtom fick de, som hade några märken, vaktat sig själva eller hade fått ansvaret för en viss grupp; det rörde sig alltså om ett förtroende i de fallen. Men flertalet hade inga märken alls. Det fanns som sagt inget märke på dem som hade rymt. Jag frågade två gånger direkt och fick detta svar.

Jag frågade hur rymningarna behandlades, och svaret blev: »Vi har inte rätt att tala om det, men de vårdas på särskilda anstalter. Dessa är så stränga, och de som inte rymmer har det så bra,

att det knappast är någon som vill rymma.»

Herr SVENINGSSON (h):

Herr talman! Denna debatt har ganska mycket kommit att röra sig om fångvården och fängelserna i England. Jag kan inte delta i det meningsutbytet, eftersom jag inte har haft tillfälle att studera fångvården där.

Det tal som herr Lindahl förde, att man inte kan bygga rymningssäkra fängelser, har vi hört många gånger förr. Och det är kanske riktigt att man inte kan bygga hundra procentigt rymningssäkra fängelser, men nog kan man åstadkomma ett bättre tillstånd i fråga om rymningarna än det som nu råder. Tänk om en katalog kunde upprättas på alla de brott som begås bara av dem som rymmer under ett enda år — det skulle bli en rätt kuslig läsning.

Jag vill för min del säga: Visa hur stor humanitet som helst i fångvården och ordna den hur som helst, men det måste bli en något annan och bättre ordning än den som vi nu får uppleva. De som är dömda till att vistas på anstalt de ska inte ha sin tillvaro i fullständig frihet hur som helst. Allmänheten måste, såsom jag redan framhållit, kunna känna större säkerhet till liv och egendom än man kan göra för närvarande.

Herr ANDERSSON, BIRGER, (s):

Herr talman! Det är givetvis ganska ofruktbart att hålla på och gräla med herr Edström — vi har tydligen erhållit olika uppgifter, och var och en får väl stå för det han hört och erfarit. Men det är i varje fall flera av deltagarna i resan som fick sin uppmärksamhet riktad på märket, vilket sades betyda att vederbörande hade rymt. Nu var det inte så många som hade dessa märken, och fördenskull förbigick det kanske herr Edström; jag tolkar saken så.

Ang. handläggningen av Wennerströmaffärens konstitutionella sida

Vad sedan beträffar talet om den humana behandlingen så vill jag i all korthet berätta en enda liten episod. Jag kom vid ett tillfälle in i en cell, där det bl. a. låg en matta på golvet; där stod också en liten möbel, det fanns ett fotografi och några blommor. Sådant fanns inte i de andra cellerna, de verkade ogästvänliga med kala väggar och nakna golv. Jag undrade varför just denne intern hade det litet bättre än de andra och fick svaret: »Jo, han har suttit här åtta år och uppfört sig oklanderligt, och därför har han på egen bekostnad fått göra denna uppsnygning.»

Herr statsrådet KLING:

Herr talman! Det var mycket intressant att få höra de olika uppfattningar om engelsk fångvård som här kommit till uttryck. Jag måste nog säga att mina egna intryck av denna vård stämmer bättre med det intryck herr Birger Andersson fick under sitt englandsbesök än med herr Edströms.

Herr Sveningsson måste ha missförstått mig, när han trodde att jag sagt att det byggts tillräckligt inom fångvården. Nej, det har jag aldrig påstått och kommer aldrig att påstå — inom fångvården lär man knappast någonsin kunna bygga tillräckligt mycket. Vad fångvårdsstyrelsen har sagt är att man inte har kunnat bygga tillräckligt mycket därför att det råder brist på arbetskraft, arkitekter o. s. v., inte därför att det skulle vara brist på medel. Först under detta budgetår har man så att säga vuxit i ramarna. Tidigare har anslagsmedel hopats; reservationerna har vuxit år efter år. Först nu tycks man ha kommit upp i en byggnadstakt som ungefärligen motsvarar riksdagens medelsanvisning.

Men herr Sveningsson kom också tillbaka till frågan om Långholmen. Jag håller med om att det är ett gammalt bedrövt problem, som borde ha varit ur världen för länge sedan. Men jag vet inte vilket som är den största skandalen — Långholmen eller de s. k. reportage

därifrån som förekommit i den här åberopade tidningen. Redan första dagen dessa reportage publicerades tog jag kontakt med fångvårdschefen och justitiekanslern för att få en utredning om hur det förhöll sig. Utredningen har nyss börjat, men fångvårdsdirektören har redan yttrat sig om dessa artiklar. Jag skall tillåta mig att citera ett par tre rader ur hans skrivelse. Han säger där: »Artiklarna har varit signerade av tidningens polisreporter, som kritiklöst anammat uppgifter från f. d. intagna, som velat tjäna en slant och samtidigt helt allmänt vädra sitt må vara förklarliga missnöje med Långholmen. Man får också det intrycket att de intagna velat driva med en okritisk reporter.»

Överläggningen förklarades härmed slutad.

Föredrogos och bordlades ånyo sammansatta stats- och tredje lagutskottets utlåtande nr 1, tredje lagutskottets utlåtande nr 43 och jordbruksutskottets utlåtande nr 24.

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

Vad utskottet i detta utlåtande hemställt bifölls.

Ang. handläggningen av Wennerströmaffärens konstitutionella sida

Föredrogos ånyo konstitutionsutskottets memorial nr 16, angående handläggningen av Wennerströmaffärens konstitutionella sida.

Ang. handläggningen av Wennerströmaffärens konstitutionella sida

I detta memorial hade utskottet yttrat följande:

»Den s. k. Wennerströmaffären har kommit till konstitutionsutskottets kännedom under tiden mellan innevarande riksdags vårsession och höstsession. Först vid sammanträde den 16 sistlidne oktober månad har utskottet därför kunnat infordra material för bedömning av ärendets konstitutionella sida. Utskottets granskning kan emellertid ej avslutas innevarande höstsession. Ytterligare material av betydelse för fullgörande av utskottets granskningsuppgift i förevarande fall kan nämligen först väntas föreligga nästa år. Det ankommer därför på konstitutionsutskottet vid 1964 års riksdag att fortsätta och slutföra granskningen av Wennerströmaffärens konstitutionella sida. Detta förhållande har utskottet funnit sig böra för riksdagen anmäla.»

Herr **HERNELIUS** (h):

Herr talman! Vid denna höstriksdag har vi bl. a. haft två mycket viktiga ärenden att behandla. Det ena gällde Sveriges medverkan i kärnvapenstoppet och det andra Wennerströmaffären. I båda fallen har vi fått utskottsutlåtanden som varit rekordkorta, till skillnad från många andra utlåtanden.

Nu kan man i detta fall säga att det i Wennerströmaffären bara är fråga om en anmälan från utskottets sida och att det naturligtvis är alldeles riktigt som utskottet säger, att konstitutionsutskottet vid 1964 års riksdag kommer att fortsätta och slutföra granskningen av Wennerströmaffären. Det står, herr talman, däremot icke om detta kommer att ske under vårriksdagen eller under höstriksdagen.

Wennerströmaffären kan väl sägas sönderfalla i åtminstone tre delar. En av dem, den minst viktiga, är sömnmedelförgiftningen. Den ägde rum under senare delen av oktober, men utredningen i denna relativt lilla affär är ännu inte slutförd, och enligt meddelande i dag skall den fortsätta ännu

några veckor. Det är en försening som förefaller ganska märklig.

Den andra och viktigaste delen är självfallet den polisiära utredningen, som gäller arten och omfattningen av Wennerströms landsförrådiska verksamhet. Att den kommer att dra ut på tiden är alldeles uppenbart. Där står så viktiga saker på spel, att utredningen självfallet måste bli minutiös och tidsödande.

Den tredje delen av Wennerströmaffären gäller regeringens konstitutionella ansvar, och varför den skall behöva vara så tidskrävande är i varje fall för mig mycket svår fattligt. Den innefattar t. ex. en sådan fråga som varför en man, som sedan augusti 1959 enligt uppgift stått under telefonavlyssning såsom skäpligen misstänkt för landsförrådisk verksamhet, har kunnat anförtros uppgifter av den art som framgår av utrikesdepartementets i vissa delar offentliggjorda instruktion från sommaren 1962. Vad som står i den hemliga delen kan jag inte yttra mig om, men jag vill bara konstatera att det faktum att det existerar en hemlig del — hemligstämplad med hänsyn till rikets förhållande till främmande makt — i och för sig innebär att dessa hans uppgifter måste ha varit väsentliga och viktiga.

Det är för mig obegripligt, herr talman, att denna del av Wennerströmaffären skall försenas och förhalas, och jag förstår mot den bakgrunden inte att konstitutionsutskottets anmälan har fått den torftiga karaktär som den har.

Jag vill också fråga: Hur har konstitutionsutskottet och hur har regeringen tänkt sig sambandet mellan den parlamentariska beredning, som enligt uppgift skall tillsättas, och konstitutionsutskottet? Konstitutionsutskottet har börjat sin analys av Wennerströmaffären, och det är i och för sig tacknämligt. Den parlamentariska beredningen är ännu icke tillsatt. Skall konstitutionsutskottet slutföra sin granskning innan den parlamentariska beredningen är färdig, eller skall den parlamentariska

Ang. handläggningen av Wennerströmaffärens konstitutionella sida

beredningens resultat först avvaktas, innan konstitutionsutskottet tar ställning till regeringens ansvar? Jag ställer dessa frågor till den efter vanligheten tomma regeringsbänken eller till konstitutionsutskottets här närvarande ledamöter.

Herr **LUNDSTRÖM** (fp):

Herr talman! Jag kan i vissa avseenden instämma med föregående talare. Konstitutionsutskottets framställning finner jag naturlig. Konstitutionsutskottet har ju ännu inte hunnit få fram det material som är erforderligt, och det är klart att arbetet måste fortsätta nästa år. Å andra sidan är det av utomordentlig betydelse att inte hela denna sak förhalas, så att vi kommer till avgöranden här i riksdagen kanske först nästa höst eller sent på våren. En mängd tecken tyder nämligen på att de utredningar som pågår, t. ex. inom juristkommissionen, blir långdragna. Så skall också den parlamentariska kommissionen tillsättas. Vilka uppgifter och befogenheter den skall få, vet man ännu ingenting om, men alldeles uppenbart är väl att konstitutionsutskottet måste få del av båda dessa kommissioners material, innan utskottet kan ta ställning till ansvarsfrågan.

Av det skälet är det ytterligt betydelsefullt att inte utredningarna drar ut på tiden. Jag skulle också till den tomma regeringsbänken vilja uttala, att i den mån i första hand juristkommissionens arbete icke kan forceras mer än som sker, t. ex. på grund av bristande arbetskraftsresurser, hoppas jag att regeringen utan dröjsmål beviljar medel till ett förstärkt sekretariat eller ställer till förfogande andra resurser som kan vara erforderliga. Frågan är så pass viktig att man icke på grund av bristande resurser hos utredningskommissionerna skall behöva fördröja ansvarsfrågan längre än som är ur olika synpunkter nödvändigt, d. v. s. att man snarast möjligt under vårriksdagen kan få upp den till behandling i riksdagen.

Fru **SEGERSTEDT WIBERG** (fp):

Herr talman! Med anledning av de frågor som här har ställts till konstitutionsutskottet vill jag — eftersom herrarna i presidiet är förhindrade att närvara i kammaren — säga att konstitutionsutskottet icke hittills har haft tillgång till ett tillräckligt fullständigt material för att kunna ta ställning till en decharge. Vi vill bl. a. avvakta juristkommissionens utlåtande. Det är de ärade kammarledamöterna väl bekant att vi icke kan i någon form höra statsråden, och det gör att juristkommissionens utlåtande som vi hoppas ej skall dröja alltför länge är av än större värde.

Herr Hernelius anmärkte på att detta är en torftig rapport. Jag tror att vi skulle handla helt felaktigt, om vi delbehandlade ett ärende som vi inte haft fullständigt material i.

Beträffande den parlamentariska kommittén tror jag inte man kan säga att det är konstitutionsutskottets sak att ta ställning till dess arbete, utan vi kommer att arbeta i vanlig ordning och i förhoppning att kunna avsluta ärendet till våren.

Herr **HERNELIUS** (h):

Herr talman! När nu en ledamot av konstitutionsutskottet framträtt, vill jag gärna säga att jag förstår att konstitutionsutskottet i sak just nu inte kan vara utförligare, men det hindrar inte att själva anmälan kunde ha varit utförligare.

Jag har emellertid inte fått svar på min fråga. Nu har en ledamot av regeringen kommit, och jag skall upprepa frågan: Hur har regeringen respektive konstitutionsutskottet tänkt sig samarbetet mellan den bebådade parlamentariska beredningen och konstitutionsutskottet i fråga om regeringens konstitutionella ansvar?

Herr statsrådet **KLING**:

Samarbetet, herr talman, mellan en parlamentarisk kommission och konsti-

Ang. handläggningen av Wennerströmaffärens konstitutionella sida

tutionsutskottet får väl, föreställer jag mig, ske i den formen att den parlamentariska kommissionen får avge sitt utlåtande och ställa det till konstitutionsutskottets förfogande. Om det sedan dessutom skall vara någon form av personalunion härvidlag, är väl en sak som de olika partierna får ta ställning till.

Herr **HERNELIUS** (h):

Herr talman! Det var en mycket intressant uppgift herr statsrådet lämnade nu, nämligen att den parlamentariska beredningen skall slutföra sitt arbete först, och sedan skall konstitutionsutskottet ta ställning till frågan om regeringens ansvar. Jag vet inte om det överensstämmer med regeringsformen, eftersom konstitutionsutskottet i vår har fått avge sitt dechargebetänkande, som gäller föregående års förvaltning. Om den parlamentariska utredningens arbete inte blir slutfört 1964 — den är ju, herr talman, inte ens tillsatt — hur går detta då ihop med grundlagen?

Herr statsrådet **KLING**:

Herr talman! Låt mig endast helt kort säga att jag inte är lika pessimistisk i fråga om tidtabellen som herr Hernelius.

Herr **HERNELIUS** (h):

Herr talman! Det var ju glädjande att höra att statsrådet Kling inte är pessimist. Då vill jag säga att statsrådet kan ju medverka till att dämpa pessimismen hos andra genom att som ledamot av regeringen verka för att den parlamentariska utredningen snarast tillsättes och börjar sammanträda, så att den åtminstone inte släpar efter konstitutionsutskottet. Dess granskning skall ju komma *efter* beredningens arbete!

Fru **SEGERSTEDT WIBERG** (fp):

Herr talman! Jag vill bara till herr Hernelius säga att det är ju ganska självklart att konstitutionsutskottet

självstämmer när det skall och hur det skall avge sitt betänkande, men vi utgår ifrån att vi snarast möjligt skall få tillgång till allt material som efterkrävs för vårt ställningstagande.

Herr **DAHL** (s):

Herr talman! Jag skulle vilja tillägga till det som sagts, att det finns ingen bland utskottets ledamöter, som inte vill, att denna sorgglustiga Wennerströmaffär skall bli utredd så snabbt som möjligt. Det finns heller ingen bland utskottets ledamöter, som inte vill, att frågan skall granskas på ett urkonstitutionellt synpunkt riktigt sätt, men förutsättningen för att konstitutionsutskottet över huvud taget skall kunna komma med ett utlåtande i frågan är ju, att utskottets ledamöter får del av det material, som skall utgöra grunden för utlåtandet. När nu samtliga partiers representanter i konstitutionsutskottet har gjort denna anmälan i enighet, innebär ju det, att vi efter alla de föredragningar, som har förekommit hela hösten, inte har ansett oss ha fått tillräcklig grund för ett objektivt bedömmande. Allesammans vet, att så många aspekter, som den här frågan har, kan man inte fordra, att en sådan bedömning skall kunna ske i en handvändning. Vi ser hur förhållena med Wennerström och historiens utveckling på det polisiära planet har gått både hit och dit, och då kan man ju inte vänta sig, att konstitutionsutskottets bedömning skall göras som ett hastverk. Vi går till bedömandet med en fast vilja att göra en bedömning, som konstitutionsutskottet kan stå till svars för.

Det är självklart, att man, som herr Hernelius önskar, skulle ha kunnat göra en liten roman av utskottets anmälan, men vi har filat på utlåtandet och tagit med det, som vi har ansett vara väsentligt. Därför har det blivit kort och kanske litet torftigt, som herr Hernelius säger, men andemeningen är uppenbar. Vi har inte klart för oss ännu, hur vårt

Om utvidgad statlig kreditstödsverksamhet m. m.

ställningstagande skall bli. Vi väntar således till dess ytterligare erforderliga informationer inkommit. När så har skett, skall vi för riksdagen ge vår uppfattning till känna.

Herr **HERNELIUS** (h):

Herr talman! Jag har verkligen inte begärt någon roman, och utlåtandet är också långt ifrån någon sådan. Jag har inte heller riktat någon kritik mot konstitutionsutskottets yttrande i sak. Jag har talat om framtiden. Hur länge skall den konstitutionella sidan av affären försenas? Om den utredning, som ännu ej är tillsatt, måste komma med sitt utlåtande innan konstitutionsutskottet kan verkställa sin i grundlagen ålagda konstitutionella granskning; hur långt fram i tiden kommer vi då, herr talman?

Herr **DAHL** (s):

Herr talman! Det är självklart, att det är riktigt, som herr Hernelius säger, men 1963 års regeringshandlingar skall bedömas av konstitutionsutskottet under kommande vårsession, och följaktligen väntar man till den tidpunkten för att kunna avge ett riktigt omdöme.

Jag förstår inte, hur herr Hernelius resonerar. Det skulle väl inte ha varit riktigt, om utskottet hade exploderat i utlåtanden hit och dit beträffande regeringens ansvar i denna affär. Vi vill ha en objektiv bedömning av saken, och vi anser inom utskottet, att läget för närvarande är sådant, att vi får vänta, till dess de utredningar, som pågår, blir klara och ger oss en grundval för ett riktigt motiverat utlåtande.

Herr **HERNELIUS** (h):

Herr talman! Herr Dahl måste inte ha hört mycket av vad jag sade. Jag har inte riktat någon kritik mot denna handlings innehåll i sak, men jag uttalade farhågor för framtiden. Jag upprepar min fråga: Hur skall konstitutions-

utskottet kunna fullgöra sin granskning av regeringens verksamhet i vanlig ordning under vårriksdagen, om yttrande från den parlamentariska utredningen, som justitieministern sade, först skall avvaktas?

Herr **DAHL** (s):

Herr talman! Vårriksdagen får väl utvisa, hur långt utskottet kan komma och det beror på, hur långt saken har avancerat. Det är ju detta, som utlåtandet är avhängigt av. Ingen människa kan i dag säga, när vi kan komma fram till något resultat. Det är så många olika saker, som skall utredas och som man måste ha tid att överväga för att kunna bedöma affären. Jag kan dock försäkra herr Hernelius, att konstitutionsutskottet inte kommer att töva, då det gäller denna sak utan skall arbeta med all den snabbhet, som omständigheterna tillåter.

Herr **HERNELIUS** (h):

Herr talman! I denna affär finns två parter, inte bara konstitutionsutskottet utan också den parlamentariska utredningen. Kan herr Dahl lova någonting om den? Det kan inte herr Dahl.

Efter härmed slutad överläggning lades förevarande memorial till handlingarna.

Vid förnyad föredragning av sammansatta konstitutions- och bankoutskottets utlåtande nr 1, med anledning av väckta motioner angående reglering i riksdagsstadgan av riksdagstjänstemännens avlöningsförhållanden, bifölls vad utskottet i detta utlåtande hemställt.

Om utvidgad statlig kreditstödsverksamhet m. m.

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

Om utvidgad statlig kreditstödsverksamhet m. m.

Till behandling hade utskottet förehäft

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Ebbe Ohlsson* (I: 4) samt den andra inom andra kammaren av herrar *Nordgren* och *Darlin* (II: 3), i vilka hemställts, att riksdagen måtte besluta, att

dels med giltighet från och med den 1 juli 1963 utvidga möjligheterna för erhållande av statlig kreditgaranti till nyetablering av mindre företag inom alla branscher efter de riktlinjer, som angavs i motionerna, samt ändra garanti-lånebestämmelserna i enlighet härmed,

dels bemyndiga Kungl. Maj:t att upp till ett maximalt belopp om 60 miljoner kronor avgöra garantiramens storlek under budgetåret 1963/64,

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Bengtson m. fl.* (I: 308) och den andra inom andra kammaren av herr *Hedlund m. fl.* (II: 366), i vilka anhållits att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa om skyndsamt utredning i fråga om att genom bättre kreditmöjligheter befrämja den enskilda handelns utveckling och rationaliseringssträvanden, varvid i motionerna anförda riktlinjer rörande lån genom företagarföreningarna, statlig kreditgaranti och lån från ATP-fonderna särskilt borde beaktas,

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

vas i enlighet med vad i motionerna anförts,

dels ock en inom andra kammaren av herr *Carlsson* i Stockholm väckt motion (II: 569), vari hemställts,

att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t anhålla, att den nyligen tillsatta utredningen om företagarföreningarnas verksamhet måtte erhålla i uppdrag att jämväl utreda möjligheterna för företag inom handels-, service- och distributionsverksamhet att likaledes erhålla långfristiga krediter genom företagarföreningarna samt att föreskrifterna om säkerheterna avseende lån från företagarföreningarna måtte omprövas för att i större utsträckning än hittills möjliggöra förtroendekrediter, samt

att riksdagen vidare måtte besluta, att med giltighet från den 1 juli 1963 utvidga möjligheterna för erhållande av statlig kreditgivning till nyetablering av mindre företag inom alla branscher.

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

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

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

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

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

Reservation hade anförts av herrar *Ivar Johansson*, *Per Jacobsson*, *Widén*, *Per-Olof Hanson*, *Åkerlund*, *Per Petersson*, *Sundin* och *Staxäng*, fröken *Elmén*

Om utvidgad statlig kreditstödsverksamhet m. m.

samt herrar *Eliasson* i Sundborn, *Andersson* i Knäred, *Nelander*, *Källstad* och *Turesson*, vilka ansett, att utskottets yttrande bort i viss angiven del hava den lydelse, reservationen visade, samt att utskottet bort under a hemställa att riksdagen måtte, i anledning av motionerna I: 308 och II: 366, I: 309 och II: 365 samt II: 569, sistnämnda motion i vad den avsåge utredning om utökade kreditmöjligheter, i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att åt utredningen angående företagarföreningarnas organisation och verksamhet genom tilläggsdirektiv måtte uppdragas att i enlighet med vad reservanterna anført utreda frågan om rådande förhållanden rörande de mindre och medelstora företagens kapitalförsörjningsproblem m. m.

Herr PETERSSON, PER, (h):

Herr talman! Vi har i dag under riksdagsårets sista arbetsvecka att besluta i anledning av statsutskottets utlåtande nr 204. Detta utlåtande grundar sig på ett antal motioner, väckta vid riksdagens början av företrädare för samtliga borgerliga partier. Motionernas gemensamma tema är den enskilda mindre företagsamhetens och då speciellt den distribuerande företagsamhetens brist på kapital vid nyetablering och vid driftomläggningar samt vid utökning av i gång varande verksamhet.

Som framgår av utskottsutlåtandet har motionerna varit föremål för en omfattande remissbehandling. I remissvaren har företrädare för det fria näringslivet vitsordat de ökade svårigheterna då det gäller att mobilisera erforderligt riskvilligt kapital inom den enskilda företagsamheten. Skälen härtill anses vara flera. Det påpekas bl. a. att skattelagarnas utformning har försvårat uppbyggandet av eget kapital inom företagen, samtidigt som marknadsutveckling och teknisk utveckling ökar behovet av kapital inom företagen. Ävenså påtalas den ojämnhet och rycighet som under senare är präglad riks-

bankens politik och dess direktiv till affärsbankerna, vilka försvårat möjligheterna att tillgodose företagens behov av långfristig planering inom såväl industri och hantverk som handel.

Förändringarna i dagens samhälle sker snabbare och mera genomgripande än tidigare. Efterfrågan på varor skiftar och förändras på ett helt annat sätt än förr. Vi ser också hur den s. k. strukturförändringen pågår inom näringslivet. Nya former för tillverkning, distribution och service kommer fram och måste komma fram, om vi i vårt land även i fortsättningen skall ha glädjen att tillhöra de bättre lottade av världens nationer. Vi har en hög materiell standard som bas för ett växande och alltmer differentierat kulturliv. Jag tycker det förtjänar att kommas ihåg att detta välstånd gradvis har uppbyggts och till betydande del skapats genom arbetsinsatser från företag inom den mindre företagsamhetens ram. Utan det produktiva arbete som våra företagare och deras medarbetare presterar skulle det vara klen med välfärden här i landet. Därför är det viktigt att på allt sätt underlätta för våra företag att även i fortsättningen bedriva ett effektivt arbete under så gynnsamma betingelser som möjligt.

Bland de många faktorer som har stor betydelse härför är även frågan om kapitaltillgång för förnyelse av produktion och maskiner och för nyare och effektivare distributionsvägar.

Riksdagen har också år 1961 uttalat att regeringen tid efter annan bör ompröva riktlinjerna för den statliga garanti- och lånegivningen, så att den ges en ändamålsenlig inriktning. Jag ifrågasätter om i dagens samhälle den nuvarande näringsgrensavgränsningen är den riktiga. Enligt min mening bör nya möjligheter övervägas för att underlätta kapitalförsörjningen för småföretagare, men detta bör ske i sådana former att nu gällande kreditgivningssystem inte ytterligare splittras.

I utskottsreservationen har också

Om utvidgad statlig kreditstödsverksamhet m. m.

sagts, att det utan en analys av olika samverkande faktorer på området icke torde vara möjligt att bedöma om och i så fall i vilken omfattning statligt kreditstöd åt de i motionerna angivna branscherna kan befinnas påkallat ur såväl samhällets som den enskildes synpunkter, ävensom lämpligaste sättet att administrera ett sådant stöd.

Det är en rad utredningar som sysslar eller har sysslat med frågor som har betydelse för de mindre företagens kreditförsörjning. Så sysslar t. ex. 1959 års förlagsintekningskommitté med frågan om en utbyggnad av förlagsintekningsinstitutet, innebärande ökade möjligheter för näringsidkare att genom utnyttjande av inventarier och lager som säkerheter skaffa lån hos affärsbanker m. fl. Härigenom öppnas möjligheter för näringsidkare till krediter som torde beröra även företagarföreningarnas verksamhet. Också de förslag som kan bli följden av betänkandet från den i höst slutförda utredningen om näringslivets lokalisering torde få inverkan på företagarföreningarnas framtida verksamhetsuppgifter.

Även resultatet av den i reservationen föreslagna utredningen skulle beröra företagarföreningarnas framtida verksamhet.

Detta är huvudskälen till att jag anser att den pågående utredningen angående företagarföreningarnas organisation och verksamhet genom tilläggsdirektiv bör ges i uppdrag att utreda de i reservationen påtalade problemen. Jag anser också att utredningens sammansättning till följd härav bör kompletteras.

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

Herr CARLSSON, HARRY, (fp):

Herr talman! Först ber jag få instämma i den föregående talarens anförande här och i hans synpunkter. Jag skulle bara vilja tillägga några personliga tankar.

Alla synes vara överens om att de små och medelstora företagen spelar en stor och viktig roll inom vårt näringsliv. Många förslag har lagts fram och beslut fattats, som syftat till att stödja dessa företag i en tid då de kommit i kläm mellan de stora företagens möjligheter att konkurrera och tidens krav på rationaliseringar. De restriktioner på lånemarknaden som tidvis omöjliggjort nödvändiga rationaliseringar för mången företagare som varit i behov därav för att rörelsen skulle bli lönande har utgjort ett stort handikapp för mången företagare som inte haft egna tillgångar utan behövt anlita lånevägen.

Företagarföreningarnas begränsade möjligheter att träda emellan då bankmässiga säkerheter ej står till buds har väl kommit många till hjälp, vilka annars inte kunnat överleva. Deras resurser är dock begränsade och motsvarar inte behoven.

De lånegarantier som staten lämnar i de fall företagen ej kan ställa fullt bankmässiga säkerheter har väl också kommit mången väl till pass, men det är förenat med stora svårigheter att centralt kunna bedöma den lånesökandes kreditvärdighet. Visserligen brukar länets företagarförening göra utredningar och avge yttranden, med tillstyrkan av visst belopp, men om kommerskollegium då anser att detta belopp skall väsentligt nedsäckas förstår alla att företaget kan komma i svårigheter.

Ett säkrare sätt att komma dessa företagare till verklig hjälp har Svenska bankföreningen påvisat i sitt remissvar där det heter: »Att sådana företag likväl ej sällan har kännning av vissa finansieringsbesvärligheter torde främst ha sin förklaring däri, att de har svårt att bygga upp ett tillräckligt egetkapital. Detta är utan tveivel ett allvarligt problem, men det kan icke lösas genom statligt kreditstöd utan endast genom andra åtgärder, bland vilka en sänkning av skattetrycket framstår som den viktigaste.»

Då man läser remissvaren till föreliggande utlåtande, ävensom utskottsmajo-

Om utvidgad statlig kreditstödsverksamhet m. m.

ritetens skrivning, framgår det tydligt att vi inte kommit till rätta med småföretagarnas kreditproblem utan att något mera måste göras. Flera utredningar arbetar och har hållit på så pass länge att det synes väl befogat med ett tilläggsdirektiv i enlighet med reservanternas skrivning.

Jag yrkar därför, herr talman, bifall till reservationen.

Herr SUNDIN (cp):

Herr talman! Jag vill inledningsvis bara i korthet erinra om den diskussion, föranledd av en motion från centerpartiet, som i denna kammare år 1960 fördes angående företagarföreningarnas verksamhet, deras möjligheter till långivning, kreditgarantier o. s. v. Jag vill utveckla den tanken närmare och säga att den aggressivitet i diskussionen, som den gången visades från visst håll, glädjande nog har förbytts i en i stort sett enhällig uppslutning till de stödåtgärder som det är nödvändigt att samhället ger företagarföreningarna för att de i allra första hand skall hjälpa den mindre företagaverksamheten.

När man läser utskottsmajoritetens förslag och reservationen finner man att det inte är så mycket som skiljer i princip, det vill jag, herr talman, gärna deklarerera. Jag skulle kunna säga att utskottsmajoriteten gärna kunde ha slutit upp på reservanternas sida, så liten tycks mig skillnaden vara. Vad som skiljer är väl att reservanterna förmodar, att det är nödvändigt att snabbare ge ett stöd, eller att snabbare utreda möjligheterna till ett utökad stöd.

Till detta vill jag framföra även några synpunkter som är hämtade ur motioner från vårt håll, i vilka vi speciellt påyrkar att företagarföreningarnas verksamhet skall utökas till att omfatta även service och distribution. Såväl handeln som andra servicenäringar har i dag inte samma möjligheter, och det är inte minst med hänsyn till de aspekterna

som jag har anslutit mig till reservationen, som innebär att den utredning, som sysslar med företagarföreningarnas organisation, skall få tilläggsdirektiv om att även ta upp dessa synpunkter.

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

Herr SÖDERBERG (s):

Herr talman! Jag måste säga, att de föregående tre talarna har anfört mycket magra skäl för att man skulle sätta i gång ytterligare en utredning om de här frågorna.

Såsom redan har anförts pågår inte mindre än sex å sju utredningar som berör dessa problem. Jag har därför svårt att förstå, vad man skulle kunna vinna med att tillsätta ytterligare en utredning eller utvidga direktiven för en av de pågående utredningarna.

De två första talarna, herrar Petersson och Carlsson, var närmast inne på produktionsfrämjande åtgärder för småföretagarna och främst deras möjligheter att få krediter. Riksdagen har ju i detta avseende vid flera tillfällen utvidgat det stöd som lämnats till småföretag och hantverk. Men vi måste ändå komma ihåg motiven för detta stöd. Det har närmast varit lokaliserings- eller sysselsättningsfrågor, som där varit det avgörande.

Jag vill inte förneka att det under de senare åren också funnits möjligheter för företagarföreningarna att få stöd för att främja produktionen, även om inte lokaliserings- och sysselsättningsfrågor varit speciellt avgörande. Herr Carlsson säger att företagarföreningarnas resurser är begränsade, men det är väl ändå på det sättet att de resurser som ställts till deras förfogande, framför allt när det gäller garantilånen, inte har kunnat utnyttjas. Inom den gällande garantilåneramen finns det fortfarande möjligheter att få stöd. En annan sak är att det är en besvärlig väg eftersom det tar så lång tid att

Om utvidgad statlig kreditstödsverksamhet m. m.

få lån. Men det är en av de frågor som den pågående utredningen om företagarföreningarnas organisation och verksamhet har möjlighet att pröva utan att den får ändrade direktiv.

Sedan är det väl ändå på det sättet, att det väsentliga i reservationen är att man vill ha stödverksamheten utvidgad utöver vad som hittills varit möjligt. Såsom herr Sundin sagt, vill man utvidga verksamheten till att omfatta även serviceverksamhet och och distribution.

Då måste den frågan ställas: Finns det över huvud taget något skäl för detta? Om vi ser oss omkring i vårt samhälle, framför allt i tätorterna — jag avser då samhällen med 8 000 å 10 000 invånare och däröver — finner vi att affärslivet i dag är mycket starkt överhettat. Där öppnas den ena stora butiken efter den andra, och det finns inte något som helst skäl för att man här skulle träda in med statligt stöd. Det kan väl ändå inte vara motionärernas och reservanternas mening att man skall försöka hålla företag under armarna, om företagen inte har någon möjlighet att själva klara sin existens i den hårdnande konkurrens som råder.

Eftersom motionen kommer från cp-håll, kan man fråga sig: Är det närmast tanken på lanthandeln, som varit avgörande? När vi behandlat denna sak i statsutskottets första avdelning har det varit föredragningar från olika håll, bl. a. från Sveriges köpmannaförbund. Förbundets representant har förklarat, att den krympande lanthandeln i kreditavseende icke medför några som helst bekymmer. Man anser att det när det gäller lanthandeln inte finns några skäl att göra något statligt ingrepp. Såsom redan antytts här är det ju också på det sättet, att förlagsintekningsinstitutet kommer att väsentligt utökas, om det förslag som den utredningen kommer att lägga fram till nästa vår går igenom i riksdagen. Det kommer att innebära, att samtliga företag, som är bokföringsskyldiga, får möjlig-

heter att utnyttja förlagsintekningsinstitutet. Finner man att det på något område har uppstått svårigheter att få fram krediter, borde det väl vara en uppgift för kreditmarknadsutredningen, som nu är sysselsatt med dessa frågor, att göra en undersökning av huruvida det behöver vidtagas åtgärder i förbättrande syfte.

När det gäller företagarföreningarnas verksamhet vill jag särskilt framhålla, att det väsentliga i deras uppgift inte är att försöka få till stånd ett statligt ekonomiskt stöd utan att genom utredningar av olika slag göra det möjligt för småföretagarna att på kreditmarknaden i vanlig ordning få de lån som dessa företagare anser sig behöva. Det är i sista hand, när dessa kreditmöjligheter har varit stängda men det funnits skäl för att ge ett stöd, som de statliga kreditåtgärderna fått träda till. I stort sett har väl denna ordning fungerat väl med undantag av att handläggningen av garantilåneärendena tagit alltför lång tid. Emellertid har utredningen om företagarföreningarnas organisation just i uppdrag att överväga åtgärder, som kan leda fram till bättre förhållanden.

Om jag nu går in på det förslag, som reservanternas lagt fram om att ge utredningen om företagarföreningarnas organisation och verksamhet det uppdrag det här gäller, vill jag för min del göra gällande, att detta endast skulle få till följd att denna utredning, som är så viktig för att föreningarnas verksamhet skall komma att fungera på ett bättre sätt, skulle bli ytterligare försenad i sitt arbete. Herr Carlsson anförde, att det för närvarande pågår flera utredningar och att dessa tagit alltför lång tid på sig. Jag har ytterst svårt att finna, att detta skulle vara ett skäl för att ytterligare försena en utredning, som kan väntas föreslå möjligheter att på ett bättre sätt tillgodose småföretagsamheten.

Med det anförda ber jag, herr talman, att få yrka bifall till utskottets förslag.

Om utvidgad statlig kreditstödsverksamhet m. m.

Herr SUNDIN (cp):

Herr talman! Jag yttrade i mitt förra inlägg, att det i stort sett rädde enighet kring dessa spörsmål. Detsamma har väl även herr Söderberg här deklarerat. Det gäller lokaliseringen, det gäller ett differentierat näringsliv och det gäller även den konjunkturpolitiska utvecklingen. I anslutning härtill får jag kanske låna några ord ur utskottsmajoritetens skrivning, där man med rätta framhåller nödvändigheten av att stödja de mindre företagen. Detta har även en stor betydelse av det skälet, att av de små företagen kan det bli stora företag.

Låt mig sedan gå över till de kritiska synpunkter, som herr Söderberg anlade på centerpartiets motioner, i vilka vi föreslog att såväl handeln som serviceverksamheten, t. ex. lastbilstrafiken, skulle ges bättre kreditmöjligheter. Jag vill bara kort och gott ställa den frågan till herr Söderberg, om man kan nå det väsentliga, som vi varit eniga om att vinna när det gäller företagarföreningarnas verksamhet, om man inte samtidigt ger service- och distributionsföretagen samma chanser som andra företag i vårt samhälle. Vi tror nämligen, att dessa spörsmål hör intimt ihop.

Herr CARLSSON, HARRY, (fp):

Herr talman! Jag vill bara påpeka för herr Söderberg, att såvitt jag kan utläsa av reservationen, så krävs där ingen ny utredning, utan vad vi önskar är att man skulle ge nya direktiv till en redan pågående utredning för att även få de nu aktuella frågorna belysta. Enligt mitt förmenande måste det gå snabbare att nå ett resultat, om man uppdrar åt en utredning, som redan är i arbete, att ta de senast uppdykande problemen under övervägande och redovisa förslag till deras lösning.

När det gäller det förhållandet att garantilånen inte helt har blivit utnyttjade vill jag säga, att har man fått någon erfarenhet av hur det går till när lånen skall sökas och sedan lyftas, så förvä-

nar man sig inte över att lånen inte har blivit helt utnyttjade. Enligt mitt förmenande har vi inte löst kreditproblemet enbart med hjälp av garantilånen, ty de är alltför svåråtkomliga för dem, som är i behov av dem.

Herr SÖDERBERG (s):

Herr talman! Det måste vara en väsentlig skillnad, herr Sundin, mellan det stöd som för närvarande utgår till den verksamhet, det här gäller, och det stöd som herr Sundin talar om. Det är väl ändå på det sättet, att det statliga stöd till hantverk och småindustri som riksdagen beslutat tillkommit för att öka produktionen och för att skapa sysselsättning framför allt inom de områden, som är föremål för avflyttning. Jag kan inte finna att samma skäl kan anföras för att man på liknande sätt också skulle ge statligt stöd till distributionen, allra helst som det nu från sakkunnigt håll förklaras, att det för lanthandeln inte existerar några som helst kreditproblem utan anses, att den kan klara sig utan något statligt stöd. Jag har därför ytterst svårt att förstå, varför en utredning då skulle behöva tillsättas på den punkten.

Herr Carlsson menar, att man genom nya direktiv till den nu pågående utredningen skulle kunna få dessa problem utredda på ett smidigare sätt. Det är väl att vara alltför optimistisk. Om utredningen skall börja undersöka, i vad mån man skall ge ett statligt stöd till distributionen, till serviceyrkena, till lastbilstrafikbranschen och allt sådant, måste det ändå innebära, att det som är utredningens väsentliga uppgifter försenas. Därtill kommer att utredningen inte har tillsatts för att fylla en sådan uppgift, vilket ju också reservanterna varit medvetna om, eftersom de menar att utredningen får lov att kompletteras. Jag ber bara att få hänvisa till vad fullmäktige i riksgäldskontoret säger när det gäller just frågan om att ge utredningen nya direktiv. Jag gör det därför att riksgäldskontorets chef, riksgäldsdirektör

Om utvidgad statlig kreditstödsverksamhet m. m.

Ringström, sitter som ordförande i utredningen angående företagarföreningarnas organisation och verksamhet och naturligtvis varit med om att utforma riksgäldskontorets yttrande. I detta säges klart och tydligt, att man *inte* anser det möjligt att ge detta uppdrag åt utredningen.

Herr PETERSSON, PER, (h):

Herr talman! Herr Söderberg säger, att det här gäller en fråga som det inte nu finns någon anledning att syssla med, eftersom det inte föreligger så stora behov av den föreslagna stödverksamheten. I reservationen säges också, att det är olika samverkande faktorer på området, som det är svårt att bedöma, och att det bör prövas i vilken omfattning statligt kreditstöd kan finnas påkallat ur såväl samhällets som den enskildes synpunkter ävensom lämpligaste sättet att administrera ett sådant stöd.

Jag har här direktiven till utredningen angående företagarföreningarnas organisation och verksamhet — de utdelades i utskottsavdelningen. Såvitt jag kan förstå framgår det därav att denna utredning måste invänta resultatet av 1959 års förlagsinteckningskommitté, vidare vad som kan bli följden av betänkanDET från kommittén för näringslivets lokalisering för att kunna ta ställning till vilken personal företagarföreningarna behöver och vilken verksamhet de skall bedriva.

Jag anser det därför för min del mycket rimligt att få de spörsmål, som berörts i motionerna, utredda av den i reservationen angivna utredningen.

Herr CARLSSON, HARRY, (fp):

Herr talman! Jag vill bara för herr Söderberg helt kort deklarerera, att om en företagare i dagens samhälle med alla dess problem över huvud taget skall kunna bestå och lyckas, så måste han vara optimist.

Sedan överläggningen ansetts härmed slutad, yttrade herr talmannen, att med anledning av vad därunder yrkats propositioner beträffande utskottets i förevarande utlåtande gjorda hemställan komme att framställas först särskilt beträffande punkten a samt därefter särskilt angående utskottets hemställan i övrigt.

I fråga om punkten a, fortsatte herr talmannen, hade yrkats dels bifall till utskottets hemställan, dels ock att det förslag skulle antagas, som innefattades i den vid utlåtandet avgivna reservationen.

Därefter gjorde herr talmannen propositioner enligt dessa båda yrkanden och förklarade sig finna propositionen på bifall till utskottets hemställan vara med övervägande ja besvarad.

Herr *Sundin* 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 204 punkten a, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

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

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

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

Ja — 68;

Nej — 66.

Om underlättande av mindre och medelstora företags avsättning på den internationella marknaden

Därjämte hade 1 ledamot tillkännagivit, att han avstode från att rösta.

På sedermera gjord proposition bifölls vad utskottet i övrigt hemställt.

Herr TALMANNEN anförde:

Efter framställning från olika håll kommer jag att, om de på föredragningslistan för i dag upptagna ärendena ej slutbehandlats omkring kl. 15.30, hemställa, att sammanträdet då avbrytes och att behandlingen av återstående ärenden uppskjutes till morgondagens sammanträde. Jag vill erinra om att det enda nya debattärende, som tillkommer i morgon, är sammansatta stats- och tredje lagutskottets utlåtande nr 1 om den statliga trafikpolitiken.

