



6—7 april

Debatter m. m.

Torsdagen den 6 april

	Sid.
Svar på frågor av:	
herr Norrby ang. propositionsavlämnandet.....	5
herr Nilsson i Agnäs ang. de generella hastighetsbegränsningarna..	9
herr Sjöholm ang. postförsändelser med diskriminerande påskrift	11
herr Antby ang. aktuella företagsnedläggningar och driftsinskränk-	
ningar i Dalsland.....	12
fru Nettelbrandt ang. väntetiderna vid de statliga sjukvårdspoli-	
klinikerna.....	13
herr Rimmerfors ang. gottgörelse för skada som åstadkommits av	
svensk brottsling utomlands, herr Gustavsson i Alvesta ang. gott-	
görelse för skada genom svensk medborgares brottsliga handling	
inom eller utom Sverige, och herr Lindahl ang. gottgörelse till	
norsk medborgare i anledning av brott av rymlingar från svensk	
fångvårdsanstalt.....	16
herr Börjesson i Falköping ang. etiketterna på medicinflaskor....	18
herr Nilsson i Bästekille ang. tidpunkten för avlämnande av propo-	
sition om erosionskydd på ön Ven.....	19
Svar på interpellationer av:	
fru Jäderberg ang. metoden för identifiering av nyfödda.....	20
fru Renström-Ingenäs ang. begränsning av riskerna vid trafik	
med vissa snabba transportfordon.....	21
herr Bengtson i Solna ang. varningsljus å motorfordon.....	27
fröken Ljungberg ang. användningen av inkomst av lyxtelegram-	
blanketter.....	29
herr Nilsson i Östersund ang. samordning av de svenska och norska	
bestämmelserna om lastbilstrafik.....	37
herr Jansson ang. statens järnvägars trafikunderlag i samband med	
övergången till högertrafik.....	40

	Sid.
Interpellationer av:	
herr Hedin ang. undantag från allmän varuskatt för tillbehör till vissa fiskeredskap	44
herr Tobé ang. försäkringsskyddet mot skada genom löskommen olja	45
herr Grebäck ang. ansvaret för båttrafiken i Stockholms skärgård	45
Meddelande om enkla frågor av:	
herr Persson i Heden ang. kommunernas konkurrens om tandläkare	47
herr Persson i Heden ang. tandläkarutbildningen	47
herr Tobé ang. möjligheten att kringgå föreläggande att borttaga vanprydande skylt	48

Fredagen den 7 april

Svar på interpellationer av:	
herr Larsson i Umeå ang. återgivandet i dagspressen av kartmaterial	49
herr Westberg ang. vattenregleringsavgifterna	50
Utgifterna på driftbudgeten inom kommunikationsdepartementets verksamhetsområde:	
Allmän översikt över beräkningen av väganlagen m. m. Anslagen till vägunderhåll och vägbyggnader	53
Allmän översikt över beräkningen av anslagen till sjöfartsverket m. m. Anslagen till sjöfartsverkets verksamhet	73
Meddelande ang. plan för behandling i kamrarna av utskottsutlåtanden	76
Anslag till industri, energiförsörjning, teknisk forskning m. m.:	
Statens institut för hantverk och industri: Bidrag till kursverksamheten m. m.	76
Teknisk forskning	82
Institutet för nyttiggörande av forskningsresultat, INFOR: Administrationskostnader	84
Atomenergiverksamhet inom Aktiebolaget Atomenergi	87
Kraftstationer m. m.	95
Meddelande om enkla frågor av:	
herr Hamrin i Kalmar ang. utseendet av ledamöter i lantbruksnämnder	100
herr Sjöholm ang. folkpensionärs rätt till extra avdrag vid taxeringen	100
herr Hector ang. bestämmelserna om penninginsamling å allmän plats	100
herr Fridolfsson i Stockholm ang. beredande av plats vid fackskolor	100

Sid.

Samtliga avgjorda ärenden**Fredagen den 7 april**

<i>Statsutskottets</i> memorial nr 47, i anledning av kamrarnas skiljaktiga beslut i fråga om anslag till Teologiska fakulteterna: Avlöningar	53
<i>Jordbruksutskottets</i> memorial nr 11, i anledning av kamrarnas skiljaktiga beslut i fråga om anslag till Befrämjande i allmänhet av fiskerinäringen.....	53
<i>Statsutskottets</i> utlåtande nr 6, rörande utgifterna på driftbudgeten inom kommunikationsdepartementets verksamhetsområde.....	53
— nr 43, rörande anslag till industri, energiförsörjning, teknisk forskning m. m.....	76
— nr 46, om anslag till statens sjöhistoriska museum.....	98

Torsdagen den 6 april

Kl. 15.30

Förhandlingarna vid detta sammanträde leddes till en början av herr förste vice talmannen.

§ 1

Svar på fråga ang. propositionsavlämnandet

Ordet lämnades på begäran till

Hans excellens herr statsministern **ERLANDER**, som yttrade:

Herr talman! Herr Norrby har frågat mig, om jag avser att i fortsättningen genom en bättre planering av regeringens arbete skapa förutsättningar för att propositioner avlämnas till riksdagen i jämnare takt än vad som varit fallet hittills i år.

Självfallet eftersträvar regeringen alltid att planera sitt arbete på bästa möjliga sätt och att därvid ha uppmärksamheten fästad på att underlätta riksdagens arbete. Den alldeles övervägande delen av regeringens förslag till riksdagen framläggs i statsverkspropositionen. Under senare år har i växande utsträckning förslagen inarbetats i statsverkspropositionen i stället för att bli föremål för särpropositioner. Detta innebär att riksdagen redan vid sessionens början har ett mycket omfattande arbetsmaterial. Enligt uppgift från utskottssekretariaten har utskotten inte saknat arbetsuppgifter. Diskussionen om propositionsavlämnandet måste naturligtvis ses mot denna bakgrund.

Under hösten koncentreras arbetet i departementen till statsverkspropositionen. Därav följer att de andra propositionerna naturligtvis kommer i ett senare skede. De tider som regeringen preliminärt anger för deras avlämnande

är att betrakta som ett arbetsprogram, i vilket förskjutningar kan inträffa. I en del fall har remisstiderna på utredningsförslag gått ut sent eller måst förlängas, varigenom regeringen varit nödsakad att skjuta på sitt ställningstagande. Stundom innehåller remissvaren synpunkter som kräver kompletterande utredningar. Ofta föregås också propositionerna av segslitna förhandlingar med olika organisationer, vilket självfallet kan innebära tidsförskjutningar. Vidare har den ökade användningen av interpellations- och frågeinstitutet betytt en inte oväsentlig ökning av arbetsbördan i kanslihuset. Under perioden 11 januari—20 mars besvarades i år 110 enkla frågor mot 57 förra året. Samtidigt har antalet interpellationer under motsvarande tid ökat från 74 förra året till 117 i år, varav 29 besvarats under den aktuella perioden mot 24 föregående år.

Likväl är det otillfredsställande att 32 propositioner inte kunnat bordläggas förrän den 29 mars. Å andra sidan avlämnades med ett undantag dessa propositioner till riksdagen redan mellan den 17 och den 22 mars. Det stora antalet propositioner har sålunda i viss mån kompensrats av att den ordinarie motionstiden i praktiken förlängts med minst en vecka.

Den hårda arbetsbelastningen för regering och riksdag är ett uttryck för den politiska viljan till ett aktivt och målmedvetet reformarbete. Årets riksdag har fått sin prägel av omfattande och betydelsefulla reformförslag över ett mycket brett fält. Jag vill som exempel nämna bostadspolitik, markfrågan, vuxenutbildningen, investeringsbanken, jordbrukspolitik och en rad förslag syftande till organisatoriska förändring-

Svar på fråga ang. propositionsavlämnandet

ar och rationaliseringar av statsverksamheten. I valet mellan att fullfölja detta reformarbete eller att redovisa ett färre antal propositioner mot slutet av propositionstiden har regeringen inte tvekat. Det är min övertygelse att inte heller riksdagen gör det.

Vidare anförde:

Herr NORRBY (fp):

Herr talman! Jag tackar statsministern för svaret på min enkla fråga, som av svarets längd att döma inte var så enkel. I själva verket besvarades inte frågan i sin helhet. Jag vet alltså inte om statsministern tänker planera regeringens arbete bättre i vad avser propositionsavlämnandet i fortsättningen av årets riksdag och kommande år.

Mest var det kanske tillbakablickar i statsministerns svar, men min fråga syftade framåt. Jag vet inte om detta förhållande är symptomatiskt för regeringen.

Det kan synas förmätet av mig som ny riksdagsledamot att i mitt första anförande från denna talarstol ge mig på en fråga som griper så djupt in i riksdagens arbetsformer, vilka jag ju knappast är belastad med erfarenhet av. Men en nykomling upplever riksdagsarbetet på ett helt annat sätt än de gamla politiska ringrävarna, och därför kanske mina synpunkter kan ge litet extra belysning av propositionsanhopningen och dess vådor.

Rationalisering är ju dagens lösen i alla upptänkliga sammanhang, och det är därför med ett visst nöje jag kan ge regeringen en rationaliseringskompliment. Förra året behövde regeringen tio dagar på sig för att avlämna 33 propositioner — i år har regeringen lyckats pressa tiden till sju dagar för samma prestation. Det rör sig alltså om en effektivitetshöjning med inte mindre än 30 procent. Men den verkliga toppnoteringen aviseras i propositionsförteckningen den 22 mars från statsrådsberedningen. Den 10 april kanske blir en

märkesdag i svensk politisk historia. Då kan vi nämligen förvänta oss 23 propositioner på en dag — om regeringen kan fullfölja sina planer förstås, och det är det kanske ingen som tror riktigt på i detta sammanhang numera.

Det är bara synd att regeringen samtidigt låtit »effektiviteten» breda ut sig på demokratins bekostnad. Ty det är ju grundläggande funktioner i en parlamentarisk demokrati som störs när oppositionens arbetsmöjligheter begränsas så påtagligt som just nu är fallet. Oppositionen skall med hjälp av ett par sekreterare per riksdagsgrupp inom loppet av några veckor arbeta fram alternativ till flera tiotal genomgripande regeringsförslag — förslag som regeringen haft månader och år på sig för att utveckla med hjälp av hundratals kansli- och tjänstemän. Till yttermera visso har oppositionen det löpande riksdagsarbetet att tänka på. Det är mot den bakgrunden självklart att oppositionsförslagen blir skissartade.

Anhopningen av propositioner gör också att allmänheten får svårt att följa med i den politiska debatten. Regeringsförslagen dominerar det politiska nyhetsmaterialet. Jag vill säga att jag inte tagit fram måttstocken för att med spaltmillimetersiffror bevisa mitt påstående. Oppositionen får ställa upp med handikapp i den demokratiska kampen om väljarnas intresse.

När man ser närmare på detta problem smyger sig en obehaglig känsla på: regeringen har kanske inte helt oavsiktligt travat så många viktiga propositioner på riksdagens bord under så kort tid. Har regeringen verkligen gjort allt för att undvika en sådan här anhopning av propositioner? Finns det inga underlåtenhetssynder?

Jag vill i detta sammanhang citera ett yttrande av statsministern i en interpellationsdebatt år 1961 i denna kammar. Det lydde så här: »Från regeringens sida kommer alla åtgärder att vidtagas för att försöka få propositioner

Svar på fråga ang. propositionsavlämnandet

avlämnade tidigare vid kommande riksdagar.» Vid fjolårets interpellationsdebatt i denna fråga tog inte statsministern tillbaka detta långtgående löfte.

Herr talmannen påminner mig nu med hjälp av signallampan här i talarstolen om att den rekommenderade tidsgränsen tre minuter är nådd och belyser därmed bostavligt och bildligt ytterligare ett av oppositionens handikapp i riksdagsarbetet, nämligen tidsbegränsningen vid repliker och frågedebatter.

Hans excellens herr statsministern
ERLANDER:

Herr talman! Den tidsbegränsningen hade väl den ärade riksdagsledamoten själv kunnat undvika genom att väcka en interpellation. Det finns väl ingen som drömmer om att talmannen skulle införa någon tidsbegränsning vid interpellationsbesvarande. Detta sätt att argumentera var över huvud taget ganska typiskt för interpellanten.

Hade det nu varit en interpellation, skulle jag gärna ha velat ta upp en del mycket väsentliga problem. Jag skulle tro att det inte i något land i världen lämnas ett så utomordentligt tillfälle för riksdagen att delta i utformningen av landets politik som här i Sverige. Vi redovisar propositionerna och inbjuder till motförslag. Det är inte som i andra länder så att man begär svaret ja eller nej, utan genom den utförliga motiveeringen i propositionerna inbjuder man oppositionen och andra riksdagsledamöter att delta i utformningen av förslagen. Så går det inte till i något annat parlament, och det var ganska häpnadsväckande toner som hördes nyss — att vi på något sätt skulle vilja försvåra oppositionens arbete.

Detta är ingen interpellationsdebatt, herr talman, och därför kan jag inte lägga fram det mycket omfattande material som jag har till mitt förfogande. Hade jag läggning för herr Norrby's insinuanta sätt att argumentera skulle jag givetvis ha sagt att herr Norrby ställt

en fråga för att hindra mig att lägga fram mitt material. Jag gör inte det, utan jag vill bara visa hur han argumenterar.