Om underlättande av mindre och medelstora företags avsättning på den internationella marknaden

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

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

Utskottet hade i det nu föredragna utlåtandet på återopade grunder hemställt, att motionerna I: 313 och II: 362 icke måtte till någon riksdagens åtgärd föranleda.

Reservation hade avgivits av herrar *Ivar Johansson*, *Per Jacobsson*, *Widén*, *Per-Olof Hanson*, *Åkerlund*, *Per Petersson*, *Sundin* och *Staxäng*, fröken *Elmén* samt herrar *Andersson* i Knäred, *Antonsson*, *Nelander*, *Källstad* och *Tureson*, vilka ansett, att utskottets yttrande bort i viss del erhålla den lydelse, som i reservationen angivits, samt att utskottet bort hemställa, att riksdagen måtte, med bifall till motionerna I: 313 och II: 362, i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att åt utredningen angående företagareföreningarnas organisation och verksamhet genom tilläggsdirektiv måtte uppdragas att utreda jämväl frågan om underlättande av de mindre och medelstora företagens avsättning på den internationella marknaden, särskilt den västeuropeiska.

Herr PETERSSON, PER, (h):

Herr talman! Endast några få ord!

Liksom vid utskottsbehandlingen av de frågor som berördes i utskottsutlåtande nr 204 har även statsutskottets utlåtande nr 205 som grund en motion, väckt vid riksdagens början. Motionen har varit föremål för remissbehandling.

Ingen bestrider väl de mindre och medelstora företagens väsentliga betydelse för vårt lands ekonomiska liv och produktion. Alla torde också kunna vara överens om att det är av stor vikt att dessa företags möjligheter att hävda sig både på hemmamarknad och på exportmarknaden främjas.

Jag har därför svårt att förstå varför socialdemokraterna motsätter sig att riksdagen i skrivelse till regeringen anhåller om att utredningen angående företagareföreningarnas organisation och verksamhet genom tilläggsdirektiv får uppdraget att se på frågan, hur företagareföreningarna skall få ökade möjligheter att underlätta de mindre och medelstora företagens avsättning utomlands. I utskottsreservationen anges att utredningen bör bedrivas i samråd med de organ och organisationer, som är

Om underlättande av mindre och medelstora företags avsättning på den internationella marknaden

verksamma på detta område, samt att företagarföreningarnas uppgifter bör begränsas till att allmänt stimulera medlemmarnas intresse för export samt hänvisa intresserade företag till att ta direkt kontakt med de centrala exportfrämjande organen.

Det förefaller mig verklighetsfrämmande att tro att det alltmer ökande internationella handelsutbytet ej skulle komma att beröra även den verksamhet som företagarföreningarna medverkar i. Av remissvaren från företagarföreningarna framgår att även flertalet företagarföreningar själva anser att exportfrågorna för de mindre och medelstora företagen ur företagarföreningarnas synpunkt har den storleksordningen, att den sittande företagarutredningen bör utreda frågan.

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

Häri instämde herr *Carlsson, Harry*, (fp).

Herr **MATTSSON** (cp):

Herr talman! Jag kan fatta mig kort och instämma i vad den föregående ärade talaren här har sagt. Jag vill endast, då jag är motionär, peka på en enda punkt som har tagits upp både av utskottet och av vissa av remissinstanserna.

Man har framhållit värdet av att ha Småindustriens exportbyrå och av den upplysningsverksamhet som bedrivs av hantverkets och småindustriens olika organisationer. Jag har också i min motion framhållit detta värde och sagt att en utredning bör bedrivas med hänsynstagande till och i samråd med dessa organisationer. Jag tror att framför allt dessa organisationer har betytt en hel del för företagen.

Vid behandlingen av statsutskottets utlåtande nr 204 framhölls vad de mindre och medelstora företagen betyder, och det behöver jag ju icke upp-

repa. När man emellertid har pekat på Småindustriens exportbyrå, kan jag inte underlåta att för kammaren påpeka, att denna byrå ju endast består av fem personer, därav två sekreterare. I förhållande till de otaliga företag som skulle behöva få råd och stöd är ju denna personal alldeles otillräcklig. Vad som kanske är litet egendomligt är att det inte har varit möjligt att från Småindustriens exportbyrå få någon uppgift om hur många företag, som har fått direkt hjälp med sina exportfrågor, så att det statistiskt kunde bevisas vad byrån direkt betyder.

Jag skulle tro, herr talman, att exportfrågorna är en så väsentlig och viktig fråga att man bör ge utredningen, som skall utreda företagarföreningarnas framtida organisationsform, i uppdrag att även se på möjligheterna för den mindre industrien att exportera sina produkter på främmande länder.

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

I herr Mattssons yttrande instämde herr *Nilsson, Ferdinand*, (cp).

Herr **NORDENSON** (h):

Herr talman! Det var herr Mattssons yttrande om Småindustriens exportbyrå, som föranledde mig att begära ordet. Herr Mattsson ville genom att ange antalet av de personer som sysslar med exportbefrämjande verksamhet inom exportbyrån därmed försöka ge en bild av de resurser, som står till den mindre och medelstora industriens förfogande när den söker avsättning på utländska marknader.

Det är en felaktig bild.

När denna byrå skapades inrymdes den enligt Kungl. Maj:ts förslag i Sveriges allmänna exportförening, varvid syftet var att denna för den mindre industrien speciellt arbetande organisation skulle ha tillgång till den personal, det kunnande och de informationer, som finns samlade i den större organi-

Om underlättande av mindre och medelstora företags avsättning på den internationella marknaden

sationen, vilken i dag består av cirka 110 personer. Denna organisation har dessutom möjligheter att samarbeta med de handelskammare som Sverige har i ett flertal europeiska länder och som på ett mycket verksamt sätt bidrar inte minst till den mindre industriens möjligheter att komma ut på den internationella marknaden.

Herr talman! Låt mig rent allmänt säga, att ingen tvekan råder om att svensk exportutveckling för de närmaste åren kommer att präglas av ett ökat inslag från mindre och medelstora företag. Det finns väl ingen här i kammaren som inte delar den uppfattningen, att vad vi kan göra för att underlätta dessa företags exportansträngningar det bör göras för dem. De är i många fall nykomlingar som möter oväntade problem.

Det ter sig emellertid för mig såsom en något orealistisk tanke att en verksamhet, som väsentligen består i rådgivning rörande internationella marknadsförhållanden, skall åläggas regionalt utformade organ. Själva uppgiften att insamla informationer, skaffa marknadskunskap, affärsförbindelser och annat på de internationella marknaderna är i och för sig en mycket stor uppgift för ett litet land som Sverige. Det är på detta område alldeles nödvändigt att centralisera verksamheten för att över huvud taget kunna täcka det stora fält det här är fråga om.

Låt mig också påpeka, herr talman, att när det gäller export är det inte så att problemen är helt olikartade vad gäller de stora samt de små och medelstora företagen, utan det beror mera på produkternas natur respektive den marknad, till vilken man söker sig, vilka problem man möter. Stora företag säljer också i begränsad utsträckning produkter under ungefär samma betingelser som mindre företag, och ett litet företag kan i fråga om en viss vara framstå som en stor exportör. Själva tankegången att storleksmässigt indela

företagen och utforma våra allmänna exportbefrämjande åtgärder med hänsyn till olika sådana grupper finner jag felaktig. Det hindrar emellertid inte att det finns vissa särskilda marknadsproblem, som t. ex. särskilt gäller den mindre företagsamheten och därför har man Småindustriens exportbyrå, som samverkar med andra organisationer.

Herr talman! Man kan naturligtvis säga att man alltid kan begära tilläggsdirektiv för att företagsföreningsutredningen skall få tillfälle att ta ställning till vad som här krävs. Men ett utredningsyrkande är inte bara en rent akademisk fråga utan innebär dock att riksdagen är böjd för att vilja ålägga företagarföreningarna uppgifter av exportbefrämjande och avsättningsbefrämjande karaktär.

Jag tror inte att det är en realistisk tankegång och ber därför att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr MATTSSON (cp) kort genmäle:

Herr talman! Jag har inte avsett att på något sätt stöta herr Nordenson och Exportföreningen. Jag vet vilka insatser Exportföreningen gör, när jag nämnde vilken personal som står till förfogande för Småindustriens exportbyrå. Chefernas arbete består förmodligen till stor del i att vara ute och hålla föredrag och informera på olika sätt. Jag måste dock säga att på alla de möten och sammankomster för mindre och medelstora företag jag har varit med om ute i landet, så har det visat sig vara mycket få företagare, som haft möjlighet att få kontakt med Småindustriens exportbyrå och även med Sveriges allmänna exportförening. Jag vet nu inte vad det kan bero på — om det är så att de mindre och medelstora företagen är för dåligt representerade i organisationernas ledning eller om de är så blygsamma att de fördenskull icke har fått någon kontakt.

Om underlättande av mindre och medelstora företags avsättning på den internationella marknaden

Självt har jag två mindre företag som arbetar till 80 procent på export. Exporten från dessa företag har varit möjlig utan att anlita Småindustriens exportbyrå.

Herr talman! Jag kan inte finna annat än att alla skäl talar för att man bör få möjlighet att på länsplanet få bättre kontakt med Exportorganisationerna genom att man förstärker företagarföreningarna.

Herr SÖDERBERG (s):

Herr talman! Jag skulle i stort sett kunna nöja mig med att instämma i vad herr Nordenson har sagt, men jag vill tillägga, att man tydligen från motionärernas och reservanternas sida inte riktigt känner till företagarföreningarnas sätt att arbeta och deras möjligheter att medverka när det gäller exportverksamheten.

Våra företagarföreningar hjälper småföretagarna med exportfrågor och, efter erforderliga utredningar, hänvisar dem till de redan existerande exportorganisationerna. Utskottsmajoriteten har därför ansett det vara fullkomligt onödigt att vid sidan av de två redan existerande exportorganisationer, som finns till just för detta ändamål, skapa ytterligare en sådan, framför allt med hänvisning till det skäl, som också herr Nordenson nu framfört, nämligen att denna organisation i så fall skulle bli ett regionalt organ, som inte skulle ha samma möjligheter som de båda exportorganisationer vi redan har. Det är ju på det sättet, att den Ringströmska utredningen om företagarföreningarnas organisation och verksamhet även skall utreda frågan, i vilken mån organisationen behöver utbyggas för att kunna fylla de uppgifter företagarföreningarna i detta sammanhang har. Att här skapa ytterligare direktiv och därmed utvidga denna utredning är i högsta grad meningslöst.

Jag vill därmed yrka bifall till utskottets förslag.

Herr STEFANSON (fp):

Herr talman! Jag kan i stort instämma i vad herr Nordenson har sagt beträffande de mindre företagens exportproblem. Jag tycker emellertid att fördelningen mellan företagarföreningarnas uppgift och Småindustriens exportbyrås uppgifter och andra organ som arbetar inom småföretagens område kanske borde ha en fullständigare belysning.

Jag menar liksom herr Söderberg, att företagarföreningarna har en betydande uppgift när det gäller att ge de mindre företagen råd och anvisningar i exportfrågor. De mindre företagen har ju icke samma tillgång till expertis på internationell handel som de stora företagen har. Här krävs informationsverksamhet från företagarföreningarnas sida för att lära företagarna själva tillvägagångssättet vid handel med utlandet.

Jag menar att de mindre företagens exportproblem bör lösas i gott samarbete mellan företagarföreningarna, näringslivets organisationer — som även bedriver konsultativ och rådgivande verksamhet — och Småindustriens exportbyrå. Detta samarbete kan måhända ytterligare intensifieras och fördjupas, men jag är av den uppfattningen, att det kan ske utan särskilda utredningar.

Jag vill inte direkt motsätta mig någon utredning på detta område, men jag har, herr talman, inget yrkande. Jag menar att det finns stora möjligheter med de organ som nu finns och med de föreskrifter som finns om företagarföreningarnas verksamhet att utvidga och intensifiera det arbete som redan pågår på detta område.

Efter det överläggningen förklarats härmed slutad, gjorde herr andre vice talmannen, som för en stund övertagit ledningen av kammarens förhandlingar, jämlikt föreliggande yrkanden propositioner, först på bifall till vad ut-

Ang. de utlandssvenska barnens skolgång, m. m.

skottet i förevarande utlåtande hemställt samt vidare på antagande av det förslag, som innefattades i den vid utlåtandet avgivna reservationen; och förklarade herr andre vice talmannen, sedan han upprepat propositionen på bifall till utskottets hemställan, sig anse denna proposition vara med övervägande ja besvarad.

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

Den, som bifaller vad statsutskottet hemställt i sitt utlåtande nr 205, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

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

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

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

Ja — 73;

Nej — 57.

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

Föredrogs ånyo statsutskottets utlåtanden:

nr 206, i anledning av väckta motioner angående rehabiliteringsverksamheten; och

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

Vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt bifölls.

Ang. de utlandssvenska barnens skolgång, m. m.

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

Till behandling hade utskottet förehåft

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av fru *Myrdal* (I: 331) och den andra inom andra kammaren av herr *Arvidson* (II: 375), i vilka hemställts, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte an hålla om en skyndsamt utredning rörande tillämpningen av grundskolans principer på utlandssvenska barns och inflyttade minoriteters barns skolgång;

dels ock en inom andra kammaren av herr *Palm m. fl.* väckt motion (II: 391), vari anhållits, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa, att utredningen om de utlandssvenska barnens skolgång snarast måtte komma till stånd.

Utskottet hade i det nu ifrågavarande utlåtandet hemställt, att riksdagen måtte, i anledning av motionerna I: 331 och II: 375 samt II: 391, i skrivelse till Kungl. Maj:t giva till känna vad utskottet i utlåtandet anfört.

I sitt yttrande hade utskottet bland annat hänvisat till en av chefen för ecklesiastikdepartementet i samband med behandling i årets statsverksproposition av anslag till svenska skolor i utlandet förebådad utredning ävensom till en av riksdagen begärd utredning rörande internatskolorna m. m. Utskottet förut satte, att nämnda utredningar komme till stånd snarast möjligt i form av en allsidig utredning rörande de utlandssvenska barnens skolgång både hemma och utomlands. Till denna utredning

Ang. de utlandssvenska barnens skolgång, m. m.

torde också enligt utskottet böra hän- skjutas de problem, som uppkomme för de inflyttade minoriteternas barns skol- gång.

Fru MYRDAL (s):

Herr talman! Det föreliggande utlå- tandet från statsutskottet är enhälligt. Det behandlar i mycket positiv anda frågan om de utlandssvenska barnens skolgång »m. m.», som det står i rubri- ken. Något därutöver skulle väl egent- ligen inte vara att tillägga, ty att ut- trycka sin personliga tillfredsställelse över att ens första motion rönt välvil- ligt mottagande är väl knappast pas- sande.

Att jag i dag i alla fall inte kan un- derlåta att säga ett par ord beror på att jag genom många års utlandserfaren- het fått ett levande intryck av hur stora svårigheter det bjuder att ordna skol- gången för svenskars barn i utlandet. Jag vet rentav på grund av personlig erfarenhet, eftersom jag har varit in- spektor under några år vid två svens- ka skolor i Indien, hur oerhört torftiga dessa skolors villkor är i jämförelse med vad som gäller för skolorna här hemma och inte minst hur underprivi- ligierade de är med hänsyn till und-ervisningsmateriel. Jag har också blivit starkt berörd, och oroad, av de många klagomål som har burits fram till mig om hur otillräckliga internatplatserna är här hemma, särskilt för flickor. Vi skall minnas att det nu inte rör sig om några privata läroverksdrömmar för denna svenska ungdom, utan att barnen redan från grundskolans högstadium kan behöva få sin skolgång förlagd till hemlandet.

Därtill kommer det faktum att utlå- tandet inte bara rör de utlandssvenska barnens skolgång, utan också ett »m. m.», vars mänskliga innehåll jag också skulle vilja påminna om. Därun- der ligger hela frågan om vilken und-ervisning på det offentligas bekostnad som bör beredas våra inflyttade mino- riteters barn, i detta fall de religiösa

och språkliga minoriteterna. Ännu har ingen studerat huru skolförhållandena har ordnats för all den arbetskraft vi fått in i landet, från Italien, Ungern och andra länder, och inte heller hur de vanliga skolorna har kunnat anpassas efter dessa barns särskilda behov. Kons- ten är ju att både bevara ett visst in- slag av deras traditioner och kultur, som bara kan berika vår egen, och att samtidigt ge dem en skolgång som verkligen motsvarar de krav som det svenska samhället kommer att ställa på dem i framtiden.

Det är de här tingen som jag har ve- lat stryka under litet extra då riksdag- en, sedan vi beslutat om en storstilad grundskolereform som också har börjat genomföras, helt naturligt nu kan vän- da sin uppmärksamhet till frågan om hur denna grundskolas principer skall kunna tillämpas även på barn som inte riktigt passar in i planritningens rutor.

Det blir ju för framtiden allt bety- delsefullare att se till att alla de barn som skall bli svenskar och bli medle- vande i vårt samhälle har samma möj- ligheter att få utbildning för dessa sina värv i arbetslivet och i samhällslivet. Det svenska samhället blir alltmer ett högrörligt och dynamiskt samhälle med allt intensivare förbindelser med utlan- det. Det blir därför fler och fler barn som kommer att åtfölja sina föräldrar på en tids stationering på främmande ort. Det blir också fler barn som följer med sina utländska föräldrar hit eller som föds inom dessa kulturöar i vårt land.

Skall man tillgodose dessa båda barngruppers behov av skolgång på ett både mer rättvist och mer effektivt sätt, ja, då bjuder det väl en del administra- tiva och kanske också ekonomiska pro- blem. Men de problemen är små i jäm- förelse med den grundskolereform vi genomfört, och den tillstyrkta utred- ningen kommer säkert att finna lös- ningar på dessa delproblem. Det är också nödvändigt, ty utbildningskraven för de barn det gäller är konkret känn-

Ang. landstingskommunernas övertagande av statens mentalsjukvård

bara redan i nuet och blir det än mycket mer i framtiden.

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

Herr NÄSSTRÖM (s):

Under vår resa i Förenta staterna hade vi nöjet sammanträffa med en rad av Sveriges ambassadörer och konsuler, och deras främsta önskemål var just att den svenska riksdagen skulle medverka till att ordna undervisningen för deras barn. Detta blir än mer angeläget när det bor fler svenskar i olika länder, inte minst på grund av u-landshjälpen.

För mig har det varit glädjande att det inte rädde några delade meningar i statsutskottet. Alla medlemmar och alla grupper var fullständigt överens om att vi nu måste angripa det här problemet.

Jag ber att få yrka bifall till utskottets hemställan.

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

Vid förnyad föredragning av statsutskottets utlåtande nr 209, i anledning av väckta motioner om samverkan mellan utredningar som behandlar gymnasiets och fackskolornas problem, bifölls vad utskottet i detta utlåtande hemställt.

Ang. landstingskommunernas övertagande av statens mentalsjukvård

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

I propositionen nr 171 hade Kungl. Maj:t, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över inrikesärenden för den 31 maj 1963, före-

slagit riksdagen att dels besluta, att huvudmannaskapet för den av staten drivna mentalsjukvården m. m. skulle enligt de förutsättningar samt i den omfattning och på de villkor som departementschefen i nyssnämnda statsrådsprotokoll förordad överföras till landstingskommunerna den 1 januari 1967, dels bemyndiga Kungl. Maj:t att godkänna avtal med landstingen om deras övertagande av mentalsjukvården m. m. i huvudsak enligt av departementschefen i statsrådsprotokollet förordad principavtal och eljest angivna grunder.

Kungl. Maj:ts förslag innebar, att landstingskommunernas huvudmannansvar i princip skulle komma att omfatta alla former av slutet och öppen mentalsjukvård inklusive undervisningen och vården av psykiskt efterblivna samt epileptikervården. Detta medförde att kropps- och mentalsjukvården kunde samordnas under enhetligt landstingskommunalt huvudmannaskap.

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

I de allmänna bestämmelserna voro intagna vissa grundläggande villkor, såsom att landstingskommunerna vederlagsfritt skulle övertaga statens mentalsjukhus m. m. samt att staten skulle lämna bidrag till investerings- och driftkostnader. Vårdorganisationen skulle angivas i särskilda vård- och regionplaner. De föreslagna bestämmelserna inskränkte i princip icke landstingskommunernas frihet att själva disponera de övertagna institutionerna och organisationen av mentalsjukvården. Statens förpliktelser mot sjukhusens per-

Ang. landstingskommunernas övertagande av statens mentalsjukvård

sonal skulle övertagas av landstingskommunerna med garanti av dessa, att för de anställda, så länge de innehade samma eller motsvarande tjänst, skulle gälla de för dem vid avtalens ikraftträdande tillämpliga statliga anställningsvillkoren, därest dessa icke dessförinnan ersattes av andra bestämmelser, tillkomna efter förhandlingar mellan landstingskommunerna och berörda personalorganisationer.

De ekonomiska villkoren i de allmänna bestämmelserna skulle tillämpas under fem år, d. v. s. intill utgången av år 1971. Dessförinnan skulle förutsättningslösa förhandlingar upptagas mellan parterna beträffande statens bidrag, så att nya överenskommelser om de ekonomiska villkoren kunde tillämpas från och med år 1972.

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

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

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herrar *Ringaby* och *Yngve Nilsson* (I: 791) samt den andra inom andra kammaren av herrar *Magnusson* i Tumhult och *Nilsson* i Bästekille (II: 958), i vilka anhållits, att riksdagen vid behandlingen av förevarande proposition måtte a) besluta, att en ortsindeering av anläggningsbidragen skulle ske efter samma principer som tillämpades vid skolbyggen; b) besluta, att driftbidra-

get till platser vid andra sjukhus än psykopatsjukhus skulle beräknas på ett medeltal av kostnaderna vid den fjärdedel av samtliga vårdanstalter, som hade den mest adekvata vården; c) beakta vad som i motionerna i övrigt anförts,

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Harald Pettersson m. fl.* (I: 793) och den andra inom andra kammaren av herr *Gomér m. fl.* (II: 957), i vilka, utom annat, föreslagits, att riksdagen vid sin behandling av förevarande proposition skulle i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att frågorna rörande landstingens utgifter i anledning av övertagandet av huvudmannskapet för den nu statliga mentalsjukvården särskilt måtte beaktas vid överväganden rörande dels skatteutjämningsbidrag till landstingen, dels statsbidragsgivning till kroppssjukvården, så att landstingen till fullo kompenseras för de ökade utgifter de åsamkades genom huvudmannskapsreformen,

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

dels ock en inom andra kammaren av herrar *Ståhl* och *Eskel* väckt motion (II: 959).

Utskottet hade i det nu föreliggande utlåtandet av angivna orsaker hemställt,

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

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

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

Ang. landstingskommunernas övertagande av statens mentalsjukvård

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

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

Reservation hade anförts av herrar *Per Jacobsson, Widén, Per Petersson, Nils-Eric Gustafsson, Larsson* i Hedenäset, *Gustafsson* i Skellefteå och *Källstad*, vilka ansett, att utskottets yttrande bort i viss angiven del hava den lydelse, reservationen visade, samt att utskottet bort under III hemställa, att riksdagen måtte i anledning av Kungl. Maj:ts förslag jämte motionerna I: 791 och II: 958 samt med bifall till motionerna I: 790 och II: 955 ävensom med avslag å motionerna II: 956 samt I: 793 och II: 957, sistnämnda båda motioner såvitt nu vore i fråga,

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

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

Dessutom hade reservationer utan angiven yrkanden anmälts av, utom andra, dels herr *Kaijser*, dels ock herr *Petersson, Harald*.

Herr **JACOBSSON, PER**, (fp):

Herr talman! Vi har här otvivelaktigt kommit fram till en av höstriksdagens stora frågor, nämligen mentalsjukvårdens överflyttning till landstingskommunerna.

När man läser utskottets utlåtande finner man att det råder fullständig enighet inom utskottet i själva huvudfrågan. Man kanske kan säga att det är en anmärkningsvärd enighet med hänsyn till frågans art, omfattning och betydelse, och att den berör olika parter.

Om man ser frågan ur sjukvårdssynpunkt — och det bör man väl i första hand göra — står det väl klart att reformen är ett steg i rätt riktning och att en samordning av sjukvårdens resurser på landstingsplanet är praktisk och ändamålsenlig. Detta hindrar inte att man från landstingshåll kan ha anledning att se på de nya uppgifterna med en viss oro. Den administrativa apparaten på sjukvårdssidan kommer att svälla ytterligare, och utgifterna kommer att stiga. Det får man utgå ifrån, oavsett hur de blivande avtalen kommer att utformas.

Vad den ekonomiska sidan beträffar ingår som en av huvudprinciperna i förslaget, att staten skall lämna fullgod täckning, som det heter, för landstingens kostnader såväl beträffande anläggnings- som driftutgifter. Jag finner det angeläget understryka att staten vid de lokala förhandlingar, som kommer att följa, bemödar sig att ge ett reellt innehåll åt denna förhandsförsäkran.

Jag har redan sagt att det råder enighet inom utskottet i huvudfrågan. På en punkt föreligger emellertid en reservation, som gäller just de ekonomiska villkoren, närmare bestämt frågan om anläggningsbidragets konstruktion. Härvidlag finns det ju ett principavtal, som har träffats mellan företrädare för inrikesdepartementet och Svenska landstingsförbundet. I detta avtal sägs att anläggningsbidraget skall utgå med ett enhetligt belopp för hela landet, nämligen 55 000 kronor per plats vid helt nya

Ang. landstingskommunernas övertagande av statens mentalsjukvård

sjukhus och 30 000 kronor per tillkommande plats vid befintliga sjukhus. Såsom vi har påpekat i reservationen är det här inte fråga om differentiering av bidragen med hänsyn till de varierande byggnadskostnaderna i olika delar av landet i vidare mån än att en ersättning med skäligt belopp skall utgå för uppförande av ett nytt mentalsjukhus i Gällivare.

Denna punkt i avtalet har föranlett en motion i båda kamrarna, undertecknad av ett stort antal riksdagsmän ur samtliga partier, vari yrkas att samma regler, som enligt avtalet skall gälla beträffande Gällivare, även skall tillämpas inom de fyra nordligaste länen. Vi som biträder denna motion och som även anslutit oss till reservationen finner det logiskt och rättvist och helt i överensstämmelse med avtalets grundprincip, att staten svarar för merkostnader som kan uppstå på grund av lokala geografiska förhållanden eller andra orsaker.

Nu är det ju ett känt förhållande att byggnadskostnaderna är högre i norrlandsläna än i övriga delar av landet, beroende på klimatet, långa transporter och andra besvärliga förhållanden som kan råda vid vinterbygge m. m. Detta gör att ortskoefficienten när det gäller byggnadskostnaderna i Norrland är väsentligt högre än för landet i övrigt. Jag har mig bekant att byggnadsstyrelsen numera har framräknat kostnader, som kanske ligger något lägre än de kostnader, som man tidigare har rört sig med, men skillnaderna är fortfarande väsentliga och i varje fall av sådan storleksordning att det borde vara motiverat med ett förbehåll, som ger möjlighet till kompensation för de merkostnader man under alla förhållanden måste räkna med i denna del av landet.

Jag vill i detta sammanhang påpeka att man även när det gäller driftkostnaderna räknar med enhetliga belopp för hela landet. Det måste nödvändigtvis innebära att norrlandsläna kommer i en ogynnsammare ställning när det gäl-

ler driftkostnaderna med hänsyn till de större värmekostnaderna o. s. v.

Dessa omständigheter har gjort, herr talman, att vi har ansett oss motionsvägen böra framföra våra synpunkter och att vi också i utskottet på denna punkt har anmält en från utskottsmajoriteten avvikande mening.

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

Herr KAIJSER (h):

Herr talman! Jag har antecknat en blank reservation till detta utskottsutlåtande och ber att få motivera den med några ord.

Först skulle jag vilja säga, att även jag tror att hela denna reform har ett betydande värde. Redan nu ansvarar landstingen i själva verket för en del av den psykiatriska vården, nämligen vården vid de psykiatriska klinikerna och vid anstalterna för de lättskötta sjuksjuka. Staten har endast svarat för den tunga psykiatrien. En sådan uppdelning kan ju inte vara lämplig. Men inte bara den omständigheten att all psykiatri kommer under ett huvudmannaskap är viktig — ännu större betydelse har väl det förhållandet att mentalsjukvård och kroppssjukvård i och med den nu aktuella reformen kommer under ett enhetligt huvudmannaskap, under landstingen.

Det har sagts att mentalsjukvårdens överförande till landstingen kan leda till en ökad belastning på landstingens organisation, som jämte övriga uppgifter vilka under de senaste åren lagts på landstingen — t. ex. den öppna vården — kan komma att medföra att landstingen såsom organisation förlorar något av vad som varit det mest positiva hos den: att dess uppgifter inte omfattar mer än att de, som arbetar i landstingens verkställande organ, relativt väl kan överblicka samtliga uppgifter. Detta förhållande har ju inneburit att det på ett särskilt sätt varit tillfredsställan-

Ang. landstingskommunernas övertagande av statens mentalsjukvård

de att syssla med landstingsarbete. Man vill hoppas att mentalsjukvårdens inordnande under landstingen inte skall rubba någonting i detta önskvärda förhållande; och i den riktningen kommer väl de förändringar i landstingens organisation att verka, vilka ställts i utsikt av den nyligen fullbordade utredningen.

Är sålunda alla överens om att mentalsjukvårdens överförande till landstingen kan anses riktigt och ändamålsenligt, kan man däremot diskutera — såsom herr Jacobsson nyss gjorde — villkoren för detta övertagande. Principen är ju att de statliga bidragen skall täcka hela kostnaden för mentalsjukvården även efter dess överförande till landstingskommunerna. Detta är en riktig princip; men det är inte säkert att bidragen i verkligheten kommer att täcka hela kostnaden, och det kan bli fråga om ganska stora variationer mellan de olika landstingsområdena. Vissa bestämmelser för övertagandet är fixerade i ett till propositionen fogat protokoll. Det gäller t. ex. de byggnadskostnader herr Jacobsson nyss talade om, och det gäller även metoden för driftkostnadernas beräkning. De närmare bestämmelserna för varje enskilt landsting skall man nå fram till genom förhandling med varje landsting för sig; och de förhandlingarna kan komma att gälla väsentliga ekonomiska ting. Ur landstingens synpunkt hade det varit naturligt att dessa förhandlingar kunnat genomföras i ett obundet läge. Men så blir inte förhållandet när vi i dag fattar beslut med tvingande innebörd.

I en motion har herrar Ståhl och Eskel yrkat avslag på propositionen och hävdade att förhandlingar med de enskilda landstingen borde äga rum innan riksdagen fattade det beslut som nu skall fattas. Jag har inte anslutit mig till det motionsyrkandet, men jag har velat rikta uppmärksamheten på sakförhållandet. Möjligen hade det varit praktiskt ogenomförbart att först förhandla med de olika landstingen och därefter

stifta lagen — i varje fall hade det varit besvärligare och tagit längre tid; och i våra dagar har man som bekant bråttom. Jag vill emellertid uttala samma förhoppning som herr Jacobsson för en stund sedan: att de statliga förhandlare, som skall fullfölja de nämnda avtalsförhandlingarna, måtte ta hänsyn till detta och verkligen försöka nå uppgörelser som ger rättvisa åt båda parterna.

Jag har inte anslutit mig till den reservation som fogats till utlåtandet med herr Jacobsson såsom första namn. Jag har klart för mig att byggnadskostnaderna är större i Norrland än i andra delar av landet. Emellertid framgår det av propositionen att skillnaden är avsevärt större för Norrbottens län än för de övriga norrlandslänen. Byggnadskostnadsindex är för Lund — det billigaste stället — 88 och för Östersund 112, medan siffran för Gällivare är 135. De siffror som föreligger i propositionen visar sålunda att det är en högst betydande skillnad mellan Norrbotten och de övriga norrlandslänen.

Emellertid är inte byggnadskostnaderna det enda område där en orättvisa kan komma att ske. I själva verket får de landsting, som har en mycket väl utbyggd mentalsjukvård, mindre möjligheter att erhålla täckning för sina driftkostnader med hänsyn till att dessa kostnader skall beräknas på grundvalen av de genomsnittliga kostnaderna vid samtliga mentalsjukhus. Även här kan det ske en orättvisa, och det är inte säkert att den skillnad i byggnadskostnader som reservationen påpekar kommer att slå hårdare än de övriga orättvisor som kan komma att uppstå. Det gäller emellertid här en avtalsperiod på fem år. Under den tiden får man se hur kostnaderna kommer att te sig för de olika landstingen i förhållande till de statsbidrag som kommer att utgå.

Jag är förvissad om att man kommer att se till att, om orättvisor av mera betydande slag kommer att uppstå, en korrigerande av dem kommer att verkställas; med anledning därav har jag,

Ang. landstingskommunernas övertagande av statens mentalsjukvård

herr talman, intet annat yrkande än om bifall till utskottets förslag.

Herr **PETTERSSON, HARALD**, (cp):

Herr talman! Det är onekligen, som det tidigare har sagts, en reform som vi här går att besluta om. Vi vet att det bakom den mentalsjukvård som staten har haft och kommer att ha ansvaret för fram till den 1 januari 1967 ligger en stor sjukvårdsorganisation. Vi vet att staten i dag har inte mindre än 25 000 vårdplatser, vilka år 1967 skall övertas av landstingen. Särskilda avtal skall göras upp med 25 landsting, och vi vet att det här är fråga om inte mindre än 40 olika institutioner. Om vi också betänker att inte mindre än 12 000 statliga befattningshavare skall övergå till landstingskommunal tjänst förstår var och en omfattningen av reformen.

Det är svårt att bestrida — ty det ligger mycket i detta — att ett enhetligt huvudmannaskap när det gäller sjukvårdens olika grenar har sitt stora värde. Det rör sig här om samordningsfrågor, men också andra synpunkter talar för att ett enhetligt huvudmannaskap inom sjukvårdens skilda grenar är att föredraga. Vi har från den synpunkten godkänt principen om detta och har anslutit oss till vad som är angivet i propositionen.

Vad vi har ställt oss frågande och litet bekymrade inför är naturligtvis problemet hur landstingen skall kunna få en full kostnadstäckning för detta övertagande. Men när vi betänker att det vi nu går att besluta om är ett principavtal och ingenting annat, har vi även där haft svårigheter att kunna komma med något annat förslag som på ett bättre sätt skulle kunna tillgodose det man vill nå. Här har gjorts antydningar tidigare om att vi naturligtvis utgår ifrån att statsmakterna skall underhandla med landstingen utifrån den utgångspunkten att landstingen skall få en så fullvärdig täckning av sina kost-

nader som möjligt. Konstruktionen av den ersättning som skall ges de blivande huvudmännen både när det gäller anläggningsbidrag och när det gäller driftbidrag har onekligen den fördelen att den är enkel och inte behöver medföra alltför komplicerade tolkningsfrågor. Det är ju dock så som statsrådet säger i sin sammanfattning av propositionens innehåll, att det är mycket som återstår sedan riksdagen fattat sitt beslut, och det är vi alla på det klara med.

Jag hoppas att inte finansministern och finansdepartementet, när de går att underhandla med landstingen, kommer att ge det beslut som vi nu skall fatta om principavtal den innebörden att man här på varenda punkt där det är möjligt skall ställa landstingen i en svårt ekonomisk situation. Vi vet att när landstingen övertog provinsialläkarväsendet sades det även där att de skulle få en full täckning för de kostnader detta skulle kunna innebära för dem. Vartenda landsting vet nu, när det har gjort upp sitt första statförslag och skall försöka täcka kostnaderna för provinsialläkarväsendet, att det kommer att få sätta till pengar, naturligtvis med varierande belopp. Det finns nog inte något landsting som har fått full täckning för övertagandet av denna vårdform. Vi får hoppas att man inte nu kommer att tvinga landstingen in i samma situation när de skall göra upp statförslagen för år 1967.

Landstingen har i dag stora kostnader, och det finns ingen annan utvecklingstrend, såvitt vi nu kan se, än att landstingens kostnader på skilda områden kommer att öka högst avsevärt. Detta är inte minst föranlett av den utveckling som sker i världen. Forskningen, vetenskapen och tekniken ger större möjligheter att vårda människor och hjälpa sjuka människor i olika avseenden. Även på mentalsjukvårdens område sker det en utveckling som ger större möjligheter att hjälpa de mentalt sjuka. Därför är det också ange-

Ang. landstingskommunernas övertagande av statens mentalsjukvård

läget när landstingen får huvudmannaskapet för mentalsjukvården, att de också får de resurser som i principavtalet har utlovats dem, nämligen en full täckning för såväl anläggnings- som driftutgifterna. Inget annat yrkande, herr talman, än bifall till utskottets hemställan.

Herr ANDERSSON, BIRGER, (s):

Herr talman! Hade för åtta å tio år sedan ett förslag liknande detta förelagts riksdagen, hade säkerligen inte samma enighet rått som råder i dag. Landstingen var tidigare mycket kritiska emot att ta över olika slag av verksamhet och institutioner, men undan för undan har landstingen själva blivit mer och mer intresserade av att få ta hand om vissa, som det anses, för dem passande anläggningar, som skall kunna skötas gemensamt med den verksamhet som redan tidigare drivits av landstingen. Man har fördenskull ansett att sjukvården som helhet bör vara landstingens angelägenhet. När nu Landstingsförbundet förhandlat med inrikesdepartementet har parterna kommit fram till det avtal som ligger till grund för den proposition vi nu har att besluta om.

Det rådde, när denna fråga behandlades inom statsutskottets tredje avdelning, mycket stor enighet, beträffande just själva principen och det är ju ett principavtal vi nu har att ta ställning till. Allt som ansetts vara av betydelse har diskuterats mycket noga, och man har kunnat enas på punkt efter punkt utom beträffande det avsnitt varom det föreligger en reservation.

Utskottet har ansett — och skrivit in det på ett par ställen i utlåtandet — att det bör ges en fullgod täckning för de kostnader som landstingen får vidkännas. Det har framställts vissa önskemål här och där om att förhållandena för landstingen skall bli så tillfredsställande som möjligt under den period det nu närmast gäller, när överflyttningen

skall ske från staten till de stora kommunala enheter som landstingen utgör.

Beträffande de skiljaktigheter som föreligger inom utskottet vill jag nämna att man även vid förhandlingarna mellan Landstingsförbundet och departementet varit ense om de kostnader som skulle vara normgivande. Utskottet har penetrerat denna fråga mycket noga, och majoriteten har slutligen kommit fram till att det även på denna punkt varit möjligt att tillstyrka propositionen. Vi har inte velat ens i detta avseende rubba det förhandlingsresultat som har framkommit. Vi har ansett att det har funnits så många andra ting som man med samma rätt skulle ha kunnat ändra eller framföra värderingar på, men då hade ju hela avtalet kommit att få omarbetas. Vi har varit angelägna om att få ett resultat nu, och vi har ansett oss ha möjlighet att tillstyrka propositionen.

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

Herr SÖRLIN (s):

Herr talman! Låt mig säga att jag på väsentliga punkter är mycket tillfredsställd över det förslag som propositionen innehåller och det ställningstagande som statsutskottet har gjort i anledning av densamma. Det föreligger dock i detta ärende ett par motioner — nr 790 i denna kammare och nr 955 i andra kammaren — i vilka yrkande framställts om att i de fyra nordliga länen skall förhandlingar kunna upptas mellan de blivande huvudmännen och staten om ett förhöjt anläggningsbidrag. Bakgrunden till framställningen är, som herr Jacobsson mycket riktigt påpekat, att de högre anläggningskostnaderna i landets nordliga delar bör föranleda ett högre bidrag från statens sida.

Statsutskottets majoritet har avvisat motionsyrkandet under motivering att endast Gällivare, som nu närmast var aktuellt, kunde uppvisa en större avvikelse från den genomsnittliga byggnads-

Ang. landstingskommunernas övertagande av statens mentalsjukvård

kostnadsnivån inom riket i stort. I andra sammanhang har utskottet och även riksdagen godtagit de faktiska byggnadskostnaderna, vilket i sak inneburit förhöjda bidrag till de områden varom här är fråga. Därför bör det, herr talman, vara logiskt riktigt att om staten deltagit i projektering och godkänner upprättade ritningar och byggnadskostnaderna överstiger de i propositionen föreslagna och av utskottet tillstyrkta, bör vederbörande landsting beredas tillfälle att uppta överläggningar med staten om ett förhöjt bidrag.

När man talar om en princip som innebär en full kostnadstäckning, bör de ärade kammarledamöterna ha förståelse för att de som representerar de nordliga länen ställer yrkanden om förhöjda bidrag, i all synnerhet som Landstingsförbundet — där jag har haft glädjen att på mycket nära håll följa förhandlingarna — har ställt mycket starka krav på att kompensation skulle medges inte enbart för Gällivare utan för de fyra nordliga länen. I Norrbotten har man planer på att bygga på flera ställen än i Gällivare. Inte bara i Norrbottens län utan också i de andra norrlandslänen har man höga byggnadskostnader. Herr Kaijser påstod så vältaligt att skillnaden inte är så stor i och för sig. Men ortsindex är 88 i Malmö och 112 i Östersund. Det betyder en spännvidd på 24 procent. I andra fall anser man att en sådan spännvidd är rätt stor, men i detta fall tycks man inte tillmäta saken så stor vikt. När Landstingsförbundet fått denna protokollsanteckning vid förhandlingarna mellan inrikesdepartementet och förbundet, ansåg förbundet att det skulle vara möjligt att i riksdagen korrigera på denna punkt, och det är detta som är avsikten med motionen.

När herr Pettersson också talar om en enkel konstruktion har jag full förståelse för honom. Men om konstruktionen innebär att de som redan förut i många avseenden har det besvärligt skall hjälpa upp det hela genom att på

detta sätt avstå från ett skäligt bidrag för att skapa den enkla konstruktionen, då har vi i de nordliga delarna av landet svårt att följa med.

Herr talman! Jag ber alltså att få yrka bifall till motionerna 790 i denna kammare och 955 i andra kammaren, vilket i sak innebär bifall till den vid utskottsutlåtandet fogade reservationen.

Herr ADOLFSSON (k):

Herr talman! Jag har naturligtvis inte begärt ordet för att opponera mot att mentalsjukvården i alla väsentliga delar överförs till landstingskommunerna. Tvärtom anser vi i den riksdagsgrupp jag här talar för att det är en mycket angelägen reform som föreslås, men den kommer självfallet att ställa rätt stora krav på landstingen. Det kan väl också sägas att vi är tillfredsställda med intentionerna att låta en viss sammansmältning mellan mentalsjukvård och kroppssjukvård ske vårdorganisationsriskt.

Men när det gäller de allmänna bestämmelserna — ramavtalet, principavtalet eller vad man vill kalla dem — för anläggnings- och driftbidragen anser vi att Svenska landstingsförbundet gått med på en uppgörelse som inte är tillfredsställande. Den frågan har också behandlats av tre talare tidigare. Visserligen är det fråga om ett ramavtal, på vilket kommande enskilda uppgörelser skall grundas, men de allmänna bestämmelserna avses väl bli i huvudsak följda vid dessa senare uppgörelser, och därför finns det särskild anledning att ägna saken några ord.

Det heter ju att i princip skall full täckning ges landstingen för investerings- och driftkostnader. Det är vanligt att man säger att något skall ske i princip, men många gånger visar det sig att det i realiteten blir annorlunda, en sak som för övrigt alldeles nyss omvittnats från talarstolen.