En enda sak kanske jag får lov att säga. Vi har gjort vissa jämförelser med redovisningen i andra länder av exakt likartade frågeställningar. Vi har haft rekommendationer från nordiska kommittéer om t. ex. namnlagarna. Samma lagförslag föranledde i den danska riksdagen en proposition på 6 sidor, i den norska riksdagen en sådan på 88 sidor och i den svenska riksdagen en proposition på 204 sidor. Varför? Jo, för att vi är angelägna om att ge ett fylligt material, en god service för medborgarna och riksdagsmännen. Jag skulle kunna fortsätta och tala om varumärkeslagen — 25 sidor i Danmark, 12 sidor i Finland, 23 sidor i Norge, 275 sidor i Sverige.

Om man på oppositionens sida vill ha ett i hög grad förenklat propositionsförfarande så att man bara talar om vad regeringen har för avsikter, då skall vi givetvis gärna överväga det. Men jag vill nog ha mycket noggranna överläggningar mel talmanskonferensen innan vi gör det. Den svenska propositionsredovisningen är unik i världen. Den är avsedd att möjliggöra för riksdagen att delta i lagstiftningsarbetet. Låt oss vara tacksamma för att vi har den traditionen och låt oss inte ge den föreställningen att här pågår ett försök att hindra en aktiv medverkan från riksdagens sida!

Herr **NORRBY** (fp):

Herr talman! Förhållandet med tidsbegränsning vid interpellationsdebatter är inte riktigt så enkelt som statsministern vill göra gällande. Det förekommer tämligen ofta i riksdagens hektiska slutspurt att det läggs in interpellationssvar i andra större debatter, och då gäller tidsbegränsning för interpellanten men inte för den svarande.

Man kan också konstatera en klar tendens till missbruk av interpellationsinstitutet — inte från dem som interpellere-

Svar på fråga ang. propositionsavlämnandet

rar utan från dem som svarar — genom att svaret skjuts upp mycket länge. Detta leder till att man frestas att använda det enkla frågeinstitutet för att snabbt få en fråga belyst medan den är aktuell.

Statsministerns påstående att sakskalet i denna fråga inte kunde redovisas i tillräcklig omfattning faller platt till marken mot bakgrunden av att statsrådet Geijer här i kammaren och i första kammaren för en vecka sedan räknade upp en mängd sakskalet i just de spörsmål som här är aktuella. Min fråga var emellertid framställd redan före denna debatt, och jag har därför att i dag ta emot statsministerns svar och kommentera det.

Jag tror att mina två frågor inte är så insinuanta som statsministern vill göra gällande. Det finns i själva verket ett par mycket enkla åtgärder, som skulle kunna underlätta oppositionens arbete med propositionerna. En metod har regeringen för första gången, såvitt jag förstår, tillämpat i dag, nämligen att till riksdagens förfogande ställa lagrådsremisserna. Dessa är offentliga handlingar men trycks inte i så stor upplaga att de regelmässigt kan användas av riksdagsmännen i deras förberedelsearbete.

En annan variant, som också är lätt att tillämpa, är att man efter en offentlig utredning sammanställer remissyttrandena och överlämnar dem i en bunt — i ganska många exemplar — till riksdagen, så att ledamöterna har dem till förfogande när de skall förbereda arbetet med de förslag som så småningom kommer i form av propositioner.

Dessutom kunde man kanske ge remissinstanserna en direkt uppmaning att själva göra en kort sammanfattning av sina remissyttranden, som riksdagsledamöterna också kunde få hopbuntade när remissvaren har kommit in, så att vi hade en förkortad men auktoritativ version av remissyttrandena att arbeta med. Den komprimering av dessa som nu finns i propositionerna innebär en risk för en litet missvisande redovis-

ning. Våra tjocka propositioner är för övrigt ett resultat just av att vi får dessa trots allt ganska fylliga redovisningar av remissyttrandena i propositionerna.

Hans excellens herr statsministern
ERLANDER:

Herr talman! Det är självfallet att vi gärna på allt sätt vill underlätta för riksdagen att följa utredningsarbetet. För närvarande ordnas detta så att så fort en offentlig utredning är färdig ställs 500 exemplar till riksdagens förfogande, och detta anses räcka. Remissyttrandena överlämnas till riksdagens upplysningstjänst och finns där tillgängliga. Det är möjligt att regeringen skall göra ännu en bearbetning av dem. Det blir då en ytterligare belastning på kanslihuset genom vad som är en serviceuppgift för riksdagen. Man kan mycket väl överväga detta. Om det bara var det som den ärade frågeställaren åsyftade, skulle han kanske inte ha behövt ta till så oerhört starka bröstoner i början av sitt anförande.

Det finns en mycket enkel metod, ärade frågeställare och herr talman, att klara detta problem. Vi har inte långt från oss ett land med en borgerlig regim. Där kallas motsvarigheten till kanslihuset »det store fryshuset» och riksdagen är praktiskt taget arbetslös. Det är mycket lätt att ordna det så, och det kanske är det alternativ som oppositionen nu arbetar på att införa i vårt land. I så fall kommer den nog att möta ett visst motstånd.

Herr NORRBY (fp):

Herr talman! Oppositionen och regeringen är helt överens om det avslutande avsnittet i statsministerns svar på min fråga, nämligen att man inte skall slå av på reformtakten. Det gäller här att skapa bästa möjliga arbetsvillkor för riksdagen, och på den punkten är vi helt ense. Vad vi däremot tydligen inte är överens om är

Svar på fråga ang. de generella hastighetsbegränsningarna

huruvida regeringen verkligen har lagt ned all tänkbar möda på att få demokratin att fungera genom att skapa så goda arbetsförhållanden som möjligt för oppositionen.

Hans excellens herr statsministern
ERLANDER:

Herr talman! Det lönar sig tydligen att resonera, ty nu är jag fullkomligt överens med frågeställaren. Det är självklart att det även ligger i regeringens intresse att få de enskilda riksdagsmännen att noggrant och med stor uppmärksamhet pröva de förslag som lämnas fram och vara med om att utarbeta kompletterande förslag.

Vad jag har velat framhålla är att man inte bör påstå att vår demokrati på något sätt är hotad därför att det har kommit ett betydande antal propositioner i sista stund. Inget annat parlament lämnar så stor rörelsefrihet åt den enskilde riksdagsmannen — och frågeställaren kan väl inte insinuera att Sverige är den enda demokratin i världen.

Vårt arbete som riksdagsmän är betydande, det vet vi, och det är bara bra om man på allt sätt försöker för enkla det. Men man skall då inte göra saken så enkel för sig att man tror att man kommer förbi de mycket svåra avvägningsproblem som här uppstår. Frågeställaren har medgivit att det är bra om en fyllig redovisning lämnas i propositionen. Om man sålunda tillgodoser önskemålet om en sådan kanske den tid detta tar inkräktar på den enskilde riksdagsmannens tid för prövning. Man kommer inte förbi detta avvägningsproblem genom några enkla, banala slagord om att riksdagsmannens arbete skulle underlättas oerhört om regeringen gjorde på det eller det sättet.