Så många har uttalat sig om kostnadsfördelningen att jag inte vågar gå

Ang. landstingskommunernas övertagande av statens mentalsjukvård

djupare in på denna sak. Jag skall inte upprepa vad som sagts, men jag vill tillägga att man bör observera att det är kostnaderna vid vissa statliga mentalsjukhus som lagts till grund för beräkningarna av driftbidraget. Särskilt för storstäderna måste det vara en nackdel att ha en sådan beräkningsgrund, eftersom medeldagskostnaden vid bl. a. storstädernas mentalsjukhus är betydligt högre än vid de statliga mentalsjukhusen. Jag upprepar således att själva beräkningsgrunden är felaktig.

För egen del har jag i min hemstad Göteborg haft anledning att kommunalt arbeta med dessa frågor, och jag skulle kunna styrka mitt nu gjorda påstående med siffermaterial, men jag avstår från att göra detta. Jag konstaterar tills vidare bara att det här verkligen inte finns stora utsikter att få full täckning för driftkostnaderna. Dessutom har en del kostnader inte tagits med i beräkningarna, däribland såvitt jag förstått utgifterna för den öppna och halvöppna mentalsjukvården. Avtalet är alltså bundet till vårdplatserna, och detta tycker jag är oriktigt. Till äventyrs skulle detta förfaringssätt också kunna leda till restriktioner i landstingskommunerna beträffande den så viktiga öppna och halvöppna mentalvården.

Slutligen undrar jag om det verkligen kan vara så att full täckning ges vid nyanläggningar, när man beräknar en kostnad av 55 000 kronor per vårdplats. Jag vet att det beräknade beloppet tidigare var ännu lägre, men jag ifrågasätter om det finns möjlighet att skapa en fullgod mentalsjukhusbyggnad till en kostnad av 55 000 kronor per vårdplats.

Jag begränsar nu mina kritiska anmärkningar till detta. Därav får man absolut inte dra den slutsatsen att vi skulle vara anhängare till motionsförslaget att avslå propositionen för att på det sättet komma i ett bättre förhandlingsläge gentemot statsmakterna vad de ekonomiska villkoren beträffar. Det vore liksom att kasta ut barnet med

badvattnet. Det är angeläget att man får ett beslut i frågan nu så att man kan börja förverkliga det inom den tidrymd som angivits.

Fem år efter det att avtalet trätt i kraft skall de ekonomiska villkoren omprövas. Det gäller därför att lära av erfarenheten till dess, men jag tror för egen del att de allmänna bestämmelserna redan dessförinnan måste granskas mycket noga vid de enskilda uppgörelser som skall äga rum och att man då måste tillse att alla kostnadsposter kommer att inräknas vid bedömningarna. Detta är inte bara en fråga om ekonomisk rättvisa för landstingen och de landstingsfria städerna, utan det är framför allt en fråga om att tillförsäkra sådana ekonomiska resurser att mentalsjukvården kan utbyggas på sätt som man önskar och att den kan ges en så hög kvalitet som man numera allmänt säger sig eftersträva.

Herr talman! Sammanfattningsvis vill jag säga att vi ansluter oss till utskottets förslag i huvudsak men att vi ändå velat framföra dessa anmärkningar samt att vi vidare finner det motiverat att ansluta oss till reservationen om anläggningsbidragen för de fyra nordligaste länen, den reservation till vilken nyss yrkats bifall från denna talarstol.

Herr SÖDERBERG (s):

Herr talman! Eftersom jag har deltagit i den delegation som för Landstingsförbundets räkning har fört förhandlingarna med statsmakterna beträffande de ekonomiska villkoren kanske jag får säga några ord. Jag vill då framför allt säga att man nog skall akta sig för att tro att detta avtal kommer att medföra fullständig täckning för landstingens kostnader. Jag vill också i detta sammanhang säga till herr Harald Pettersson, som påstod att vid övertagande av provinsialläkarväsendet hade full täckning utlovats landstingen, att det inte är hela sanningen. Det förhåller sig så att vi fick löfte om — och det

Ang. landstingskommunernas övertagande av statens mentalsjukvård

har också förverkligats — att staten skulle svara för de kostnader som staten tidigare svarat för, alltså för läkarlönerna och dylikt, medan den standardförbättring som vi väl avsåg med reformen helt kom att falla på landstinget, vilket naturligtvis också har avspeglat sig i landstingens statförslag för 1964.

Som sagt, det har naturligtvis inte varit möjligt att uppnå en överenskomst som till alla delar kommer att medföra full täckning. Vad som framför allt varit svårt, när det gällt att komma fram till dessa normer, var att hitta någon formel för att få ersättning för de standardförbättringar som måste komma till stånd om landstingen på ett tillfredsställande sätt skall kunna svara för mentalsjukvården. Det har helt enkelt inte gått att hitta sådana normer, och det har varit en av anledningarna till att man menat att detta måste prövas om under den närmaste femårsperioden.

Jag vill i detta sammanhang säga att jag trots att jag har deltagit i dessa förhandlingar finner hela denna anordning vara helt enkelt oformlig. Det är oformligt att man skall ha en anordning som innebär i stort sett att en part skall besluta om huru denna vård skall handhas, medan en annan part — låt vara enligt vissa bestämda normer — skall betala kostnaderna. Jag tror inte att det är den riktiga utformningen, utan vad som skulle vara det bästa och riktigaste i detta sammanhang är, herrar statsråd — inrikesministern och socialministern — att vi snarast möjligt får fram ett enhetligt sjukvårdsbidrag, omfattande både mentalsjukvården och kroppssjukvården. Men naturligtvis är det inte fråga om något hundra procentigt bidrag, ty det skulle, som sagt, såvitt jag förstår inte vara riktigt.

Vad som skulle vara allra viktigast — och härvid skulle jag velat vända mig till finansministern, men han har nu försvunnit ur kammaren — skulle

ändå vara att vi finge ett förnuftigt skattesystem som innebar att man inte längre behövde snegla på vem som skall svara för kostnaderna i olika sammanhang utan att man skulle få en sådan anordning att den part — det må vara stat, landsting eller kommun — som har de bästa möjligheterna att klara de olika uppgifterna också skall göra det. Det är önskvärt att ett sådant skattesystem kommer till stånd så snart som möjligt.

Herr Adolfsson talar nu om storstädernas mentalsjukhus. De har inte varit uppe i dessa förhandlingar. Men det är väl statsmakternas mening att samma avtal skall gälla för dem och att det kommer att bli underhandlingar med respektive städer utanför landstingen. Men herr Adolfsson bör också göra klart för sig att när det gäller den öppna mentalsjukvården har landstingen genom de lasaretsanslutna psykiatriska klinikerna redan i allra största utsträckning svarat för kostnaderna. Det är ytterst små statsbidrag som utgått i detta sammanhang.

Jag tror också att vi bör vara medvetna om att den mentalsjukvård som vi kommer att få i vårt land — låt säga att vi bara siktar så långt framåt som till de närmaste tio åren — kommer att se ut på ett helt annat sätt än den mentalsjukvård som vi nu har och som på allra senaste tiden också byggts upp. Jag tror att mentalsjukhus av typen Falbygden, Mellringe, Bollnäs och Gullberna m. fl. kommer att höra till en förgången tid och att vi i stället kommer att få mindre enheter som i allra högsta grad kommer att vara anslutna till kroppssjukhus men att det också kommer att finnas mindre enheter utanför kroppssjukhusen. Jag tror framför allt att vi från landstingens sida kommer att satsa betydligt mera på den öppna mentalsjukvården och att man där också kommer att satsa på dagsjukhus. Jag menar att som detta avtal blivit utformat har landstingen de allra största möjligheter att ur landstingens

Ang. landstingskommunernas övertagande av statens mentalsjukvård

och framför allt ur patienternas synpunkt på bästa sätt organisera mentalsjukvården.

Jag anser att detta är en reform som vi bör vara glada över, en reform som kommer att bli till välsignelse för de sjuka människorna — och det är det väsentliga. Om vi sedan inte lyckats — som vi naturligtvis inte gjort — att skapa millimeterrättvisa i detta sammanhang, är det en annan sak, och jag tror att när det gäller framför allt norrlänningarnas bekymmer i fråga om höga skattesatser måste det klaras på ett annat sätt än genom införandet av differentierade bidrag.

Jag vill emellertid också till sist säga att när landstingen nu övertar en verksamhet, där det föreligger en kraftig bristsituation — en situation som är ungefär liknande den som förelåg då de övertog provinsialläkarväsendet — måste statsmakterna förstå att de på allt sätt bör medverka till att avhjälpa denna bristsituation, som gör det så svårt för oss att klara våra uppgifter på ett tillfredsställande sätt — jag avser då frågan om tillgången på personal, framför allt på läkare och sjuksköterskor. Det bör ankomma på statsmakterna att så snart som möjligt svara för att ett tillräckligt antal läkare utbildas och för att det blir tillräcklig tillgång till lärarpersonal så att landstingen får möjligheter att öka elevintagningen till sjuksköterskeskolorna. Vi kan ju för närvarande inte öka intagningen av elever till sjuksköterskeskolorna på det sätt som vi skulle önska, av det skälet att det inte finns tillräckligt med lärare. Det är därför nödvändigt att det sker ett intimt samarbete mellan statsmakterna och landstingen så att landstingen på ett tillfredsställande sätt skall kunna fullgöra alla dessa uppgifter till fromma för alla sjuka människor.

Herr RINGABY (h):

Herr talman! Jag är medveten om att det inte lönar sig stort att här ställa

upp som en förfördelad motionär, men det gäller ju en stor reform, och det kan kanske vara på sin plats att säga ett par ord.

Reformen innebär ju att vi får 25 huvudmän för mentalsjukvården i fortsättningen i stället för staten. Det är klart att detta kan diskuteras, men jag bedömer ändå saken så att det är värt att göra ett försök. Vad däremot denna stora reform kommer att innebära i framtiden vet vi väl inte riktigt nu. Vi kan inte riktigt med säkerhet säga vad den kan få för konsekvenser för landstingen i framtiden.

Vad som enligt mitt sätt att se är mest väsentligt i denna fråga är kanske inte anläggningskostnaderna — även om dessa givetvis är av stor betydelse — utan det är driftkostnaderna, som återkommer varje år. Jag tror att den beräkning som man här kommit överens om, jag vill säga under motstånd från Svenska landstingsförbundet — ty det skymtar att överenskommelsen skett under motstånd — inte är riktigt bra. Jag anser att man — som vi sagt i vår motion — borde ha beräknat driftbidraget på ett medeltal av kostnaderna vid den fjärdedel av samtliga vårdanstalter som har den mest adekvata vården — det hade varit mera rättvist. I mitt landsting har vi ju ett avtal med staten. Vi har nämligen ett nybyggt mentalsjukhus i Mellringe, och vi har för sjukhuset ersättning efter samma driftkostnader som förekommer för Falbygdens mentalsjukhus. Falbygdens mentalsjukhus är ju ett nybyggt och modernt sjukhus. När denna reform träder i kraft 1967, kommer vi att få ett driftbidrag beräknat på medelkostnaderna för de statliga mentalsjukhusen — de allra nordligaste undantagna — men denna medelkostnad kommer att bli betydligt lägre än vad den är för Falbygdens sjukhus i dag. Detta kommer att kosta landstinget i Örebro län en hel del pengar.

Det kan också sägas att den beräkning av driftbidragen som nu redovisas innebär att de landsting som övertar ett

Ang. landstingskommunernas övertagande av statens mentalsjukvård

mycket dåligt sjukhus och fortsätter att behålla en dålig sjukhusstandard, kan tjäna på detta driftbidrag. Men i samma ögonblick som man försöker rusta upp sjukhuset får landstinget självt betala en hel del.

Vad kommer att hända efter 1967? Ja, det vet vi inte riktigt än, men det får inte bli på det sättet att landstingen åsamkas så stora kostnader för mentalsjukvården att den somatiska sjukvården blir lidande på det genom att det blir mindre medel över till den somatiska sjukvården. Det vore olyckligt om det blev på det sättet.

Den reservation som finnes fogad till utskottsutlåtandet tycker inte heller jag att vi skall betrakta som en ren norrlandsreservation. Jag tycker att det ligger en del rättvisa i den. Om det är konstaterat att vi har olika anläggningskostnader i vårt land, som är vidsträckt och långt och som präglas av olika klimatförhållanden m. m., bör man ta hänsyn därtill.

Jag vill, herr talman, till slut bara yrka bifall till reservationen.

Herr statsrådet JOHANSSON:

Herr talman! Jag har kommit överens med min kollega socialministern att jag skulle få tillfälle att diskutera frågan om huvudmannaskapet för mentalsjukvården vid höstriksdagen, trots att vi har bytt vissa arbetsuppgifter med varandra. Det har sin förklaring i att jag under några år har fått ägna mig åt de frågor det nu gäller dels i utrednings-sammanhang — jag kom med i öppnare utredningen, som senare fick göra en mer ingående utredning av mentalsjukvårdsfrågan — och dels under några år i kanslihuset.

Det är klart att det skulle vara frestande att vid ett tillfälle som detta göra en tillbakablick. Jag vet emellertid att kammaren skall bryta upp om en stund för att en del ledamöter skall kunna ägna sig åt andra ting. Kanske skulle en sådan tillbakablick inte heller vara så

intressant för andra av kammarens ledamöter som inte aktivt deltar i ett kommunalt sjukvårdsarbete. Jag skulle ändå vilja tillåta mig att säga, att när vi nu diskuterat en huvudmannaskapsreform, som innebär att man flyttar över en så betydande verksamhetsgren som mentalsjukvården ändå är från staten till landstingen, så beror detta inte på att staten inte anser sig kunna ombesörja denna uppgift. Vi har valt att se spörsmålet så att vad som måste vara avgörande för var huvudmannaskapet skall ligga får bedömas utifrån vad som kan betraktas som det mest ändamålsenliga och för de sjuka människorna det lämpligaste.

Det har från statens sida under ett tiotal år utträttats ganska betydande ting inom mentalsjukvården. Åtskilliga hundratals miljoner kronor har använts för att rusta upp de äldre sjukhusen och bygga nya sjukhus — man vågar nog säga i en takt som svarar mot vad som kan anses ha varit rimligt vid en avvägning mellan alla de ting som staten sysslar med. Detta betyder inte att vi har kommit fram till ett sådant läge att vi kan hävda att landstingen, om den föreslagna reformen genomföres, får överta en organisation som är färdigbyggd och inom vilken vi inte har kvar några dåliga sjukhus eller dåliga paviljonger vid en del av de befintliga sjukhusen. Tyvärr förhåller det sig inte på detta sätt. Det återstår fortfarande mycket att göra, men det oaktat kan man väl ändå våga påstå att en avsevärd förbättring har skett. Om jag väljer år 1955 som utgångspunkt för en jämförelse, vill jag erinra om att vi då hade ett sjukhusbestånd som var dåligt. Paviljonger med omkring 15 000 vårdplatser var i det skicket att man antingen hade att riva ned paviljongerna och ersätta dem med nya eller också att rusta upp dem. Det fanns vidare en överbeläggning vid sjukhusen, som motsvarade mellan 15 och 20 procent av det befintliga vårdplatsantalet. Det fanns en expectantlista — d. v. s. en lista över en kö av

Ang. landstingskommunernas övertagande av statens mentalsjukvård

väntande människor, som inte kunde få den vård som kunde bibringas dem vid våra sjukhus — omfattande 2 500 personer. Den upprustning som ägt rum under åren fram till nu har inneburit att vi nu i stort sett är i den belägenheten att vi inte längre har någon överbeläggning, bortsett från sådana sjukhus där man till följd av ombyggnadsarbeten får flytta över patienter från paviljonger, som rustas upp, till andra paviljonger. Expektantlistan har i det närmaste kommit ner till nollåget, d. v. s. det finns inte längre någon motsvarighet till den tidigare kön.

Detta betyder att vi ändå kan säga oss att vi har nått ett relativt hyggligt resultat. Jag vill inte säga att vi har kommit fram till ett tillfredsställande läge, men jämfört med den situation som vi befann oss i för åtta—tio år sedan har förhållandena blivit väsentligt bättre.

Vad som framför allt inträffat under dessa år, med början vid mitten av 1950-talet, är den förändring inom mentalsjukvården som tidigare har berörts här av flera talare och som jag därför inte mer ingående behöver uppehålla mig vid. Den förändring jag åsyftar är att de medicinska framstegen, de nya farmaceutiska medel som nu står till förfogande och de terapeutiska metoderna, har erbjudit helt nya möjligheter och har varit en betingelse för hela den utveckling, som mentalsjukvården genomgått. Det var naturligt att man särskilt från landstingsförbundets sida tidigt ägnade uppmärksamhet åt denna utveckling. Redan vid mitten av 1950-talet skickade förbundets styrelse ut en rekommendation om att varje landsting borde bygga åtminstone en lasarettssykiatrisk klinik. Anordnandet av en sådan klinik innebär att man i allmänhet lägger kliniken inom ett kroppssjukhus, d. v. s. inom en somatisk vårdinstitution, såsom ett uttryck för det påtagliga behovet av samverkan mellan de somatiska läkarna och de läkare som arbetar inom mentalsjukvården. Det är också ett uttryck för att man hade kommit

fram till att just genom en samverkan mellan dessa två vårdgrenar kunde man nå resultat både på det somatiska området men kanske framför allt på det mentala området.

Det var den ena sidan av den utvecklingsmässigt betingade situationen, som man alltså drog konsekvenserna av. Men man sade sig vidare att tack vare användningen av de moderna medicinska medlen skulle man kunna få till stånd en snabbare omsättning av patienterna. En tidig behandling och en tidig diagnos innebar ju även möjlighet att tidigt kunna skriva ut patienterna till hemvård eller till vård i öppen verksamhet. Det har också visat sig att det var en riktig bedömning man gjorde i mitten på 1950-talet. Vi hade en väldig stegring av omsättningen vid inte bara lasarettsklinikerna utan också de statliga mentalsjukhusen, där man efter hand har kunnat flytta in de moderna metoderna, en del av lasarettssykiatrien.

Under dessa år har också landstingen på ett utomordentligt sätt byggt upp den lasarettssykiatriska vården. Det finns för närvarande ungefärligen 1 700 vårdplatser, om jag inte tar fel, inom området — då räknar jag också in universitetsklinikerna. Det har varit ett tillskott som i mycket hög grad har kommit att medverka till den förändring i mentalsjukvården som har skett.

I och med att jag nämner detta om lasarettsklinikerna och landstingens insatser har jag kommit in på en mycket besvärlig fråga, nämligen: Vad är landstingens uppgift i sammanhanget, och vad är den traditionellt statliga? Själva vården ändrar karaktär. Man kan säga att landstingen, som tidigare har påtagit sig uppgiften att svara för vården av det lättskötta mentala klientelet, får på sig en ökad uppgift därför att den moderna vården ger ett växande antal sjuka människor som är lättskötta. Man kan inte draga en bestämd gräns. Jag tror inte att någon vågar stiga upp och säga att det finns en bestämd gräns mellan vad som i dag är lättskött och vad

Ang. landstingskommunernas övertagande av statens mentalsjukvård

som är svårskött och som lämpligen borde vårdas på de sjukhus som staten för närvarande är huvudman för. Det flyter samman, och hela planeringen måste inriktas på det.

I den statliga mentalsjukvårdsberedningen har man kommit fram till att vi måste bygga in öppna vårdkliniker i de stora mentalsjukhusen, likaså måste vi bygga in medicinska centra med somatiska läkare tjänstgörande där. Landstingen måste vidare bygga ut organisationen, som jag nämnde, i fråga om lasarettpsykiatri vid landstingens kroppssjukhus, och också bygga ut resurserna i fråga om barnpsykiatri, som landstingen redan nu är huvudmän för, liksom också det lättskötta klientelet. Allting liksom pekar på en utveckling där den somatiska och den mentala sjukvården flyter samman, de bör flyta samman, integrera, så att man bygger anläggningar som är gemensamma. Ett sjukhus bör, som herr Söderberg nyss sade, vara en vårdinstitution till vilken folk som har somatiska eller mentala åkommor vänder sig. Då kommer man också fram till, som herr Söderberg också nämnde, att bygga mindre enheter på mentalsjukvårdssidan. Jag är lika övertygad som han om detta. Med hänsyn till de sjuka människorna måste syftet med vår diskussion vara att söka ena oss om en organisation som är så ändamålsenlig som möjligt och som erbjuder de bästa möjligheterna och förutsättningarna till vård för de människor som blir sjuka.

Därmed kom man mycket snabbt fram till ett resonemang om att man borde ändra huvudmannaskapet. Jag tycker också att det var rätt rimligt att man stannade inför att man inte borde flytta över den somatiska sjukvården till staten utan i stället vända på det och flytta över mentalsjukvården till landstingen och de utanför landstingen stående städer som redan har den och som således skall fortsätta denna verksamhet.

Jag tror inte heller att det råder så

värst delade meningar om själva huvudfrågan. I debatten i denna kammare som jag följt har diskuterats vissa delar av avtalsförslaget. Det kan naturligtvis alltid bli diskussion om det är riktigt i alla detaljer och om det tillgodoser allas intressen. Det som tagits upp är framför allt frågan om byggnadskostnaderna. Vid förhandlingarna mellan staten och landstingsförbundets delegation stannade vi inför ett generellt bidrag. Låt mig säga att frågan var föremål för mycket ingående överläggningar, där vi från statens sida stod öppna för ett alternativ med ett differentierat bidrag med hänsyn till byggnadskostnaderna men där man så småningom kom fram till att det skulle innebära en hel del krångel med en sådan uppbyggnad av bidraget. Ifrån landstingsförbundets delegations sida såg man det därför såsom enklare och lika rimligt att ha ett generellt bidrag bortsett från den överkostnad som man kunde mäta upp i Gällivare, där man preliminärt har bestämt sig för att bygga ett sjukhus.

Frågan är ju om man kan komma fram till ett system som tillgodoser alla intressen i sammanhanget. Vad man kan säga är att det är möjligt att man i södra Sverige i någon mån kommer att ha en liten fördel av detta system. I någon mån kan det komma att innebära en viss nackdel för de norr om Dalälven liggande landstingen, om jag får dra gränsen där.

Andra faktorer kommer in i bilden. Var finns de befintliga sjukhusen? Var kan man räkna med att man skall bygga nya? Sjukhus som är byggda relativt sent, av vilka dock en del kräver upprustning, ersättningspaviljonger o. s. v., finns i alla norrlandslän tidigare. Sedan Gästrikland fått sitt sjukhus i Bollnäs föreligger inga trängande nybyggnadsbehov. Det blir väl nu en diskussion om i vilken mån en upprustning av de befintliga sjukhusen behövs. Inom en del av landstingsområdena får kanske diskuteras en ut-

Ang. landstingskommunernas övertagande av statens mentalsjukvård

byggnad också på andra platser efter hand. Jag vet att man på några platser har diskuterat en nybyggnad för mentalsjukvården i anslutning till lasareten. Kanske innebär denna plan att man kommer att förvandla en tilltänkt lasarettsklinik till en långt större mentalsjukvårdsenhet. Det är mycket svårt att dra en bestämd gräns och säga att en viss del av kostnaden för ett sådant projekt hade landstinget fått ta på sig, en annan kostnadsdel skulle staten ha fått bära.

Även en annan faktor kommer in i bilden. I förhandlingarna har det bestämts att avtalet skulle utformas så, att man fastställde ett visst antal vårdplatser, för vilka bidrag skulle utgå, antingen dessa vårdplatser fanns eller inte. Metodiken i hela detta avtalssystem innebär ju att man fixerar ett bestämt tal till vilket driftbidrag skall utgå; om sedan landstinget kan ordna vården på något annat sätt som kan anses tillfredsställande, såsom i öppen vård, en mera omfattande hemsjukvård i den mån detta är möjligt e. dyl., så att antalet vårdplatser exempelvis bara blir hälften så stort som det tal man hade bestämt sig för, så kommer ändå driftbidrag att utgå för det fastställda vårdplatsantalet. Detta är en stimulans till att försöka ordna vården i andra former än de traditionella, som varit så bestämt inriktade på anstaltsvård.

I denna diskussion måste vi också beakta den faktiska befolkningsomflyttningen i landet. Vi får försöka motverka den och ta krafttag för att åtminstone i någon mån åstadkomma en bättre balans, men vi kan inte bortse från den pågående omflyttningen av människor. Det kan tänkas att en del av de sjukhus som vi nu har kommer att vara för stora om några år för den bygd de betjänar och det är mycket möjligt att man då kan slå ut vissa paviljonger. Jag säger att den möjligheten finns teoretiskt. Kanske blir det ingen realitet de närmaste åren, eftersom patientunderlagets minskning genom människornas om-

flyttning kommer att uppvägas av åldersförskjutningen uppåt i den kvarstannande befolkningen. Vi sade oss att vi inte kan skapa en regel, enligt vilken en minskning av befolkningen i ett län skulle medföra en minskning av statsbidraget, d. v. s. att man skulle minska det antal vårdplatser till vilka statsbidrag utgår.

Att denna faktor är gynnsam för de landsting som ligger norrut i de områden där en kraftig befolkningsuttuning ägt rum, vill jag inte påstå. Men vi har sagt oss att det är svårt att beräkna denna uttuning och dess konsekvens, lika svårt som att göra en bedömning av konsekvenserna i tillväxtområdena. Vi har inte velat ge oss in på att flytta över en del av statsbidragen från avflyttningensområdena till tillväxtområdena. Tillväxtområdena kan under vissa omständigheter råka i den situationen att de får ta på sig något ökade kostnader med hänsyn till expansionen. Det är möjligt att man bättre kan bedöma denna fråga sedan de fem år gått efter vilka man kan göra en omprövning.

Jag har med detta bara velat ange vilka svårigheter som förelegat när det gäller att skriva en generellt verkande regel, som skulle täcka de skilda omständigheter vilka man skulle behöva ta hänsyn till. Det var väl närmast dessa svårigheter som gjorde att vi stannade inför den regel som är inskriven i avtalet om att man borde ha ett generellt system för bidragsgivningen också till byggnadskostnaderna, för att efter dessa fem år få se hur det slagit och eventuellt ta upp saken till nytt övervägande sedan man fått erfarenhet att bygga på.

Det som i övrigt har varit föremål för en mera offentlig diskussion kring avtalet är ju främst frågan om personalen. Där vill jag bara hänvisa till det avtal som finns, med en förpliktelse som landstingsförbundets förhandlingsorganisation på landstingens vägnar tagit på sig gentemot personalen, att den

Ang. landstingskommunernas övertagande av statens mentalsjukvård

skall få minst de rättigheter som den har i dag i den statliga tjänsten, såvida man inte genom förhandlingar kommer överens om någonting annat. Jag vet att landstingsförbundet, såsom det också har angivit, inte är helt tillfreds med denna skrivning, och det är heller inte personalorganisationen. Vi har emellertid ansett att den ger en fullgod garanti åt personalen för att landstinget inte kommer att gå ifrån sin förpliktelse. Att man sedan får diskutera hur personalorganisationen skall byggas upp när den statliga organisationsutredningen är färdig — jag hoppas att det inte skall dröja så länge till — innebär ju att man får ett helt nytt utgångsmaterial för att diskutera även personalens situation.

En del av personalen som har skaffat sig utbildning enligt en äldre utbildningsform känner oro för att den inte skall få tillgodoräkna sig den när den kommer till landstingen. Jag vill för mitt vidkommande säga att personaltillgången i vår totala sjukvård ju är sådan att landstingen inte kommer att kunna bedriva någon omfattande mentalsjukvård om inte den personal som finns vid de statliga sjukhusen följer med, i allmänhet i den ställning den för närvarande har. Jag tror det kommer att vara en tvingande nödvändighet för landstingen att ge dispens från en tilltänkt utbildning, och ge dem som har tidigare utbildning och långvarig erfarenhet möjlighet att stå kvar i ungefär den tjänsteställning som de har. Möjligtvis också att nå befordran i den nya landstingsorganisationen.

Herr Ringaby säger att statens bidrag inte ger full täckning. Jag vill svara att ingen kan ge något exakt besked om de statliga åtagandenas omfattning. Landstingens lasarettpsykiatri, ungdomspsykiatri och vård av lättskötta mentalt sjuka liksom ursprunglig statlig mentalsjukvård glider in i vartannat. När Mellringe sjukhus i Örebro län bedriver en aktivare verksamhet, kan man säga att den är en del av den lasarettpsy-

kiatriska vården, som har lagts in i mentalsjukvården. Det förändrar hela verksamhetsformen.

Det är riktigt att det krävs ökad aktivitet och intensitet i mentalsjukvården med hänsyn till att de nya möjligheter som står till buds kommer att leda till snabbare behandling och tidigare utskrivning i den mån vi har möjlighet att ute i samhället ta emot de mentalt sjuka som förbättras. Detta kommer att bringa ned behovet av fasta vårdplatser. De landsting som ännu inte har några sjukhus är där i viss mån gynnade, eftersom de kan från början dimensionera efter ett lägre vårdplatstal än man annars skulle ha ansett erforderligt. Jag tror inte herr Ringaby kan säga, att landstingen i och för sig tar på sig några extra kostnader, men landstingen tar på sig kostnader för att erbjuda de mentalt sjuka en så långt det är möjligt god sjukvård, och detta måste väl ändå till syvende og sist vara huvuduppgiften.

Herr NÄSTRÖM (s):

Herr talman! Jag tror att det i denna kammare finns en del kommunalmän som har varit med i olika faser av utvecklingen på detta sjukvårdsområde. De som var verksamma i mitten av 1930-talet och början av 1940-talet minns nog att det då gällde för många kommuner att i huvudsak svara för vården av dessa sjuka. Vi kanske bör tillägga att vården i många fall inte var lämplig. Kommunerna fick då praktiskt taget ensamma försöka ordna för dessa olyckliga sjuka. Sedan började staten på allvar med den upprustning som har skett och för vilken vi är mycket tack samma. Nu kommer det tredje avsnittet, när landstingen skall överta denna vård.

I princip tror jag för min del att detta övertagande är riktigt, men inrikesministern får försöka förstå oss när vi är litet oroliga för hur det skall gå med kostnaderna i olika avseenden. Dessa mentalsjuka kommer att bli ett av lands-

Ang. landstingskommunernas övertagande av statens mentalsjukvård

tingens många problem, men inte på långt när det största — vi har många andra problem av en helt annan storleksordning. Jag är för min del mer rädd för driftkostnaderna än för byggnadskostnaderna, även om dessa också kan bli stora på sina håll.

Vad vi nu resonerar om är emellertid ett principavtal, och det måste bli underhandlingar med de olika landstingen. Dessutom är kanske den bästa trösten att vi efter fem år får tillfälle att erinra inrikesministern om den diskussion som förs i dag — jag hoppas han sitter kvar då och att det finns någon här som blir i tillfälle att erinra honom om diskussionen.

Jag är som sagt särskilt orolig för driftkostnaderna, mot bakgrunden av de driftkostnader som landstingen redan har på andra områden. Det finns ju många landstingsmän i detta hus, och allesammans är vi medvetna om att våra driftkostnader för de olika sjukvårdsanstalterna drivs i höjden snabbare än som sker på andra områden. Vi är fullt medvetna om att det kanske bör vara så, eftersom vi vill vara med om att hjälpa upp de tidigare lågavlönade — inom våra landsting har vi ju många sådana anställda. Allt detta gör att driftkostnaderna utgör det stora problemet — de är höga redan nu innan vi har övertagit mentalsjukvården.

Utskottet har på sid. 5 vidrört tre olika avsnitt: för det första principavtalet, för det andra de avtal som kommer att träffas med varje landsting och för det tredje skatteutjämningen för landstingen.

Det kan inte vara rimligt att människorna i ett landstingsområde skall behöva betala omkring 30 procent högre landstingsskatt för att komma i åtnjutande av samma förmåner som de som tillhör ett annat landsting. Det är ett orimligt förhållande, och det är egendomligt att det har kunnat pågå så länge. Nu vet jag mycket väl — även utskottet påpekar den saken — att det sitter en utredning som skall komma

med förslag om skatteutjämning för landstingen. Det var också närmast i anledning av denna utredning som jag, herr talman, begärde ordet. De flesta som sitter här i kammaren vet hur det går till vid utredningar av olika slag. Jag för min del hoppas att de direktiv som lämnats för denna utredning inte skall göra det omöjligt för utredningen att komma med några väsentliga förslag på detta område. Här behövs det nämligen krafttag. Jag hoppas att vi när den dagen kommer då vi skall ta ställning till detta problem också skall kunna ena oss om ett förslag som grundar sig på rättvisa och inte på i förhand bestämda anslagsbelopp. Riksdagen har enligt min mening rätt att kräva det.

Vad sedan gäller mentalsjukvården hoppas jag att den nu förestående omläggningen, som inrikesministern också sade, skall bli till fördel för de sjuka. Det är ju för dem vi gemensamt gör dessa ansträngningar.

Sedan befarade inrikesministern att utflyttningen — det är här kanske fråga om en omskrivning — från vissa områden kommer att medföra att dessa så småningom dör ut. Jag är inte alldeles säker på att utflyttningen kommer att verka på det sätt som inrikesministern här ansåg. Det kan tänkas att de bekymmer som utflyttningsområdena får även kommer att avspeglas på mentalsjukvårdens fält, vilket vore olyckligt.

Jag har, herr talman, med mitt anförande främst velat fästa uppmärksamheten vid behovet av en skatteutjämning. Jag hoppas att riksdagens båda kamrar är överens om att här måste ske något och det snart. Det råder nu alltför stora skillnader i olika län och landsting mellan förmåner av samma art.

Med hänsyn till vad utskottet skriver just på denna punkt har jag ansett mig icke böra gå på reservationen, eftersom jag menar att detta är huvudfrågan. Därför, herr talman, kommer jag att rösta med utskottet i förhoppning om att vi äntligen skall få rättvisa på dessa områden.

Ang. landstingskommunernas övertagande av statens mentalsjukvård

Herr RINGABY (h):

Herr talman! Bara en kort replik till herr inrikesministern.

Man måste ju ställa sig frågan om det är en uppgift för landstingskommuner-
na eller för staten att betala kostnader-
na för mentalsjukvården. Hittills har det
varit en statlig uppgift att klara dessa
kostnader. När landstingen nu övertar
mentalsjukvården sker det vid en tid-
punkt då hela mentalsjukvården är i
behov av en radikal upprustning, som
kommer att kosta mycket pengar. När
man i det läget överför huvudmannas-
skapet till landstingen är dessa natur-
ligtvis angelägna att i största möjliga ut-
sträckning få täckning för kostnaderna
för den erforderliga upprustningen.
Hundraprocentig rättvisa kan vi natur-
ligtvis aldrig uppnå, men vi måste försö-
ka komma så nära det målet som det
över huvud taget är möjligt.

Vad jag reagerade emot var att det
avtal som vi nu har kommer att ersättas
av ett sämre avtal efter 1967. Vi får nu
driftbidrag efter kostnaderna för Fal-
bygdens sjukhus. Efter år 1967 kommer
vi att få ett driftbidrag som utgår efter
medelkostnaden vid statens sjukhus. Det
blir givetvis ett lägre driftbidrag än vad
vi nu har därför att medelkostnaden lig-
ger lägre än vid Falbygdens sjukhus.
Det kommer att kosta vårt landsting
mycket pengar. Ingen vill ju komma i
ett sämre läge än vad man haft tidigare,
och därför har jag velat påpeka denna
sak. Vi är naturligtvis alla överens att
de sjuka skall ha en fullgod vård.

Herr KAIJSER (h):

Herr talman! Det var ett yttrande av
inrikesministern som uppkallade mig
att begära ordet för att ställa en fråga.

Jag har tidigare sagt att jag inte kan
förstå att landstingen kan få täckning
för den standardhöjning som de kom-
mer att genomföra under den femårs-
period som förestår. Av inrikesminis-
terns yttrande kunde man få den upp-
fattningen att om man på Mellringe

sjukhus höjde standarden och skapade
en riktigt aktiv sjukvård, skulle det
inte längre betraktas som sådan sjuk-
vård som skall meddelas på mentalsjuk-
hus, utan då skulle det räknas som la-
sarettpsykiatrisk vård. Följaktligen
skulle landstingen inte få täckning för
den stegring av kostnaderna som den-
na standardhöjning medför. Det före-
faller mig vara ett egendomligt resone-
mang. Jag frågade min granne till hö-
ger om han hade uppfattat inrikesmi-
nistern på samma sätt som jag, och det
hade han gjort. Därför skulle jag vilja
ställa en direkt fråga till inrikesminis-
tern, om det faktiskt är på det sättet.

Sedan vill jag också säga — även
inrikesministern påpekade den saken
— att den utveckling mot ett minskat
behov av fasta vårdplatser på mental-
sjukhusen, som vi fått till följd av nya
terapiformer och nya pharmaca för
behandlingen, möjligen kan komma att
motverkas av den samtidigt uppträdan-
de ändrade åldersfördelningen bland
befolkningen. De åldrande behöver ett
större antal fasta vårdplatser. De kan
inte rehabiliteras på samma sätt som
de yngre och fordrar en mera fix vård.

Tredje avdelningen var i somras på
en resa till England, vilken tidigare här
varit föremål för diskussion. I England
räknar man med, om jag inte minns fel,
en minskning med 30 procent i fråga
om antalet vårdplatser år 1970 mot det
antal platser som nu finns. På frågan
hur det kan gå ihop med den ändrade
åldersfördelningen, uppgavs det att
man i det sammanhanget bara räknar
med dem som är i arbetsför ålder; till-
skottet av åldringar har man alltså inte
tagit hänsyn till.

Det är alltså möjligt att minskningen
i fråga om vårdplatsbehovet inte blir
fullt så stor som man från början hade
tänkt sig.

Herr statsrådet JOHANSSON:

Herr talman! Det sista som herr
Kaijser berörde, alltså erfarenheterna

Ang. landstingskommunernas övertagande av statens mentalsjukvård

från England, är mycket intressant, och jag har själv sett denna uppgift. Den engelska hälsovårdsministern har i parlamentet redovisat just dessa siffror. I England har man en konservativ regering, och man kan tydligen inte enligt herr Kaijser helt lita på uppgifterna, utan här har förekommit en skönmalning av situationen. Nu tror jag emellertid att erfarenheterna från England är riktiga, även om de bara berör de grupper av människor som är i arbetsför ålder. Redovisningen innebar ju närmast att det blir en minskning från 3 promille till 1,9 promille under 60-talet, och det betyder ju att man just i de mycket ömtåliga åldrarna — där själva sjukdomsfenomenet påverkar vårt samhälle i allmänhet, dess produktion o. s. v. — genom användande av de moderna kemiska medlen och den moderna terapin får den effekten att vårdbehovet minskar. Jag kan väl här säga att vi på den punkten hade en ingående diskussion med finansdepartementet, som ansåg att man kanske skulle kunna dra ut de fördelar, som kunde ligga i en sådan förväntad gynnsam utveckling, och på det sättet kunna minska statsbidraget. Nu tror vi emellertid inte på en lika snabb utveckling i vårt land som den man haft i England. Vi kan få det inom vissa ålderskategorier, men vi kommer naturligtvis att bland de åldrande få ett växande antal människor som är i behov av mentalvård. Å andra sidan blir det ett mera lättskött klientel. Det var i det sammanhanget jag talade om lasarettpsykiatrien — alltså den öppna vård och den korttidsvård som landstingen har — och jag ville framhålla att i den mån som den moderna — om jag får använda uttrycket — medicinska tekniken erbjuder möjligheter till en vidgad vård av lasarettpsykiatrisk karaktär, som svarar mot människornas önskemål och behov, ser väl landstingen som sin uppgift att tillgodose dessa önskemål. När det gäller den vården är statsbidragen mycket låga —

det vet herr Kaijser. Bidraget när det gäller vårdplatserna utgör 6 000 kronor och vårdbidraget 2 kronor om dagen, om jag inte misstar mig. Jag menade alltså att därvidlag har landstingen redan tagit på sig en uppgift, och den kan förväntas växa. Därför är det svårt att göra en exakt beräkning av vad som är en rättvis avgränsning av statens kostnader och landstingens kostnader i dag, om man skall tillgodose den moderna vårdens utveckling.

Herr Ringaby framhöll att man för Örebro läns vidkommande har ett avtal, innebärande ett bidrag som svarar mot Falbygdens driftkostnader, och ansåg att när bidragsgivningen 1967 kommer att baseras på ett riksnedtal för samtliga statliga mentalsjukhus så blir det en försämring. Jag ställer frågan: Är det nödvändigt? Under åren fram till 1967 skall ju de statliga sjukhusen upprustas, så att de i fråga om tjänster så långt möjligt blir jämställda med de moderna sjukhusen. Det står i avtalet — jag hoppas att ni har observerat det — att det inte är de personer som nu finns på tjänsterna som räknas utan det befintliga antalet inrättade tjänster, vare sig de är besatta eller inte. Det är det man tar hänsyn till när man räknar fram driftkostnaderna. I det avseendet har man här en upprustningsplan på gång, som innefattar en personalökning då det gäller både läkare och andra befattningshavare. Även om vi inte kan få fram den personalen med hänsyn till personalbristen, kommer ändå denna upprustning att äga rum år för år till en standard som vi hoppas skall vara rimlig och tillfredsställande. Därför kommer alltså driftkostnaderna att oavbrutet stiga. Jag är av den anledningen inte lika ängslig som herr Ringaby för att utvecklingen skall gå i den riktning han befarar.

Då det gäller standardtillväxten skulle jag till båda herrarna vilja säga, att vi inte har kunnat få fram någon mätare som skulle kunna läggas till grund för en bedömning och skrivas in i avta-

Ang. landstingskommunernas övertagande av statens mentalsjukvård

let. Vi har emellertid varit överens om att det indexbidrag, som skall utgå på driftkostnaderna, skall bli det sammanvägda tal som är den generella löneyftningens procenttillägg plus det belopp som kan räknas fram vid B- och C-listeförhandlingarna. Låt oss säga att det blir 5 procent. Då är ju landstingen garanterade att på hela driftbidraget få en höjning med 5 procent inte bara på lönekostnadsandelen utan på den totala kostnaden — oavsett om den innefattar bränsle och lyse o. s. v. Däri ligger alltså posten som inte behöver förete någon utgiftsökning men som ändå bildar underlag för indextilläggets beräkning. Enligt vår mening kan häri ligga en form av standardtillägg.

Herr KAIJSER (h) kort genmäle:

Herr talman! Jag konstaterar att inrikesministern har funnit att utvecklingen på det terapeutiska området kan medföra att en del av mentalsjukvården kan föras över från vad som nu är den statliga mentalsjukvården till det som nu är lasarettpsykiatrisk mentalsjukvård, och att man alltså under den kommande tiden — såvitt jag förstår — bör kunna räkna med att på det sättet en avlyftning av kostnader från staten till landstinget skall äga rum. Jag kan inte komma till någon annan uppfattning på grund av det som inrikesministern har sagt.

Det är inte bara jag som varit litet skeptisk till om kostnadsberäkningarna stämt — många som tillhör olika partier har diskuterat den frågan. Men vi är ju i den lyckliga belägenheten — till skillnad från England, där man har en konservativ inrikesminister som inte riktigt skulle vara att lita på — att vi har en inrikesminister som man helt kan lita på.