När det riktas angrepp mot att vår metodik inte är demokratisk och när det konkreta förslag som frågeställaren har lagt fram innebär att vi skall göra sammanställningar av remissva-

ren, finns det ingen proportion mellan anklagelsen för bristande demokrati och den lilla mus som föddes av berget.

Härmed var överläggningen slutad.

§ 2

Svar på fråga ang. de generella hastighetsbegränsningarna

Ordet lämnades på begäran till

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet PALME, som yttrade:

Herr talman! Herr Nilsson i Agnäs har frågat mig, om jag inte uppfattar de generella hastighetsbegränsningarna som olämpliga med tanke på den skiftande karaktären i kvalitet och trafikintensitet hos det svenska vägnätet.

Någon tid innan herr Nilsson framställde sin fråga avlämnades till riksdagen en proposition (1967:55) om inrättande av statens trafiksäkerhetsverk. I den tillkännagav jag min avsikt att föreslå Kungl. Maj:t att framlägga förslag till riksdagen angående differentierade hastighetsgränser för fordon med hänsyn till beskaffenheten av olika vägar. Ett sådant förslag kommer inom kort att föreläggas riksdagen.

I samband därmed får riksdagen en sammanfattande rapport om de mycket positiva resultat som uppnåtts genom de tillfälliga hastighetsbegränsningarna.

Vidare anförde:

Herr BENGTSOEN i Solna (h):

Herr talman! Herr Nilsson i Agnäs är tyvärr förhindrad att ta emot detta svar, och jag hoppas att statsrådet inte har något emot att jag i hans ställe får tacka härför.

I sitt svar säger statsrådet att förslag kommer att framläggas för riksdagen om differentierade hastighetsgränser just med hänsyn till beskaffenheten av olika vägar. Det är ganska naturligt att

Svar på fråga ang. de generella hastighetsbegränsningarna

en herre som herr Nilsson i Agnäs, som har sin varelse i Norrland, har uppfattat vissa olägenheter med en generellt lika bestämd gräns över hela landet. I Norrland finns numera goda, raka vägar med relativt liten trafikintensitet.

I sitt svar säger också statsrådet att han kommer att ge en redovisning av hur de tillfälliga hastighetsbegränsningarna har verkat, och det är jag glad över. Jag skulle gärna redan nu vilja fråga om det resultat som statsrådet har kommit fram till i detta sammanhang är entydigt, om man så att säga beträffande de temporära hastighetsbegränsningarna kan urskilja att det är just karaktären av temporär som är det väsentliga trafiksäkrande elementet.

Men, herr talman, det försiggår ju också en debatt om generella, i tiden icke begränsade hastighetsgränser, och nu undrar jag om statsrådet är beredd att inför kammaren i dag säga om det förslag som han här nämnt kommer att gå ut på temporära, differentierade hastighetsgränser eller i tid obegränsade sådana differentieringar.

Den frågan har ett mycket stort intresse för allmänheten.

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet PALME:

Herr talman! Jag skall svara rent principiellt, möjligen till herr talmanens begrundan. Jag har varit osäker om huruvida jag skulle svara på denna fråga eller inte.

Läget är det att jag har lagt fram en proposition här i riksdagen och däri annonserat en kommande proposition om differentierade hastighetsgränser efter vägarnas beskaffenhet. Någon tid därefter frågade herr Nilsson i Agnäs om jag tyckte att man borde ha differentierade hastighetsgränser. Den frågan kom något post festum, eftersom jag, som sagt, hade annonserat en kommande proposition.

Nu frågar herr Bengtson i Solna vad den propositionen kommer att innehåll-

la, och då vill jag svara att jag anser mig förhindrad att ingå på en diskussion om den saken. Jag har annonserat en proposition, som skall ligga på riksdagens bord om ett par veckor, och herr Bengtson får väl ge sig till tåls till dess.

Herr talman! Jag var som sagt tveksam huruvida jag skulle besvara denna fråga eller inte.

Herr BENGTON i Solna (h):

Herr talman! Kommunikationsministern kommer nu in på rent principiella frågor, och det kan ju leda till en mycket intressant diskussion.

Är det den omständigheten, att statsrådet har sagt att det skall bli differentierade hastighetsgränser, som är det väsentliga i den nyhet som statsrådet presenterat i proposition nr 55 i år? Varför kan man då inte också tänka sig att vi får en uppgift om huruvida hastighetsbegränsningarna skall vara temporära eller tidsbegränsade? Det är en sak som statsrådet själv avgör, men jag kan för min del inte se någon större skillnad i upplysningsvärde i den ena eller andra frågan. Och framför allt kan jag inte se någon skillnad i principiellt hänseende, om man ger den ena eller andra upplysningen. Det får statsrådet förlåta mig.

Sedan frågade jag vad statsrådet hade för erfarenheter av de tillfälliga hastighetsbegränsningarna och om de var entydiga. Det har onekligen stort intresse och hänger onekligen ihop med den fråga det här gäller. På den punkten behövde kanske statsrådet därför inte vara så hemlighetsfull.

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet PALME:

Herr talman! Jag tror att herr Bengtson i Solna inte riktigt har uppfattat vad jag menade. Om det skulle bli praxis att vi annonserar en proposition av den eller den innebörden, som kommer att framläggas den och den dagen, så måste det vara mycket frestande för alla riks-

Svar på fråga ang. postförsändelser med diskriminerande påskrift

dagens ledamöter att genom enkla frågor få till stånd en preliminär diskussion eller få ytterligare upplysningar om den propositionen. Det tror jag skulle i någon mån förstöra det utomordentliga frågeinstitut som vi i dag tillämpar. Detta i förening med att frågan väcktes efter det att jag lagt fram min första proposition är skälet till att jag inte vill gå in på en sakdebatt.

När det gäller erfarenheterna av de tillfälliga hastighetsbegränsningarna kommer de att utförligt redovisas i den proposition som redan är under tryckning.

Herr BENGTON i Solna (h):

Herr talman! Herr statsrådet medger i alla fall att det inte är någon principiell skillnad mellan att lämna en upplysning om vilken omfattning hastighetsbegränsningen skall få över huvud taget eller ge en sådan som enbart gäller huruvida denna skall vara differentierad eller ej, respektive tidsbegränsad eller till tiden obegränsad.

Härmed var överläggningen slutad.

§ 3

Svar på fråga ang. postförsändelser med diskriminerande påskrift

Ordet lämnades på begäran till

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet PALME, som yttrade:

Herr talman! Herr Sjöholm har frågat mig, om det för närvarande är möjligt för postverket att vägra befordran av brev eller annan försändelse med för adressaten diskriminerande eller nedläggande påskrift och om jag — för det fall postverket saknar denna möjlighet — vill föranstalta om att sådan möjlighet skapas.

Det har tidigare funnits bestämmelser innefattande förbud mot befordran av försändelser, på vilka förekom medde-

landen som uppenbarligen sårade tukt och sedlighet eller som var för adressaten förnärmande. Förbudet upphävdes år 1950, vilket motiverades med svårigheterna att tillämpa ifrågavarande bestämmelser på ett enhetligt sätt. Dels kunde det ju endast bli fråga om att stoppa försändelser med sådana meddelanden i fall då dessa observerades av en postfunktionär, dels innebar bedömningen i de enskilda fallen om ett meddelande var sedlighetssårande eller förnärmande särskilda problem.

I samband med upphävandet av angivna förbud utfärdade postverket emellertid en föreskrift om att då postfunktionär iakttar att på försändelses yttre förekommer meddelande som uppenbarligen är sedlighetssårande eller för adressaten förnärmande försändelsen skall insändas till poststyrelsen. Genom styrelsens försorg tillställs sedan adressaten försändelsen i avslutet skick.

Detta arrangemang synes mig innebära en lämplig avvägning mellan å ena sidan postverkets och även allmänhetens intresse av att försändelser kan vidarebefordras utan hänsyn till arten av förekommande meddelanden, å andra sidan adressatens intresse av att slippa utsättas för obehag genom att utomstående får kännedom om förnärmande meddelanden.

Vidare anförde

Herr SJÖHOLM (fp):

Herr talman! Det framgår av svaret — som var utförligt och bra och för vilket jag tackar — att det är möjligt, inte att stoppa dessa brev men att stoppa de mest stötande följderna av dem. Jag erkänner att det är ett ganska listigt sätt man använder för att lösa problemet. Och det behövs någonting härvidlag, ty det finns firmor som satt i system att trakassera människor genom stämplat o. d. utanpå kuvert. Jag har ett bevis här i min hand, som jag senare skall låta kommunikationsministern ta del

Svar på fråga ang. aktuella företagsnedläggningar och driftsinskränkningar i Dalsland

av. Det har tydligen slunkit igenom skärselden, och det är ingenting att säga om den saken, ty jag förstår att sådant mycket väl kan inträffa.

En intressant fråga i sammanhanget är om postverket möjligen skulle kunna ådraga sig straffansvar för att det vidarebefordrar påståenden utanpå kuvert som i och för sig skulle förskylla straffbarhet enligt brottsbalken. Då hjälper inte den fina metod som används, ty det blir ändå fråga om en förolämpning enligt lagens terminologi som kommer fram till adressaten.

Vidare blir det en mängd arbete för generalpoststyrelsen om sådana här trakkasserier — såsom nu faktiskt sker — sätts i system. Jag tycker för min del att generalpoststyrelsen inte bör belastas med sådant; det rör sig här om firmor som nonchalerar alla värden utom profitintressets. Dessa firmor drar sig inte för att använda statliga myndigheter i en trafik som är mycket klandervärd och mycket smutsig.

Även om den metod som postverket tillämpar är rätt bra tycker jag alltså att man skall fundera över om ytterligare åtgärder måste vidtagas, när denna trafik på sätt som skett sätts i system.

Härmed var överläggningen slutad.

§ 4

Svar på fråga ang. aktuella företagsnedläggningar och driftsinskränkningar i Dalsland

Ordet lämnades på begäran till

Chefen för inrikesdepartementet, herr statsrådet JOHANSSON, som yttrade:

Herr talman! Herr Antby har frågat om jag är beredd vidta särskilda åtgärder för att bereda sysselsättning åt och hjälpa den arbetskraft som hotas av arbetslöshet i samband med aktuella företagsnedläggningar och driftsinskränk-

ningar i Dalsland — bl. a. vid Fengersfors bruk.

Inom området Bengtsfors—Åmål i norra Dalsland har AB Billingsfors-Långed och Fengersfors bruk varslat om nedläggning. Sammanlagt berörs 650 personer. Tidigare har Bengtsfors sulfittfabrik med drygt 200 anställda lagt ned driften.

Sysselsättningsproblemen i samband med nedläggningen av Bengtsfors sulfittfabrik har lösts genom intensifierade förmedlingsinsatser, omskolning och lokalisering av företag. Bl. a. har AB Volvo förlagt en tillverkningsenhet till orten.

AB Billingsfors-Långed med cirka 400 anställda varslade i oktober 1966 om nedläggning med successiv avveckling fram till den 1 juni 1967. Hittills har sysselsättningsfrågan lösts för cirka 200 av de berörda genom dels överflyttningar inom Billingsforskoncernen, dels förmedling till andra företag. Omkring 25 personer genomgår f. n. omskolning. Ett tiotal kvinnor sysselsätts i industriellt beredskapsarbete och ytterligare ett 20-tal avses tills vidare beredas arbete där. Av de återstående 140 arbetstagarna räknar man med att 75—80 kan flyttas inom Billingsforskoncernen. Ett 60-tal har ännu arbete inom det avvecklade företaget. För dem pågår intensifierade förmedlingsåtgärder för placering vid andra företag, eventuellt efter omskolning.

Vad gäller Fengersfors bruk har smärre inskränkningar skett i etapper. Den 28 mars i år varslades om att bruket, som nu har cirka 250 anställda, kommer att nedläggas. En omställningskommitté har bildats. Arbetsförmedlingen avser att öppna arbetsförmedling vid företaget, och intensifierade förmedlingsåtgärder kommer omedelbart sättas in. Man räknar med att i stor utsträckning kunna inrikta förmedlingsarbetet på sysselsättning i Åmål dit flera mindre industrier har lokaliserats

Svar på fråga ang. väntetiderna vid de statliga sjukvårdspoliklinikerna

under de senaste åren. Åtgärder har också vidtagits för att dit lokalisera ytterligare företag och för att utöka driften vid företag som redan är etablerade där. Man räknar med att därmed kunna ge sysselsättning åt i första hand två- å trehundra personer. Länsarbetsnämnden planerar vidare att bygga ut omskolningsverksamheten i Åmål.

Genom de nämnda åtgärderna kommer sysselsättning att kunna beredas för en stor del av den berörda arbetskraften. Ytterligare åtgärder kommer emellertid att behövas, särskilt för äldre och lokalt bundna arbetstagare. Av de vid Fengersfors varslade är drygt 100 över 50 år. Dessutom har ett 50-tal av arbetstagarna egnahem i orten. Eftersom avvecklingen beräknas ske successivt under ett år får arbetsmarknadsmyndigheterna tid till planering och prövning av olika lösningar av dessa problem.

Vidare anförde

Herr ANTBY (fp):

Herr talman! Jag tackar statsrådet för svaret på min fråga, och jag vill genast säga att jag är glad över att det hade en så positiv lydelse.

Näringslivet på Dal använder i stor utsträckning trä som råvara. Detta är fallet med bl. a. alla de företag som är omnämnda i svaret. Här finnes en rad produktionsenheter som på grund av sin storlek eller andra omständigheter haft svårigheter att anpassa sig till den rationalisering och struktur- omvandling som vårt näringsliv genomgår för närvarande.