Herr RINGABY (h) kort genmäle:

Herr talman! När ett svenskt statsråd, som är socialist, enligt vad han

själv sagt i televisionen förklarar sig inte kunna lita på vad en annan regering säger bara för att den är konservativ, då frågar jag: Skall jag såsom konservativ kunna lita på ett svenskt socialdemokratiskt statsråd?

Herr statsrådet JOHANSSON:

Herr talman! Jag skall inte ta upp diskussionen om vem man kan lita på. Låt mig bara säga, att det ju var herr Kaijser som anförde vissa siffror, vilka han betecknade såsom mer eller mindre vilseledande eller som en skönmalning. Då sade jag att även jag noterat dessa siffror och gjorde bara den reflexionen, att de lämnats av en konservativ regering och att man kanske inte kunde lita på dem; man kunde möjligen inte lita på den konservative hälsovårdsministern.

Sedan kunde herr Kaijser inte förstå mitt resonemang — eller ville inte förstå det, i fråga om kostnadsfördelningen. Jag har inte sagt att man skall flytta över någonting från staten till landstingen genom att landstingen bygger ut sin lasarettpsykiatri, utan jag har sagt att om man skall tillgodogöra sig den moderna medicinens landvinningar så erbjuder lasarettpsykiatrien utomordentliga fördelar för de sjuka människorna, alltså den vård som just kan betecknas såsom en öppen vårdform. Det är detta landstingen insett. De hade ingen skyldighet att under 50-talet bygga ut 1 500 vårdplatser inom lasarettpsykiatrien på det sätt som skedde — de fick endast små bidrag för den uppgiften men tog på sig den med hänsyn till de sjuka människorna. Då säger jag att utvecklingen torde gå i den riktningen, att om man fullföljer vad som är sjukvårdsmässigt rimligt så kommer omfattningen av lasarettpsykiatrien — den lättskötta mentalsjukvården — och barnpsykiatrien att växa, därför att en sådan utveckling är till sjukvårdens och de hjälpbehövande människornas bästa.

Ang. landstingskommunernas övertagande av statens mentalsjukvård

Landstingen tar därmed på sig en ökad uppgift. Vi skapar nu genom landstingens övertagande av huvudmannaskapet ett institut som möjliggör att staten täcker en stor del av de kostnader som är förenade med denna utveckling. Förändringen innebär att vi kan anpassa oss efter utvecklingen utan att landstingen behöver bromsa under sneglande på att de i och med den övertar kostnader.

Herr JACOBSSON, PER, (fp):

Herr talman! Diskussionen har ju förts under mycket modesta former, och företrädare för olika meningar har fått tillfälle att framlägga sina synpunkter. Jag skall inte nu i debattens slutskede animera till hårdare replikskiften i fortsättningen. Låt mig endast göra några påpekanden i anslutning till den reservation vi avgivit.

Herr Birger Andersson, som här i första hand företräder utskottet, hänvisade till det föreliggande avtalet och önskvärldheten att man inte gör avvikelser från en träffad överenskomst. Jag medger gärna att den synpunkten förtjänar beaktande, men vi får också komma ihåg att det är två parter som här diskuterat och försökt komma varandra så nära som möjligt ehuru de, när de skildes, inte kunnat komma längre än att de på åtskilliga punkter fortfarande hade olika meningar. I ett sådant läge är det, såvitt jag förstår, ingen annan än riksdagen som kan fortsätta och lägga till rätta de missförhållanden som man vid överläggningarna inte helt har kunnat bemästra. Om man här skulle bifalla en reservation, som egentligen endast avser att tillmötesgå ett rättvisekrav när det gäller den ekonomiska fördelningen, har man enligt min uppfattning inte gjort någon väsentlig avvikelse från den grundprincip varpå hela avtalet bygger, nämligen att staten skall lämna fullgod täckning för landstingens kostnader.

Här har sagts att vi inte kan nå fram till en fullständig millimeterrättvisa, och inrikesministern yttrade att det är svårt att komma fram till ett system som ger alla parter full rättvisa. Det är jag fullt medveten om, men vad jag har velat framhålla är bara att man i fråga om Gällivare anser sig ha funnit en sådan formel genom det specialavtal som där har träffats, och då kan jag inte se att det skulle föreligga något som helst hinder att utvidga tillämpningen även till de övriga norrländska länen.

Ganska litet har här sagts om byggnadskostnaderna, och det är möjligt att intrycket av debatten då blir att skillnaderna i det avseendet skulle vara oväsentliga. I en sammanställning av ortskoefficienter, som har framräknats av bostadsstyrelsen så sent som den 14 november 1963, har man kommit fram till att procentsiffran är beträffande Norrbotten 120—125, beträffande Jämtland 112 samt beträffande Västerbotten och Västernorrlands kustland 105. Skåne har procentsiffran 96. Man kan ju säga att dessa skillnader inte är så väsentliga, men jag finner det angeläget att i sammanhanget betona att i dessa kostnader inte är inräknade vinterkostnader, värmeisoleringskostnader och andra av lokala omständigheter betingade kostnader. I dessa utgiftsposter ligger ju en väsentlig del av de skillnader i kostnadsläge som man här kan åberopa.

Jag är angelägen att säga att jag är tacksam för den synpunkt som framfördes av herr Ringaby, nämligen att denna fråga inte lämpligen bör betraktas enbart som en norrlandsfråga. Det vore kanske svårare för oss reservanter och motionärer att säga detta och bli trodda, men när herr Ringaby säger det förmodar jag att kammaren har lättare att förstå den synpunkten. Jag vill även framhålla att vi motionärer och reservanter ingalunda är ensamma från Norrland när det gäller att framhålla dessa synpunkter. Även den s. k. sam-

Ang. landstingskommunernas övertagande av statens mentalsjukvård

arbetsdelegationen för de fyra nordligaste länen, som är ett organ bestående av de fyra länens landshövdingar samt två representanter för vart och ett av länens landsting, har i skrivelse till statsutskottets tredje avdelning också tryckt på just dessa förhållanden och yrkat på att man här skulle försöka få ett beslut som gör det möjligt för norrlandsläna att få en viss täckning för sina merkostnader.

Sedan skulle jag bara vilja säga ett ord till herr Näsström. Det finns såvitt jag vet ingenting vare sig i riksdagsordningen eller i grundlagen i övrigt som hindrar en motionär från att frånträda ett motionsyrkande, som motionären i fråga varit med om att biträda, men om en motionär gör så förväntar man sig kanske att han också skall ha en någorlunda hållbar motivering för sin ändrade ståndpunkt. Herr Näsström motiverar sin ändrade ståndpunkt närmast med att han kommit till den slutsatsen att det är driftkostnaderna som är det väsentliga i detta sammanhang. Jag är fullt överens med honom på den punkten om att driftkostnaderna är väsentliga och i detta sammanhang en mycket oviss faktor, men jag skulle vilja ställa den frågan om det är något nytt som egentligen har tillkommit i detta sammanhang. Driftkostnaderna och vad de kan föra med sig kände man väl till på ett relativt tidigt stadium, i varje fall när motionen skrevs, och jag kan inte finna det motiverat att herr Näsström på den punkten i strid mot övriga norrlandsrepresentanter och landshövdingarna i de fyra nordligaste länen anser att han inte skulle ha möjlighet att biträda reservationsyrkandet när det gäller anläggningsbidragen.

Herr NÄSSTRÖM (s):

Herr talman! Jag vill erinra om att herr Jacobsson har suttit med vid avdelningsbehandlingen och att det är ett gemensamt utskott som har skrivit utlåtandet. När jag läser reservationen

kan jag inte hitta några motiveringar för vad man kan kalla en annan inställning än den utskottet har. Det är detta, herr Jacobsson, som har gjort att jag ansett mig kunna ansluta mig till utskottsmajoriteten.

Jag vill än en gång uttrycka att jag anser det väsentliga vara den skatteutjämning som det är fråga om. Den har många gånger större betydelse än de bidrag herr Jacobsson har talat för.

Herr JACOBSSON, PER, (fp):

Herr talman! Jag måste medge att jag alldeles saknar förmåga att förstå herr Näsströms resonemang i det här fallet. Utskottet har, så långt jag kan läsa utlåtandet och så långt jag kan erinra mig från förhandlingarna i utskottsavdelningen, icke ansett sig kunna biträda motionsyrkandet beträffande anläggningsbidrag, och reservationen ansluter helt till motionsyrkandet, som herr Näsström tidigare biträtt. Jag kan därför fortfarande omöjligen förstå på vilken grund herr Näsström nu anser sig kunna frånträda yrkandet i motionerna.

Herr NÄSSTRÖM (s):

Herr talman! Herr Jacobsson redogjorde nyss själv för skillnaden i procent i fråga om byggnadskostnaderna o. s. v.

Överläggningen ansågs härmed slutad, varefter herr talmannen yttrade, att med anledning av vad under överläggningen yrkats propositioner komme att framställas först särskilt beträffande punkterna I och II av utskottets i förevarande utlåtande gjorda hemställan samt därefter särskilt angående punkten III.

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

Därefter gjorde herr talmannen i enlighet med de rörande punkten III förekomna yrkandena propositioner, först på bifall till utskottets hemställan samt

Ang. landstingskommunernas övertagande av statens mentalsjukvård

vidare på antagande av det förslag, som innefattades i den av herr Per Jacobsson m. fl. vid utlåtandet avgivna reservationen; och förklarade herr talmannen, efter att hava upprepat propositionen på bifall till utskottets hemställan, sig finna denna proposition vara med övervägande ja besvarad.

Herr *Jacobsson, Per*, 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 210 punkten III, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, antages det förslag, som innefattas i den av herr Per Jacobsson 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 *Jacobsson, Per*, begärde rösträkning, verkställdes nu votering medelst omröstningsapparat; och befunnos vid omröstningens slut röster-na hava utfallit sålunda:

Ja — 87;

Nej — 42.

Därjämte hade 7 ledamöter tillkännagivit, att de avstode från att rösta.

Föredrogs ånyo bevillningsutskottets betänkande nr 60, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning angående ändrad lydelse av 18 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt, m. m., såvitt propositionen hänvisats till bevillningsutskottet.

Vad utskottet i detta betänkande hemställt bifölls.

Vid förnyad föredragning av tredje lagutskottets utlåtande nr 42, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning angående ändrad lydelse av 18 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt, m. m., bifölls vad utskottet i detta utlåtande hemställt.

Herr talmannen hemställde nu, att handläggningen av återstående ärenden på föredragningslistan måtte få uppskjutas till morgondagens sammanträde.

Denna hemställan bifölls.

På framställning av herr talmannen beslöts att på föredragningslistan för morgondagens sammanträde samman-satta stats- och tredje lagutskottets utlåtande nr 1 skulle sättas främst bland två gånger bordlagda ärenden.

Anmälades och godkändes jordbruksutskottets förslag till riksdagens skrivelse, nr 382, till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning av viss kronan tillhörig mark, m. m.

Anmälades och bordlades

statsutskottets utlåtanden:

nr 211, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående markförvärv för nya förläggings- och övningsområden för Svea livgarde och Svea ingenjörregemente jämte i ämnet väckta motioner;

nr 212, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående riktlinjer för fortsatt utbyggnad av universitets- och högskoleväsendet m. m. jämte i ämnet väckta motioner;

nr 213, i anledning av väckta motioner angående ökat stöd till handikappade;

nr 214, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utgifter å tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1963/64, i vad propositionen avser justitiedepartementets verksamhetsområde;

nr 215, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utgifter å tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1963/64, i vad propositionen avser utrikesdepartementets verksamhetsområde;

nr 216, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utgifter å tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1963/64, i vad propositionen avser socialdepartementets verksamhetsområde;

nr 217, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utgifter å tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1963/64, i vad propositionen avser finansdepartementets verksamhetsområde;

nr 218, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utgifter å tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1963/64, i vad propositionen avser ecklesiastikdepartementets verksamhetsområde; och

nr 219, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utgifter å tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1963/64, i vad propositionen avser handelsdepartementets verksamhetsområde.

Justerades protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 15.17.

In fidem

K.-G. Lindelöw

Onsdagen den 11 december

Kammaren sammanträdde kl. 10.00.

Anmälades och godkändes statsutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 402, i anledning av väckta motioner om utredning rörande de utlands-svenska barnens skolgång m. m.; och

nr 403, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående landstingskommunernas övertagande av statens mentalsjukvård m. m.

Anmälades och godkändes utrikesutskottets förslag till riksdagens skrivelse, nr 423, till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition dels med förslag till ändring i lagen den 28 juni 1962 (nr 371) om särskilda förmåner för vissa internationella organisationer m. m., dels ock angående godkännande av protokoll rörande privilegier och immunitet för organisationen för europeisk rymdforskning.

Ang. resurserna för vård och behandling av neurosedynskadade barn

Herr statsrådet och chefen för socialdepartementet ASPLING, som tillkännagivit, att han hade för avsikt att vid detta sammanträde besvara fru Hamrin-Thorells interpellation angående resurserna för vård och behandling av neurosedynskadade barn, erhöll ordet och anförde:

Herr talman! Fru Ruth Hamrin-Thorell har bett mig redogöra för nuvarande resurser för vård och behandling av neurosedynskadade barn samt eventuellt föreliggande planer att utvidga dessa resurser.

Med anledning härav får jag anföra följande.

Av det 100-tal barn som de senaste åren fötts med skador orsakade av neurosedyn är något mindre än hälften så svårt skadade att de i varje fall periodvis behöver institutionsvård. De övriga kan behandlas polikliniskt vid ortopediska och andra lasarettskliniker — framför allt vid regionsjukhusen — samt vid hem för barn med cerebral pares.

Sedan hösten 1962 har de svårast skadade barnen erhållit vård vid Eugeniahemmet. Hittills har 29 barn varit intagna för behandling och dessutom har 20 barn där fått poliklinisk behandling. Därjämte har Bräcke-Östergård i Göteborg och Bernadottehemmet i Uppsala förklarat sig beredda att mottaga neurosedynskadade barn.

För flertalet av de svårast handikappade barnen innebär anskaffning av proteser det största problemet, inte minst därför att skadorna är av så varierande art och många frågor ännu är olösta. Ett intensivt arbete pågår emellertid för att få fram proteser, som i möjligaste mån kan rehabilitera barnen.

Genom samverkan mellan Svenska Vanförevårdens Centralkommitté (SVCK), Norrbackainstitutet, tekniska högskolan och annan kvalificerad vetenskaplig expertis har sålunda en forskargrupp bildats för ändamålet. Flera studieresor till bl. a. Tyskland, England och USA har gjorts och värdefulla erfarenheter har inhämtats, som dock måste kompletteras genom ytterligare forskning och experiment. Det bör vidare understrykas att den svenska forskargruppen givetvis står i ständig kontakt med expertisen i nämnda länder och får del av de ytterligare rön som göres. SVCK och Norrbackainstitutet har beviljats särskilda medel för utökning av personalen för forskningsarbetet och

Ang. resurserna för vård och behandling av neurosedynskadade barn

för anskaffning av apparatur för protestillverkning.

De sju barn vid Eugeniahemmet som ordinerats benproteser har fått sådana — den första var klar redan i februari i år — och barnen håller nu på att lära sig gå med dem. En mera avancerad benprotes är under utprovning och skall användas så snart barnens utveckling tillåter. För de barn som saknar armar tillverkas kolsyredrivna armproteser. Barn med förkrympta armar får till en början en s. k. ätarm för att så småningom erhålla mera fullständiga armproteser. Dessa barn är ännu för små för att kunna använda mera invecklade proteser. Försök att också med elektroteknikens hjälp skapa mera fulländade armproteser pågår vid tekniska högskolan.

Ett av villkoren för att kunna ge barnen användbara proteser är att barnen får systematisk träning av kvalificerade sjukgymnaster. Vid Eugeniahemmet får varje barn sådan träning cirka en timme om dagen. Tre gymnaster har därvid hand om ett visst antal barn vardera för att man skall kunna passa in träningen i den övriga dagsrutinen, mat, sovtider, lek och utevistelse samt annan träning och behandling.

En del barn har jämte mer eller mindre svåra skelettskador även hörselskador. F. n. finns fyra hörselskadade barn intagna på Eugeniahemmet. Barnen står under kontroll av karolinska sjukhusets barnaudiolog, som ger vårdpersonalen instruktioner om hörselträning. En förskollärare med specialutbildning ger tre gånger per vecka hörselträning till två barn per gång. Härutöver finns en heltidsanställd hörsel-förskollärare och en lekterapeut, som genomgått särskild kurs i hörselträning. All vårdpersonal deltar i hörselträningen och denna meddelas i den utsträckning som är möjlig med hänsyn till att barnen förutom hörsel- och talbehandling även måste få protesträning och annan behandling.

De barn i övrigt som behöver talpe-

dagogisk behandling får sådan efter ordination av foniatrisk konsult.

Under hela vårdtiden är barnen vidare föremål för bedömning och behandling av hemmets barnpsykiaterkonsult. Kompletteringar härav sker genom regelbundna utvecklingsobservationer, personalens observationer och samtal med föräldrar. Annan medicinsk behandling ges bl. a. vid karolinska sjukhuset efter remiss av hemmets barnläkare. För samordning och planläggning av varje enskilt barns vård och behandling hålles regelbundna konferenser mellan olika personalgrupper.

En ledande princip i fråga om de neurosedynskadade barnen — som till större delen kommit till Eugeniahemmet direkt från barnhem eller barnklinik — har liksom i fråga om andra handikappade barn varit att så långt möjligt mellan behandlingsperioderna försöka placera dem i enskilda hem. I flera fall har efter kontakt med föräldrarna dessa själva kunnat ta hand om sitt barn, och i några fall har fosterhem anskaffats till barnen. För ett tiotal barn är placeringsfrågan ännu inte definitivt klar, men avsikten är att inte något barn annat än i undantagsfall skall behöva stanna kvar i institutionsvård.

Som interpellanten framhållit är det viktigt att föräldrarna får lära sig hur barnen skall tränas. Detta har vid Eugeniahemmet gått till så, att föräldrar och fosterföräldrar fått undervisning av barnläkare, sjukgymnast och sjuksköterska, barnaudiolog, hörsel-förskollärare och lekterapeut. Vidare har barnpsykiatern haft personliga samtal med föräldrarna rörande barnens utveckling och planering av hemtagningen. En särskild kurator har anställts med uppgift att bistå barnens föräldrar i hela landet med råd och hjälp. De föräldrar som bor långt från Stockholm har fått sina reskostnader täckta av Eugeniahemmet och även vistelsen — som varat från en halv till nio dagar — har skett på hemmets bekostnad. Ett sär-

Ang. resurserna för vård och behandling av neurosedynskadade barn

skilt rum håller på att ställas i ordning, där föräldrar kan bo under vistelsen vid hemmet.

Jag har velat lämna denna utförliga redogörelse för vården och träningen av de neurosedynskadade barnen för att visa, att mycken omsorg lägges ned härpå. Något omedelbart behov av en utbyggnad av de kliniska resurserna synes inte föreligga. Vi hyser förhoppningar om att forskningen på området skall ge oss möjligheter till nya framsteg. Eftersom jag delar interpellantens uppfattning att man bör bereda dessa barn — liksom andra grupper av handikappade barn — förutsättningar för ett så långt möjligt normalt liv, kommer jag att följa dessa barn med stor uppmärksamhet.

Föräldrar till handikappade barn måste göra både personliga och ekonomiska uppoffringar för sina barn i en helt annan omfattning än föräldrar till friska barn. För att lätta den ekonomiska bördan för föräldrar med svårt handikappade barn har socialpolitiska kommittén föreslagit ett särskilt vårdbidrag till dem. Kommitténs förslag är under behandling i socialdepartementet.

Fru **HAMRIN-THORELL** (fp):

Herr talman! Jag ber att få tacka herr statsrådet och chefen för socialdepartementet för svaret på min interpellation. Jag inregistrerar också med tacksamhet den positiva inställning till och förståelse för de neurosedynskadade barnen och deras föräldrar som statsrådet har visat i sitt svar.

Jag tar fasta på det uttalande, som gjorts, att föräldrarna måste göra både personliga och ekonomiska uppoffringar för sina barn i en helt annan omfattning än när det gäller skötseln av friska barn. Jag kunde kanske ha nöjt mig med detta, men det är på ett par punkter som jag skulle vilja ha ett mera klarläggande besked från statsrådets sida.

Tragedien upprör ju hela svenska folket dels därför att verkningarna av intagandet av en statskontrollerad medicin blivit så fruktansvärt påtagliga, dels därför att i varje fall föräldrarna till dessa barn inte anser att ansvarsfrågan är tillräckligt utredd. Men det är ju en särskild fråga, som ligger hos JO för behandling och som jag inte alls skall gå in på här.

Vad främst föräldrarna till dessa barn men också allmänheten säkert skulle vilja få klart för sig är om statsmakterna har för avsikt att ta ställning till eller har tagit ställning till om dessa barn skall behandlas som en särskild grupp med särskilda vårdmöjligheter och en särskild ekonomisk ersättning eller om de skall inlemmas i den övriga vården av handikappade barn. Det är alldeles självfallet att problemet kan diskuteras, men jag tror att det i detta fall fordras ett ställningstagande från statsmakternas sida, och det framgår inte av statsrådets svar, om ett sådant gjorts. Det vore välgörande för främst föräldrarna att få detta klart för sig, ty då vet de mera om vad de för framtiden har att rätta sig efter och behöver inte hållas på sträckbänken på det sätt som faktiskt är fallet nu. Också allmänheten, som i både press, radio och TV har följt denna tragedi och dess utveckling med stort intresse, väntar på ett besked på den punkten.

Statsrådet har, såvitt jag förstår av svaret, tänkt sig en decentralisering av vården av dessa barn i framtiden. Att denna skall ske på regionsjukhus på olika platser ute i landet är säkert en välbetänkt åtgärd, ty då blir det kortare resor för föräldrarna, som får lättare att se till sina barn och hälsa på dem, och vården blir på inga vis eftersatt. Man har också redan nu fått löfte om vårdplatser på två olika hem ute i landet.

Men om en sådan decentralisering skall ske, så är en utökning av personalen på dessa vårdanstalter ofrånkomlig. Såvitt jag har mig bekant är per-

Ang. resurserna för vård och behandling av neurosedynskadade barn

sonalsvårigheterna redan nu mycket stora på dessa anstalter, och de lär väl knappast bli mindre i framtiden. Övriga resurser finns: specialutbildade läkare, utmärkt apparatur och vårdplatser, men det fattas som sagt personal. Här har man rätt att ställa speciella krav på statsmakternas ekonomiska bistånd, och jag förutsätter att det också är statsrådets avsikt och mening att staten skall träda till — annars lär dessa vårdanstalter och sjukhus få kämpa med stora svårigheter. De har tillräckligt svårt redan nu.

Med tillfredsställelse noterar man att barnen får en viss träning på den anstalt, d. v. s. Eugeniahemmet, där de flesta av dem nu vårdas. Men räcker det verkligen med en timmes träning om dagen? Det låter mycket litet när det gäller så svårt handikappade som det här är fråga om. Träningsmöjligheterna måste förbättras avsevärt om verkliga resultat skall kunna nås. Att föräldrarna får utbildning så att de senare kan överta träningen är också en ytterst viktig sak, och det är ju alldeles förträffligt att de hitintills fått kostnaderna täckta för sina resor till och vistelse vid Eugeniahemmet. Men hur kommer det att gå i framtiden? Får de även då möjligheter att resa och följa barnens utveckling utan alltför stora ekonomiska uppoffringar — utvecklingen går ju synnerligen snabbt när det gäller dessa barn.

Här nalkas vi enligt min uppfattning en ytterst väsentlig punkt. Det gäller barnens resor, inte bara dessa barns utan alla de handikappade barnens resor. Med våra nuvarande bestämmelser utgår ersättning för resa till läkare eller sjukhus, men inte till sjukgymnast, inte till utbyte av protes, inte till terapeut eller för hörselträning. Resan för en sådan behandling måste på något sätt kamoufleras som ett läkarbesök för att ersättning skall utgå och så gör man också på sina håll enligt vad jag har mig bekant. Men detta kan inte vara tillfredsställande. En ändring härvid-

lag måste ske så snart som möjligt. Det kan inte vara riktigt att dessa resor och vistelsen skall betalas av privat hop-samlade medel eller av barnens föräldrar. Det måste för många bli ytterst kostsamt.

Samma principresonemang skulle jag vilja använda vad beträffar kostnaderna för de kuratorer som måste resa till barnens hem. Allt kan ju ändå inte skötas på telefon när det gäller råd till föräldrarna och hjälp till barnen, utan dessa kuratorer måste resa, men det finns inte några pengar för detta ändamål. De har varken reseersättning eller dagtraktamente, utan medel till även denna kostnad måste samlas ihop på enskild väg. Det är statens skyldighet att räkna in detta i kostnaden för barnens vård och se till att det sker snabbt nog. Annars kan man inte påstå, att allt har gjorts som göras kan för dessa barn.

Att det forskas intensivt vad protesttillverkning beträffar är också en sak som man tacksamt noterar. Jag tar för givet att SVCKM, som har sin stora del i denna forskning och i protesttillverkningen får det anslag som de begärt för nästkommande år. Det kommer säkert att förvaltas väl.

Även beträffande protesttillverkningen finns det blindskär att ta sikte på. På något sätt — jag kan verkligen inte alls säga hur — måste man se till att man så mycket som möjligt förenklar för föräldrarna att sköta dessa proteser, framför allt de som är kolsyre drivna. Det är klart att säkerheten inte skall eftersättas, men man blir rätt förvånad när man ser hur rigorösa bestämmelserna är för svenskt vidkommande medan de är betydligt enklare i t. ex. Tyskland, där man har gjort de största erfarenheterna av denna tragedi. Där kan föräldrarna själva fylla det kolsyre drivna aggregatet. En läkare och fackman har sagt, att »där står bomben som behövs i farstun», medan det i vårt land tycks bli betydligt omständligare. Det må vara tillåtet att fästa uppmärk-

Ang. resurserna för vård och behandling av neurosedynskadade barn

samheten på hur viktigt det är, att det hela ordnas så praktiskt som möjligt utan att säkerheten eftersättes.

Till sist, herr talman, vill jag fästa uppmärksamheten på vården av de barn som föräldrarna tar hem eller som sköts i fosterhem. Såväl läkarna som statsrådet i sitt svar anser detta vara det bästa för barnen, men det måste förorsaka stora uppoffringar, som statsrådet själv också påpekade. I en motion, som nyligen behandlades av riksdagen, begärde jag 3 000 kronor om året för föräldrar som tar hem sina barn och sköter dem hemma, men motionen avslogs som bekant. Socialpolitiska kommittén har föreslagit 2 000 kronor till alla handikappade barn. Ingen som vet något om vad det kostar att sköta ett friskt barn tror en sekund att detta är annat än en vacker ekonomisk gest, för det är absolut otillräckligt. Vad fosterhemmen beträffar tillkommer dessutom en viss ersättning, men den är lika otillräcklig. Alla vet vi att fosterlegan i mycket få fall räcker till mer än mat och husrum. Här måste vi tänka om även för de friska barnens del, men i alldeles oerhörd grad för de sjukas och handikappades del. Det är ett heltidsarbete för en fostermor att äta sig vården av t. ex. ett neurosedynskadat barn, som vi nu närmast sysslar med. Detta måste betalas anständigt. De sparar under alla förhållanden en stor summa pengar årligen för samhällets del.

Herr talman! Jag har inte kunnat avhålla mig från att peka på detta förhållande, även om det ligger i periferien av denna interpellationsdebatt. Jag upprepar mitt tack till herr statsrådet för den utförliga redogörelse herr statsrådet lämnat.

Herr statsrådet ASPLING:

Herr talman! Fru Ruth Hamrin-Thorells inlägg föranleder mig endast att på några punkter göra ett par kommentarer. Fru Ruth Hamrin-Thorell riktade en fråga till mig, om statsmakterna

avser att behandla de neurosedynskadade barnen mera som en speciell grupp. På det vill jag svara, att det väl inte är själva gruppen som sådan det här kan gälla, utan det är gruppens behov som i framtiden kan komma att ge anledning till att man följer dessa barns utveckling speciellt och överväger eventuella åtgärder.

Vad vårdnadsbidraget beträffar vill jag hänvisa till de remissvar som inkom på socialpolitiska kommitténs förslag beträffande ett särskilt vårdnadsbidrag. Dessa svar finns som bekant refererade i andra lagutskottets utlåtande nr 65, som behandlades i denna kammar för endast kort tid sedan. Där noteras att samtliga remissinstanser hade förklarat, att frågan om ersättning för neurosedynskadade barn inte bör bli föremål för särskild reglering utan lösas i samband med den större frågan om ersättning för vård i enskilda hem av handikappade barn.

Det är klart att personalfrågorna är utomordentligt viktiga i detta sammanhang. Jag har haft tillfälle att besöka Eugeniahemmet och följa det arbete som där pågår, och jag har inte bara ett allmänt utomordentligt gott intryck av den vilja till insatser som föreligger här från läkarnas och sjuksköterskornas sida utan jag fick också en känsla av att personalbehovet även var på ett tillfredsställande sätt löst, i varje fall på Eugeniahemmet.

När det gäller protestillverkning befinner vi oss för närvarande internationellt i ett uppenbart utvecklingsskede. Det är mycket tillfredsställande att de svenska forskarna nu håller en intim kontakt med forskarna i bl. a. Amerika och Tyskland för att både utbyta erfarenheter och så snabbt som möjligt i Sverige introducera nya metoder. Jag tror att de svenska läkarna också följer utvecklingen med alldeles särskilt intresse. De observerar naturligtvis också de säkerhetsfrågor som föreligger. Vi är ju nu inne på någonting alldeles nytt, när man försöker med kolsyredrivna

aggregat, elektroteknik etc. konstruera mycket mera sinnrika proteser än vad som över huvud taget tidigare funnits i världen. Jag tror att vi har ett motse framsteg på detta område. Det kommer kanske att ta tid, men en hoppets strimma i tragedien med de neurosedynskadade barnen är ju att den för- anledde en mycket stor aktivitet för att skapa moderna, riktiga proteser, inte bara för att hjälpa de neurosedynskadade barnen utan handikappade människor över huvud taget, som har behov av proteser.

Fru **HAMRIN-THORELL** (fp):

Herr talman! Jag avsåg kanske inte närmast Eugeniahemmet, då jag talade om personalbehovet. Jag betvivlar inte att man där har byggt upp en personalorganisation som är tillräcklig för vården av barnen på hemmet. Jag avsåg närmast förhållandena när en decentralisering av vården skall ske och en del av barnen skall skickas till andra anstalter ute i landet. Här har nämnts Bernadottehemmet i Uppsala och Bräcke-Östergård i Göteborg, och jag tror mig veta att personalsvårigheterna på dessa ställen är så stora, att om man där skall kunna åtaga sig vården av dessa barn, fordras absolut en utökning. Statsmakterna borde samtidigt med decentraliseringen också se till att personalbehovet är täckt på de anstalter där dessa barn skall vårdas.

Sedan vore jag tacksam om statsrådet skulle kunna tillkännage sin uppfattning om den ekonomiska kompensationsen för barnens och kuratorernas resor. Om man i framtiden skall få en verkligt väsentlig vård av barnen i hemmet, måste man se till att det blir en ekonomisk ersättning för dessa resor. Inte när det gäller sjukhus- och läkarbesök — där får de redan nu ersättning — utan i alla de andra fallen.

Överläggningen förklarades härmed slutad.

Ang. meritvärdet av tjänstgöring som underläkare vid odelat lasarett

Ordet lämnades ånyo till herr statsrådet och chefen för socialdepartementet ASPLING, som meddelat, att han ämnade vid detta sammanträde besvara jämväl herr Thorsten Larssons interpellation angående meritvärdet av tjänstgöring som underläkare vid odelat lasarett, och nu yttrade:

Herr talman! Herr Thorsten Larsson har bett mig redogöra för gällande bestämmelser rörande meritvärdering av underläkartjänstgöring vid odelat lasarett samt frågat mig om det finns möjlighet att genom ändringar i meritvärdesgrunderna stimulera läkarna att i större utsträckning söka tjänst vid odelat lasarett.

Bakgrunden till det försämrade rekryteringsläge som interpellanten berör torde vara att antalet odelade lasarett sjunkit snabbt särskilt under de senaste åren. För tio år sedan fanns 42 odelade lasarett, i dag är de endast 16. I regel har de odelade lasaretten ombildats till lasarett med särskilda kliniker för kirurgi, medicin och andra specialiteter. Denna utveckling kan väntas fortsätta, så att kvarvarande odelade lasarett kommer att differentieras på liknande sätt eller — såsom i viss utsträckning redan skett med sjukstugorna — ombildas till läkarstationer med platser för bl. a. långtidssjuka.

Vad de formella behörighetsreglerna beträffar föreskriver dessa, att sökande till tjänst såsom överläkare eller biträdande överläkare vid lasarett måste ha viss minimitjänstgöring för att anses kompetent. Denna tjänstgöring omfattar minst tre år men är till arten olika beroende på var överläkartjänsten är placerad. Tjänstgöring vid odelat lasarett får härvid för vissa tjänster — t. ex. överläkartjänst vid odelat lasarett — anses jämställd med tjänstgöring vid kirurgisk avdelning. För överläkartjänst inom mentalsjukvården är vidare tjänstgöring vid odelat lasarett jämställd med tjänstgöring

Ang. meritvärdet av tjänstgöring som underläkare vid odelat lasarett

vid kirurgi- och medicinavdelning och detsamma gäller för sökande till provinsialläkartjänst.

I fråga om villkoren för specialistbehörighet gäller att underordnad tjänstgöring vid odelat lasarett kan med ett år räknas som fullgjord vid »klinik av betydelse för specialiteten» i fjorton olika specialiteter och med ytterligare ett år såsom randutbildning i sex specialiteter.

Vid tillsättningen av överläkartjänster och provinsialläkartjänster måste — sedan de formella kompetensvillkoren visat sig uppfyllda — en jämförande värdering av sökandenas meriter ske. Härvid får man givetvis räkna tjänsteår i vanlig ordning för tjänstgöring vid odelat lasarett. Meritvärderingen i övrigt vid upprättande av förslag till överläkartjänster göres av medicinalstyrelsen. Enligt de regler som härvid tillämpas anses tjänstgöring såsom underläkare vid odelat lasarett vara av särskilt stor betydelse för överläkartjänst vid sådant lasarett. Vidare tillgodoräknas tjänstgöring vid odelat lasarett såsom väsentlig randmerit intill tre år vid sökande av överläkartjänst vid ortopedisk eller radioterapeutisk klinik, kvinno-klinik och röntgenavdelning samt såsom mindre väsentlig randmerit intill ett år vid sökande av överläkartjänst vid vissa andra kliniker. Jag vill emellertid understryka att — även om stor hänsyn självfallet togs till nämnda värderingar — dessa dock endast är vägledande vid prövningen av sökandenas meriter för en viss tjänst.

Det torde vara den omständigheten, att de odelade lasaretten inte längre anses motsvara kraven på en mera specialiserad vård, som är den väsentliga anledningen till att läkarna söker sig till större sjukhus med bättre möjligheter till utbildning och lättare jourtjänstgöring. Att genom högre meritvärdering än den nuvarande — vilken torde ge rättvisa åt det särskilda värde tjänstgöring vid odelat lasarett har för allmänläkaren — söka förbättra rekryteringen

till de odelade lasarettens underläkartjänster synes mot den här angivna bakgrunden inte vara någon framkomlig väg.

Herr LARSSON, THORSTEN, (cp):

Herr talman! Jag vill först tacka statsrådet och chefen för socialdepartementet för svaret på interpellationen.

Som vi hörde omtalade herr statsrådet att antalet odelade lasarett sjunkit betydligt under de senaste åren, men inte förty tror jag det faktum ändå står klart, att dessa inte för närvarande kan undvaras i sjukvårdsorganisationen. Vi har ju, såsom vi hörde, fortfarande 16 kvar. Jag har den uppfattningen, att även de odelade lasaretten kan ge en värdefull vårdservice åt den hjälpbehövande allmänheten, givetvis speciellt då i lindrigare sjukdomsfall — de mera svårartade fallen bör kunna omhändertas av de större specialistsjukhusen.

Problemet har skärpts betydligt för dessa lasarett i och med att det blivit svårt att få läkare att söka de där lediga tjänsterna. Statsrådet berör dessa förhållanden i sitt svar, och såvitt jag tolkar detta rätt får vi där besked om att för tjänstgöring vid klinik av betydelse för specialiteten i inte mindre än fjorton specialiteter endast ett år av tjänstgöringstidens tre är meriterande, medan det endast i sex specialiteter räknas, liksom i de flesta övriga fall, med ytterligare ett år som meritgrund. Just häri ligger väl en del av förklaringen till det nuvarande avvita förhållandet och till den bristsituation som råder.

Till sist konstaterar statsrådet att det torde vara den omständigheten, att dessa lasarett inte motsvarar kraven på en mera specialiserad vård och, som jag förmodar, därmed utbildning, samt den vid dessa lasarett besvärliga jourtjänsten, som gör att läkarna söker sig annan tjänst. Den i mitt tycke något negativa slutsatsen blir mot den bakgrunden att det inte är mycket att göra i detta sammanhang.

Ang. meritvärdet av tjänstgöring som underläkare vid odelat lasarett

Min omedelbara reflexion blir då att statsrådet borde kunna lämna någon rekommendation. Jag kan inte underlåta att här lägga några synpunkter på detta problem. I den nuvarande situationen är det inte egendomligt att jourtjänsten blir besvärlig för dem som till äventyrs innehar de halvbesatta tjänsterna — det blir helt enkelt ingen avlösning på juren för dessa. Vi får de så mycket omskrivna stängda avdelningarna, och tyvärr är det som bekant inte alltför sällsynt att hela sjukhus är stängda över en weekend. Vore det inte, herr statsråd, möjligt att litet mer gynnsamt värdera läkarnas praktik vid odelade lasarett? Inte ser jag det som något mindre meriterande för många av våra läkare, som sedan kommer ut som provinsial- eller verksläkare eller allmänpraktiserande läkare, att de innehaft en sådan allroundtjänst som det här är fråga om. Även om specialisering är tidens lösen, bör vi inte falla i sådan beundran härför, att servicen åt en hjälpbehövande allmänhet äventyras. Den tidsmässiga utbyggnaden av nya lokaler bör givetvis fortsätta, men man kan fråga sig om inte personalsidan för närvarande är allra viktigast. Jag tror att den frågan i dess olika aspekter i framtiden måste bli föremål för statsmakternas speciella intresse.

Med dessa ord, herr talman, ber jag att än en gång få uttala ett tack till statsrådet för det lämnade svaret.

Herr EDSTRÖM (fp):

Herr talman! Jag har begärt ordet för att påpeka, att vi har samma svårigheter med läkarrekryteringen vid andra lasarett och sjukhus, som ligger på mindre orter och på landsbygden, som de odelade lasarett har. Jag har den uppfattningen — och jag tror den allmänt delas i läkarkretsar — att dessa meritvärderingsprinciper inte har den avgörande betydelsen härvidlag, utan sjukhusens belägenhet på mindre orter och landsbygden, där det är svå-

rare att rekrytera praktiskt taget all personal. Jag sitter själv som ordförande i direktionen för ett sådant sjukhus och vet vilka svårigheter vi har. Det är överallt på samma sätt.

Jag måste deklarera att jag tycker de nuvarande meritvärderingsprinciperna i stort sett är bra. Visserligen kan man diskutera vissa detaljer, men här gäller det meritvärdering för underläkare, och för närvarande är det så ont om läkare att vi vanligen får ta de underläkare vi får. Bestämmelserna spelar alltså i nuvarande läge mycket liten roll. Helt annorlunda är det vid tillsättande av tjänsteläkare, men då gäller inte här diskuterade bestämmelser.

Herr LARSSON, THORSTEN, (cp):

Herr talman! Jag vill bara göra den lilla kommentaren till herr Edströms yttrande, att jag inte är helt övertygad om att meritvärderingen spelar en så liten roll. Om en läkare kan få en mera meriterande tjänst, söker han sig naturligtvis dit. Den fråga som här är aktuell är därför huruvida tjänsterna vid odelade lasarett verkligen skall behöva ha ett mindre meritvärde. Även om man i vår tid får allt fler specialister på alla möjliga områden är det inte säkert att vi hjälper sjuka människor bäst genom att lotsa dem från den ena specialisten till den andra. Jag tror att man med litet förnuft bör kunna lösa det problem som jag påtalat i min interpellation och därmed också ge en hand åt de odelade lasarett, som i dagens läge arbetar under mycket besvärliga förhållanden.

Herr EDSTRÖM (fp):

Herr talman! Herr Larsson missuppfattar saken. Tjänstgöring vid ett odelat lasarett är icke mindre meriterande än annan tjänstgöring. Det är bara under förutsättning att vederbörande stannar längre än ett år, som tjänstgöringen vid vissa underläkartjänsters tillsättande blir mindre meriterande.

Herr LARSSON, THORSTEN, (cp):

Herr talman! Herr Edströms sista yttrande tycker jag tvärtom understryker att jag har rätt; förutsättningen för tjänsternas upprätthållande måste vara att vederbörande läkare stannar längre än ett år.

Överläggningen ansågs härmed slutad.

Föredrogs och bordlades ånyo statsutskottets utlåtanden nr 211—219.

Ang. den statliga trafikpolitiken

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

Genom en den 18 oktober 1963 dagtecknad proposition, nr 191, hade Kungl. Maj:t, under återopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för nämnda dag,

dels beslutat inhämta riksdagens yttrande över ett till propositionen fogat förslag till förordning om ändring i förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.,

dels berett riksdagen tillfälle att avgiva yttrande över de av föredragande departementschefen förordade allmänna riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken och de frågor i övrigt, beträffande vilka departementschefen hemställt om riksdagens yttrande,

dels ock föreslagit riksdagen att bifalla de övriga förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

I propositionen hade föreslagits en nyorientering av den statliga trafikpolitiken i syfte att skapa ett mer konkurrensfrämjande system på transport-

Ang. den statliga trafikpolitiken

marknaden. För att få en mjuk övergång till det nya systemet hade reformåtgärderna samordnats i ett handlingsprogram uppdelat i tre etapper. Den första etappen avsågs skola genomföras den 1 juli 1964 och den andra etappen den 1 juli 1966. Riktpunkten för genomförandet av den tredje reformetappen skulle vara den 1 juli 1968. En särskild delegation med representanter för bland annat transportkonsumenter och trafikutövare skulle tillsättas för att följa upp genomförandet av handlingsprogrammet.

I den första reformetappen hade i fråga om godstrafiken på landsväg föreslagits, att gällande regleringssystem skulle uppmjukas huvudsakligen genom en mindre restriktiv tillståndsgivning. Normerande vid tillståndsgivningen skulle vara en årlig ökning med 15 procent av den samlade lastförmågan hos fordon i beställningstrafik för godsbefordran. Dessutom hade vissa transporter föreslagits skola helt undantagas från tillämpning av yrkestrafikförordningens bestämmelser eller från däri föreskriven behovsprövning. I den andra reformetappen avsågs restriktiviteten i tillståndsgivningen bliva ytterligare mildrad. Vidare skulle bland annat tillstånd till transporter med lättare lastbilar, vissa specialbilar m. m. kunna meddelas utan behovsprövning. I den tredje reformetappen torde enligt förslaget all behovsprövning för godstransporter på landsväg kunna slopas.