Det fall som särskilt har aktualiserat min fråga är Fengersfors. Det är ortens dominerande — eller rättare sagt enda — företag som är på fallrepet. När man erfar att företaget har 250 anställda förstår man att både enskilda människor och kommunens folk får bekymmer. Det är här fråga om problem som tarvar både tanke och handling. I första hand gäller det att

nöjaktigt klara den aktuella krisen för dem som hotas eller drabbas av arbetslöshet genom brukets nedläggning. Men på sikt är det ännu viktigare att det skapas förutsättningar för näringslivets utveckling och omstrukturering inom området. Utan att här gå in på frågan om lokaliseringsområdets utsträckning vill jag ifrågasätta om inte detta är ett fall där lokaliseringsorganens resurser på ett särskilt sätt behöver tas i anspråk.

Som nämns i svaret rymmer åmalsområdet också glädjande nog företag som visat framåtanda och väl hävdad sig på en hård marknad. Det borde vara möjligt för dem att expandera genom insatser från bl. a. de berörda organens sida.

Vi skall inte glömma att det finns enskilda människor bakom de problem vi här berör. Vårt folk strävar efter ökad fritid, men nog är i dag rätten till arbete och meningsfylld sysselsättning en än väsentligare del av de mänskliga rättigheterna.

Herr talman! Jag står nu här i lampans sken liksom en gång Lili Marlene. Jag måste därför sluta mitt anförande men vill kraftigt understryka att alla som bygger och bor i dalslandsbygden eller eljest är lierade med den förväntar att inrikesministern med hjälp av de organ han förfogar över skall göra en kraftfull insats för Dalslands näringsliv.

Härmed var överläggningen slutad.

§ 5**Svar på fråga ang. väntetiderna vid de statliga sjukvårdspoliklinikerna**

Ordet lämnades på begäran till

Chefen för socialdepartementet, herr statsrådet ASPLING, som yttrade:

Herr talman! Fru Nettelbrandt har frågat om jag avser att ta initiativ till några tillfälliga lösningar i syfte att

Svar på fråga ang. väntetiderna vid de statliga sjukvårdspoliklinikerna

nedbringa de ofta mycket långa väntetiderna vid de statliga sjukvårdspoliklinikerna i avvaktan på en mer definitiv lösning av frågan, sedan rådet för sjukhusdriftens rationalisering — SJURA — så småningom framlagt sin slutrapport härom.

Staten är huvudman för tre undervisningssjukhus. Vid karolinska sjukhuset har en arbetsgrupp nyligen tillsatts med uppgift att granska organisation och arbetsrutiner vid sjukhusets polikliniker. Arbetsgruppen skall särskilt uppmärksamma väntetiderna, så att dessa nedbringas så långt detta är möjligt. Tidsbeställning har införts vid vissa kliniker. Vid akademiska sjukhuset i Uppsala har en arbetsgrupp sysslat med dessa problem sedan år 1965. Tidsbeställning är här genomförd för samtliga polikliniker utom en. Vid införandet av tidsbeställning har man kunnat iaktta en minskning av väntetiderna. Något siffermaterial som belyser minskningens omfattning finns dock inte. Arbetsgruppen fortsätter sin verksamhet.

SJURA fick år 1964 i uppdrag att undersöka möjligheterna att minska väntetiderna vid öppna mottagningar. SJURA beräknar att kunna slutföra uppdraget i år. Därvid kommer man bl. a. att redovisa en utredning, tillsatt av Stockholms stad, av förhållandena på vissa polikliniker vid Sabbatsbergs, S:t Eriks och S:t Görans sjukhus under våren 1965. Slutsatserna av undersökningen kommer givetvis att utnyttjas även för de statliga sjukhusens del.

Vidare anförde:

Fru NETTELBRANDT (fp):

Herr talman! Jag ber att få tacka statsrådet för svaret på min fråga. Det är glädjande att konstatera att man skall tillsätta och redan har tillsatt sådana arbetsgrupper, som kan förväntas ge positiva resultat.

Jag har stor förståelse för de svårigheter under vilka man på grund av

personalbristen arbetar inom sjukhusen. Förhållandena är dock alltför så otillfredsställande att det enligt min mening inte bör få fortsätta på det sättet. Redan tidigare borde det ha gjorts radikala förändringar på denna punkt.

Det finns, om man tänker på privata läkare, på företagens hälsokontroll och på de relativt nystartade läkarhusen, otaliga exempel på hur rationellt det faktiskt går att ordna med tidsbeställningar, så att patienterna i mycket liten utsträckning behöver sätta bort dyrbar tid på väntan i köerna. Det borde inte ha varit omöjligt att lösa problemen på samma sätt vid poliklinikerna. Vid dessa företag och hos de privata läkarna är det en helt annan precision i tidsfixeringen, vilket gör att de enskilda patienterna inte behöver lida sådant men som för närvarande på poliklinikerna. Vid dessa händer det att patienter kan få tid utsatt till tidigt på morgonen, under dagen få sitta timme efter timme för att så småningom bli varse att läkaren gått på rond eller tagit lunch och sedan komma in någon gång på eftermiddagen. Det är faktiskt inte en tillfredsställande ordning.

Det har dessutom upplysts mig från vederhäftigt håll att det t. o. m. skulle förekomma att man gör skillnad mellan å ena sidan manliga patienter, som förutsättes ha ont om tid, och å andra sidan kvinnor och barn, som anses ha gott om tid. Att döma av uppgifter som jag har fått av många enskilda personer förefaller detta inte helt osannolikt. Det finns anledning att påtala även ett sådant förhållande och att över huvud taget reagera mot att skillnad göres beträffande den ena eller andra personen när det gäller att släppa fram vederbörande i kön. De som besöker poliklinikerna är i stor utsträckning personer som inte anser sig ha råd att söka läkare på annat håll eller som har behov av just den specialistvård som finns på ett visst sjukhus. Det är enligt min mening viktigt att man tänker på att även

Svar på fråga ang. väntetiderna vid de statliga sjukvårdspoliklinikerna

dessas människors tid är mycket dyrbar och inte får användas hur som helst. För landet produktiva arbetstimmar går därvid förlorade.

Låt mig till slut endast erinra om, herr talman, att statsutskottet i ett enhälligt utlåtande 1964 strök under att utskottet för sin del ansåg det angeläget ur såväl den enskilde patientens som samhällets synpunkter att väntetiden vid poliklinikerna reducerades.

Chefen för socialdepartementet, herr statsrådet ASPLING:

Herr talman! Jag tror inte att det var en särskilt lycklig jämförelse som fru Nettelbrandt gjorde mellan poliklinikerna samt de privata mottagningarna på läkarhusen. Vid de privata mottagningarna har man inga akutfall och bedriver heller ingen undervisning.

Låt mig erinra om, fru Nettelbrandt, att vi i vårt land har omkring 1 miljon intagningar om året på våra sjukhus. Det kan beräknas att närmare 20 miljoner läkarbesök göres i öppen vård. Inemot 50 procent av dessa läkarbesök sker vid sjukhusens öppna mottagningar — det bör man hålla i minnet.

Fru Nettelbrandt efterlyste närmast åtgärder vid de statliga sjukvårdspoliklinikerna, och det kanske kan vara av intresse att säga några ord därom. Jag tror inte att man kan göra gällande att förhållandena skulle vara sämre vid de statliga sjukhusen. Denna fråga är mycket aktuell för sjukhusledningarna, och de anstränger sig för att finna bättre metoder. Man får emellertid inte glömma stegringen i tillströmningen av patienter. Låt mig nämna några siffror från karolinska sjukhuset.

Besöksfrekvensen i den öppna vården vid detta sjukhus var 1964 305 000 patienter, 1965 315 000 och 1966 336 000. Däribland finns naturligtvis många återbesök, men siffrorna ger en mycket god belysning av ökningen i patientantalet vid den öppna vården på poliklinikerna.

Jag vill även erinra om en annan sak, som jag inledningsvis antydde. Förhållandena blir på sitt sätt mera komplicerade vid undervisningssjukhusen än vid andra sjukhus. Undervisningen av medicine kandidater måste som bekant fortgå samtidigt som patienter behandlas på poliklinikerna. Då antalet patienter ökar blir naturligtvis förhållandena många gånger pressande. Detta är också bakgrunden till att arbetsgrupperna har tillsatts och att stora ansträngningar göres för att kunna åstadkomma en förbättring.

Jag vill sluta, herr talman, med att knyta an till vad fru Nettelbrandt sade om att de privatpraktiserande läkarna skulle ha ordnat det hela så mycket bättre. Hon framhöll emellertid samtidigt att alla inte har råd att gå dit. Nej, det är nog riktigt. Tillströmningen till våra allmänna sjukhus är däremot mycket stark och så bör det också vara när samhället svarar för sjukvården.

Jag underskattar inte dessa problem. De är besvärliga. Men det finns säkert inte någon patentiösning, utan man får söka sig fram på olika vägar. Och jag ser med intresse fram mot resultatet av den utredning som SJURA nu företar och hoppas att den i många avseenden skall bli vägledande i fortsättningen när det gäller åtgärder av olika slag.

Fru NETTELBRANDT (fp):

Herr talman! Jag förstår att statsrådet inte tycker att det var någon särskilt lämplig jämförelse jag gjorde, när jag talade om dem som hade lyckats så mycket bättre i fråga om precision av tiderna. Men faktum kvarstår ändå att det just är vid poliklinikerna som vi har de oerhört långa väntetiderna. För de enskilda patienter som där sitter bort så mycken värdefull tid är det en mycket ringa tröst att t. ex. antalet patienter i den öppna vården uppgår till 20 miljoner, för att ta något av de stora tal som herr statsrådet här nämnde. Dessa människor betraktar det hela som

Svar på frågor ang. gottgörelse för skada som åstadkommit av svensk brottsling utomlands, m. m.

ett enskilt problem, inte som ett problem för hundratusental eller miljoner.

Inte heller jag tror att det finns någon orsak att göra gällande att det skulle vara sämre ordnat på de statliga sjukhusen än på polikliniker som drivs i annan regi, men här i riksdagen har vi kanske inte anledning diskutera annat än just de statliga sjukhusen. Dessutom tror jag att detta är någonting som sprider sig; om det ordnas bra på ett håll, får detta effekt också på andra håll. Därför kan det indirekt ha en viss betydelse vilket system som tillämpas på de olika poliklinikerna.

I mitt förra anförande sade jag visst att det är värdefullt med de arbetsgupper som finns. Jag frågade kanske inte, varför det inte finns sådana även vid det tredje sjukhuset, men man kanske ändå där kan utnyttja erfarenheterna från de övriga. Jag ser sålunda fram mot det arbetsresultat som dessa grupper kommer att framlägga, och ännu mera ser jag fram mot de resultat som enligt uppgift skall redovisas från SJURA under detta år. Det är säkerligen mycket intressanta synpunkter och förslag som man där kan komma fram till.

I likhet med statsrådet tror jag inte heller att det finns någon patentrösning av den fråga det här närmast gäller. Däremot anser jag bestämt att den går att lösa, om man griper sig an uppgifterna på ett vettigt sätt. Man får t. ex. inte krypa bakom det förhållandet att det gäller undervisningssjukhus och dylikt. Enskilda människor som blir anmodade att komma till en sjukhuspoliklinik klockan åtta eller halv nio på morgonen tycker nog inte att det är särskilt väl använd tid för vare sig deras egen, sjukhusets eller det allmännas del, när de tvingas sitta på polikliniken och hänga innan ännu ens läkaren har infunnit sig där.

Detta är enligt min mening nonchalant handlat mot dessa människor, och

jag unnar dem ett större hänsynstagande.

Härmed var överläggningen slutad.

§ 6

Svar på frågor ang. gottgörelse för skada som åstadkommit av svensk brottsling utomlands, m. m.

Ordet lämnades på begäran till

Chefen för socialdepartementet, herr statsrådet ASPLING, som yttrade:

Herr talman! Herrar Rimmerfors, Gustavsson i Alvesta och Lindahl har ställt likartade frågor om möjligheterna att få ersättning från svenska staten för skador som utomlands vållats av svenskar genom brottsliga handlingar. Frågorna torde få ses mot bakgrunden av ett aktuellt fall, där framställning gjorts om ersättning för skada som vållats av en rymling från en svensk fängvårdsanstalt. Framställningen är för närvarande föremål för Kungl. Maj:ts prövning, varför jag för dagen inte är beredd att ta ställning till saken.

Vidare anförde:

Herr RIMMERFORS (fp):

Herr talman! Låt mig få tacka statsrådet och chefen för socialdepartementet för svaret på min enkla fråga.

Det är väl så att principspörsmål ofta aktualiseras av enskilda händelser. Även lagstiftarna tvingas ibland att laga efter läglighet. Bakgrunden till de frågor, som jag och ett par kammarekamrater ställt till regeringen och som socialministern nu har besvarat, är också ett aktuellt fall — för övrigt ett synnerligen upprörande fall. För min del mötte jag problemet genom min kontakt med den fängvårdsanstalt där de båda ungdomarna förvarades efter brottet. Det var redan för två, tre år

Svar på frågor ang. gottgörelse för skada som åstadkommit av svensk brottsling utomlands, m. m.

sedan som de gjorde sig skyldiga till denna brottsliga handling i vårt västra grannland. Efter en gemensam rymning från en öppen svensk fångvårdsanstalt hade de båda ynglingarna på ett numera vanligt sätt gjort inbrott i ett vapenförråd och så utrustade givit sig i väg västerut. Vid plundring av en verkstad i Norge sköt de ned verkstadsägaren, och det är ur denna brottshandling som ersättningsproblemet uppstått.