I fråga om persontrafiken på landsväg hade bland annat föreslagits, att samåkning i vanliga personbilar till och från arbetsplatser och skolor helt skulle undantagas från tillståndstvång. Det ersättningssystem som sedan några år tillämpades för icke lönsam enskild eller kommunal busslinjetrafik på landsbygden skulle utvidgas — för att skapa en likvärdig trafikservice inom olika bygder — till att gälla även sådan trafik, som bedreves av staten och statsägda bolag.

Ang. den statliga trafikpolitiken

Beträffande järnvägarna hade bland annat föreslagits grunder för ersättningen till SJ för drift av icke lönsamma järnvägslinjer. Denna ersättning, som populärt uttryckt skulle utgöra ett slags »kollektivbiljett» för resor och transporter som staten köpte av SJ på de trafiksvaga linjerna, hade föreslagits skola utgå från och med första reform-etappen.

I propositionen hade vidare föreslagits vissa riktlinjer för trafikinvesteringarna och olika förslag hade framlagts för att främja en rationell samordning av dessa investeringar i syfte att därmed skapa ett transportsystem, där de olika trafikaneläggningarna och transportmedlen på ett optimalt sätt skulle komplettera varandra. En speciell sakkunnigutredning skulle tillsättas för att göra en översyn av 1957 års vägplan, därvid behövt av en samordning mellan trafikledsbyggandet i städerna och vägutbyggnaden på landsbygden särskilt skulle beaktas. För SJ:s del förutsattes en fortsatt koncentration av verksamheten genom nedläggningen av trafiksvaga järnvägslinjer och samtidigt härmed en upprustning av för framtiden bestående järnvägslinjer. De trafiksvaga linjer, som enligt 1953 års trafikutredning i regel endast borde ifrågakomma för lönsamhetsundersökning, enär de av olika sociala skäl bedömts tills vidare icke kunna läggas ned, hade av utredningen benämnts linjegrupp A. Linjer för vilka nedläggningsundersökning borde genomföras hade hänförs till en linjegrupp B.

För medverkan till en lösning av de speciella problem, som sammanhänge med den kollektiva närtrafiken i Stor-Stockholm, skulle en statlig förhandlings- och utredningsman tillsättas. Vidare hade behandlats investeringsverksamheten inom sjöfarten och luftfarten.

Slutligen hade i propositionen aviserats en utredning rörande den transportekonomiska och trafiktekniska forskningen.

Propositionen hade, såvitt anginge det vid densamma fogade författningsförslaget, hänvisats till behandling av lagutskott och i övrigt till statsutskottet. Efter överenskommelse mellan statsutskottet och tredje lagutskottet hade propositionen hänskjutits till sammansatt stats- och tredje lagutskott.

I samband med propositionen hade utskottet till behandling förehaft följande i anledning av propositionen väckta motioner, nämligen

de likalydande motionerna I: 802, av herr *Petersson, Erik Filip, m. fl.*, samt II: 969, av herr *Magnusson* i Tumhult *m. fl.*,

de likalydande motionerna I: 804, av herr *Wikner m. fl.*, samt II: 971, av herr *Nilsson* i Östersund *m. fl.*,

de likalydande motionerna I: 807, av herr *Berg m. fl.*, samt II: 984, av herr *Johanson* i Västervik *m. fl.*,

de likalydande motionerna I: 808, av herr *Berg m. fl.*, samt II: 978, av herr *Börjesson* i Glömminge *m. fl.*,

de likalydande motionerna I: 810, av herr *Jonasson m. fl.*, samt II: 979, av herr *Elmwall m. fl.*,

de likalydande motionerna I: 811, av herr *Jonasson m. fl.*, samt II: 977, av herr *Börjesson* i Glömminge *m. fl.*,

de likalydande motionerna I: 812, av herrar *Lager* och *Adolfsson*, samt II: 983, av herrar *Hermansson* och *Nilsson* i Gävle,

de likalydande motionerna I: 813, av herr *Lundström m. fl.*, samt II: 975, av herr *Bohman m. fl.*,

de likalydande motionerna I: 814, av herr *Nilsson, Ferdinand*, och herr *Carlsson, Georg*, samt II: 987, av herr *Nilsson* i Tvärålund *m. fl.*,

de likalydande motionerna I: 815, av herr *Petersson, Erik Filip m. fl.*, samt II: 980, av herr *Gustavsson* i Alvesta *m. fl.*,

de likalydande motionerna I: 816, av herr *Petersson, Georg, m. fl.*, samt II: 988, av herr *Svensson* i Stenkyrka *m. fl.*,

de likalydande motionerna I: 817, av herr *Pettersson, Harald*, och herr *Gustafsson, Nils-Eric*, samt II: 976, av herr *Börjesson* i Glömminge *m. fl.*,

de likalydande motionerna I: 818, av herr *Schött m. fl.*, samt II: 981, av herr *Hægglom m. fl.*,

de likalydande motionerna I: 819, av herrar *Sundin* och *Virgin*, samt II: 974, av herr *Bohman m. fl.*,

de likalydande motionerna I: 820, av herr *Sundin m. fl.*, samt II: 982, av herr *Hedlund m. fl.*,

de likalydande motionerna I: 821, av herr *Svensson, Rikard, m. fl.*, samt II: 985, av herr *Karlsson* i Olofström *m. fl.*,

motionen I: 809, av herr *Jonasson*, ävensom

motionen II: 986, av herrar *Källenius* och *Fröding*.

I motionerna I: 802 och II: 969 hade hemställts, att riksdagen måtte avslå förslaget avseende upphävande av beslutet vid 1946 års riksdag om breddning till normalspår av linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö.

I motionerna I: 804 och II: 971 hade yrkats, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t skulle hemställa att förslag om generell tillämpning av järnvägstaxorna vid samtrafik mellan järnväg och av SJ eller postverket ägda bil- och busslinjer måtte utarbetas och föreläggas riksdagen.

I motionerna I: 807 och II: 984 hade anhållits, att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att järnvägslinjerna Karlskrona—Torsås—Bergkvara och Torsås—Kalmar måtte överföras från linjegrupp B till linjegrupp A.

I motionerna I: 808 och II: 978 hade föreslagits, att riksdagen skulle besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att vid hittills och framdeles beslutade nedläggningar av järnväg, taxemässig samtrafik med tillämpning av järnvägstaxa tills vidare måtte bibehåll-

Ang. den statliga trafikpolitiken

las i avseende å den landsvägstrafik, som ersatte den nedlagda järnvägen.

I motionen I: 809 hade hemställts, att riksdagen måtte bemyndiga Kungl. Maj:t att efter särskild prövning i varje enskilt fall ur anslaget för ersättning till driften av icke lönsamma järnvägslinjer bevilja bidrag till förlustbringande trafik på enskild järnvägslinje.

I motionerna I: 810 och II: 979 hade yrkats, att riksdagen skulle besluta, att lastbil som dagligen användes för linjetransport av leverantörmjölk till mejeri skulle från och med den 1 juli 1964 härutöver, utan tillstånd enligt förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik, användas för beställningstrafik.

I motionerna I: 811 och II: 977 hade anhållits, att riksdagen vid sin behandling av förevarande proposition i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa, att frågan om enhetliga och likvärdiga rabattförmåner för värnpliktiga, studerande och pensionärer vid resa med olika slag av kommunikationsmedel skyndsamt måtte prövas i samråd med berörda trafikföretag, så att förslag i ärendet kunde föreläggas 1964 års riksdag.

I motionerna I: 812 och II: 983 hade hemställts,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t som allmänna riktlinjer för den statliga trafikpolitiken måtte ange vad i motionerna anförts;

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t i fråga om Stor-Stockholms närtrafikproblem måtte uttala önskvärdheten av att, i avvaktan på att en mera definitiv helhetslösning kunde uppnås, även partiella lösningar måtte genomföras, avseende taxemässig samordning enligt vad i motionerna förordats; samt

att riksdagen måtte avslå i propositionen ställda förslag om ett upphävande av 1946 års principbeslut i riksdagen om breddning till normalspår av linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö.

Ang. den statliga trafikpolitiken

I motionerna I: 813 och II: 975 hade anhållits, att riksdagen måtte

1. i skrivelse till Kungl. Maj:t som riksdagens mening giva till känna vad som i motionerna anförts om betydelsen av ständigt förnyade prognoser för kommunikationsmedlens utveckling och av en sammanvägning av olika transportmedels framtida behov,

2. uttala, att de kostnader som staten skulle ersätta statens järnvägar med vid driften av icke lönsamma bandelar, borde avse särkostnader, d. v. s. sådana kostnader, som bortföle då trafiken där lades ned, samt

3. i övrigt beakta i motionerna framförda synpunkter.

I motionerna I: 815 och II: 980 hade föreslagits, att riksdagen skulle

besluta, att en årlig ökning med 20 procent — i stället för 15 procent som föreslagits i propositionen — av den samlade lastförmågan av fordon i beställningstrafik för godsbefordran skulle vara normerande när, under en första etapp, tillstånd för sådan trafik meddelades,

besluta avskaffa behovsprövningen för i skogsbruket med lastbil utförda transporter från och med den 1 juli 1964,

besluta slopa lokalområdesbestämmelserna för beställningstrafik från och med den 1 juli 1964;

i skrivelse till Kungl. Maj:t som riksdagens mening giva till känna vad i motionerna anförts om åtgärder för tillgodoseende av person- och godstrafikbehoven i samband med nedläggning av trafiksvaga bandelar, samt uttala, att behovsprövningen vid transportförmedling borde successivt uppmjukas i minst samma takt som den övriga liberaliseringen och avskaffas från och med den 1 juli 1966.

I motionerna I: 816 och II: 988 hade yrkats, att riksdagen vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 191

skulle uttala, att målet för den statliga trafikpolitiken i fråga om Gotlands trafikförbindelser med fastlandet borde vara, att staten skulle i den utsträckning som bleve behövlig lämna ekonomiskt stöd åt gotlandstrafiken, så att kostnaderna för gods- och personbefordran mellan Gotland och fastlandet bleve i huvudsak lika med kostnaderna för transport per järnväg med motsvarande trafikstandard på sträckor av samma längd samt att riksdagen skulle beakta de synpunkter som i övrigt framförts i motionerna.

I motionerna I: 818 och II: 981 hade anhållits, att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att järnvägslinjerna Karlskrona—Torsås—Bergkvara och Torsås—Kalmar måtte överföras från linjegrupp B till linjegrupp A.

I motionerna I: 819 och II: 974 hade föreslagits, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t skulle hemställa, att särskild lagstiftning rörande avgiftsbelagda trafikaneläggningar måtte föreläggas riksdagen.

I motionerna I: 820 och II: 982 hade hemställts, att riksdagen måtte

A. i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla,

1) att frågor med inverkan på konkurrensförutsättningarna inom järnvägstrafiken och inom med denna konkurrerande biltrafik, t. ex. frågor rörande SJ:s kapital- och pensionskostnader samt bilbeskattningsfrågor, måtte beredas och avgöras i sådan ordning, att största möjliga hänsyn kunde tagas till den sammantagna effekten på trafikapparatusens utveckling,

2) att frågan rörande uppbyggnad områdesvis av en för person- och styckegodstransporter avsedd trafikorganisation i samverkan mellan statens järnvägar och den enskilda företagsamheten inom trafik- och transportbranschen skyndsamt måtte utredas,

3) att vad i motionerna anförts beträffande ersättningstrafik, vägupprust-

ning och järnvägsförbindelser för A- och B-regioner särskilt måtte uppmärksammas, då nedläggning av järnvägs- trafik vore i fråga, så att en god trafik- försörjning erhöles i berörda områden,

4) att frågan rörande införande av s. k. genomgående taxa eller annan metod, som eliminerade nuvarande olägenheter vid omlastning och byte av trafik- medel, måtte upptagas till förnyad prövning, samt

5) att vid översyn av vägplanen konkreta förslag och planer måtte upprä- tatas för både riksvägnätet och länsväg- nätet;

B. beakta vad i motionerna i övrigt an- förts.

I motionerna I: 821 och II: 985 hade yrkats, att riksdagen vid behandlingen av propositionen nr 191 skulle lämna utan bifall Kungl. Maj:ts framställning om upphävande av det av 1946 års riksdag fattade principbeslutet om breddning till normalspår av järnvägslinjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra— Växjö. Under hänvisning till att — sedan principbeslutet fattats om breddning av här ifrågavarande linjer — fråga uppkommit om breddning av linjen Karlshamn—Kvarnamåla—Växjö hade hemställts, att riksdagen måtte uppdraga åt Kungl. Maj:t att — sedan erforderlig utredning företagits — fatta slutligt beslut rörande frågan om järnvägs- driftens ordnande inom det berörda tra- fikområdet.

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

A. att riksdagen måtte,

I. i anledning av förevarande propo- sition, nr 191, samt med avslag, såvitt nu vore i fråga, å följande motioner, nämligen

1. I: 810 och II: 979,
2. I: 814 och II: 987,
3. I: 815 och II: 980,
4. I: 817 och II: 976, samt
5. II: 986,

Ang. den statliga trafikpolitiken

till Kungl. Maj:t anmäla, att riksdagen icke funnit anledning till erinran mot det vid propositionen fogade förslaget till förordning om ändring i förordning- en den 25 oktober 1940 (nr 910) angå- ende yrkesmässig automobiltrafik m. m.;

II. med bifall till Kungl. Maj:ts för- slag samt med avslag, såvitt nu vore i fråga, å följande motioner, nämligen

1. I: 810 och II: 979,
2. I: 814 och II: 987,
3. I: 815 och II: 980,
4. I: 817 och II: 976, samt
5. II: 986,

godtaga de i propositionen förordade grunderna för omarbetning i en andra reformetapp av vissa bestämmelser i sagda förordning;

III. godtaga den i propositionen före- slagna utvidgningen av tillämpningsom- rådet för ersättning till viss linjetrafik på landsbygden;

IV. med bifall till Kungl. Maj:ts för- slag samt med avslag å motionerna I: 802 och II: 969, I: 821 och II: 985 samt I: 812 och II: 983, sistnämnda båda mo- tioner såvitt nu vore i fråga, upphäva det av 1946 års riksdag fattade princip- beslutet om breddning till normalspår av linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö;

V. med bifall till Kungl. Maj:ts för- slag och med avslag å motionerna I: 813 och II: 975, nämnda motioner såvitt nu vore i fråga, godkänna de i propo- sitionen förordade grunderna för ersättning till statens järnvägar för driften av icke lönsamma järnvägslinjer, att gälla från och med budgetåret 1964/65;

B. att motionerna I: 807 och II: 984 samt I: 818 och II: 981 icke måtte för- anleda någon riksdagens åtgärd;

C. att motionerna I: 812 och II: 983, såvitt de avsåge Stor-Stockholms närtra- fikproblem, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd;

D. att motionerna I: 819 och II: 974 icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd;

Ang. den statliga trafikpolitiken

E. att motionen I: 809 ej måtte av riksdagen bifallas;

F. att riksdagen måtte i anledning av motionerna I: 816 och II: 988 i skrivelse till Kungl. Maj:t giva till känna vad utskottet i utlåtandet anfört rörande trafiken mellan Gotland och fastlandet;

G. att motionerna

1. I: 804 och II: 971,
2. I: 808 och II: 978,
3. I: 811 och II: 977,
4. I: 812 och II: 983,
5. I: 813 och II: 975,
6. I: 815 och II: 980, samt
7. I: 820 och II: 982

i den mån de icke kunde anses besvarade genom vad utskottet i utlåtandet anfört och hemställt, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd;

H. att riksdagen måtte, i anledning av de av departementschefen gjorda uttalandena rörande de allmänna riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken, investeringarna och reformåtgärderna, i övrigt giva till känna vad utskottet här om i utlåtandet anfört.

Å s. 71 i det tryckta utlåtandet hade utskottet anfört bland annat följande:

»Utskottet vill framhålla att ett beslut av statsmakterna om full ersättning till SJ för driften av trafiksvaga bandelar självfallet inte skall medföra en ändrad inställning från statsmakternas sida i fråga om nedläggning av trafiksvaga bandelar.»

Reservationer hade avgivits

a) beträffande *punkt A I och II* av herr *Bengtson* i Solna, som ansett, att utskottets yttrande bort i viss angiven del hava den lydelse, reservationen visade, samt att utskottet bort under *A I* och *A II* hemställa,

A. att riksdagen måtte,

I. i anledning av förevarande proposition, nr 191, samt motionerna I: 815 och II: 980, nämnda motioner såvitt nu

vore i fråga, samt med avslag såvitt nu vore i fråga å följande motioner, nämligen

1. I: 810 och II: 979,
2. I: 814 och II: 987,
3. I: 817 och II: 976, samt
4. II: 986,

till Kungl. Maj:t anmäla, att riksdagen icke funnit anledning till annan erinran mot det vid propositionen fogade förslaget till förordning om ändring i förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. än att i 12 § undantag från prövning av trafikens behövlighet jämväl borde göras, då ansökan om trafikstillstånd avsåge rätt att med lastautomobil jämte släpfordon utföra transporter inom skogsbruket;

II. i anledning av Kungl. Maj:ts förslag och motionerna I: 815 och II: 980, nämnda motioner såvitt nu vore i fråga, samt med avslag såvitt nu vore i fråga å följande motioner, nämligen

1. I: 810 och II: 979,
2. I: 814 och II: 987,
3. I: 817 och II: 976, samt
4. II: 986,

godtaga de i propositionen förordade grunderna för omarbetning i en andra reformetapp av vissa bestämmelser i sagda förordning med den ändring, som föranleddes av reservationens hemställan under *I* ovan;

b) beträffande *punkt A IV* av herr *Wachtmeister*, utan angiven mening;

c) beträffande *motiveringen till punkt A V*, av herr *Larsson, Nils Theodor*, och herr *Svensson* i Ljungskile, vilka ansett, att den mening i utskottets utlåtande, som började på s. 71 med orden »Utskottet vill framhålla» bort hava följande lydelse:

»Utskottet vill framhålla att ett beslut av statsmakterna om full ersättning till SJ för driften av trafiksvaga bandelar självfallet inte skall medföra en hårdare inställning från statsmakternas sida i

fråga om nedläggning av trafiksvaga bandelar.»;

d) beträffande *punkt B* av herrar *Nils Theodor Larsson, Wachtmeister* och *Grebäck*, vilka ansett, att utskottets yttrande bort i viss del erhålla den lydelse, som i reservationen angivits, samt att utskottet bort under *B* hemställa, att riksdagen med bifall till motionerna *I: 807* och *II: 984* samt *I: 818* och *II: 981* måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att järnvägslinjerna Karlskrona—Torsås—Bergkvara och Torsås—Kalmar måtte överföras från linjegrupp *B* till linjegrupp *A*;

e) beträffande *punkt D* av herr *Cassel*, som ansett, att utskottets yttrande bort i viss angiven del hava den avfattning, denna reservation visade, samt att utskottet bort under *D* hemställa, att riksdagen måtte med bifall till motionerna *I: 819* och *II: 974* i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla att förslag till lagstiftning rörande avgiftsbelagda trafik-anläggningar måtte föreläggas riksdagen.

Herr **LARSSON, NILS THEODOR**, (cp):

Herr talman! Propositionen nr 191 angående riktlinjer för den statliga trafikpolitiken är märklig. Den innebär en nyorientering av den statliga trafikpolitiken, varigenom de nuvarande konkurrenshämmande regleringarna i huvudsak kommer att avvecklas och ersättas av ett mer konkurrensfrämjande system på transportmarknaden. Propositionen innehåller förslag till en hel rad liberaliseringar på detta område. Ändock är den framlagd av kommunikationsministern i en socialdemokratisk regering. Detta är märkligt och mycket glädjande. Om vi hade haft förmånen att ha kommunikationsministern inne i vår kammar nu, skulle jag ha velat överrätta till honom ett fång av blommor — gärna röda rosor, givetvis med några taggar — för att därmed lyckönska honom till framläggandet av propositionen och

Ang. den statliga trafikpolitiken

den välvilliga utskottsbehandling som den har fått. Visserligen följdes propositionen av ett betydande antal motioner, men sedan sammansatta stats- och tredje lagutskottet gett en del av dessa motioner en välvillig behandling, utan att därmed göra alltför stora ändringar i Kungl. Maj:ts förslag, har reservationerna vid utskottsbehandlingen blivit ganska få. Varken motionerna eller reservationerna har gällt huvudlinjerna i propositionen, om vilka det rätt en uppmärksammas samstämmighet i uppfattningen. Såväl beträffande nyorienteringen som liberaliseringarna har samstämmigheten varit mycket påtaglig.

Målet för trafikpolitiken fastslås nu vara att för landets olika delar trygga en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta möjliga kostnader, varvid varje trafikgren i princip själv skall svara för de kostnader den förorsakar det allmänna. Förutsättningar skall skapas för en konkurrens på lika villkor, vilket är en princip som verkligen bör uppmärksammas.

Programmet innebär att nedläggningen av trafiksvaga järnvägar kommer att fortsättas. Vad den saken beträffar går meningarna givetvis isär och kommer att göra det. Inom de områden av landet, som särskilt hårt drabbas av järnvägsdöden, är man självklart mycket orolig och bekymrad över utvecklingen. Själv representerar jag ett sådant område, Kalmar län. Jag har därför tillsammans med herr Svensson i Ljungkile ställt mig bakom en reservation, betecknad med *c*.

Reservationen gäller motiveringen till punkt *A V*. Vi två reservanter föreslår att ett enda ord skall utbytas i en mening i utskottets utlåtande på s. 71. Vi vill där utbyta ordet »ändrad» mot »hårdare». Meningens skulle därmed få följande lydelse: »Utskottet vill framhålla att ett beslut av statsmakterna om full ersättning till SJ för driften av trafiksvaga bandelar självfallet inte skall medföra en hårdare inställning» — i utskottets skrivning står det »ändrad in-

Ang. den statliga trafikpolitiken

ställning» — »från statsmakternas sida i fråga om nedläggning av trafiksvaga bandelar».

Vi har här velat markera, att det beslut, som riksdagens kamrar nu går att fatta, icke skall behöva uppfattas av dessa landsdelar så att avsikten är att det skall bli en ännu hårdare behandling från statsmakternas sida av dessa områdets trafikproblem.

Jag ber, herr talman, att på denna punkt beträffande motiveringen få yrka bifall till reservation c.

För de bygder, som berörs av järnvägsnedläggningarna och får tidigare järnvägstrafik ersatt av landsvägstrafik, uppstår mycket betydande svårigheter i form av fördyrade transporter inte minst för näringslivet. Det problemet har uppmärksamrats i motionsparet I: 820 och II: 982, där man kräver införande av s. k. genomgående taxa eller annan metod som eliminerar nuvarande olägenheter. Järnvägsledningen hävdar nog att man sökt göra allt för att övergången skall ske smidigt och fördyringarna för näringslivet bli små, men undersökningar liksom erfarenhet ger vid handen att verkningarna på sina håll blivit mycket kännbara beträffande såväl person- som godstrafik i områden där järnvägarna lagts ned och ersatts av landsvägskommunikationer.

Utskottet ställer sig välvilligt till detta motionspar och anser att de däri aktualiserade frågorna bör uppmärksammas, lämpligen av den delegation Kungl. Maj:t har för avsikt att tillsätta efter slutbehandlingen av den föreliggande propositionen, en delegation som skall bestå av representanter för trafik-konsumenter och trafikutövare. Jag vill starkt understryka utskottets rekommendation, att delegationen skall uppmärksamma just de problem som uppstått i de områden där järnvägar lagts ner.

Vidare säger både Kungl. Maj:t och utskottet att åtgärder på det trafikpolitiska området bör samordnas med lokaliseringpolitiken i landsdelar med tra-

fiksvaga järnvägslinjer, där nedläggning ifrågasättes eller genomförs. Det är nödvändigt att här trycka på detta och framhålla vikten av att det beaktas. Man får inte betrakta de trafikpolitiska åtgärderna som fristående, utan de bör, såsom utskottet också har sagt, ses i samband med lokaliseringpolitiken och hur den utvecklas i de berörda områdena. Glesbygderna måste räkna med mycket stora svårigheter för såväl person- som godstrafiken.

Utskottet har anslutit sig till Kungl. Maj:ts uttalande, att ersättning av allmänna medel bör utgå i den mån det inte är möjligt att lämna en viss bygd den trafikservice som är rimlig och då kostnadstäckning annars inte är möjlig. Jag vill för min del understryka vikten av att samhället och kommunikationsförvaltningarna på olika sätt visar hänsyn gentemot de olika bygderna och deras problem. I detta sammanhang vill jag erinra om »kollektivbiljetten», alltså de 200 miljoner kronor som man avser att anvisa just för att täcka förlusterna på de trafiksvaga järnvägarna. Här är det också av vikt att framhålla, att det vägbyggande inte heller får släpa efter, som skall ersätta de nedlagda järnvägsförbindelserna och ge bygden dess nya kommunikationsnät. I Kalmar län har vi näraliggande exempel på att sådan eftersläpning förekommit och alltfjänt förekommer. Givetvis måste särskilda medel anvisas för att ersättningslandsvägarna snabbare skall kunna framdragas — det är angeläget att detta betydelsefulla önskemål framhäves, då vi nu behandlar hela trafikpolitiken i ett sammanhang.

Som jag tidigare nämnt, har vi mycket stora problem just i sydöstra Sverige med hänsyn till den omdaning av trafikväsendet i landet som pågår och som nu kommer att ytterligare forceras. Till sydöstra Sverige vill jag då också gärna räkna öarna Öland och Gotland.

Gotlands problem beröres i motionsparet I: 816 och II: 988, där man före-

slår det uttalandet från riksdagens sida, att trafikpolitiken i fråga om Gotlands förbindelser med fastlandet skall vara den, att staten ger ekonomiskt stöd till Gotlandstrafiken på sådant sätt att kostnaderna för gods- och personbefordran från och till Gotland blir i huvudsak lika med kostnaderna för transport på järnväg med motsvarande trafikstandard på sträckor av samma längd. Det är för Gotland ytterst angeläget att detta problem uppmärksammas. Utskottet ställer sig också välvilligt och förutsätter att en regional undersökning snarast göres i fråga om trafiken mellan Gotland och fastlandet samt att de i motionerna aktualiserade frågorna därvid ägnas vederbörlig uppmärksamhet. Det innebär — vilket återfinnes i klämben — att utskottet föreslår skrivelse till Kungl. Maj:t med begäran om utredning beträffande Gotlandstrafiken i detta avseende. Jag är för min personliga del mycket tacksam mot utskottet — liksom jag tror att hela länsbänken och den berörda befolkningen är — för utskottets välvilliga skrivning.

Vi har också den andra stora ön i Östersjön, som vi räknar i sydostkustområdet, alltså Öland. I propositionen har även berörts frågan om Ölandsbron, och 1960 års vägsakkunniga har, såsom framgår av propositionen, haft uppe frågan om avgiftsbelagda trafikaneläggningar. Vägsakkunniga har visserligen lagt fram ett förslag till lagstiftning i detta avseende men inte föreslagit att sådan lagstiftning nu skall komma till stånd. Utredningen har sagt att det enda projekt som här kan komma i fråga numera är just Ölandsbron, och då tänker man inte på Öresundstrafiken. Det tycks emellertid, efter vad jag har kunnat förstå av underhandsresonemangen kring dessa problem, vara en ganska allmän mening, att när den dagen kommer då Öresundsproblemen verkligen på allvar skall dryftas, så kan naturligtvis en avgiftsbeläggning på Öresundsbron bli ifrågasatt. Man anser emellertid att det ännu är för tidigt att förden-

Ang. den statliga trafikpolitiken
skull lagstifta i denna fråga, och såväl vägsakkunniga som Kungl. Maj:t är av den uppfattningen beträffande Ölandsbron, att det inte för närvarande är nödvändigt med en lagstiftning för det ändamålet.

I detta sammanhang har kommunikationsministern anmält att en översyn pågår inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen av tidigare framlagt utredningsmaterial rörande broförbindelsen över Kalmarsund — vi som bor där nere känner ju mycket väl till att en sådan översyn pågår — och kommunikationsministern har också uttalat att denna översyn bör bedrivas i sådan takt att ett aktuellt material för ställningstagande i frågan om en fast broförbindelse till Öland bör finnas att tillgå i god tid före den förnyelse av flerårsplanerna för väg- och brobyggnader, som författningsenligt skall äga rum under år 1966. Jag tycker för min del att ett sådant uttalande av kommunikationsministern utgör en så stark garanti för att detta problem i fortsättningen vederbörligen uppmärksammas, att jag för min del liksom övriga ledamöter på länsbänken inte har funnit det lämpligt att motionsledes gå fram med yrkande om en lagstiftning rörande avgiftsbelagda trafikmedel för Ölandsbrons del. Vi har på detta sätt betygat Konungen vår tro och litar nu på Kungl. Maj:t i fortsättningen vad beträffar behandlingen av Ölandsbroproblemet. Jag tror inte att Kungl. Maj:t vill lämna förtroendemännen från denna landsända i sticket när det gäller en så viktig fråga för detta områdes vidkommande.

Utskottet har också intagit en mycket välvillig inställning i denna fråga och finner det tillfredsställande att Ölandsbroproblemet av Kungl. Maj:t har uppmärksamats på sätt som här skett. Jag har därför för min personliga del vid utskottets behandling av just denna del av problemkomplexet inte ansett mig kunna eller böra biträda reservationen e, framförd av herr

Ang. den statliga trafikpolitiken

Cassel, i vilken han yrkar bifall till motionerna I: 819 och II: 974 med hemställan om att förslag till lagstiftning rörande avgiftsbelagda trafikanläggningar måtte föreläggas riksdagen. Jag har avstått från att ställa mig bakom denna reservation då jag anser att vi bör avvakta och se vad som händer år 1966.

Om jag från öarna går över till problemen på fastlandet i Sydostsverige och särskilt Kalmar län, har i motionerna I: 807 och II: 984 samt I: 818 och II: 981 yrkats att järnvägslinjerna Karlskrona—Torsås—Bergkvara och Torsås—Kalmar måtte överföras från linjegrupp B till linjegrupp A. Det är utredningen som har infört benämningen linjegrupp B och linjegrupp A, och bakom dessa begrepp ligger att till grupp A hänföres sådana linjer där det är klart att de av samhälleliga skäl tills vidare måste bibehållas, medan till grupp B hänföres linjer som tämligen omedelbart kan nedläggas. I båda motionsparen hemställs att de uppräknade järnvägslinjerna skall överföras från linjegrupp B till A, vilket således innebär ett visst anstånd.

Trafikproblemen i sydöstra Sverige har en historisk bakgrund, som är på samma gång intressant och beklaglig. Det är här fråga om en landsända som har haft mycket goda kommunikationer i många hundrade år. Så länge som huvudströmmen av trafik gick sjövägen låg Sydostsverige mycket väl till, men det blev en förändring, som naturligtvis inte den tidens människor förstod, för hundra år sedan när det statsägda stambanenätet byggdes ut och drogs diagonalt över landet. Därmed lämnades från Norrköping ner till Blekingekusten en hel landsända utan statligt stöd i fråga om kommunikationsväsendets utbyggnad. Det byggdes icke en kilometer statlig järnväg under järnvägsbyggandets tid i det området, utan man var hänvisad till lokala initiativ, till befolkningens egna

ansträngningar och uppoffringar. Det var städer, köpingar, kommuner och enskilda som satsade pengar och byggde, och givetvis blev det mycken planlöshet i den utbyggnaden. Man sökte sig på olika vägar fram till statsbanenätet, och som komplettering drog man järnvägar i med det långsträckta länet längsgående riktning för att sammanbinda bygderna. I stor utsträckning ansåg man sig också i brist på statlig hjälp hänvisad till att bygga billigt, d. v. s. att i största utsträckning bygga smalspåriga järnvägar, och planlösheten förvärrades genom att man till dels även kom att ha olika spårvidder inom det smalspåriga nätet.

Detta har under det gångna seklet haft ett avgörande inflytande på näringslivets utformning i denna del av landet. Först under senare tid, då man allmänt kommit att uppmärksamma urbaniseringsprocessen i landet och utflyttningen från glesbygd till tätorter, har man blivit medveten om att en mycket viktig orsak till den utveckling som skett i Sydostsverige är just kommunikationernas utformning.

Nu har redan mycket av det smalspåriga nätet nedlagts i Kalmar län, och det har inte helt utfallit till belåtenhet för befolkningens del. Nu kommer i samband med proposition nr 191 ytterligare förslag till nedläggning av smalspåriga banor från Gullberna och upp till Kalmar, och vad värre är kommer det också larm om att fortsättningen norr om Kalmar tydligen är starkt hotad. Kalmar—Berga-banan som är förbindelselänk mellan länets olika delar tycks även den vara hotad. Omläggningar har gjorts av driften, så att godstrafiken helt enkelt slopats på den norra halvan av denna järnväg. Man trafikerar den södra halvan av järnvägen, och när det gäller förbindelserna exempelvis från söder till norr får godset först gå söderut från Kalmar via Emmaboda och Alvesta upp till Nässjö och sedan ner över Berga. Till orter

som ligger tre mil från avsändningsstationen kan godset få göra en sådan väldig omväg.

Den 29 november kom Östra Småland, som är en kommunikationsministern närstående tidning, med en larmartikel, i vilken offentliggjordes vad SJ:s organisationskommitté kommit fram till, nämligen en omflyttning av järnvägspersonal, som enligt tidningens bedömande och enligt det bedömande som gjorts av allmänheten i länet tydligt visar att även Kalmar—Berga-banan är hotad av nedläggning och det kanske ganska snart, eftersom personalen redan skall börja röra på sig.

Jag får här inför kammaren anmäla, att det råder mycket stor oro i länet över den utveckling som järnvägsfrågorna tagit. Vi förtroendemän från länet har ingen annan möjlighet än att trycka på detta och här framföra befolkningens stora oro inför åtgärder som redan vidtagits och åtgärder som synes vara på väg att vidtagas. Om järnvägsnedläggandet skulle komma att gå fram i Kalmar län på det sätt som börjar antydas, skulle alla järnvägar där försvinna med undantag för tre stycken tvärgående banor, den ena över Åtvidaberg till Västervik, den andra från Nässjö till Oskarshamn och den tredje över Alvesta—Emmaboda—Nybro och Nässjö—Nybro in till Kalmar; alla tre dessa bandelar är jämförelsevis korta. Om så bleve fallet, skulle det komma att innebära att Kalmar län varken i förhållande till areal, längdutsträckning eller folkmängd får någon stor andel av rikets järnvägsnät inom sitt område. Det blir ett mycket järnvägsfattigt län, och banorna skulle komma att gå enbart tvärs över länet, sedan de längsgående järnvägsförbindelserna helt försvunnit. Det är en bekymmersam utveckling för det här området, om så skulle komma att ske, och jag vill för min del uttala den förhoppningen att sista ordet ännu inte skall vara sagt om de längsgående järnvägarna i Kalmar län.

Ang. den statliga trafikpolitiken

Detta län liksom andra län i riket håller nu på att på fullt allvar vakna vad det gäller lokaliseringspolitiken. En hel del har inträffat på detta område under senare år, och ny företagsamhet är av allt att döma att vänta i länet, som har god tillgång på arbetskraft.

För Kalmar län kommer järnvägsnedläggningarna i ett slags skalömsningsperiod, en period som är mycket känslig för länet, för dess näringsliv och för dess befolkning. För Kalmar län och för dess medborgare är det därför önskvärt att de slutliga avgörandena på järnvägsområdet inte forceras. Jag anser att resultaten av de närmaste årens lokaliseringspolitik borde avvaktas, innan det slutliga avgörandet faller.

Med detta, herr talman, har jag velat motivera mitt yrkande om bifall till reservation d. Den går ut på bifall till de båda motionspar, som jag tidigare nämnde om. Det innebär alltså att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t skulle anhålla att järnvägslinjen Karlskrona—Torsås—Bergkvara och linjen Torsås—Kalmar måtte överföras från linjegrupp B till linjegrupp A.

Herr BERG (s):

Herr talman! Jag skall inte alls syssla med huvudlinjerna i föreliggande proposition. Om dem råder, som föregående talare konstaterade, praktiskt taget fullständig enighet. Min uppgift är i stället att något granska propositionens konsekvenser för den landsända, för vilken jag är en av representanterna här.

Utskottet har av allt att döma bemödat sig om att behandla föreliggande proposition med grundlighet. Dess yttlande brister minst av allt i utförlighet. Ändå saknar åtminstone jag för min del i utlåtandet en diskussion eller ett försök till diskussion kring den intressanta frågeställningen, vilken som kan tänkas vara den rätta metoden att ge stimulans till en på industrier och företagsamhet

Ang. den statliga trafikpolitiken

underförsörjd landsdel. Utskottet resonerar uteslutande från synpunkten, att eftersom järnvägen mellan Kalmar och Karlskrona — för att ta ett exempel — inte är lönsam, så bör den läggas ned och ersättas av landsvägstrafik. Ingen kan väl på allvar tro att detta innebär något slag av stimulans. Det tycks inte alls ha föresvävat utskottet att en *förbättring* av järnvägstrafiken däremot skulle kunna bli en av de injektioner östra Blekinge och södra Kalmar län behöver för att infoga sig i den allmänna expansiva utvecklingen. Den sidan av saken berörs i vart fall inte alls i utskottets bedömning. Jag måste säga att detta är en brist.

Visst ligger det en motsägelse i det förhållandet, att både länsmyndigheter och lokala myndigheter i sydöstra Sverige arbetar energiskt på industrilokalisering till denna landsända, samtidigt som man i ett ämbetsverk — järnvägsstyrelsen — kanslihuset och riksdagen tar initiativ till att *försämra* kommunikationerna, rent av ta bort en befintlig järnvägslinje. Det stimulerar ju inte företagarna att etablera sig i en bygd, som t. ex. Karlskronaorten, där det finns gott om arbetskraft, om man dömer en järnvägsförbindelse inom området att försvinna. Detta måste ovillkorligen göra det svårare för de lokala myndigheterna att ordna sysselsättning och försörjning för befolkningen. Karlskrona-regionen har fortfarande nettoutflyttning i de aktiva åldrarna, trots en icke föraktlig nyetablering av industriföretag under tiden från andra världskrigets slut.

Jag hoppas att järnvägsstyrelsen numera har lyckats observera sistnämnda förhållande, så att den i fortsättningen i sina utredningar eller remissyttranden inte avslöjar tidigare dokumenterad okunnighet om vad som skett och sker endast 50 mil söderut från Stockholm.

I fråga om tanken på en sydostkustbana framhåller 1953 års trafikutredning — och såväl kommunikationsministern som utskottet sluter upp vid ut-

redningens sida — att »avgörande skäl för anordnande av en sydostkustbana hittills inte förebragts». Påståendet inbjuder till kommentaren att det råder delade meningar om den saken. Jag tror inte att man behöver sträcka sig ens så långt som 50 mil söderut från Stockholm för att träffa på många personer, intresserade av vårt lands kommunikationer och med god kännedom om kommunikationsväsendet, som har den uppfattningen att en dylik bana skulle kunna få mycket stor betydelse inte minst för passagerartrafiken, både den av nyttokaraktär och den mera turistbetonade.

Men detta är bara den ena sidan av saken. Det mest betänkliga är att den järnvägsförbindelse som vi har — hur bristfällig den än är — är dömd att försvinna, om riksdagen nu bifaller utskottets förslag. Jag vill här hänvisa till vad som sägs i reservation d, som den föregående talaren har presenterat. Där sägs det: »Det kan ifrågasättas, om man tillbörligt beaktat de kommunala industrinämndernas verksamhet, som på sina håll lyckats vända en negativ befolkningsutveckling till en positiv.»

Jag vitsordar riktigheten av denna uppgift och vill tillägga följande. Ställer man vad som här sägs — och vars riktighet inte kan bestridas — mot utskottets utlåtande, får man bilden av olika samhällsorgan, som säger sig ha *exakt samma mål* men som drar åt motsatta håll. Det är ju inte precis någon effektiv politik, om man vill åstadkomma något med reellt innehåll. Jag inbillar mig att denna föga uppbyggliga syn skulle kunna besparas oss, om inte järnvägsmyndigheterna sökt och fortfarande söker sig fram så envist, och varför inte säga enögt, på en väg som man en gång för alla har stakat ut åt sig och som man inte vill avvika ifrån.

Jag gör denna reflexion, därför att vi i Karlskrona-regionen och i sydöstra Sverige fått uppleva en sådan sak som att man, när man skulle sätta in rationaliseringsåtgärder på banan mellan

Kalmar och Karlskrona, drog in en av de mest frekventerade förbindelserna för att sedan efter en tid triumferande hänvisa till ytterligare sjunkande passagerarsiffror. På det viset är det ingen konst att leda i bevis, att ett företag har dålig lönsamhet.

I departementschefens, järnvägsmyndigheternas och utskottets ögon är som sagt Karlskrona—Kalmar-banorna dödsdömda. Det alternativ till kommunikationer i framtiden, som står oss där nere åter, blir då landsvägstrafiken. Hur skall upprustningen där ske? På den punkten inskränker sig departementschefen till att säga, att »vid prövningen av denna fråga torde böra övervägas de av länsstyrelserna i Kalmar och Karlskrona anförda synpunkterna». Det är gott och väl — det är ju så man formulerar en s. k. positiv skrivning. Men »överväga» och »acceptera» är inte riktigt samma sak. Utskottet har, såvitt jag kunnat finna, inte heller gått närmare in på denna sak. Det bådär inte gott. Ett litet utförligare besked på denna punkt skulle ha välkomnats.

I en viktig passus på sidan 65 förklarar sig utskottet vilja understryka »betydelsen av att aktiviteten på det trafikpolitiska området samordnas med lokaliseringpolitiken bl. a. när det gäller att upprätthålla från lokaliseringssynpunkt önskvärd olönsam järnvägs- eller landsvägstrafik».

Jag har litet svårt att se, att detta rimmer med utskottets eget ställningstagande till de aktuella blekingejärnvägarna. Jag syftar här närmast på järnvägarna Karlskrona—Kalmar och Karlshamn—Vislanda. Karakteristiskt för både Karlskronaregionen och Karlshamnsregionen är, och har varit det rätt länge, att det verkligen händer ganska betydelsefulla ting i lokaliseringshänseende. Förutsättningarna att utöka och aktivisera näringslivet där bedöms numera av alla, inte minst i Blekinge, som mycket goda.

Men hur fullföljes nu detta på kommunikationernas område av departe-

Ang. den statliga trafikpolitiken

mentschefen och järnvägsmyndigheten, understödda av utskottet? Ja, det föreliggande utskottsutlåtandet innebär — jag har sagt det förut och jag upprepar det — att förhållandena kommer att försämrast. Det är ju inte att dra åt samma håll, tycker jag, utan det är att milt talat komma i otakt — den saken behöver vi väl inte tvista om. Den slutsatsen ligger nära till hands att deklarationen om samordning på detta fält är menad blott som en deklaration — en till intet förpliktande deklaration.

Tillåt mig fästa uppmärksamheten på att utskottsutlåtandet är dunkelt i fråga om Karlshamn—Vislandabanan. Det talas såväl i hänvisningen till departementschefens ståndpunktstagande som till utskottets egen mening hela tiden om att det är uteslutet, att breddning kan äga rum av *båda* banorna, och då syftar man på Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Tingsryd. Utskottet formulerar sin egen mening sålunda: »Enligt utskottets mening har de i propositionen redovisade undersökningarna visat att det inte kan vara motiverat att vidhålla det av 1946 års riksdag fattade beslutet om breddning av *båda* de ifrågakvarande järnvägslinjerna.»

Såvitt jag kan förstå ger denna skrivning rum för tolkningen, att breddning av *den ena* av de två linjerna — och då självfallet Karlshamn—Vislanda — trots allt är tänkbar. Men hur skall då utskottets avslutande skrivning i detta avsnitt tydas? Det heter där: »Utskottet tillstyrker därför att riksdagen upphäver det tidigare fattade principbeslutet om breddning till normalspår av järnvägslinjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö.»

Alltså båda! Om det nu är så att utskottet vill hålla en möjlighet öppen för Karlshamn—Vislandabanans breddning — varför då inte säga detta klart ut? Annars leds man ju osökt till misstanken att skrivningen helt enkelt bara är en manöver, ett illusionsnummer, för att man skall slipa ifrån att ta ståndpunkt och överlåter åt järnvägsstyrel-

Ang. den statliga trafikpolitiken

sen och i sista hand regeringen att — gå vidare med nedläggningen och ta även Karlshamn—Vislandabanan i ett kommande svep.

Det vore välgörande att få ett klargörande på denna punkt om vad utskottet egentligen menar med sin skrivning och med sitt yrkande och hur de skall bedömas inbördes.

Jag återgår, herr talman, till Karlskrona—Kalmarbanan, som trots allt intresserar oss mest hemma i den region jag representerar. Här är utskottet trots sin utförlighet på andra punkter mycket kortfattat och förklarar, att »utskottet kan i likhet med departementschefen inte finna skäl förorda en breddning av de ifrågavarande linjerna». Kort och gott. Det är med förlov sagt mot bakgrunden av utskottets utförlighet i andra avsnitt en torftig argumentation i en angelägenhet av så genomgripande betydelse för den sydöstra landsdelen.

För utskottet har det uppenbarligen varit fullt tillräckligt att kommunikationsministern, som det heter i en texthänvisning, funnit av trafikutredningen och järnvägsstyrelsen anförda skäl mot en breddning respektive inspikning av linjerna övertygande. Punkt och slut! Det är tillräckligt för att utskottet skall bedöma ärendet på exakt samma sätt. Utskottet kan inte heller finna några skäl för ett tillmötesgående av den lokala opinionens synpunkter. Jag har en känsla av att här föreligger en förväxling, medvetet eller omedvetet, av verben »kan» och »vill».

Jag skulle kunna sätta punkt här, herr talman, och formulera mina yrkanden, men jag måste göra ett litet tillägg, därtill animerad av herr Larsson, som var före mig här i talarstolen och som uttryckte oro, allmänt sett, för den framtida utvecklingen på kommunikationernas område i hans län, Kalmar län, med tanke på det som annonserats beträffande Kalmar—Bergabanan o. s. v.

Jag har behov av att uttrycka samma oro för Blekinge län, inte bara när det gäller järnvägslinjerna Karlskrona

—Kalmar, Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Tingsryd, utan också beträffande den järnvägslinje som breddades för ett 10-tal år sedan, när riksdagens beslut för ovanlighetens skull fullföljdes så att det verkligen blev en breddning. Beträffande den saken har en representant för järnvägsmyndigheterna i berörda område i ett intervjuuttalande nyligen på frågor förklarat, att allt är väl beställt och att ingenting kommer att hända, att den rullande materiel man har är bra, att den duger och att det inte kommer att bli några förbättringar av den. Att förhållandena dock inte är idealiska, därom råder inga delade meningar bland passagerarna.

Detta verkar som en annons om att man är ganska likgiltig på SJ-håll för att verkligen följa upp järnvägs kommunikationerna och ställa in dem i det större sammanhang med industrilokaliseringen, om vilken vi nyss här har talat.

Det är nämligen på det sättet att sedan Blekinge kustbanor räddades har det — jag höll på att säga — märkliga hänt att hela västra Blekinge blomstrat upp till en aktivitet på näringslivets område, som för dagen betyder att man inte ens har tillräckligt med arbetskraft. Bara för ett 10-tal år sedan var det så, att vi hade betydande sysselsättningsvärigheter även i den landsändan. Och expansionen fortsätter i mycket god takt österut. Den har nått Ronneby och är på väg förbi Ronneby — kvar står Karlskronaregionen.

Om det skall vara någon mening med att följa upp industrilokaliseringen i fråga om järnvägs kommunikationerna, bör man göra det just i en sådan situation. Då blir man emellertid litet förvånad — för att inte säga oroad, som herr Larssons uttryck föll — om man finner, att på SJ-håll anses allt vara väl beställt. Där finns inga planer på några nya initiativ, där kan man inte tänka sig att sätta in moderna vagnar på en så betydelsefull sträcka som mel-

lan Karlskrona och Malmö. Det är möjligt — det händer ju ofta — att intervjuoffer blir missförstådda, och jag hoppas att den som gjort uttalandet har blivit det i detta fall. Tecknet är ändå illavarslande, och eftersom herr Larsson i Högsby tog upp sina bekymmer och sin oro för framtiden beträffande Kalmar län, finner jag anledning att också för mitt vidkommande för Blekinge län foga vår oro till protokollet.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till de två reservationer som bär beteckningen c och d, bägge med herr Larsson som första namn.

Häri instämde herr *Petersson, Bertil*, (s).

Herr SVENSSON, RIKARD (s):

Herr talman! Jag kan efter de utförliga anföranden som har hållits av de båda föregående talarna fatta mig mycket kort och ansluta mig till vad de har sagt.

Det är givet att denna stora proposition, nr 191, inte bara omfattar järnvägsfrågor utan även omläggning av hela den trafikpolitiska målsättningen. I detta avseende har enigheten varit mycket stor, och jag har inte heller några avvikande meningar i stort sett. Man bör väl ändå, såvitt jag kan bedöma, hälsa med tillfredsställelse att departementschefen har gått så pass försiktig fram i den omläggnings- och liberaliseringsprocess som han föreslagit i propositionen. Vid en alltför hastig eller alltför djupgående omläggning skulle en del av de värdefulla ting spolieras, som har skapats på trafikområdet.

Det är särskilt en punkt i propositionen och utskottsutlåtandet, som jag vill uttala min stora tillfredsställelse över, och det är förslaget om en vidgad möjlighet till samåkning till arbetsplatser o. dyl. Det skapar även möjligheter för glesbygdernas människor att i viss utsträckning — kanske ibland i stor utsträckning — efter att ha blivit friställda från sina arbetsplatser ändå kunna

bo kvar i sin hembygd och leva kvar i sin gamla miljö och i sitt hem, åtminstone under ett övergångsskede. Detta har stor betydelse och kommer att skapa bättre förhållanden för många. Där emot är jag mycket tveksam, huruvida den övre gränsen av högst fyra medpassagerare hade varit nödvändig, men det får väl framtiden utvisa.

Jag har också funderat över varför man inte — såvitt jag har kunnat finna — ens med något enda ord har försökt att i samåkningsfrågan lösa det problem som uppstår när ungdomar och andra skall samåka till idrottsplatser eller nöjesfält. I sådana fall förekommer i mycket stor utsträckning samåkning, och man hade kanske kunnat slippa ifrån en del bekymmer i detta sammanhang om man även här på något sätt hade kunnat legalisera denna samåkning i någon form.

Vad gäller järnvägsfrågan, som har blivit det stora diskussionsämnet i denna debatt, kan jag i huvudsak ansluta mig till vad herr Berg nyss sade och jag skall därför fatta mig mycket kort. I fråga om östra Blekinge, Karlskrona—Torsås—Kalmar järnväg, kan jag helt hänvisa till hans uttalande. Vad det gäller de andra två järnvägarna har jag liksom herr Berg ställt mig frågan, vad som menas när utskottet kort och gott säger, att det är möjligt att bibehålla en av de två linjerna.

Om jag skulle våga mig på en tolkning, skulle jag vilja göra det på det sättet, att man kan vänta en positiv omprövning av frågan om bibehållande av den ena av de två järnvägarna, och det skulle väl, som herr Berg sade, i så fall röra sig om Karlshamn—Vislanda, alternativt Karlshamn—Växjö. Om denna tolkning vore riktig, kunde man räkna med en viss förståelse för det övriga som föreslagits när det gäller dessa båda handelar.

En annan sak som jag skulle vilja peka på — och som också herr Berg var inne på — är den utveckling som skett och som just nu sker inte minst i

Ang. den statliga trafikpolitiken

västra länsdelen, i Karlshamnsregionen. Det siffermaterial, som trafikutredningen bygger på och som järnvägsstyrelsen bygger sina utlåtanden på, härstammar från förhållandena sedan några år tillbaka, när ingenting skedde, när det hela låg stilla och när det över huvud taget inte ägde rum någon expansion. Det är därför ytterligt känsligt att just nu skapa oro i dessa trafikfrågor genom järnvägsnedläggelser och att på detta sätt skapa irritation i en tid, när vi just har fått i gång en expansion i detta område och kunnat se att läget ljusnar.

Därtill kommer att man genom välvillig behandling i form av stöd från arbetsmarknadsmyndigheter och statsmakter i mycket stor utsträckning har kunnat lägga grunden till denna expansion. Det är därför desto mera obegripeligt, att samma myndigheter försöker att hindra eller skada en fortsatt utbyggnad som en otillfredsställande lösning av dessa trafikproblem ovillkorligen skulle innebära. Såvitt jag kan förstå är det därför nödvändigt att genom en kompletterande undersökning och genom en omprövning av särskilt frågan om linjen Karlshamn—Vislanda få fram det material, som numera kan vara aktuellt, och med ledning av detta material bilda sig en uppfattning om vad som kommer att ske om några år.

Jag tror att detta skulle innebära, att det gjordes en helt annan bedömning av dessa ting. Jag hoppas därför att Kungl. Maj:t när riksdagen — som väl nu kommer att ske — beslutar att upphäva 1946 års riksdagsbeslut, i sista hand behandlar dessa frågor på ett sådant sätt att bygdens önskemål på allt sätt blir tillgodosedda och att inte någonting rivs ned som tidigare har byggts upp.

Jag skulle tro att det är ganska meningslöst att här yrka bifall till de motioner, som jag varit med om att skriva under, och jag skall därför inte göra det utan vill endast uttala den förhoppningen, att en omprövning av denna fråga kommer att ske beträffande linjen

Karlshamn—Vislanda eller eventuellt Karlshamn—Växjö.

I övrigt ansluter jag mig, herr talman, till herr Bergs yrkande om bifall till den med d betecknade reservationen.

Herr WIKNER (s):

Herr talman! I anledning av propositionens behandling av frågan om nedläggning av trafiksvaga bandelar och motion nr 804 i denna kammare, som jag och några andra ledamöter underskrivit, skall jag be att få säga några ord. Jag vill också påpeka, att det inte är någon norrlänning som suttit med i utskottet, och det är väl också riktigt att några synpunkter på denna fråga anföres från Norrland.

Det är nödvändigt att vi har ett trafikväsende som fungerar effektivt både då det gäller person- och godstrafiken. Trafikfrågorna har stor betydelse för samhället och dess befolkning — inte minst i glesbygderna. Man lägger stor vikt vid dessa frågor, då lokaliserings- och näringspolitiska frågor skall lösas. Företagare inom olika områden fäster stort avseende vid transportledningens standard, trafikorganisationen samt transportkostnaderna. Detta gäller inte minst inom turistnäringen. När nya industrier skall lokaliseras till en plats, sätter företagaren stort värde på om där finns någon järnväg. Om transportmöjligheterna försämras, kan det innebära risk för att redan befintliga industrier måste läggas ner eller flyttas. Det kan även medföra att andra näringar hämmas i sin utveckling. I landsdelar med dålig näringsutveckling och där åtgärder för ökad industriell sysselsättning är nödvändiga bör man överväga frågan om järnvägarnas nedläggning och pröva denna noga från fall till fall.

Departementschefen har sagt, att undersökningarna rörande möjligheterna att lägga ned driften helt eller delvis på trafiksvaga järnvägsdelar och linjer med kraft bör fullföljas. Då frågar man sig: Innebär detta att alla järn-

vägar med underskott kommer att behandlas på detta sätt, eller hur stort skall underskottet procentuellt vara?

Statsrådet och även utskottet har anfört, att nedlägningsfrågorna självfallet inte enbart får bedömas från järnvägsekonomiska synpunkter utan även med beaktande av olika sociala och näringspolitiska aspekter. Detta sägs också i propositionen, sidan 81, där det understrykes att man bör ta hänsyn till de geografiska förhållandena med beaktande av rimlig transportförsörjning för landets olika delar. När det gäller nedlägningsomfattningens begränsade effekt torde hänsynen till transportförsörjningen främst göra sig gällande i de trakter av landet, där de klimatiska förhållandena vintertid — såsom besvärande snöförhållanden och stark kyla — försvårar anordnandet av en tillfredsställande ersättnings trafik för personbefordran på landsväg.

Detta gäller ju framför allt Norrland. Turisttrafiken kommer här också in i bilden. Man frågar sig då hur tungt dessa saker väger i departementets vågskålar när man beslutar nedläggning av järnvägar. Då järnvägsstyrelsen gör sina utredningar förmodar jag, att de inte finns med, och det är kanske en svaghet i järnvägsstyrelsens beräkningar.

Det torde vara helt naturligt att ersättnings trafik ordnas i god tid innan nedläggningen kommer till stånd, men då bör man också ordna den tillfredsställande.

Jag ber även att få påpeka, vilka problem de hos SJ anställda ställs inför då de måste flytta på grund av en nedläggning. Vidare bör man också komma ihåg bortfallet av skatte kronor för kommunerna, som många gånger är kännbart. Jag tar fasta på utskottets skrivning att kommunala myndigheter m. fl. får tillfälle att yttra sig såväl remissvägen som vid olika sammanträden innan järnvägsnedläggning företages. Det är kanske ändå en liten tröst.

Vidare vill jag, herr talman, säga ett

Ang. den statliga trafikpolitiken

par ord om motion nr 804, där vi har föreslagit att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa att förslag om generell tillämpning av järnvägstaxorna vid samtrafik mellan järnväg och av SJ eller postverket ägda bil- och busslinjer måtte utarbetas och föreläggas riksdagen.

Som jag tidigare framhållit har fraktkostnaderna mycket stor betydelse vid industrilokalisering m. m. Jag vill inom parentes nämna, att påståendet att nuvarande transportuppgifter kan till betydligt lägre kostnader ombesörjas på landsväg inte torde ha generell giltighet. För ett icke obetydligt antal varuslag är transportkostnaderna lägst vid järnvägstransport även vid relativt korta transportavstånd och små godsmängder.

Man har diskuterat möjligheterna att införa samtrafiktaxor i samband med nedläggningen av trafiksvaga bandelar för att undvika taxehöjningar inom berörda områden samt frågan om en generell tillämpning av järnvägstaxorna såsom egentliga samtrafiktaxor på hela det statliga järnvägs- och billinjenätet. Detta har avvisats i propositionen.

Vi motionärer anser, att starka skäl talar för ett införande av gemensam taxeberäkning inte enbart vid järnvägsnedläggelser, utan generellt för såväl person- som stycke godstrafik mellan järnväg och av SJ eller postverket ägda bil- och busslinjer. I remissyttranden har arbetsmarknadsstyrelsen samt länsstyrelserna i Jämtlands och Västerbottens län framfört liknande synpunkter. Jag skall be att få citera vad arbetsmarknadsstyrelsen säger i sitt remissyttrande: »Taxemässig samtrafik bil- och järnväg med tillämpning av järnvägstaxa eller annan lämplig form av taxenedsättning kan vara behövlig för att mildra övergångssvårigheter för orter, som drabbats av järnvägsnedläggning. Även i andra fall kan taxemässig samtrafik vara motiverad med hänsyn till kravet på en tillfredsställande trafikförsörjning.»

Ang. den statliga trafikpolitiken

Departementschefen uttalar, att det bl. a. genom av järnvägsstyrelsen beslutade temporära nedsättningar av billinjeavgifterna i stycke godsstrafiken och genom speciella fraktkostnadsavtal i praktiken blivit möjligt att genomföra en successiv anpassning till det förändrade taxeläget. Han förutsätter, att järnvägsstyrelsen även i fortsättningen tillser att man inte genom plötsligt genomförda kännbara höjningar av fraktavgifterna försvårar verksamheten för företag på orter, som berörs av hittills och framdeles beslutade omläggningar av trafiken från järnväg till landsväg, och detta har även utskottet uttalat. Jag tror inte att detta alltid håller. Här borde nog ett av riksdagen fattat beslut enligt motionärerna komma till stånd, då jag vet att befolkningen i vissa landsdelar drabbas av höga taxor och fraktkostnader. Jag anser att detta bör rättas till.

Utskottet har även sagt, att det skulle innebära vissa fördelar om det vore möjligt att tillämpa en genomgående fraktberäkning i vad avser stycke gods-transportkostnaderna, men inte heller här har utskottet direkt tagit ställning. Utskottet menar, att den delegation som skall tillsättas skall få som sin väsentligaste uppgift att följa utvecklingen på taxeområdet, och den torde ha all anledning att studera de frågor som berörs i vår motion.

Jag har velat ta upp dessa frågor då jag är bosatt i ett landskap, där jag anser att statsmakterna i större utsträckning borde stödja befolkningen. Tillika är vi starkt hotade av järnvägsnedläggning, nämligen i fråga om Sveg—Hedebanan. Jag hoppas att vi får det stöd vi behöver i den situation vi kommer att ställas inför och att vi får behålla bandelen ännu en tid framöver.

Jag har inget särskilt yrkande, utan får vara nöjd med utskottets behandling av vår motion.

I detta anförande instämde herr Dahlberg (s).

Herr SCHÖTT (h):

Herr talman! Även jag vill inledningsvis konstatera den allmänna enighet som råder beträffande målsättningen för trafikpolitiken — att för landets alla delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnader och under former som medger företagsekonomisk effektivitet och transportmedlens sunda utveckling.

Glädjande är att man nu också allmänt insett, att hittills rådande regleringar på det trafikpolitiska området hindrat en utveckling enligt denna målsättning, och därför nu är enig om en nyorientering av den statliga trafikpolitiken i syfte att skapa ett mer konkurrensfrämjande system.

I nyssnämnda målsättning framhålles, att landets olika delar får en tillfredsställande trafikförsörjning. Som hemmahörande i sydöstra Sverige vill jag erinra om att där allmänt råder den uppfattningen, att denna landsända är försummad i kommunikationshänseende, vilket kommit att bidra till landsändans avfolkning. Ett faktum är tyvärr att sydöstra Sverige ej kan uppvisa motsvarigheten till den utveckling, som ägt rum på många håll i vårt land efter kriget. En av anledningarna härtill torde vara, att i många år trafiken mellan sydöstra Sverige och länderna söder och öster om Östersjön i huvudsak legat nere. Helt naturligt har detta påverkat denna landsändas näringsliv och bl. a. trafikunderlaget för dess järnvägar.

Alla måste vi väl dock inte bara hoppas utan verkligen tro, att förhållandena kring Östersjön inom en ej alltför avlägsen framtid skall ändras och trafiken över detta hav åter komma i gång i sådan utsträckning, att sydöstra Sverige åter skall uppleva en uppgångsperiod. Att då ha berövat denna landsända en stor del av dess järnvägar kan komma att visa sig ha varit en kortsiktig och oklok politik. Långsiktig planering fordras i många stycken, inte minst när det gäller trafikpolitiken.

Den oro som här i kammaren uttalats av tidigare talare, främst herr Nils Theodor Larsson och herr Berg, delas allmänt av befolkningen i sydöstra Sverige. Det kan tänkas att man genom indragning av järnvägar där nere nu gör besparingar, men att man senare för att rädda denna landsända måste göra mångdubbelt större investeringar. Det kan då komma att visa sig, att de besparingar man nu är ute efter i verkligheten innebär ökade kostnader.

Speciellt vill jag instämma i vad som här nämnts om Berga-banan. Ryktet att även den nu skulle vara hotad har väckt mycket stor oro och försvårat de lokaliseringssträvanden, som pågår i vårt län.

I nuläget är järnvägstrafiken en värdefull tillgång för näringslivet i de områden, som berörs av de nu av nedläggning hotade järnvägslinjerna Karlskrona—Torsås—Bergkvara och Torsås—Kalmar. En enhällig opinion från berörda bygder har på olika sätt, bl. a. genom uppvaktningar för utskottet, vittnat härom. Under sådana förhållanden synes det rimligt med bifall till det i olika motioner framförda önskemålet, att ifrågavarande järnvägslinjer överförs från linjegrupp B till linjegrupp A, d. v. s. att trafiken på dem tills vidare bibehålls, och att nedläggning ej får ske, förrän frågan om eventuell nedläggning ånyo utretts och prövats.

Om trots allt en nedläggning av dessa järnvägar blir nödvändig, är det av största vikt att nedläggningen ej verkställs, förrän vägväsendet är väl utbyggt i berörda områden, och en tillfredsställande ersättningstrafik kan erbjudas den bygd det här gäller.

Allt bör göras för att hjälpa de bygder, som förlorar sin järnväg. Sålunda bör man eftersträva, att taxorna i ersättningstrafiken ej blir högre än vad de var för järnvägstrafiken, och att servicen vid landsvägstrafiken ej blir sämre. De som skall föra ut dagens beslut i praktiken, den i propositionen bebådade delegationen, har här ett stort an-

Ang. den statliga trafikpolitiken
svar. Jag vill hoppas att de inte lämnar någon möda ospard för att så långt det är möjligt hjälpa de bygder, som drabbas av järnvägsnedläggelsen. Även jag vill starkt understryka vad utskottet på denna punkt anfört och hoppas att det inte bara skall röra sig om tomma deklamationer.

Jag kan inte underlåta att i detta sammanhang nämna en detaljfråga. SJ borde enligt min mening i större utsträckning än vad som nu är fallet tillse att väntkurer ordnas för resenärerna på busslinjerna. Så länge folk hade tillgång till järnvägen hade man också tillgång till stationshusens som regel fullt tillfredsställande väntsalrar. Vid den landsvägstrafik, som skall ersätta järnvägen, har man på många håll även vid relativt stora hållplatser inte ens en bänk att sitta på, än mindre ett regnskydd. Det vore önskvärt att SJ ägnade denna icke betydelselösa detaljfråga större intresse. Nuvarande ordning är otillfredsställande, för att använda ett milt uttryck.

Herr talman! Jag ber att efter denna lilla utveckling få yrka bifall till den av herr Nils Theodor Larsson m. fl. avgivna med d betecknade reservationen. Samtidigt yrkar jag bifall till den av herrar Nils Theodor Larsson och Svensson i Ljungskile avgivna med c betecknade reservationen.

Så några ord om Ölandsbron. Om tidigare intresset för tillkomsten av en bro över Kalmarsund i huvudsak förmärkts på Öland är situationen nu den, att man även på fastlandssidan inser behovet av en bro och på allt sätt vill medverka till att en sådan äntligen kommer till stånd. Det kan således nämnas att stadsfullmäktige i Kalmar i denna fråga nyligen gjort ett mycket klart och kraftigt uttalande, som bör definitivt ha tagit död på myten att residentsstaden skulle vara negativt inställd till broprojektet. I Kalmar län har man med stort intresse tagit del av kommunikationsministerns anmälan i propositionen att översyn f. n. pågår inom väg- och vat-

Ang. den statliga trafikpolitiken

tenbyggnadsstyrelsen av tidigare framlagt utredningsmaterial rörande en broförbindelse över Kalmarsund. Denna översyn bör, enligt kommunikationsministerns mening, bedrivas i sådan takt att ett aktuellt material för ett ställningstagande i frågan om en fast förbindelse till Öland bör finnas att tillgå i god tid före den förnyelse av flerårsplanerna för väg- och brobyggnader, som författningsenligt skall äga rum under år 1966.

Jag kan inte nog starkt understryka angelägenheten av att här berörda undersökningar drives med all kraft så att allt erforderligt utredningsmaterial finnes tillgängligt i så god tid att definitivt beslut om en Ölandsbro verkligen kan fattas om tre år. Länsbefolkningen anser sig ha kunnat konstatera kommunikationsministerns positiva intresse för denna icke bara för Kalmar län betydelsefulla fråga och hoppas att han också skall ro den i hamn.

Med glädje och tillfredsställelse noteras både statsrådets och utskottets uppfattning, att en lösning av detta trafikproblem synes ligga inom räckhåll, varför ett avsteg från den allmänna principen om vägväsendets finansiering icke skulle behöva ske för detta företag. Härtill vill jag endast säga, att alla finner det rätt och rimligt att det allmänna betalar Ölandsbron på samma sätt som varje annan vägförbindelse. Ingen önskar en avgiftsbelagd bro, om man kan få en avgiftsfri.

Försiktigheten synes mig dock tala för ett bifall till det i motionerna I: 819 och II: 974 framförda önskemålet om ett förslag till lagstiftning rörande avgiftsbelagda trafikanläggningar. Det gäller här en beredskapslag att tas i bruk i nödfall. Den torde för övrigt enligt såväl departementschefen som utskottet bli aktuell vid byggande av Öresundsbron, och någon anledning att skjuta på denna lagstiftning synes mig därför ej föreligga. Den kan enligt motionärernas och min uppfattning på intet sätt skada planerna för byggandet av en

Ölandsbro utan tvärtom medverka till att påskynda lösningen av detta trafikproblem.

Herr talman! Jag ber därför att få yrka bifall till den av herr Cassel avgivna med e betecknade reservationen.

Slutligen några ord om Gotlands trafikproblem. I motionerna I: 816 och II: 988 har utförligt redogjorts för dessa alldeles speciella problem, som saknar motsvarighet i det övriga landet. Motionerna utmynnar i ett förslag att riksdagen måtte uttala, att den statliga trafikpolitiken skall vara, att staten i den utsträckning som blir behövt skall lämna stöd åt Gotlandstrafiken, så att kostnaderna för gods- och personbefordran mellan Gotland och fastlandet blir i huvudsak lika med kostnaderna för transport per järnväg med motsvarande trafikstandard på sträckor av samma längd.

Av utskottsutlåtandet framgår, att utskottet finner de sålunda framförda synpunkterna förtjäna beaktande. Utskottet förutsätter att kommunikationsdepartementet snarast i syfte att skapa bästa möjliga trafikservice skall låta verkställa en undersökning om trafiken mellan Gotland och fastlandet samt att de i motionerna aktualiserade frågorna därvid ägnas vederbörlig uppmärksamhet. Utskottet hemställer slutligen, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t må giva tillkänna vad utskottet anfört rörande trafiken mellan Gotland och fastlandet.

Herr talman! Jag ber att få instämma i denna utskottets hemställan och uttalar en förhoppning, att den sålunda beställda utredningen snarast kommer till stånd och att den kommer att resultera i avsevärda lättnader i gotlänningarnas orättvist tunga trafikknaster.

Herr talman! Slutligen ber jag än en gång att få yrka bifall till reservationerna c, d och e.

Fru WALLENTHEIM (s):

Herr talman. Att trygga en tillfredsställande trafikförsörjning för landets

olika delar till lägsta möjliga kostnad, under former som medger företagsekonomisk effektivitet, transportmedlens sunda utveckling, tillgodoser trafiksäkerhetssynpunkter och stimulerar den transporttekniska utvecklingen är målsättningen för den nya trafikpolitiken.

Det är mål som vi alla kan samlas omkring. Kommunikationsministerns friska grepp för att förverkliga denna målsättning har rönt uppskattning från alla håll. Jag delar den uppskattningen, så mycket mer som departementschefen inte bara uttalar förståelse för Stor-Stockholms komplicerade trafikproblem, utan också redovisar en vilja att bidra till deras lösning. Vad som därvidlag sägs i propositionen men också i utskottsutlåtandet är starkt i sak och i nuläget vad som väl även vi kan begära. Samordningsanvisningen är förpliktande för alla parter. När därtill behovet av skyndsamhet har understrukits så känner jag inget behov av — jag tror förresten det vore en oklok överloppsgärning — att här närmare utveckla den oro och de önskemål rörande trafikförhållandena i Stor-Stockholmsområdet som vi har. De är för övrigt redan kända, och jag förmodar att många riksdagsmän har upplevt den problematiken, även om de inte råkar bo en bit utanför tullarna.

Jag skulle emellertid, herr talman, gärna vilja göra ett par reflexioner i anslutning till dagens debatt. Den ena är föranledd av ett yttrande som herr Torsten Andersson fällde här i kammaren i våras. Stor-Stockholmsområdets trafik berör hela landet, inte bara, som herr Torsten Andersson vill se det, ur den synpunkten, att den svarar för drygt fem procent av SJ:s totala förlust enligt skriften Fakta om SJ — till vars totalförlust för övrigt även vi såvitt jag vet utan knot, betalar. Huvudstaden är förvaltningsmässigt, kommersiellt och kulturellt ett centrum, ett resmål för alla svenskar, en huvudstad som Birger Jarl olyckligtvis — sett mot bakgrunden av dagens trafiksituation —

Ang. den statliga trafikpolitiken förlade till en ö, omgiven av ett flertal öar. Allt fler fjärrtrafikanter tar sig hit också per bil. Framkomligheten på tillfartsvägarna måste sålunda även för dem vara ett intresse. Den framkomligheten skulle enligt min mening bli bättre och vinnas fortare, om den kollektiva närtrafiken alltfört och med energi via rationalisering och bättre service stimulerades över till den spårbundna trafiken.

Transportkapaciteten på järnvägen är överlägsen busslinjetrafiken, som för övrigt parallellköres.

Stora investeringar finns redan nedlagda i SJ:s fasta anläggningar inom Stor-Stockholmsregionen. Detta ligger naturligtvis i botten för den roll som bl. a. 1953 års trafikutredning fortsättningsvis förutsatte för SJ:s del. Jag ber att få citera 1953 års trafikutredning, som sade följande: »Redan nu kan erfarenhetsmässigt konstateras, att storstädernas persontransportproblem icke kan lösas uteslutande genom att lita till busslinjetrafik och befordran med individuella motorfordon. Även om det tekniskt och praktiskt sett vore möjligt att höja kapaciteten på motorfordonens trafikleder kring och i storstäderna, skulle en lösning enbart på detta sätt till följd av trafikvolymens storlek kräva så väldiga kapitalinsatser, att det ur samhällsekonomisk synpunkt är långt fördelaktigare att samtidigt bibehålla och eventuellt öka viss rälsbunden trafik, också där denna — bl. a. därigenom att den till följd av topptrafikens enkelriktning och krav på riklig transportmateriel, paradoxalt nog, totalt sett visar ett lågt kapacitetsutnyttjande — går med förlust.»

Vad som sägs i detta citat om erfarenheterna och kapitalinsatsavvägningarna torde, med den större biltäthet som vi har nu i fråga om både person- och nyttotrafik, knappast ha minskat i tyngd. Till samma principiella bedömning och samma slutsats har för övrigt ett flertal andra utredningar kommit.

Önskemålet om en verklig trafikkon-

Ang. den statliga trafikpolitiken

kurrens inom trafikapparaten går som ett rött snöre genom den nya uppläggningsen. Man vill då gärna hoppas att SJ i fråga om Stor-Stockholms närtrafik inte fortsättningsvis låter handsken ligga, utan att ambitionen *där också* knyts till departementschefens yttrande, att där alternativa transportmedel finns trafikanterna har en rätt till ett fritt val dem emellan.

Min andra reflexion gäller det på flera ställen återkommande resonemanget om att vi önskar oss en trafikförsörjning till lägsta möjliga *samhällsekonomiska* kostnad. I utskottet mötte den reflexionen inte någon resonans alls, utöver ett uttalande från departementsföredraganden som fann den relevant i sammanhanget, vilket jag tacksamt noterade. »Enligt min mening bör varje trafikgren i princip själv svara för de kostnader den förorsakar det allmänna», säger departementschefen. En kraftigt ökad motortrafik, speciellt i områden med stor och hopträngd befolkning, leder till oundvikliga följdkostnader för det allmänna, för stat och kommun; kostnader som enligt min mening rimligen hör till bilden om man nu skall bedöma frågan ur samhällsekonomisk synpunkt. Utöver kostnaderna för gaturegleringar, parkeringsutrymmen och dylikt avser jag dels sjukvårdskostnader, dels kostnader som vi i dag inte vet så mycket om men som man med säkerhet vet måste komma, om storstadsbor över huvud taget skall kunna andas utan risker för hälsan. Biltrafiken är i båda fallen s. a. s. boven. Det faktum att varje bensindriven bil avger hundra liter avgaser per minut, att mycket alarmerande uppgifter finns utomlands om de skadeverkningar motorismen som luftförorenare åsamkar, att FN:s världshälsoorganisation i sin i förrgård avlämnade rapport bestämt rekommenderar förebyggande åtgärder och en sträng kontroll av bl. a. bilmotorernas avgaser är omständigheter som synes mig innebära en allvarlig varning mot övergång från spårbun-

den trafik till landsvägstrafik annat än i de fall en sådan övergång är alldeles nödvändig. Det trafikgrensekonomiska resonemanget överskuggas enligt min mening av andra stora frågeställningar, och det kan måhända vara en kortsiktig politik att här låta sig helt vägledas av det.

År 1961 utgjorde av totalt omkring 15 000 olycksfall, intagna för sluten vård, 12 000 trafikolycksfall. Med en månads vårdtid som genomsnitt för dessa trafikolycksfall blir kostnaden ungefär 45 miljoner kronor om året. Ligger man därtill produktionsbortfallet — även för patienterna i öppen vård — blir det fråga om väldiga belopp. Jag föreställer mig inte alls att någon deltäckning av dessa kostnader kommer att läggas på motortrafiken vid den aviserade revisionen av vägtrafikbeskattningen, fastän detta onekligen synes mig vara riktigare än att lägga kostnaderna på de för bilismens farligheter utsatta icke bilägande skattebetalarna.

Den aspekt jag här tillåtit mig att lägga på frågan talar enligt min mening starkt för att det ur *samhällsekonomisk* synpunkt totalt sett är motiverat att vid statens investeringsavvägning gynna den spårbundna trafiken inom stora tätortsområden.

Med en liberalisering på i möjligaste mån lika konkurrensvillkor vill man öka möjligheterna till företagsekonomisk lönsamhet för utförda transportprestationer i de olika transportgrenarna; detta är vad man vill, egentligen ingenting annat. I denna belysning framstår den nya trafikpolitik, som skall föras, enligt min mening liksom klarare och riktigare.

Jag har ingen invändning beträffande de många delfrågorna i propositionen utan står bakom utskottet på alla punkter. Emellertid har jag, herr talman, känt ett behov att framlägga dessa mina funderingar — innerst inne hyser jag nämligen tyvärr, i all min obetydlighet, en plågsam ängslan för de många

konsekvenser som den fria konkurrensen på trafikområdet kan leda till, när vi nu står färdiga att släppa iväg bol-len.

Herr JONASSON (cp):

Herr talman! Även jag känner till fredsställelse över många goda nyheter i den föreliggande propositionen, vilket inte utesluter att man kan bära på åtskilliga ytterligare önskemål i sammanhanget. Jag vill också ha sagt, att mycket av vad som föreslås i propositionen kanske kunde ha genomförts betydligt tidigare och därigenom blivit till hjälp för många bygder i olika hänseenden.

Men det var egentligen inte för att säga detta som jag begärde ordet. Jag har i anslutning till denna proposition, nr 191, väckt en motion nr 809, där jag hemställer att riksdagen vid sin behandling av propositionen måtte bemyndiga Kungl. Maj:t att efter särskild prövning i varje enskilt fall ur anslaget för ersättning till driften av icke lönsamma järnvägslinjer bevilja bidrag till förlustbringande trafik på enskild järnvägslinje.

I propositionen föreslås ju att SJ skall få ersättning av allmänna medel för de förluster som uppkommit på driften av icke lönsamma järnvägslinjer. Vidare föreslås att bidrag skall utgå till förlustbringande busstrafik på landsbygden oavsett om det är ett enskilt, ett kommunalt eller ett statligt företag som driver busstrafiken. Att så sker finner även jag för min del vara fullständigt riktigt. Jag vill i detta sammanhang understryka, att vi inte ger bidrag till SJ eller andra såsom företag betraktade, utan till en service för allmänheten vilken jag för min del vill beteckna såsom lika värdefull som mycken annan service, eller kanske ännu värdefullare. Staten har enligt min mening skyldighet och ansvar att klara dessa uppgifter.

Beträffande enskild järnväg föreslås däremot inga bidrag för förlustbringande trafik. Nu finns det inte många såda-

Ang. den statliga trafikpolitiken

na enskilda järnvägar, utan endast någon enstaka. Vi har emellertid ett fall i min hembygd, och det är kanske det enda i landet, men jag vill ha sagt att det fördenskull inte saknar betydelse. Det väsentliga är ju inte vem som driver trafiken, utan hur den drivs, och att alla kan driva trafiken på lika villkor.

Alla känner väl till att det finns en järnvägslinje från Karlstad och upp genom Klarälvsdalen till Hagfors, som drivs av ett enskilt företag, NKLJ. Detta företag driver såväl persontrafik som godstrafik. Då företaget anser att persontrafiken ger förluster har det begärt hos Kungl. Maj:t att få lägga ned persontrafiken på järnvägen och i stället använda landsvägsbuss. Det är många människor som skulle beröras av en sådan omläggning, kanske 50 000 à 60 000. Kommunerna och allmänheten är ense om att det ur trafiksynpunkt är bättre att man får behålla persontrafiken på järnväg, men företaget anser det nog ur ekonomisk synpunkt fördelaktigare att övergå till busstrafik, eftersom man då skulle ha möjlighet att få statsbidrag.

Jag har väckt min motion för att möjliggöra för detta företag att kunna fortsätta med persontrafiken på järnväg genom eventuella bidrag, i likhet med vad andra får under liknande betingelser. Om man skall få en riktig avvägning, bör buss- och järnvägstrafik vara likställda i fråga om förlusttäckningen.

Jag kan inte med säkerhet utläsa hur utskottet bedömer denna fråga. Därför vill jag gärna på den punkten begära en upplysning av utskottet, och jag förmodar att det väl främst är herr Alexanderson som kan ge den upplysningen. Jag skulle vilja fråga: Blir de enskilda järnvägsföretagen, i likhet med andra, bidragsberättigade för förlustbringande persontrafik, och kan detta ske utan riksdagens hörande? Har regeringen möjlighet att göra detta på samma sätt som när det gäller annan trafik? Jag har föreslagit att det skulle ske efter särskild prövning i varje enskilt fall.

Ang. den statliga trafikpolitiken

För statens vidkommande skulle utgifterna väl bli desamma, men för allmänheten skulle det innebära en klar fördel om en dylik förbättring kunde komma till stånd. I avvaktan på svar på den punkten skall jag i detta sammanhang inte ställa något yrkande.

Till fru Wallentheim vill jag säga, att de synpunkter som hon har lagt på Storstockholms trafik och som innebar att alla, även vi ute i landet, är beroende av trafiken i Stockholm, naturligtvis är riktiga. Man kan emellertid också vända på frågan och säga, att de som bor i de mer centrala orterna väl också är beroende av trafiken i andra delar av landet. I det avseendet befinner vi oss således i samma båt, och när det gäller att tillvarataga våra nationaltillgångar är det väl också en gemensam angelägenhet. Jag tror inte heller att herr Torsten Andersson — som inte är här närvarande — med sitt uttalande har menat någonting annat.

Herr ÅKESSON (fp):

Herr talman! Sammansatta stats- och tredje lagutskottets utlåtande berör utformningen av trafikförhållandena och tillståndsgivningen för trafiken inom landet. I utlåtandet föreslås vissa åtgärder för en liberalisering av tillståndsgivningen, och jag noterar detta med tillfredsställelse.

Vad jag närmast tänker beröra i mitt anförande är utformningen av den kollektiva trafiken, vilken inom stora områden av landet har att brottas med ekonomiska svårigheter. Jag noterar också med tillfredsställelse att Kungl. Maj:ts proposition nr 191 upptar dessa problem till behandling och att det i propositionen föreslås, att viss ersättning skall kunna utgå till mindre lönsamma bandelar och busslinjer, så att dessa även i fortsättningen skall kunna trafikeras och betjäna befolkningen inom berörda områden. Att vissa omläggning-

ar av den kollektiva trafiken från järnväg till landsväg är ofrånkomliga måste konstateras, men den fråga som närmast uppkommer är väl hur utformningen av dessa kollektiva trafikmedel skall göras, så att berörda områden ej kommer i ett sämre trafikförhållande till andra än tidigare. Att härvid järnvägstrafiken på vissa ogynnsamma bandelar måste bibehållas, anser jag självklart.

I propositionen nr 191 anför departementschefen, att enligt hans mening trafikeringssplikten på det trafiksvaga järnvägsnätet så snabbt som möjligt bör nedbringas genom fullföljandet av nedläggningsprogrammet.

Jag vill särskilt betona att nedläggning av olönsamma järnvägar ej bör ske sporadiskt utan måste ses och behandlas i större sammanhang, detta därför att den bygd och de områden som omläggningen berör skall erhålla en trafikservice som ej är sämre än tidigare. Restiderna då det gäller något större avstånd får enligt min mening ej bli avsevärt längre. Likaledes måste den paket- och godsbefordran som finnes ej försämrats. Jag vill också poängtera vikten av att den kollektiva trafik som uppbyggs erhåller den struktur som behövs för att densamma skall kunna funktionera. I ett trafiksystem som har både järnväg och landsvägsbusslinje till sitt förfogande måste samtrafiken mellan trafikmedlen ordnas tillfredsställande. Vid utformningen och omläggningen av den kollektiva trafiken, ävensom vid bedömningen av vilka olönsamma järnvägar som bör bibehållas, borde enligt min mening de lokala myndigheternas åsikter i frågan i mycket hög grad beaktas.

I utskottets utlåtande framhålles som utskottets mening att ett beslut av statsmakterna om full ersättning till SJ för driften av trafiksvaga bandelar »självfallet inte skall medföra en ändrad inställning från statsmakternas sida i fråga om nedläggning av trafiksvaga

Ang. den statliga trafikpolitiken

bandelar». Här skall nedläggningen således fortfarande påskyndas. Jag kan inte underlåta att understryka vad jag tidigare anfört att inom vissa områden där järnvägarna är olönsamma kan trafiknätet ej fungera på ett tillfredsställande sätt, om inte en viss del av järnvägsnätet bibehålles och kompletteras med landsvägsbussar. En indragning skulle säkerligen påverka trafikförhållandena, och jag anser att hänsyn måste tagas till bygdens trafikbehov, detta även när det gäller glesbygder.

Persontrafiken är i regel den trafik som är minst lönande. Att den behöver viss subvention är nog klart. Jag vill i detta sammanhang erinra om att Stockholms stads spårvägar subventioneras med stora belopp och att SJ:s lokala stockholmstrafik går med stort underskott. Att statsmakterna också i fortsättningen subventionerar viss trafik inom landet är enligt min mening absolut nödvändigt, och jag tolkar herr statsrådets förslag om att SJ skulle erhålla 200 miljoner kronor för trafiken på olönsamma bansträckor så att detta belopp — eller viss omräkning av detsamma — skulle utgå till SJ för den olönsamma trafiken även i fortsättningen.

Mot de riktlinjer som anförs i propositionen liksom i sammansatta utskottets utlåtande har jag inga större erinringar att göra. Jag har, herr talman, med det sagda velat betona vikten av att vid järnvägsnedläggningar och omläggningar av den kollektiva trafiken hänsyn tas till de trafikproblem som glesbygderna har att brottas med, även om att trafiken måtte utbyggas så att även dessa bygder har möjlighet att leva vidare i framtiden och inte kommer i ett sämre trafikförhållande än tidigare.

Utskottets skrivning på sid. 71 har jag svårt att acceptera, utan jag biträder reservation c och vad där anförs av herrar Nils Theodor Larsson och Svensson i Ljungskile beträffande motiveringen till punkt A V.

Herr **HJORTH** (s):

Herr talman! I proposition nr 191 angående riktlinjer för den statliga trafikpolitiken anges målet för denna vara att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnader och under former som medger företagmässig effektivitet och transportmedlens sunda utveckling. Det nya trafikpolitiska systemet innebär också möjligheter till ökad konkurrens på lika villkor.

Jag vill peka på ett område, där jag både hoppas och tror att denna nya inriktning av trafikpolitiken kan verka stimulerande. Det är malmfrakterna jag tänker på, och som tidigare i år aktualiserats i olika sammanhang i samband med den mellansvenska gruvkrisen. Jag behöver inte här gå närmare in på problemen med de vikande malmkonjunkturerna och de svårigheter som hopat sig för speciellt smågruvorna. Förutom hård konkurrens från de stora transoceaniska gruvorna har prissänkningar under flera års tid drabbat företagen. Förra året sänktes t. ex. malmpriserna 7 à 8 procent, och för nästa år blir det ytterligare drygt 2 procents reducering.

Järnvägsfrakterna tar nu mellan 25 och 30 procent av det pris som malmleverantören får ut för sin produkt. Det är klart att denna hårda taxepolitik ytterligare försämrat ställningen för gruvnäringen i dess helhet. Frakterna för malm höjdes kraftigt på 1950-talet, och även under senare år har mindre höjningar skett. De tidigare höjningarna kunde motiveras av de goda malmkonjunkturerna. I konsekvensens namn borde motsvarande fraktsänkning med de rådande pressade priserna kunna vara motiverad i dag.

Enligt den nya trafikpolitik som vi i dag antar riktlinjerna för skall inte som förr de trafiksvaga bandelarna bäras upp av andra mer inkomstbringande. Om jag uppfattar propositionen rätt har i vissa fall högre fraktsatser tagits ut än som varit företagsekonomiskt motiverat. Till denna kategori vill jag

Ang. den statliga trafikpolitiken

hänföra järnvägsfrakterna för malm. Järnvägarnas monopolställning gjorde det möjligt att bygga upp taxorna på ett sådant sätt att transportavgifterna på vissa linjer och för vissa transportändamål betydligt översteg driftkostnaderna, varigenom olika ekonomiskt belastande förpliktelser kunde fullgöras genom resultatutjämnning inom järnvägsföretagen och utan finansiellt stöd utifrån. Monopolställningen bröts genom bilismens och flygets expansion, men regleringen kvarstår alltså i huvudsak oförändrad.

Därest förutsättningar nu skapas för en konkurrens på lika villkor — trafikering- och transportplikten försvinner — bör det enligt departementschefens mening vara möjligt att genom en ökad frihet på transportmarknaden nå en samhällsekonomiskt riktigare trafikuppdelning och på så sätt erhalla transportarbetet till lägsta möjliga kostnader vilket är ett väsentligt intresse för vårt näringsliv, enär transportkostnaderna utgör en betydande del av de totala produktionskostnaderna i flertalet av våra mest betydelsefulla näringsgrenar.

En fraktavgift på bortåt 30 procent av en varas pris är, det vill jag understryka, en betydande och betungande del av produktionskostnaden. De svenska malmfraktsatserna överstiger transportföretagens självkostnader och ger utrymme för både avskrivning och en rejäl vinst. De är dessutom väsentligt högre än motsvarande transportkostnader i andra länder. Det finns alltså enligt min mening gott utrymme för en omprövning av järnvägsfraktsatserna för malmen.

Nu skall inte riksdagen ta ställning till de olika fraktsatserna och priser, utan i dag gäller det ju de stora linjerna. Jag har i alla fall vid detta tillfälle velat peka på de rådande förhållandena. Det råder ingen tvekan om att propositionen nr 191 ingett tillfredsställelse och väckt förhoppningar hos de inom gruvnäringen verksamma. I det bekymmersamma läge vari denna nu

befinner sig, måste varje lättnad på kostnadssidan hälsas med glädje. Vi avvaktar med spänning att den nya trafikpolitikens riktlinjer praktiskt skall genomföras. Både ur konkurrenssynpunkt för järnvägens egen del och ur rättvisesynpunkt för gruvorna är det i högsta grad önskvärt med lägre fraktsatser för malm.

Jag ber att få yrka bifall till propositionen och utskottets hemställan på alla punkter.

I herr Hjorts yttrande instämde herr Nilsson, Ferdinand, (cp).

Herr ALEXANDERSON (fp):

Herr talman! Tillfredsställelse med de allmänna riktlinjer som ligger till grund för denna proposition har här vitsordats från så många håll att jag inte har anledning att så mycket uppehålla mig vid den frågan. Jag vill bara i det sammanhanget ytterligare påpeka det glädjande i att man har funnit att den fria konkurrensen — inom vissa gränser givetvis — är bäst ägnad att leda till de önskade resultaten, en bättre och mera ekonomisk trafikapparat.

Propositionen innehåller i första hand allmänna riktlinjer för trafikpolitiken, vilka är avsedda att realiseras etappvis. Mer i detalj redovisas framför allt första etappen men även i vissa delar de följande etapperna, som är avsedda att realiseras med tämligen små intervaller. Det är klart att vissa särmeningar i fråga om detaljer har framförts, särskilt i de avgivna motionerna. Det ligger emellertid i sakens natur att när man räknar med en utveckling som skall genomföras etappvis, med hänsynstagande till de erfarenheter man vinner efter hand, det inte kan vara fruktbarande att alltför mycket gå in på granskning av enstaka detaljer. Så har ju inte heller skett här i debatten i någon större utsträckning liksom inte heller i reservationsyrkandena.

Frågan om järnvägsnedläggelserna

har tilldragit sig den största uppmärksamheten här i dag. Man har många gånger tidigare gjort den erfarenheten att frågor av detta slag tilldrar sig stort intresse i de bygder som berörs av desamma. Jag vill emellertid särskilt poängtera att beträffande de allmänna riktlinjerna för handläggningen av dessa frågor föreligger nu liksom tidigare allmän enighet.

Det finns emellertid ett litet reservationsyrkande beträffande de allmänna riktlinjerna, men det är, som framhölls av herr Nils Theodor Larsson, bara fråga om utbyte av ett ord i motiveringen. I utskottets motivering står att dessa principer om full ersättning till SJ för driften av trafiksvaga bandelar självfallet inte skall medföra en ändrad inställning från statsmakternas sida när det gäller avgörandet av frågor om nedläggning av trafiksvaga bandelar. Reservationen vill att »ändrad inställning» skall utbytas mot »hårdare inställning». Det måste emellertid framhållas att reservanternas önskemål i och för sig ryms inom utskottets formulering. Säger man att det inte skall bli någon ändrad inställning, innebär det också att det inte skall bli någon hårdare inställning. I det avseendet föreligger ju faktiskt enighet. Herr Larsson poängterade här i debatten bara att han ville att man skulle litet starkare trycka på att det inte får bli en hårdare inställning. Jag har en känsla av att önskemålet från reservanternas sida är mera, att man skulle läsa mellan raderna att man inte direkt har någonting emot en mjukare inställning. Det är den synpunkten som gör att utskottet har ansett sig böra hålla på sin formulering.

Det nya systemet med den s. k. kollektiva biljetten, som innebär att man i budgeten uppför en viss ersättning till SJ för förlusten på de trafiksvaga bandelarna, kan i och för sig innebära ett incitament till att intresset för nedläggning av sådana banor inte blir så starkt, när SJ ur företagsekonomisk synpunkt

Ang. den statliga trafikpolitiken

inte har vare sig nackdel eller nytta av driften på en sådan bana. Mot bakgrunden härav kan det vara anledning att fastslå, att man bör se detta ur hela samhällets synpunkt och sålunda inte låta arrangemanget med kollektivbiljetten påverka bedömandet i den antydda riktningen.

Här i debatten har man vidare berört frågor rörande vissa särskilda järnvägar i Kalmar och Blekinge län. Det föreligger också ett reservationsyrkande såvitt avser järnvägarna Karlskrona—Torsås—Bergkvara och Torsås—Kalmar. Yrkandet innebär att dessa järnvägar skall överföras från linjegrupp B till linjegrupp A. Jag måste av den anledningen något närmare uppehålla mig vid innebörden av denna gruppindelning.

Det gäller här en metod som använts av trafikutredningen för att klassificera dessa banor. Till grupp B har man hänfört sådana banor, beträffande vilka nedlägningsundersökningar bör göras. Till grupp A har hänförts sådana banor som enligt utredningen bara bör underkastas mindre omfattande undersökningar, s. k. lönsambetsundersökningar, därför att de av olika sociala skäl bedöms tills vidare inte kunna nedläggas. Nu förhåller det sig beträffande de ifrågavarande linjerna så att nedlägningsundersökning redan har verkställts av SJ och har föranlett en framställning till Kungl. Maj:t om nedläggning av banorna. Framställningen gjordes redan 1961. Det är väl därför meningslöst att nu hemställa om en överflyttning från grupp B till grupp A, eftersom nedlägningsundersökningen redan har ägt rum. Inom parentes må nämnas att så skett även beträffande en del av de till grupp A ursprungligen hänfödda linjerna. Gruppindelningen är sålunda flytande — allteftersom tiden går flyttas en bana från den ena gruppen till den andra. Men frågan om nedläggning av dessa banor ligger för närvarande under Kungl. Maj:ts prövning. Om framställningen inte skulle leda till

Ang. den statliga trafikpolitiken

något resultat, medför detta i praktiken att banan blir överförd till grupp A.

Vad motionärerna och reservanterna här egentligen avser är väl att försöka inverka på det beslut som skall fattas med anledning av SJ:s framställning. Det beslutet ankommer enligt gällande regler på Kungl. Maj:t, och det må här framhållas att det material som skall ligga som underlag för beslutet inte alls har redovisats för riksdagen. Vi har sålunda inte underlag för att över huvud taget uttala oss i denna fråga. Jag vill emellertid framföra ett par synpunkter på frågan om nedläggning av järnvägar.

Det har från olika håll sagts att SJ i vissa fall försämrat trafiken i syfte att resultatet skall bli så dåligt att det skall utgöra ett argument för nedläggning av banan. Det är svårt att bedöma om det ligger någonting bakom ett sådant påstående, men i varje fall är det klart att SJ i viss utsträckning har tillgodosett uttalade önskemål om trafikens anordnande men inte fått det gensvar i form av ökad trafik som man har haft anledning att förvänta.

Vidare bör i detta sammanhang framhållas att sådana synpunkter, som här i dag lagts på frågan om nedläggning av de nu ifrågavarande järnvägarna, praktiskt taget alltid framkommer när det blir aktuellt att lägga ned en järnväg. Det måste emellertid framhållas, att man i detta sammanhang lägger stor vikt vid den ersättningstrafik som behövs anordnas, den vägupprustning som kan vara motiverad o. s. v. Sedan banorna blivit nedlagda och någon tid har gått har i regel eller, såvitt jag vet, så gott som alltid, missnöjet upphört, och man har förklarat sig nöjd med de nya förhållandena.

Ytterligare ett par frågor har aktualiserats under debatten. Herr Berg efterlyste sålunda innebörden av utskottets uttalande beträffande frågan om breddning av linjerna Bredåkra—Växjö och Karlshamn—Vislanda. Det förhåller sig så att departementschefen har sagt att

han inte anser det motiverat att bredda båda de ifrågavarande banorna, och utskottet har i det avseendet följt departementschefen. Det riksdagsbeslut som föreligger och som enligt propositionens förslag skulle upphävas, avser ju breddning av båda banorna. Innebörden av förslaget är enligt utskottets uppfattning den, att man vill ha fria händer att förutsättningslöst pröva frågan om vad som skall göras med de båda banorna i fortsättningen, och därför vill man upphäva det tidigare riksdagsbeslutet. Det är därför klart att skrivningen innebär, att man som en möjlig lösning antyder att breddning av endera av dessa banor kan visa sig vara befogad. Det beslut som här föreslås betyder således icke något ståndpunktstagande emot breddning av endera av banorna. Det finns också ett tänkbart alternativ, som innebär breddning av någon del av vardera banan.

Herr Jonasson har ställt en fråga rörande yrkandet i motionen I: 809. Han frågar om det — enligt departementschefens förslag och med hänsyn till utskottets utlåtande — blir möjligt att bevilja bidrag till en enskild järnvägs drift och om detta i så fall kan ske utan riksdagens hörande. På detta vill jag svara att det är förenligt med de allmänna principer, som är upptagna i propositionen och tillstyrkta av utskottet, att även enskild järnväg beredes ersättning för förlustbringande trafik. Däremot lär det väl knappast finnas anslag som kan användas härför utan ett nytt riksdagsbeslut i frågan. Om frågan kommer upp — den har såvitt utskottet har erfarit inte aktualiserats genom någon framställning till Kungl. Maj:t — bör väl detta föranleda en framställning från Kungl. Maj:t om anslag. I så fall fordras sålunda ett nytt beslut av riksdagen. Vad utskottet velat uttrycka är att ett sådant beslut inte strider mot principerna för trafikpolitiken sådana de här uppdragits. Det blir givetvis i herr Jonassons fall en prövning huruvida persontrafiken med järnvägen el-

ler persontrafiken med bussar kommer att framstå som det mest ändamålsenliga ur de synpunkter som man här skall anlägga på dessa frågor.

Herr Schött var inne på frågan om avgiftsbelagda trafikaneläggningar och yrkade, om jag uppfattade honom rätt, bifall till herr Cassels reservation på denna punkt. Jag tror att jag kan fatta mig tämligen kort här. Jag är enig med herr Schött om att det lyckligaste är att problemet med Ölandsbron löses i ordinarie ordning så att man får en avgiftsfri bro. Tredje lagutskottet har tidigare visat ett visst intresse för frågan om avgiftsbelagda trafikaneläggningar och begärt en utredning därom, men det har nu visat sig att de projekt, där man verkligen har anledning att tro att avgiftsbelagda anläggningar skulle vara en lämplig utväg, har blivit färre och färre. Om man bortser från Öresundsbron är nu knappast något projekt aktuellt, där man kan tänka sig att en avgiftsbelagd bro skall vara den lämpligaste lösningen. Någon anledning att nu ta ett initiativ i frågan har utskottet därför inte funnit föreligga, men det är givet att om det visar sig att frågan om Ölandsbron inte går att lösa i den ordning som man närmast har tänkt sig, kan problemet aktualiseras på nytt.

Fru Wallentheim berörde här Storstockholmsproblemen men hade inte något yrkande utöver utskottets. Jag kan i stort ansluta mig till hennes synpunkter i frågan. Jag skulle bara vilja tillägga ett par ord.

Ur rent allmänna synpunkter borde det väl föreligga goda möjligheter att här realisera den grundläggande tankegången, att alla slag av trafik bör betala sina egna kostnader, men i ett sådant område som Storstockholm måste man beakta att det föreligger ett så intimt samband mellan olika grenar av trafikapparaten att det nog blir nödvändigt att se det hela i ett sammanhang. I det avseendet bör man kanske speciellt beakta, att den starka biltrafik som här förekommer i realiteten erligger mycket

Ang. den statliga trafikpolitiken stora belopp — i form av vägtrafikskatt och dylikt — som borde tas med i beräkningen vid en realistisk uppskattning av huruvida trafiken i detta område är självbärande eller inte. Beträffande de olika möjligheterna att lösa trafikfrågorna bör vidare påpekas att situationen i området är sådan, att det är nödvändigt att något göres för att trafiken skall fungera på ett tillfredsställande sätt. Själva kostnadsfrågan kanske i sådant avseende får komma i andra hand.

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

Herr BERG (s) kort genmäle:

Herr talman! Utskottets värderade talesman har vänligt nog gett en förklaring till den skrivning som utskottet har beträffande Karlshamn—Vislandabanen respektive Bredåkra—Tingsrydibanen. Han säger klart och tydligt att skrivningen skall tolkas så, att det i den skall läggas in en antydning om att trots att riksdagen nu beslutar om att upphäva det tidigare beslutet om breddning av de båda banorna, så kan man ändå överväga att bredda den ena av dem.

Jag förmodar att han lika väl som jag därvid syftar på Karlshamn—Vislandabanen. Jag noterar detta herr Alexanders uttalande med mycket stor tillfredsställelse och knyter till det bara den förhoppningen att hans uttalande måtte observeras av SJ-ledningen och statsrådet.

Jag nödgas, herr talman, ge mig in på en liten polemik mot herr Alexander i fråga om hans språkutredning. Herr Alexander försöker sätta likhetstecken mellan ordet »ändrad» och ordet »hårdare». Jag är övertygad om att det föreligger en mycket bestämd distinktion här och att försöken att få utskottets skrivning att stämma med reservanternas ordval nog är dömda att misslyckas. Med all respekt för utskottets värderade talesman på den-

Ang. den statliga trafikpolitiken

na punkt vill jag säga att om vi menar samma sak, hade det inte behövts så stor självövertvinnelse från utskottsmajoritetens sida att acceptera det ordval som reservanterna föreslagit. Att det inte gick att förena dessa ståndpunkter är i och för sig ett bevis på att man menar olika saker.

Till sist, herr Alexanderson, vill jag fråga: Är detta yrkande om att Kalmarbanorna skall överföras från linjegrupp B till linjegrupp A så meningslöst? Här står vi i begrepp att upphäva ett beslut som riksdagen har fattat; det skulle alltså innebära att riksdagen ändrade mening mycket radikalt. Om jag inte minns fel har man ändrat mening på åtskilliga punkter både i kommunikationsdepartementet och i kungl. järnvägsstyrelsen beträffande såväl järnvägsnedläggelser som andra kommunikationsfrågor. Om man nu bifaller reservanternas yrkande, innebär det alltså en inbjudan, en invit, en uppmaning till kommunikationsdepartementet och järnvägsstyrelsen att försöka vara mäktiga den självövertvinnelsen att ändra mening även på denna punkt, och det kan väl inte sägas meningslöst. Jag tycker tvärtom; i varje fall från den synpunkt som jag ser det hela är det ytterligt meningsfullt. Där rör det sig — jag vill gärna understryka det — om sysselsättnings- och försörjningsmöjligheter, inte för en enstaka kommun utan för en hel landsända. Det är ju det som har varit grunden för våra resonemang när vi har tagit ställning till frågan och reserverat oss o. s. v. Vi kan inte, som man har en viss benägenhet att göra i järnvägsstyrelsen och kommunikationsdepartementet, behandla det hela utslutande som en teknisk angelägenhet. Det gäller ju levande människor.

Herr JONASSON (cp) kort genmäle:

Herr talman! Jag är tacksam gentemot herr Alexanderson för det klarläggande besked han lämnat i den fråga som jag ställde. Han anger tydligt och

klart att principiella möjligheter nu föreligger för bidrag även till enskild järnväg. Jag är tacksam härför, och jag tycker att därmed är det väsentliga vunnet i detta fall.

Kvar står emellertid att ett nytt riksdagsbeslut är nödvändigt i ett sådant fall. För min del tycker jag, om man ville ha fullständig likvärdighet mellan olika kommunikationsgrenar med hänsyn till olika kategorier som står som trafikföretagare, att mitt förslag är betydligt bättre. Jag föreslog att Kungl. Maj:t skulle efter prövning i varje särskilt fall, få lämna ersättning ur detta anslag. Herr Alexanderson säger att ingen framställning om bidrag har gjorts honom veterligt. Det kan kanske vara riktigt, men förhandlingar har väl ändå förts med regeringen om den järnväg som jag nyss berörde.

Det väsentliga är väl ändå vunnet i och med att bidrag kan utgå till enskild järnväg. Vi får väl finna oss i den extra procedur som detta kan medföra, alltså att man på nytt får ta upp frågan i riksdagen. Även om jag tycker att mitt förslag på den punkten varit åtskilligt bättre, skall jag ändå i detta sammanhang inte ställa något yrkande.

Herr ALEXANDERSON (fp) kort genmäle:

Herr talman! Det var några ord som jag ville säga till herr Berg.

Vad beträffar frågan om »ändrad» respektive »hårdare» inställning så är jag, som jag nämnde i mitt tidigare anförande, av den uppfattningen att i den mån det föreligger någon skillnad mellan reservanterna och utskottsmajoriteten, ligger denna skillnad i att reservanterna inte har vågat säga ut vad de i själva verket menar.

Vad sedan beträffar gruppindelningen, är det naturligtvis här en strid om ord. Vad reservanterna åsyftar är att riksdagen skall uttala som sin mening att dessa banor inte nu skall nedläggas, och det är väl också i samma anda som

utskottet har behandlat frågan; dess uttalande får ses som ett svar på denna frågeställning. Gruppindelningen är en arbetsmetod som har tillämpats inom trafikutredningen och inom statens järnvägar. Däremot är den väl inte någonting som riksdagen rimligen kan besluta om och har heller inte någon relevans för den fortsatta behandlingen av dessa ärenden.

Vad själva nedläggningsbeslutet angår poängterade jag, att frågan ligger under Kungl. Maj:ts prövning och att riksdagen inte har tillgång till det material som erfordras för frågans bedömning. Sådana frågor har för övrigt alltid prövats av Kungl. Maj:t. Det gäller huruvida koncessionsvillkoren fortfarande skall gälla med den trafikeringsplikt som de innebär, eller om vederbörande innehavare av järnväg skall befrias från den skyldigheten.

Herr **BERG** (s) kort genmäle:

Herr talman! Bara ett par ord till herr Alexanderson! Det kan ju vara så att det är utskottet som inte vill säga ut vad man innerst inne menar, när det gäller den här lilla språkstriden.

Herr **PERSSON, FRITZ**, (s):

Herr talman! De flesta har ju uttalat sin oreserverade anslutning till de principiella riktlinjerna för den här trafikpolitiska reformen. Till bilden hör dessutom att man från olika delar av landet uttryckt sin stora oro över de konsekvenser som detta förslag kan få, och det är kanske inte så underligt, eftersom förslaget berör de olika bygderna på ett tämligen närgånget sätt.

I motion nr 802 i första kammaren och nr 969 i andra kammaren har yrkats avslag på Kungl. Maj:ts förslag om upphävande av beslutet vid 1946 års riksdag om breddning till normalspår av linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö. Jag har för min del undertecknat den motionen, men jag

Ang. den statliga trafikpolitiken

har inte vid utskottsbehandlingen anfört någon reservation på denna punkt. Anledningen därtill är de uppgifter jag erhållit angående dessa linjers lönsamhet utöver vad som upplysts i propositionen.

Av propositionen framgår att persontrafiken på dessa linjenät under åren 1951—1961 minskat med 56 procent, paket- och ilstykkegodstrafiken med omkring en tredjedel, fraktstykkegodset med 58 procent och vagnslastgodset med 60 procent. Det har vidare angivits i propositionen att järnvägsstyrelsen hemställt om tillstånd att få nedlägga persontrafiken på linjerna Växjö—Tingsryd och Norraryd—Kvarnamåla samt att få helt nedlägga driften på linjen Tingsryd—Bredåkra. Den framställningen gjordes efter samråd med bl. a. arbetsmarknadsstyrelsen och näringslivets trafikdelegation. Allt detta framgår av propositionen, men härutöver kan följande nämnas.

I SJ:s beräkning angående kostnaderna för ersättning av driften på trafiksvaga bandelar upptas det totala underskottet till 238 miljoner kronor per år och underskottet för de här berörda linjerna till över 6 miljoner kronor. Godstrafiken på de här bandelarna är mycket låg och kan ju inte på något sätt göra driften lönsam — möjligen med ett undantag, nämligen linjen Fridafors—Karlshamn, där godset uppgår till 85 ton per vardag.

Nu har departementschefen inte ansett sig kunna tillstyrka en breddning av de båda här ifrågasvarande linjerna, och vad han menar därmed har varit föremål för mycken diskussion. Jag tycker att det — om man läser vad departementschefen sagt — klart framgår vad han menar därmed och att man behöver inte sväva så mycket i tvivelsmål om detta. Jag tycker att det är anledning att citera departementschefens uttalande, som återfinnes på s. 122 i propositionen. Departementschefen säger: »I likhet med trafikutredningen och järnvägsstyrelsen anser jag mig inte kunna

Ang. den statliga trafikpolitiken

tillstyrka breddning av båda de här ifrågavarande järnvägslinjerna. Med hänsyn härtill och då det trafikkomplex, som det här gäller, bör få förut-sättningslöst lösas på grundval av de ut-redningar, som hittills verkställt och ytterligare erfordras, synes lämpligt att riksdagens principbeslut om breddning av ifrågavarande linjer nu upphäves. Frågan om den lämpliga anordningen av trafiken i detta område torde, sedan erforderliga kompletterande undersökningar verkställts, få prövas och avgöras av Kungl. Maj:t i vanlig ordning.» Här vill man alltså ha frihet att helt och hållet pröva hur trafiken skall anordnas i denna landsdel. Eftersom trafikunderlaget ser ut som det gör, är det tänkbart att man finner motiverat att bredda bara en bandel. Det synes inte alldeles omotiverat att tänka sig en sådan utgång när det gäller bandelen Karlshamn—Fridafors, där man har ett betydligt bättre underlag än på de andra bandelarna.

Här har diskuterats frågan om nedläggning av andra järnvägar, och vi har, som jag sade, hört röster från olika håll här i landet, också när det gäller Stockholmsområdet, där man anfört en del synpunkter, och man har på respektive håll velat visa för kammaren konsekvenserna för de landsändar man representerar. Naturligtvis blir det konsekvenser på olika håll när man lägger ned en järnväg, var det än kan vara. Men jag vill understryka att jag är helt ense med herr Alexanderson när han säger, att vi inte har någon anledning här i riksdagen att ändra vår allmänna inställning, då vi går över till att med en kollektivbiljett betala de bandelar som inte bär sig, men där vi ändå ur lokaliserings- eller servicesynpunkt vill upprätthålla driften. Jag vill peka på vad riksdagen tidigare har sagt. Det framgår i utskottets utlåtande på s. 71: »Enligt utskottets uppfattning utgör nedläggningen av trafiksvaga bandelar en naturlig anpassning till de förändra-

de förhållanden på transportmarknaden som inträtt bl. a. till följd av bilismens expansion. Riksdagen har också tidigare (SU B 6/58) funnit att rationaliseringsverksamheten inom SJ, omfattande bl. a. nedläggning helt eller delvis av trafiksvaga bandelar, bör bedrivas med kraft. Riksdagen uttalade därvid bl. a. att vissa inskränkningar i järnvägsdriften i framtiden liksom dittills utgjorde ett led i en av den allmänna utvecklingen framtvingad omdaningsprocess, vars förhindrande eller uppskjutande riksdagen icke var beredd att ta de ekonomiska konsekvenserna av. Utskottet vill framhålla att ett beslut av statsmakterna om full ersättning till SJ för driften av trafiksvaga bandelar självfallet inte skall medföra en ändrad inställning från statsmakternas sida i fråga om nedläggning av trafiksvaga bandelar.»

Det var den uppfattning riksdagen år 1958 då gav till känna, och den har vi understrukt vid många tillfällen senare.

Herr Berg talade om att man kan ändra uppfattning, och det är alldeles riktigt. Men så sent som i förra veckan diskuterade vi frågan om vissa trafiksvaga bandelar, och vid det tillfället underströk vi kraftigt att vi intog precis samma hållning som i det yttrande från år 1958, som jag nyss citerade. Jag tycker det är för tidigt att redan efter någon vecka ändra på den uppfattningen.

Jag vill dock samtidigt påpeka att vid det tillfället i förra veckan underströk utskottet — och det anslöt sig riksdagen till — att man inte fick se denna fråga enbart ur rent järnvägs-ekonomiska synpunkter. Den måste också bedömas ur sociala, kulturella och näringspolitiska aspekter. Om en nedläggning bedömdes som ofrånkomlig måste tillses att trafikförsörjningen likväl ordnades på ett tillfredsställande sätt. Vidare underströk man vilken djupt ingripande åtgärd en nedläggning innebar för berörda bygder och mena-

de att den därför inte borde ske utan tungt vägande skäl. Detta vill jag kraftigt understryka. Jag förstår också vilken betydelse det kan ha för bygder, när man lägger ned järnvägar. Å andra sidan anser jag, att riksdagen icke nu bör inta någon ändrad inställning.

Om man i stället vill skriva, som herr Larsson vill — herr Larsson är ju reservant — att vi inte skall inta en hårdare inställning, måste man ju om man menar någonting med det mena, att vi bör inta en mjukare inställning till dessa frågor. Och detta kan jag som jag nyss nämnde, inte anse motiverat i anledning av denna trafikproposition.

Jag skall inte gå närmare in på de antydningar, som här har gjorts, om att järnvägsstyrelsen medvetet driver en trafikeringspolitik som avser att underminera underlaget för de järnvägar man vill lägga ned. Jag för min del har svårt att tro att det ligger så mycket i detta. Jag föreställer mig att ett affärsdrivande verk har ungefär samma ambitioner som ett privat företag och vill försöka behålla en så stor omfattning som möjligt i sin verksamhet. Samtidigt vill man också utnyttja alla möjligheter att driva sin verksamhet rationellt. Jag kan inte föreställa mig att järnvägsstyrelsen skulle inta någon annan hållning.

Jag vill i det sammanhanget också understryka att riksdagen vid flera tillfällen har sagt ifrån, att statens järnvägar måste se till att rationalisera sin verksamhet, så att driften blir lönsam. Det har också överrevisorerna för statens järnvägar understrukit vid flera tillfällen.

Eftersom jag nästan helt har förekommits här av herr Alexanderson, har jag endast velat komma med några kompletteringar till hans anförande. Jag har velat motivera varför jag inte fullföljt min inställning, när jag undertecknade den motion jag nämnde, genom att reservera mig i det sammansatta utskottet som har behandlat denna fråga.

Jag yrkar bifall till utskottets hemställan.

Ang. den statliga trafikpolitiken

Herr LAGER (k):

Herr talman! Deltagarna i denna diskussion har ju ganska allmänt uttryckt sin tillfredsställelse över att det nu har kommit en trafikplan på bordet med vilken man kan arbeta under en längre tid framöver. Det andra karakteristiska draget i debatten är att de allra flesta har behandlat vissa lokala problem, och det är väl i och för sig ganska naturligt när det gäller denna sak. Jag skall inte bryta emot det allmänna mönstret. Jag tycker att den proposition som kommit på riksdagens bord och som vi nu skall ta ställning till likaväl som de förberedande utredningarna är ett mycket omfattande och aktningsvärt arbete. Den är ett försök att utforma allmänna riktlinjer för den statliga trafikpolitiken och en del konkreta förslag till ändringar i trafikförordningen. Bland denna senare grupp av förslag gläder jag mig alldeles särskilt åt att regering och riksdag nu tycks vara djärva nog att avskaffa det gamla förbudet för en bilägare att skjuta sina arbetskolleger till och från arbetsplatsen för så vitt han inte ensam stod för kostnaden. Denna anpassning till den moderna tiden tycker jag är mycket tillfredsställande.

Jag vill emellertid göra en anmärkning till förslagen. Det är gott att propositionen och utskottet i vissa fall ser på trafikfrågorna som sociala frågor, men jag tycker att man är alltför tveksam när det gäller att gå över från det gamla betraktelsesättet till ett nytt socialt betraktelsesätt. Enligt det gamla sättet att se på saken, och det lever ju till stor del kvar ännu, skall järnvägs- och trafiktrafiken drivas efter sådana rent affärsmässiga principer att s. k. ekonomiskt bärkraftiga trafikleder skall hållas i gång, och de andra skall läggas ned. Nyorienteringen ligger väl däri att man nu skall hålla i gång vissa trafikmedel och att staten förpliktar sig att köpa en, som det heter, kollektivbiljett för ungefär 200 miljoner kronor. Bakom detta förslag ligger väl inte bara

Ang. den statliga trafikpolitiken

militärernas krav och önskemål utan också ett tillmötesgående av vissa allmänhetens önskemål.

Jag nämnde militären. Kan den ha något inflytande på trafikmedlens funktioner? Jag har en känsla av att så är fallet. Jag vill gärna ställa en fråga, eftersom jag ser att herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet är närvarande. I en ämbetskrivelse i våras från kungl. järnvägsstyrelsen till riksdagens statsutskott, som återges i statsutskottets utlåtande nr 200, heter det på tal om investeringsstoppet i Stockholmsområdet att det får gälla till dess att de kommuner som berörs beslutar sig för att bestrida förlusterna och att detsamma gäller frågan om försvarsarbeten. Vidare sägs det: »Vissa sådana försvarsarbeten har hittills bekostats av statens järnvägar.» Nu undrar jag hur stora summor det rör sig om här, ty försvarskostnaderna skrivs i allmänhet på fjärde huvudtiteln och inte på kommunikationsdepartementets huvudtitel. Om statens järnvägar driver sin förortstrafik med underskott och använde detta som motivering för att stoppa investeringarna, är det ju egendomligt att man tar av de sparsamma medel som SJ har att disponera för detta område till försvarsarbeten som rätteligen borde bekostas någon annanstans.

Nu skall vi använda statsmedel för att hjälpa människor i vissa glesbygder till en någorlunda hyfsad trafikservice, men varför kan man inte då också använda statsmedel för att hjälpa medborgare i andra områden till en likaså hyfsad trafikservice? Faktum är ju, något som redan mycket elegant påpekats av fru Wallentheim, att det inte endast är glesbygdernas befolkning som har det svårt ur trafiksynpunkt, också storstadsregioner har det. Problemen är annorlunda än i glesbygderna, men de är därför inte mindre kännbara.

Om jag som exempel tar den mycket starkt expanderande region som vi i dagligt tal kallar Storstockholm, så skall

vi finna att trafikfrågorna i denna region tillhör de större och mera svårbevästrade. Så som denna region har byggts ut har väldiga trafikproblem skapats för invånarna. Jag vill inte påstå att denna utbyggnad av regionen har varit den allra bästa. Tvärtom har det nog felbyggs i ganska väsentlig grad, vilket ytterligare försvårar en lösning av trafikproblemen, men den saken hör inte hit. Restiderna för Stockholmsbefolkningen mellan hem och arbetsplatser avkortar för många fritiden med flera timmar om dagen. Trängseln i överfyllda bussar och spårvagnar sliter på nerverna. Väntetiderna vid övergångspunkterna är dödtid, och resekostnaderna är mycket höga på sina håll. Privatbilismen kan inte lika lätt i storstadsregionen komplettera eller ersätta kollektivtrafiken som i de glesbyggda områdena. Gator, broar och andra trafikleder är inte byggda för och förmår inte svälja hela den anhopning av biltrafik som förekommer i rusningstid. Erfarenheten visar, som också fru Wallentheim påpekade, att den spårbundna trafiken och inte minst tågtrafiken är ett gott trafikmedel. Den spårbundna trafiken kan mycket bekvämt kompletteras med matarbusslinjer, där sådana behövs. Storstockholmsregionen är i alla riktningar genomkorsad av järnvägar. Visserligen behöver Roslagsbanan breddas till normal spårvidd för att passa in i trafiksystemet, men detta kan väl ändå inte vara en alltför kostsam affär. Det naturliga vore enligt min uppfattning att de statliga trafikföretagen med befintliga järnvägar som stomme byggde ut sin trafikapparat i stället för att sätta investeringsstopp, som väl måste betyda en viss regress med tiden. Nu gör man som sagt alldeles tvärtom. Investeringarna upphör i Storstockholm till dess att man har fått Storstockholms kommuner att ikläda sig vissa ekonomiska garantier för att täcka förlusterna i ett företag, som de bara på en mycket indirekt väg har något att säga till om.

Jag skulle vilja ställa ytterligare en fråga till herr statsrådet. Är beslutet om investeringsstopp början till slutet på statens järnvägars trafik i Storstockholmsområdet? Om beslutet är det första steget i den riktningen är situationen naturligtvis mycket allvarlig.

Stockholms stad har under årens lopp visat en helt annan principiell syn på trafikproblemen. De styrande i Stadshuset ser trafiken som en allmän angelägenhet, värd samma uppmärksamhet och omsorg som befolkningens försörjning med vatten, elektricitet och andra nödvändiga varor och tjänster. Stockholms stad driver ett omfattande trafikföretag, SS, och tar medvetet och lugnt en förlust på detta trafikföretag på i runt tal 40 miljoner kronor om året. Genom den politiken får *alla* skattebetalare vara med att bära kostnaderna för att staden skall kunna fungera något så när hyggligt. Det statliga sättet att se på trafiken i detta område är ett helt annat, och jag tror inte att det är så bra. Jag undrar om inte Stockholms stad har en väsentligt sundare syn på saken än vad de statliga organen och myndigheterna har.

Jag skall, herr talman, här inte framställa något förslag — det får jag väl vänta med till efter den 10 januari nästa år. Jag tillåter mig dock att ge ett förhandstips till de olika utredningar och den utrednings- och förhandlingsman, som jag inte vet om man ännu tillsatt men som det ju är avsikten att tillsätta, vilket i och för sig är ett gott initiativ. Jag tror att den första förutsättningen för att det skall bli någon ordning och reda i Storstockholms trafik är att de olika trafikföretagen sammanslås under en enhetlig ledning med samordnade tidtabeller och taxor. Det måste vara irrationellt — jag vet att tanken har diskuterats i olika sammanhang och fortfarande är föremål för diskussion — att tre storföretag och ett halvt dussin småföretag skall härska över var sin del av trafikapparaten. De tre storföretagen är Stockholms spårvägar, statens järnvä-

Ang. den statliga trafikpolitiken
gar och bankhuset Wallenberg. Är tiden ändå inte inne för att statens järnvägar helt enkelt löser in Wallenbergsföretagen och etablerar samverkan med Stockholms stad och med de berörda kommunerna i Storstockholmsräjongen, som är intresserade av att trafiken fungerar, och på detta sätt försöker åstadkomma en vettig lösning? Det kan ju sägas att denna sak är föremål för utredningar, och man tror kanske att jag föreslår att det skall bli ytterligare en utredning. Problemet har som sagt redan varit föremål för utredning under många Herrans år. Ett otal utredningar av olika slag har sysslat med än den ena och än den andra detaljen. Vad som här saknas är inte utredningsmaterial utan ett djärvare politiskt grepp på hela denna fråga.

Med dessa ord, herr talman, har jag velat ge uttryck för mitt instämmande i de båda reservationerna c och d av herr Larsson, eftersom de bättre än utskottets skrivning tillgodoser ett par konkreta förslag som vi framfört i de likalydande motionerna I: 812 och II: 983.

Herr ISACSON (h):

Herr talman! Rent allmänt vill jag säga att det förslag som nu skall antas av riksdagen utgör ett grepp på ämnet som inger förhoppningar. Det är verkligen glädjande att ett sådant förslag kunnat framläggas. Jag ber att få tacka kommunikationsministern för hans djärva grepp på detta ämne.

Trots detta måste jag dock vid en punkt sätta ett frågetecken i kanten och efterlysa konsekvensen i resonemanget.

1953 års trafikutredning föreslog att i första etappen skulle även transporter av skogsbrukets produkter släppas fria. Det har kommunikationsministern inte vågat föreslå, och inte heller utskottet. Man föreslår i stället en successiv avveckling. I första etappen sker faktiskt inte särskilt mycket. Jag frågar mig om man inte hade kunnat gå så långt att man åtminstone hade släppt traktor-

Ang. den statliga trafikpolitiken

transporterna helt fria. Varför skall det finnas en gräns vid 15 km? I fråga om dessa transporter finns det ju faktiskt en trafikekonomisk gräns, som sätter sig ganska bra själv. Det är inte ekonomiskt rimligt att köra skogsprodukter med traktorsläp långa sträckor. Men det kan mycket väl hända att man ibland måste köra både 16 och 17 km därför att en omlastning skulle fördyra transporten. Varför skall vi ha kvar en gräns vid 15 km? Lastbilstrafiken har ju släppts helt fri när det gäller de mindre lastbilarna under 3 500 kilograms maximalast. Det hade då, anser jag, varit fullt konsekvent att inte ha kvar någon gräns vid 15 km när det gäller traktortransporter. Den erforderliga gränsen sätter sig själv, som jag redan sagt, på grund av de ekonomiska lagar som gör sig gällande.

Herr talman! Som tillägg till denna lilla anmärkning, som jag dock anser vara ganska väsentlig, ber jag att få passa på tillfället att yrka bifall till reservationerna c och d.

Herr LUNDSTRÖM (fp):

Herr talman! Liksom så många andra kan även jag uttala tillfredsställelse över att det har lagts fram ett förslag om trafikpolitiken av sådan bredd som den här propositionen har.

Att jag begärt ordet beror på att jag tillsammans med några andra ledamöter har väckt en motion, I: 813, framförd i andra kammaren av herr Bohman, II: 975. Denna motion har i viss mån beaktats i utskottets skrivning och i viss del avstyrkts.

Den som till äventyrs har tagit del av motionen har naturligtvis förstått att den tillkommit på grund av farhågor som vi har hyst för att de riktlinjer för trafikpolitiken som nu fastställs skall utformas på ett sådant sätt, att de verkar diskriminerande på den reguljära civila luftfarten i landet. Dessa farhågor har efter förra onsdagens interpellationsdebatt om inrikesflyget sanner-

ligen inte blivit mindre. Den attityd som kommunikationsministern då intog gentemot inrikesflyget genom att tala om hur dyrt detta kommunikationsmedel måste förbli och hänvisa till att inrikesflyget nu subventioneras med 20 kronor per tur och returbiljett eller sammanlagt drygt 6 miljoner kronor står i kontrast till hans beredvillighet att öka SJ:s redan nu betydande subventioner till 200 miljoner kronor.

Nu är inrikesflygets kostnadsbelastning under utredning, och jag är medveten om att statsrådet i propositionen har förklarat att skillnaderna i olika trafikmedels kostnadsbelastning på det allmänna bör beaktas i den utredning som pågår om inrikesflyget. Jag skall därför inte här ta upp någon jämförande debatt om de statliga subventionerna till det ena eller andra samfärdsmedlet, men låt mig dock, herr talman, till protokollet ställa en fråga för begrundande av dem som skall beakta nyssnämnda olikhet i subventioner: Om det ur kulturell och företagsekonomisk synpunkt anses motiverat att upprätthålla järnvägstrafik i olika delar av landet, exempelvis Värmland och Jämtland, vad är det då för skillnad ur kulturell och företagsekonomisk synpunkt att upprätthålla reguljär flygtrafik exempelvis till Jämtland och Gotland?

Jag tror, herr talman, att det finns starka skäl för att samhället hjälper till med upprätthållande av järnvägstrafik på vissa sträckor. Däremot är jag orolig för att man skall spika regler som ger en framtida snedvridning av trafikutvecklingen. Och i denna utveckling spelar flyget en utomordentligt stor roll.

Vi behöver bara se litet på hur det ser ut i Amerika för att få klart för oss vilken enormt snabb utbredning flyget kan få. I Förenta staterna har inrikesflyget expanderat på såväl långa som relativt korta sträckor i en omfattning som måste betecknas som enorm. Billiga priser, ett utvecklat trafiknät och

fäta turer har gjort inrikesflyget till ett trafikmedel för hela folket från att för inte så länge sedan ha varit förbehållet bara de välsituerade. Det är min absoluta uppfattning att luftfartens expansion med största sannolikhet kommer att prägla kommunikationsväsendets utveckling också i vårt land i än större utsträckning än som hittills har skett.

Nu har utskottet för sin del understrukit vissa av de synpunkter som har anförts i vår motion, bl. a. att den snabba utvecklingen på trafikfältet nödvändiggör att trafikpolitikens planläggning sker med ett betydande mått av flexibilitet. Utskottet tror att motionärernas yrkande om ständigt förnyade prognoser för kommunikationsmedlen kommer att tillgodoses genom vissa uttalanden av departementschefen om en bättre samordning än hittills av investeringarna inom de olika trafikgrenarna. Likaså skulle därigenom vårt yrkande om en sammanvägning av olika transportmedels framtida behov bli tillgodosett. Jag är inte lika säker på detta som utskottet men får väl tills vidare hoppas att utskottets accentuering av saken har verkan.

Däremot föreligger det en klar motsättning mellan utskottet och motionärerna beträffande den ersättning som skall utgå till SJ vid driften av icke lönsamma bandelar. I våra motioner föreslås att statens ersättning till SJ i sådana fall skall avse särkostnader. Vi menar därmed sådana kostnader som bortfaller då trafiken läggs ned. Utskottet däremot anser, att full ersättning skall utgå till SJ för de kostnader som orsakas företaget i samband med driften av trafiksvaga järnvägslinjer. Enligt den definition som sedan görs i utskottets utlåtande, skulle ersättningen avse såväl de särkostnader motionärerna talat om — alltså kostnader direkt hänförliga till ifrågavarande bandel — som den på järnvägslinjen belöpande delen av de med järnvägsnätet i övrigt gemensamma kostnaderna.

Ang. den statliga trafikpolitiken

Ett väsentligt krav på trafikpolitiken är ju att konkurrens på lika villkor får råda mellan olika kommunikationsmedel. Därför bör den skäligen ersättning som skall lämnas inte avse mer än täckningen av särkostnader för just de trafiksvaga bandelar det är fråga om. Jag tror att denna sak har ganska stor betydelse. Därest den »kollektivbiljett» som propositionen talar om blir större än som på strikt sakliga grunder är motiverat enligt den särkostnadsprincip jag nyss återopade, stärks ju järnvägens konkurrenskraft på de trafikstarka bandelarna ännu mera. SJ kommer i sådant fall i ett oförtjänt överläge gentemot konkurrerande trafikmedel i både landsvägs- och lufttrafik, medan dessa senare trafikmedel kommer i ett motsvarande underläge. »Dimensioneringen av bidraget kan därjämte», säger vi i vår motion, »vara ägnad att minska SJ:s intresse av drift-rationalisering.»

När jag nu ser att kommunikationsministern har kommit in i kammaren, tillåter jag mig erinra om den debatt vi hade förra onsdagen, som delvis rörde de frågor jag här talat om. Kommunikationsministern yttrade då att jag i år hade väckt en motion som jag inte ens yrkat bifall till. Den uppgiften var inte riktig. Jag har lagt märke till att kommunikationsministern på denna punkt korrigerat sitt anförande i protokollet. Visserligen kom en replik av mig att på det sättet »hänga i luften», men jag har ändå underlåtit att göra anmärkning vid gårdagens protokollsjustering i kammaren.

För att emellertid kommunikationsministern inte skall få chansen att på nytt beskylla mig för att inte yrka bifall till en av mig väckt motion i detta sammanhang ber jag, herr talman, att nu få framställa följande yrkande: att riksdagen med avslag på utskottets förslag under punkt A V måtte godkänna det i motionerna I: 813 och II: 975 under punkten 2 i dessa motioner framställda yrkandet. Det innehåller, att

Ang. den statliga trafikpolitiken

riksdagen måtte »uttala att de kostnader som staten skall ersätta statens järnvägar med vid driften av icke lönsamma bandelar skall avse särkostnader, d. v. s. sådana kostnader som bortfaller då trafiken där läggs ned».

Herr ALEXANDERSON (fp) kort genmäle:

Herr talman! Skillnaden mellan utskottets och herr Lundströms tolkning när det gäller särkostnader beror kanske mest på att vi inte ger begreppet alldeles samma innebörd. Inom järnvägsstyrelsen skiljer man, såsom herr Lundström riktigt angav, vid bedömningen mellan särkostnader — sådana kostnader som hänför sig till just den speciella bandelen — och gemensamma kostnader som är mer eller mindre noggrant beräknade men som också hänför sig till den trafik det är fråga om att lägga ned. I utskottet upplystes bl. a. att en stor del av dessa gemensamma kostnader, bortåt hälften, hänför sig till de gemensamma grenstationerna, där man har gemensam personal och delvis andra gemensamma kostnader, vilka givetvis får fördelas på den trafik som går över stationen.

Utskottets ståndpunktstagande innebär väl sålunda i princip detsamma som yrkandet i motionen, nämligen att ersättningen skall avse de kostnader som bortfaller om trafiken läggs ned. Det är emellertid klart att beräkningen av sådana kostnader kan bli ett besvärligt kapitel. Det är lättare att beräkna de särkostnader som hänför sig direkt till den ifrågavarande bandelen än de gemensamma kostnaderna — beträffande dem tvingas man alltid att göra en i någon mån godtycklig uppskattning. Men principiellt tror jag att utskottet och herr Lundström står på samma ståndpunkt.

Herr SVANSTRÖM (cp):

Herr talman! Utskottet har på s. 62 i sitt utlåtande skrivit, beträffande målet för trafikpolitiken: »I den mån det

inte med kravet på kostnadstäckning går att lämna en viss bygd den trafikservice som från samhällets synpunkt är rimlig, bör ersättning till trafikföretaget utgå av allmänna medel.»

Uttrycket »en viss bygd» har i debatten återspeglats på det sättet, att företrädare för olika bygder framfört synnerligen speciella synpunkter på den eller den bygdens problem. I det avseendet kommer jag delvis att göra mig skyldig till en upprepning, herr talman, men jag har ändå inte velat underlåta att ge också min syn på de problem som här tidigare berörts bl. a. av herrar Nils Theodor Larsson och Lars Schött.

Innan jag går in på den frågan vill jag emellertid något kommentera de synpunkter på storstadstrafiken i Stockholm, som anförts av bl. a. fru Wallentheim. Jag lade märke till hennes farhågor för att den övergång från spårbunden trafik till annan trafik, som nu äger rum och som sannolikt kommer att äga rum i än större utsträckning, medför betydande risker i fråga om luftföroreningar. Det finns väl anledning att ta rätt allvarligt på dessa problem, även om de ligger utanför vårt resonemang här i dag. Emellertid måste det av en landsbygdsrepresentant sägas ut, att visst skall vi gemensamt lösa problemen, både här i Storstockholm och ute i landets olika delar, men nog förefaller det många hitresande landsortsbor orimligt att man i så hög grad utnyttjar trafikmedel, som är bundna till gatorna, då det borde vara möjligt att i stället ytterligare öka den spårbundna trafiken. Jag skulle alltså på den punkten gärna vilja instämma i fru Wallentheims synpunkter. Jag har observerat hur man under trafikrusningen i köerna fördriver tiden med att lösa korsord samtidigt som man kör fram när trafiken rör på sig mellan stoppen. Jag beundrar nerverna hos de bilförare som har sådan sysselsättning, men jag tycker samtidigt att det är föga väl använd tid.

Ang. den statliga trafikpolitiken

I en motion i denna kammare, nr 816, som gäller Gotlandstrafiken, framhålls att denna trafik bör ges ett sådant stöd, att kostnaderna för gods- och personbefordran mellan Gotland och fastlandet blir i huvudsak lika med kostnaderna för transport per järnväg med motsvarande trafikstandard på sträckor av samma längd. Jag är som företrädare för valkretsen Gotlands och Kalmar län mycket tillfreds med att utskottet har varit så positivt till denna motion, och jag ber livligt att få understryka de synpunkter som utskottet har anfört beträffande nödvändigheten av en utredning kring dessa problem. Jag vill instämma i de tidigare uttalade förhoppningarna, att en sådan utredning måtte komma till stånd utan dröjsmål och att resultaten av utredningen kommer att återspegla tillbörlig rättvisa för Gotlands vidkommande.

Vad som i detta avseende gäller Gotland gäller också i mycket hög grad den andra stora ön, Öland. När det gäller Öland kan man lämpligast uppnå detta resultat genom att så snabbt som möjligt få till stånd ett brobygge. Jag vill understryka vad som här redan har sagts, att det självfallet är mera angeläget att få en bro, som icke tarvar avgiftsbetalning, än att tvingas tillskapa en bro med avgiftsbeläggning. Jag vill i detta sammanhang endast uttala den förhoppningen — den omfattas inte bara av befolkningen i Kalmar län utan jag tror även av befolkningen i hela landet — att det icke kommer att dröja alltför länge innan det blir möjligt att sätta i gång detta brobygge.

Det järnvägsresonemang som berör Kalmar län och som här har förts vill jag till alla delar instämma i, men jag vill utöver vad som har sagts angående behovet av en hela länet genomgående järnvägsförbindelse understryka att det också är nödvändigt att bibehålla och förbättra järnvägstrafiken mellan Hultsfred och Västervik, eftersom det an-

nars inte går att skapa en sådan genomgående järnvägsförbindelse.

Till sist finner jag det mycket angeläget att framhålla nödvändigheten av att det i de länsdelar, som blir berörda av en kommande nedläggning av järnvägar, åstadkommes motsvarande förbättringar i fråga om landsvägstrafiken, och det kan, såsom jag bedömer saken, icke ske utan att väsentligt ökade vägsanslag ställs till förfogande.

Medan kommunikationsministern är närvarande i kammaren vill jag livligt understryka vad som tidigare här har sagts angående den roll som förbättrade kommunikationer spelar för näringslivet i en landsända som sydöstra Sverige, vilken enligt tillgängliga uppgifter — som är ovedersägliga — genomgår en icke lycklig utveckling, till stora delar förorsakad av de bristande och bristfälliga kommunikationsförhållandena.

Jag ber, herr talman, att med det anförda får instämma i det bifallsyrkande som tidigare har ställts beträffande reservationerna c och d.

Herr PETERSSON, ERIK FILIP, (fp):

Herr talman! Med risk för att upprepa vad några talare redan har sagt vill jag ändå kort vidröra den mycket omdebatterade frågan om upphävande av ett tidigare riksdagsbeslut angående breddning av linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö. Jag kan mycket väl förstå att man i nuvarande trafikläge är betänksam inför att bredda båda dessa linjer. Tanken på att utdöma båda trafiklederna har emellertid — och det är ju förstaeligt — framkallat en betydande oro inom dessa områden.

Järnvägsförbindelsen från Karlshamn till Vislanda över Växjö är nämligen ur näringspolitisk synpunkt mycket betydelsefull för dessa orter. Då man nu på senare år har planerat och fått till stånd en viss utbyggnad av industrien,

Ang. den statliga trafikpolitiken

så har beslutet om breddning utgjort en stimulerande faktor. Bifalles utskottets förslag, släcker man de förhoppningar som varit knutna härtill, och det uppstår risk för stagnation. Att dessa linjer, såsom utskottet nämner, inte för närvarande uppvisar tillfredsställande resultat ekonomiskt sett, beror till inte ringa del på det förhållandet, att banorna inte har tillräckliga och moderna resurser och inte motsvarar de krav som ställs på moderna järnvägar. En dåligt utrustad järnväg förlamar näringslivet och bidrar till allt mindre och mindre trafik. Å andra sidan föder en effektiv järnväg företagsamhet och ökar därmed trafikbehovet. Det är också självklart, att när en järnväg inte har normalspår, avstänges den från trafik från anslutna banor med normalspår. En smalspårig järnväg måste därför i regel uppnå otillfredsställande resultat.

Flera talare har framhållit hur man ser på dessa problem i Blekinge. För stora delar av Kronobergs län är Karlshamn den mest naturliga hamnen för godstransport. Den betydande ökningen av hamnens kapacitet och inte minst den planerade utbyggnaden till en av Europas djupaste hamnar motiverar en normalspårig direkt förbindelse med det övriga stambanenätet norrut. Den planerade utbyggnaden av hamnen har blivit känd efter det att utredningens betänkande kom till och efter det att propositionen skrevs.

Både i propositionen och i utskottets utlåtande nämnes, att det trafikkomplex det här gäller bör få förutsättningslöst lösas på grundval av de utredningar som hittills verkställts *och ytterligare erfordras*. Där skymtar således behovet av nya klarlägganden, innan man kan ta slutlig ställning. Detta är nog alldeles riktigt.

Likaså har utskottets talesman här i dag givit en sådan tolkning av propositionen och utskottets skrivning, att man kan tänka sig en breddning i framtiden av en av linjerna eller delar där-

av. I det läget måste man fråga sig, varför man nu skall fatta beslut i negativ riktning. Det medför såvitt jag kan förstå ingen skada, om man väntar med att ta ställning till dess klarhet vunnits och man kan ta ett samlat grepp i berörda fråga. Jag vill uttala den förhoppningen, att de myndigheter som kommer att följa denna frågas handläggning, beaktar alla de synpunkter som här har framförts från denna landsända, där förbättrade kommunikationer är nödvändiga för att näringslivet skall fungera.

Jag vill också vidröra en synpunkt som är omnämnd i motionerna I:815 och II:980. 1953 års trafikutredning begärde i sitt första betänkande, att från och med den första reformetappen vissa i skogsbruket med lastbil utförda transporter skulle undantas från behovsprövning. Av remissinstanserna uttalade sig 40 för och 13 mot det förslaget. I sitt tredje betänkande bibehöll trafikutredningen sitt tidigare krav på behovsprövningens slopande i detta fall och föreslog att den tidigare förordade regionala och lokala begränsningen inte skulle upprätthållas. Inom trafikutredningen fanns vissa reservationer mot utredningens slutgiltiga förslag. I propositionen har utredningens förslag på denna punkt emellertid frångåtts. Departementschefen anför, att det ökade behovet av moderna lastfordon som gör sig gällande vid den pågående rationaliseringen inom skogsbruket kan tillgodoses genom den föreslagna mindre restriktiva tillståndsgivningen.

Vi som undertecknat motionen kan inte ansluta oss till detta och det av flera skäl. Det är önskvärt att liberaliseringen sker parallellt vid skogstransport med traktortåg och lastbil, så att regleringen inte påverkar valet av transportmedel. Det är också angeläget att skogsbruket, som är en av våra viktigaste näringsgrenar, får möjlighet att genomföra sina transporter på det sätt som det finner mest rationellt. Den ökade konkurrensen och angelägenhe-

Ang. den statliga trafikpolitiken

ten av att utnyttja våra skogstillgångar på det mest ändamålsenliga sättet kommer att ställa ytterligare krav på transportapparaternas rationella användning.

De farhågor departementschefen anfört som skäl för den kvarvarande behovsprövningen i fråga om dessa körslor, kan vi inte heller dela. Det förefaller således inte sannolikt att bilar för skogsbruket kommer att användas för godsbefordran i fjärrtrafik. Endast stora fordon kan komma i fråga, och dessa är till skillnad från de mindre lastbilarna oftast specialutrustade och utan flak eller tipp.

För vår del har vi inte kunnat finna att departementschefen anfört tillräckliga skäl för att frångå trafikutredningens förslag. Vi föreslår därför att behovsprövningen för skogskørsel avskaffas redan vid den första reformetappens början, d. v. s. den 1 juli 1964. Med anledning av detta ber jag att få yrka bifall till reservation a av herr Bengtson i Solna.

Herr BERG (s):

Herr talman! Jag har redan tidigare frestat kammarens tålmod, och det är kanske lite djävt att gå upp på nytt. Jag gör det emellertid dels därför att jag inte fick tillfälle att replikera herr Persson, som talade för utskottet, dels därför att jag ser att kommunikationsministern nu hedrar kammaren med sin närvaro, och det bör ju celebreras även från talarstolen.

Jag har begärt ordet för att anknyta till den debatt som förts i dag om sambandet mellan industrilokalisering och järnvägskommunikationer. Jag skulle med anledning av det som herr Persson hade att säga beträffande Karlshamn—Vislandabanan vilja citera ett remissyttrande av länsarbetsnämnden i Blekinge län i en skrivelse till arbetsmarknadsstyrelsen i augusti 1962, ett remissyttrande som gäller järnvägsförbindelser i Karlshamnsregionen. Där heter det bl. a. så här: »Styrkan i expansionen är

speciellt påtaglig i västra delen av länet, där Karlshamn utgör centralpunkten. Det är givetvis av största intresse, att kommunikationerna från staden norrut bringas i paritet med de befintliga kommunikationerna öster- och västerut samt med det trafikorgan Karlshamns hamn utgör. Det är länsarbetsnämndens bestämda uppfattning, att hamnstaden Karlshamn och dess uppland — som inte bara omfattar delar av Blekinge län utan jämväl vissa av de södra delarna av Kronobergs län — skulle haft en ännu gynnsammare utveckling, om de haft tidsenliga järnvägskommunikationer norrut.»

Jag tycker att detta uttalande är så betecknande för situationen i Blekinge, ännu mera i år än för ett år sedan, att det finns allt skäl för kammarens ledamöter att ta del av länsarbetsnämndens påpekande.

Jag skulle också innan den här debatten avslutas, herr talman, gärna vilja fästa uppmärksamheten på att det här inte är ett försök från riksdagsrepresentanter från den sydöstra landsändan att bara »för att det skall så vara» slå vakt om järnvägskommunikationerna. Det finns bakom den aktivitet som utvecklas från talarstolen en så utbredd opinion inom landsändan, att jag tycker att man inte kan vifta bort den, även om man tar hänsyn till att det naturligtvis är lokala intressen det är fråga om.

I det material som har hopbragts och som utskottet har fått ta del av finns det en förteckning på inte mindre än cirka 120 företag, större och mindre — mest mindre naturligtvis, eftersom det är ett industriellt underutvecklat område — men likafullt 120 företag och företagare, som i protestens form förklarar sig vara intresserade av ett bibehållande av järnvägsförbindelserna och helst naturligtvis en förbättring av dem. Till opinionen hör också praktiskt taget alla de fackliga organisationer som finns i bygden och naturligtvis också samtliga berörda storkommuner.

Jag tror att det var herr Persson som

Ang. den statliga trafikpolitiken

stälde sig en liten smula tvivlande till de påståenden som gjorts om att SJ kanske inte alltid var så noga med metoderna i fråga om förarbetena för järnvägsnedläggningar. Jag vill påpeka att det yttrande som jag i detta avseende fällde baseras på det material som har presenterats för utskottet tidigare. Eftersom järnvägsstyrelsen kommer att spela en mycket betydande roll i de utredningar som skall göras för att följa upp riksdagens beslut i dag om nedläggande av Kalmar—Karlskronabanan och om upphävande av beslutet om breddning av järnvägarna i Blekinge, tycker jag inte att det kan vara ur vägen att förkammaren presentera ett misstag — jag skall väl inte vara alltför elak utan säga misstag som järnvägsstyrelsen kan begå när den gör sina undersökningar. Jag har här ett klipp från en tidning, vilket bär rubriken »SJ-fadäs». I artikeln citeras ett avsnitt av en undersökning som SJ presenterade för ungefär ett år sedan och i vilken järnvägsstyrelsen sade så här: »Vad slutligen gäller frågan om sambandet mellan den ifrågasatta breddningen och eventuell nylokalisering av företag till området» — det gäller Kalmar—Karlskronabanan — »vill styrelsen endast peka på de sedan någon tid aktuella tendenserna för den industriella utvecklingen i Kalmar och Karlskrona. I stället för inflyttning av industrier har här tendenser till nedläggning och avflyttning av företag varit påtagliga oaktat att dessa städer har en väl utvecklad transportapparat och betjänas av elektrifierade normalspårlinjer med jämförelsevis hög trafikthet.»

Nu gjorde SJ där verkligen en fadäs, därför att förhållandet var rakt motsatt det som man tecknade. SJ-ledningen påstod att det var en tendens till avflyttning och till nedläggning av företag, men i stället hade avflyttningstendensen bytts till sin motsats, och under de senaste åren hade nyetablerats flera ganska betydande företag. Ledarskribenten mätte också järnvägsstyrelsen skäppan

full, och jag har i varje fall inte upptäckt att järnvägsstyrelsen ingått i svaromål, utan man har väl fått svälja förtretet. A la bonne heure, det kan ha varit ett olycksfall i arbetet, men om man sammanställer detta med en del andra iakttagelser som man har kunnat göra i varje fall i den landsända varifrån jag kommer, blir man misstänksam och i viss mån fylld av oro för den kommande utvecklingen, om riksdagen fattar alltför drastiska beslut och ger alltför vittgående fullmakter beträffande de utredningar som skall föregå fortsatta järnvägsnedläggningar.

Herr talman! Det var denna komplettering jag ville göra, och jag tycker att det passar att göra den, när kommunikationsministern är inne i kammaren.

Herr WIKNER (s):

Herr talman! Jag skall be att till statsrådet Skoglund få ställa en fråga: Anser kommunikationsministern att SJ:s landsvägsbussar har sådan komfort att de kan överta den persontrafik det här är fråga om? Man får faktiskt många gånger den känslan, när man åker i en del av SJ:s landsvägsbussar, att så inte är fallet.

Herr PERSSON, FRITZ, (s):

Herr talman! Med anledning av det citat som herr Berg anförde ur det utlåtande som länsarbetsnämnden i Blekinge län hade avgivit och som, såvitt jag kunde uppfatta det, särskilt underströk att det skulle vara viktigt med järnvägsförbindelse norrut från Karlshamn, vill jag framhålla — det nämnde jag också i mitt förra anförande — att linjen Karlshamn—Fridafors synes vara mycket mer bärkraftig än de övriga linjerna. Jag förmodar att när de erforderliga kompletterande undersökningarna har verkställts, kommer frågan att prövas av Kungl. Majt: på det sätt som har angivits här i propositionen. Det kan alltså hända att det kommer att gå flera tåg här.

När det gäller järnvägsstyrelsens inställning till nedläggning av järnvägar vill jag bara understryka vad jag sade, att jag för min del tror att järnvägsstyrelsen försöker se till att driften blir bärkraftig och att styrelsen strävar efter att upprätthålla en så omfattande järnvägsdrift som över huvud taget kan anses lönsam. Jag kan inte tänka mig att järnvägsstyrelsen har andra ambitioner, men det är klart att den i sådana sammanhang kan göra misstag. Om det nu var ett misstag, som herr Berg refererade, var det en felbedömning av utvecklingen beträffande näringslivet och befolkningen i området. Sådana felbedömningar har gjorts av andra, och den saken skall jag inte vidare uttala mig om, men vad jag än en gång vill understryka är att när riksdagen så nyligen som i förra veckan tagit ställning till nedläggningen av trafiksvaga bandelar, bör inte det förhållandet att vi nu övergår till ett nytt system beträffande ersättning för sådana nedlagda bandelar medföra att vi i detta fall går ifrån den ståndpunkt som då intagits, även om det blir besvärliga konsekvenser i den egna valkretsen.

Herr statsrådet **SKOGLUND**:

Herr talman! Herr Wikner ställde en enkel fråga till mig i uppbrottets ögonblick. Jag skall försöka att svara på den omedelbart. Sedan månader tillbaka pågår ett nybyggande av såväl rälsbussar som landsvägsbussar inom statens järnvägars verksamhetsområde. Det är klart att här har landsvägstrafiken med SJ-bussar fått en alltmer ökad omfattning, och det är tänkbart och troligt att man inte haft möjlighet att ställa helt moderna bussar till förfogande på alla platser, men nybyggnadsverksamheten ökar, och inför högertrafikreformen har vi anledning räkna med att den kommer att gå i ännu snabbare tempo.

Herr Lundström ville att vi skulle ta upp den lilla tråtan från förra onsdagen. Jag vill då bara säga att jag förväx-

Ang. den statliga trafikpolitiken

lade årtalen 1963 och 1962, och det är jag ledsen över, men det var på det sättet att herr Lundström våren 1962 väckte en motion angående flygpasageraravgiften. Denna motion uppsköts till hösten 1962, och när den då togs upp till behandling framställde herr Lundström inget yrkande. Det skiljer alltså på några månader eller ett kvartal.

Herr **LUNDSTRÖM** (fp):

Herr talman! Det var den förväxlingen som var så betydelsefull, ty den motion som jag väckte i januari 1962 och som avgjordes i december 1962 gällde i huvudsak tillsättandet av den utredning som regeringen verkligen beslöt fjorton dagar före motionens behandling, och i samma veva beslöt regeringen också den nya avgiftshöjningen. Den hade inte trätt i kraft, varför jag inte kunde yrka bifall till något som ännu tillhörde framtiden, men jag uttalade farhågor för att höjningen skulle få ogynnsamma följder. Jag vill dock inte ta upp någon debatt härom vid denna sena tidpunkt.

Herr statsrådet **SKOGLUND**:

Herr talman! Jag vill bara säga att när herr Lundström framställde interpellationen i år, hänvisade han i sin motivering till den i december 1962 avgjorda motionen.

Efter det överläggningen förklarats härmed slutad, yttrade herr talmannen, att med anledning av vad därunder yrkats propositioner beträffande utskottets i förevarande utlåtande gjorda hemställan komme att framställas *först* särskilt angående punkterna A I och A II, *därefter* särskilt i fråga om punkterna A III och A IV, *vidare* särskilt rörande envar av punkterna A V, B, C och D, *ytterligare* särskilt beträffande punkterna E—H samt *slutligen* särskilt såvitt avsåge motiveringen till utskottets hemställan under punkten A V.

Ang. den statliga trafikpolitiken

I vad gällde *punkterna A I och A II* gjordes propositioner, först på bifall till vad utskottet hemställt samt vidare på antagande av det förslag, som innefattades i den av herr Bengtson i Solna vid utlåtandet avgivna reservationen; och förklarades den förra propositionen, som upprepades, vara med övervägande ja besvarad.

På sedermera gjord proposition bifölls vad utskottet i *punkterna A III och A IV* hemställt.

Härefter gjordes i enlighet med de rörande *punkten A V* förekomna yrkandena propositioner, först på bifall till utskottets hemställan samt vidare på bifall till motionerna I: 813 och II: 975, såvitt nu vore i fråga; och förklarades den förra propositionen, vilken förnyades, vara med övervägande ja besvarad.

I fråga om *punkten B*, anförde nu herr talmannen, hade yrkats dels bifall till vad utskottet hemställt, dels ock att det förslag skulle antagas, som innefattades i den av herr Nils Theodor Larsson m. fl. vid utlåtandet avgivna reservationen.

Därpå gjorde herr talmannen propositioner enligt dessa båda yrkanden och förklarade sig anse propositionen på bifall till utskottets hemställan vara med övervägande ja besvarad.

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

Den, som bifaller vad sammansatta stats- och tredje lagutskottet hemställt i sitt utlåtande nr 1 punkten B, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, antages det förslag, som innefattas i den av herr Nils Theodor Larsson m. fl. vid utlåtandet avgivna reservationen.

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

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

Ja — 97;

Nej — 38.

Därjämte hade 2 ledamöter tillkännagivit, att de avstode från att rösta.

På härefter gjord proposition bifölls vad utskottet i *punkten C* hemställt.

Vidare gjorde herr talmannen enligt de avseende *punkten D* framkomna yrkandena propositioner, först på bifall till utskottets hemställan samt vidare på antagande av det förslag, som innefattades i den av herr Cassel vid utlåtandet avgivna reservationen; och förklarades den förra propositionen, som upprepades, vara med övervägande ja besvarad.

På särskild proposition bifölls därpå vad utskottet i *punkterna E—H* hemställt.

Vidkommande *motiveringen till utskottets hemställan under punkten A V* gjorde herr talmannen propositioner, först på godkännande av utskottets motivering oförändrad samt vidare därpå att utskottets motivering skulle godkännas med den ändring, som föreslagits i den av herr Nils Theodor Larsson och herr Svensson i Ljungskile vid utlåtandet avgivna reservationen; och förklarade herr talmannen, sedan han upprepat propositionen på godkännande av utskottets motivering oförändrad, sig finna denna proposition vara med övervägande ja besvarad.

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

Den, som godkänner motiveringen till sammansatta stats- och tredje lagutskottets utlåtande nr 1 punkten A V oförändrad, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, godkännes utskottets motivering med den ändring, som föreslagits i den av herr Nils Theodor Larsson och herr Svensson i Ljungskile vid utlåtandet avgivna 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 *Larsson, Nils Theodor*, begärde rösträkning, verkställdes nu votering medelst omröstningsapparat; och befunnos vid omröstningens slut rösterna hava utfallit sålunda:

Ja — 89;

Nej — 41.

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

Ang. fastighetstaxeringen

Föredrogs ånyo bevillningsutskottets betänkande nr 62, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i kommunalskattelagen den 28 september 1928 (nr 370), m. m., jämte i ämnet väckta motioner.

I en den 18 oktober 1963 dagtecknad, till bevillningsutskottet hänvisad proposition, nr 197, hade Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att antaga vid propositionen fogade förslag till

Ang. fastighetstaxeringen

1) lag om ändring i kommunalskattelagen den 28 september 1928 (nr 370); samt

2) förordning om ändring i taxeringsförordningen den 23 november 1956 (nr 623).

I propositionen hade bland annat — på grundval av en av 1961 års fastighetstaxeringsutredning avgiven promemoria — föreslagits vissa förenklingar i förfarandet vid allmän fastighetstaxering. I främsta rummet inneburo dessa, att det nuvarande systemet med två nämnder i första instans på landet (beredningsnämnder och fastighetstaxeringsnämnder) skulle ersättas med en ennämndsorganisation (fastighetstaxeringsnämnder) efter i huvudsak samma regler som för närvarande gällde för städerna.

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

I) de likalydande motionerna I: 822, av herr *Ebbe Ohlsson m. fl.*, samt II: 991, av herrar *Turesson* och *Nilsson* i Bästekille,

II) de likalydande motionerna I: 823, av herrar *Sundin* och *Jonasson*, samt II: 989, av herrar *Hansson* i Önnarp och *Boo*,

III) de likalydande motionerna I: 824, av herr *Åkesson m. fl.*, och II: 990, av herr *Löfroth m. fl.*

I motionerna I: 823 och II: 989 hade, utom annat, hemställts, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t an hålla, att åtgärder måtte vidtagas beträffande fastighetsbeskattningen, förmögenhetsbeskattningen och arvsbeskattningen i enlighet med vad i motionerna anförts, så att uppräknig av fastighetsvärde på grund av penningvärdeförsämring vid nästkommande allmänna fastighetstaxering ej föranledde skärpt beskattning.

Utskottet hade i det nu ifrågavarande betänkandet av angivna orsaker hemställt,

Ang. fastighetstaxeringen

A) att riksdagen — dels med förklarande att Kungl. Maj:ts förevarande proposition nr 197 icke kunnat av riksdagen oförändrad antagas, dels ock i anledning av de sinsemellan likalydande motionerna I: 822, av herr Ebbe Ohlsson m. fl., samt II: 991, av herrar Turesson och Nilsson i Bästekille, I: 823, av herrar Sundin och Jonasson, samt II: 989, av herrar Hansson i Önnarp och Boo, ävensom I: 824, av herr Åkesson m. fl., och II: 990, av herr Löfroth m. fl., — måtte antaga vid propositionen fogade förslag till

1) lag om ändring i kommunalskattelagen den 28 september 1928 (nr 370); samt

2) förordning om ändring i taxeringsförordningen den 23 november 1956 (nr 623) med de ändringar, att 133 § 1 mom. erhöles i betänkandet angiven lydelse;

B) att följande motioner, nämligen

1) de likalydande motionerna I: 822, av herr Ebbe Ohlsson m. fl., samt II: 991, av herrar Turesson och Nilsson i Bästekille,

2) de likalydande motionerna I: 823, av herrar Sundin och Jonasson, samt II: 989, av herrar Hansson i Önnarp och Boo, ävensom

3) de likalydande motionerna I: 824, av herr Åkesson m. fl., och II: 990, av herr Löfroth m. fl.,

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

Reservation hade anförts av herrar *Gustaf Elofsson, Lundström, Gösta Jacobsson, Billman, Vigelsbo, Christenson* i Malmö, *Magnusson* i Borås, *Darlin* och *Larsson* i Umeå, vilka ansett, att utskottets yttrande bort i viss angiven del hava den lydelse, reservationen visade, samt att utskottet bort under B 2 hemställa, att riksdagen med bifall till motionerna I: 823 och II: 989, såvitt avsåge här behandlade fråga,

mätte i skrivelse till Kungl. Maj:t an hålla, att åtgärder måtte vidtagas beträffande fastighetsbeskattningen, för mögenhetsbeskattningen och arvsbeskattningen, så att uppräknings av fastighetsvärdena på grund av penningvärdeförsämringen vid nästkommande allmänna fastighetstaxering ej föränledde skärpt beskattning.

Herr ELOFSSON, GUSTAF, (cp):

Herr talman! I propositionen föreslås vissa förenklingar i förfarandet vid allmän fastighetstaxering. Enligt det nuvarande systemet skall det ju finnas beredningsnämnder, och nu skall man enligt förslaget övergå till att låta fastighetstaxeringsnämnderna sköta det hela. Det är kanske inte mycket att säga om den saken. Trots att jag kommer att tala mot utskottets förslag, vill jag emellertid framföra ett tack till utskottet för att man där gått med på att utöka antalet ledamöter i fastighetstaxeringsnämnd med en kommunvald ledamot.

Men vad vi reserverat oss emot är någonting annat.

Som alla vet blir penningvärdet varje år sämre och sämre, och detta innebär att en uppräknings av taxeringsvärdena för alla fastighetsägare medför en skärpning av beskattningen som de inte själva orsakat på något sätt. En höjning av fastighetsvärdena leder ju alltså till höjda skatter. Det var därför som vi reserverar från den borgerliga sidan ansåg att fastighetsägarna inte borde bestraffas med denna skärpta beskattning. Vi reserverar anser i stället att riksdagen bör hos Kungl. Maj:t begära en utredning beträffande bl. a. fastighetsbeskattningen. Utskottsmajoriteten har inte velat gå med på detta yrkande, och då har vi genom reservationen velat ge till känna vår uppfattning om att det här blir en orättvisa. Det står ju annars i grundlagen att var och en skall beskattas efter sin förmåga, men i detta fall förhåller det sig ju inte på det sättet, utan den skattskyl-

Ang. fastighetstaxeringen

dige drabbas här — som jag förut sade — utan att själv ha orsakat det av höjda skatter på grund av penningvärdeförsämringen, som i sin tur kommer att leda till en uppräknig av taxeringsvärdena. Enligt reservanternas uppfattning bör alltså denna fråga utredas så att inte höjningen av fastighetsvärdena medför skärpt beskattning för fastighetsägarna.

Det har under flera år talats om att fastighetsskatten skulle slopas, men den tycks alltjämt bibehållas. Den avskaffas inte, och vore det då inte rimligt, när man vet att den fastighetstaxering, som nu skall äga rum, kommer att gälla fem år framåt, att det då undersökes huruvida en höjning av fastighetsvärdena — som automatiskt blir följderna av den kommande allmänna fastighetstaxeringen — bör medföra högre skatter för fastighetsägarna? Utskottet har dock inte velat vara med om en sådan utredning.

Jag skall, herr talman, inte gå in på några detaljer utan i stället nöja mig med vad jag här sagt och yrka bifall till den vid utskottets betänkande avgivna reservationen.

Herr ERICSSON, JOHN (s):

Herr talman! Jag registrerar med tacksamhet att herr Elofsson gav utskottsmajoriteten det erkännandet, att vi tagit hänsyn till de väckta motionerna. När det gäller propositionens egentliga förslag har vi alltså varit ense. Vad man reserverar sig till förmån för är ett motionsyrkande, som skulle innebära en skrivelse till Kungl. Maj:t med begäran om undersökning av vad som kan göras i anledning av de konsekvenser som eventuellt höjda fastighetstaxeringsvärden kan innebära. Detta skulle emellertid betyda att vi på nytt till behandling tar upp frågan om en förändring av repartitionstalet, som vi har behandlat under innevarande års vårriksdag. Utskottet har inte funnit lämpligt att tillstyrka motionsyrkandet. Herr

Elofsson känner till det förslag som nämns i propositionen om framtida förmögenhetsbeskattning och liknande och vet att det kommer på riksdagens bord under de närmaste åren, då vi får ta ställning till det.

Med hänsyn till dessa faktiska förhållanden finner jag inte anledning att ge mig in på någon närmare polemik mot herr Elofsson och reservanterna vid detta tillfälle. Jag tycker det är bättre att säga att vi är ense i väsentliga saker men att vi har delade meningar när det gäller motionsyrkandena.

Jag hemställer om bifall till utskottets hemställan, och jag hoppas att herr Elofsson inte skall föranleda mig att på nytt behöva gå upp i talarstolen, där jag fått vistas så mycket under det gångna året.

Sedan överläggningen ansetts härmed slutad, yttrade herr talmannen, att med anledning av vad därunder yrkats propositioner komme att framställas särskilt beträffande varje punkt av utskottets i förevarande betänkande gjorda hemställan.

På särskilda propositioner bifölls vad utskottet i punkterna A och B 1 hemställt.

Därefter gjordes enligt de rörande punkten B 2 förekomna yrkandena propositioner, först på bifall till vad utskottet hemställt samt vidare på antagande av det förslag, som innefattades i den vid betänkandet avgivna reservationen; och förklarades den förra propositionen, vilken förnyades, vara med övervägande ja besvarad.

Sedermera bifölls på gjord proposition vad utskottet i punkten B 3 hemställt.

Föredrogos ånyo bankoutskottets utlåtanden och memorial:

nr 30, i anledning av framställning av fullmäktige i riksgäldskontoret an-

gående omorganisation av riksgäldskontoret, m. m.;

nr 31, angående instruktion för nästkommande riksdags bankoutskott;

nr 32, i anledning av framställning av fullmäktige i riksbanken angående reservation av tomt för ny riksbanksbyggnad, m. m.; och

nr 33, i anledning av framställning av fullmäktige i riksgäldskontoret angående inrättande av vissa ordinarie tjänster vid riksdagens ekonomibyrå.

Vad utskottet i dessa betänkanden hemställt bifölls.

Föredrogos ånyo första lagutskottets utlåtanden:

nr 49, i anledning av väckta motioner om en översyn av lagstiftningen rörande förmynderskapsförvaltningen;

nr 50, i anledning av väckta motioner om inrättande av ett ekonomiskt förvalterskap som alternativ till omyndigförklaring;

nr 51, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående ändrad lydelse av 2 § 9:o), 14:o), 15:o) och 17:o) lagen den 26 maj 1909 (nr 38 s. 3) om Kungl. Maj:ts regeringsrätt; samt

nr 52, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om biskopval, m. m.

Vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt bifölls.

Vid förnyad föredragning av andra lagutskottets utlåtande nr 78, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse av 26 § sjömanslagen den 30 juni 1952 (nr 530), bifölls vad utskottet i detta utlåtande hemställt.

Föredrogos ånyo tredje lagutskottets utlåtanden:

nr 40, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i lagen den 28 maj 1886 (nr 46)

angående stenkolsfyndigheter m. m., m. m.;

nr 41, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående bestridande av kostnaderna för grupplivförsäkring för präster och kyrkomusiker, m. m.; samt

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

Vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt bifölls.

Vid förnyad, punktvis skedd föredragning av jordbruksutskottets utlåtande nr 24, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utgifter å tilläggsstat I till rikstaten för budgetåret 1963/64, såvitt propositionen avsåg jordbruksärenden, bifölls vad utskottet i detta utlåtande hemställt.

Anmälde jordbruksutskottets förslag till riksdagens skrivelse, nr 392, till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utgifter å tilläggsstat I till rikstaten för budgetåret 1963/64, såvitt propositionen avsåg jordbruksärenden.

Skrivelseförslaget godkändes under förutsättning att utskottets hemställan i utlåtande nr 24 bifölles även av andra kammaren.

Anmälde och godkändes bankoutskottets förslag till riksdagens skrivelser:

nr 394, till fullmäktige i riksgäldskontoret i anledning av framställning av fullmäktige i riksgäldskontoret angående riksdagsledamöternas bostadsfråga;

nr 395, till delegerade för riksdagens verk i anledning av framställning av fullmäktige i riksgäldskontoret angående omorganisation av riksgäldskontoret, m. m.;

nr 396, till fullmäktige i riksgäldskontoret i anledning av framställning av fullmäktige i riksgäldskontoret an-

gående omorganisation av riksgäldskontoret, m. m.;

nr 397, till fullmäktige i riksbanken i anledning av framställning av fullmäktige i riksbanken angående reservation av tomt för en ny riksbanksbyggnad, m. m.;

nr 398, till delegerade för riksdagens verk i anledning av framställning av fullmäktige i riksgäldskontoret angående inrättande av vissa ordinarie tjänster vid riksdagens ekonomibyrå; och

nr 399, till fullmäktige i riksgäldskontoret i anledning av framställning av fullmäktige i riksgäldskontoret angående inrättande av vissa ordinarie tjänster vid riksdagens ekonomibyrå.

Anmälades och godkändes bevillningsutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 414, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning angående ändrad lydelse av 18 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt, m. m., såvitt propositionen hänvisats till bevillningsutskottet; och

nr 415, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i kommunalskattelagen den 28 september 1928 (nr 370), m. m., jämte i ämnet väckta motioner.

Anmälades och godkändes första lagutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 416, i anledning av väckta motioner om en översyn av lagstiftningen rörande förmynderskapsförvaltningen;

nr 417, i anledning av väckta motioner om inrättande av ett ekonomiskt förvaltarskap som alternativ till omyndigförklaring;

nr 418, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående ändrad lydelse av 2 § 9:o), 14:o), 15:o) och 17:o) lagen den 26 maj 1909 (nr 38 s. 3) om Kungl. Maj:ts regeringsrätt; och

nr 419, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om biskopsval, m. m.

Anmälades och godkändes andra lagutskottets förslag till riksdagens skrivelse, nr 421, till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse av 26 § sjömanslagen den 30 juni 1952 (nr 530).

Anmälades och bordlades statsutskottets memorial nr 220, angående tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1963/64.

På framställning av herr talmannen beslöts att statsutskottets memorial nr 220 skulle på föredragningslistan för morgondagens sammanträde uppföras efter de två gånger bordlagda ärendena.

Justerades protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 14.52.

In fidem
K.-G. Lindelöw