En av ynglingarna ådömdes ett långvarigt frihetsstraff för dödsskjutningen och den andre ett kortare fängelsestraff för medhjälp. Båda saknar tillgångar och möjligheter att inom rimlig tid ersätta något av vad de har ödelagt, frånsett att människoliv aldrig kan ersättas. Inget skadestånd har för övrigt utdömts i samband med rättegången i Sverige.

Nu är det så — som vi vet genom press, radio och TV — att den mördade verkstadsägarens änka och barn kommit i stora ekonomiska svårigheter efter mordet. Familjen lever på norsk socialhjälp, och det har försports att man inte längre orkar behålla sitt hem utan nödgas lämna det. Att svenska myndigheter i detta läge inte haft rätt och möjlighet att gottgöra den skada, som svenska brottslingar åstadkommit genom att rätt och kallt gå in och mörda en familjeförsörjare i ett norskt samhälle, kan knappast bidra till respekt för svenskt rättsväsende. Något måste göras för att komplettera lagstiftningen, så att dessa brister undanröjs.

Stämningen i Norge har också varit synnerligen upprörd. Det är därför förvånansvärt att inte socialstyrelsen och regeringen klarat upp denna sak tidigare. Varför skall ett sådant här ärende behöva förhalas till dess att den norska opinionen förgiftats och saken fått en så stor publicitet i hela Norden? Måste man verkligen sitta och vänta så länge innan man ingriper, när vi ändå av allt att döma saknar möjlighet att med nu-

varande bestämmelser ge en sådan ersättning?

Eftersom svaret inte innehåller något annat besked än att regeringen för närvarande överväger fallet kan jag bara uttala en förhoppning att man kommer till en positiv lösning i en humanitär och för det nordiska rättsväsendet hedrande anda.

Herr GUSTAVSSON i Alvesta (cp):

Herr talman! Också jag ber att få framföra mitt tack till socialministern för svaret.

Det är riktigt att anledningen till att frågan ställdes var det aktuella fall i Norge, som herr Rimmerfors här relaterat, och jag ber att få ansluta mig till vad han sagt. Men min fråga begränsar sig inte till det norska fallet. Den lyder ju: »Vill statsrådet medverka till sådan ändring av gällande bestämmelser att personer, som, inom eller utom Sverige, blir lidande av svenska medborgares brottsliga handlingar, erhåller ersättning av svenska staten?» I bilaga 7 till årets statsverksproposition upptas under punkten I 7, rubriken »Ersättningar för skador vållade av vissa rymlingar m. fl.», ett anslag på 100 000 kronor. Såvitt jag kunnat finna, när jag läst handlingarna, avser beloppet ersättning för skador, vållade av vissa rymlingar m. fl.

För närvarande tas anslaget i anspråk för utbetalning av ersättning för skador som vållats av personer, intagna på fångvårdsanstalter, ungdomsvårdsskolor, allmänna vårdanstalter för alkoholmissbrukare m. m. Ersättning utgår för skada, förorsakad av intagen som rymt från anstalten eller lämnat denna som frigångare eller erhållit permission.

Ersättning från anslaget kan alltså ges för skador på egendom. Om en rymling stjälar eller kvaddar en bil, förutsätter jag att ersättning skall kunna utgå från detta anslag. Men jag kan inte finna att det framgår tydligt huruvida en familj

Svar på fråga ang. etiketterna på medicinflaskor

kan få ersättning i ett fall då en rymling skjuter ned en person inom Sverige. Om samhället inte klarar kontrollåtgärderna, är det enligt min mening samhällets sak att ta ansvaret och konsekvenserna i dylika fall.

Jag har också i årets statsverksproposition uppmärksammat statsrådets uttalande under denna punkt att skador, vållade av patienter från mentalsjukhus, inte bör ersättas från statens sida efter huvudmannaskapsreformen. Landstingen övertog mentalsjukvården den 1 januari, och min följdfråga blir — om jag får ställa en sådan — på vilket sätt spörsmålet om ersättning har aktualiserats i samband med landstingens övertagande av mentalsjukvården. Är de nya huvudmännen, landstingen, beredda att ta detta ansvar, eller är det i dag ingen som har ersättningsskyldighet?

Herr LINDAHL (s):

Herr talman! Även jag tackar statsrådet för svaret på min enkla fråga. Om de nuvarande bestämmelserna icke tillåter att ersättning utgår till den norska änkan och hennes barn, hoppas jag att statsrådet tar ett initiativ för att få en ändring till stånd. Skall det först träffas en nordisk överenskommelse, kan det dröja ytterligare ett bra tag.

Om statsrådet skulle underställa riksdagen ett positivt förslag, kan jag inte tänka mig annat än att det kommer att bifallas. Detta konkreta fall ger oss alla en tankeställare. Hur lätt händer det inte att en helt vanlig familj, trots alla reformer, kommer i kläm om byråkratin får göra sig alltför bred.

En person som uppmärksammat detta fall har sänt mig en devis av Ludvig Holberg som han enligt personlig uppgift haft nytta av och därför låtit trycka: »Visse ting, som giöres imod reglerne, have behaget Gud selv.»

Herr talman! Jag tror inte att någon kommer att klandra socialministern, om han handlägger detta ärende i Ludvig Holbergs anda.

Även om det svar som statsrådet här har lämnat är formellt riktigt, skulle jag vilja ställa en följdfråga: Vill socialministern redovisa sin allmänna inställning till denna sak?

Chefen för socialdepartementet, herr statsrådet ASPLING:

Herr talman! Jag avser inte att i mitt korta inlägg med anledning av de tre enkla frågorna ta upp en diskussion om själva principen — det är ett spörsmål med många aspekter. Därför kommer jag inte att gå in på någon debatt med herr Gustavsson i Alvesta om de frågor han ställde — det kan bli tillfälle att återkomma till den saken.

Men eftersom alla frågeställarna direkt har haft i tankarna den tragedi som utspelades i Norge och som ganska naturligt har givit återklang även i vårt land, vill jag säga att vi självfallet inte avser att fördröja ärendet.

Den remissbehandling som frågan har ägnats har tagit sin tid, det är sant, men jag avser att söka påskynda ett avgörande.

På den fråga som herr Lindahl avslutningsvis ställde till mig — och som han karakteriserade som ovanlig — vill jag bara svara att ärendet kommer att behandlas i positiv anda.

Härmed var överläggningen slutad.

§ 7

Svar på fråga ang. etiketterna på medicinflaskor

Ordet lämnades på begäran till

Chefen för socialdepartementet, herr statsrådet ASPLING, som yttrade:

Herr talman! Herr Börjesson i Falköping har frågat om jag överväger åtgärder i syfte att göra apoteksstilen på medicinflaskornas etiketter så lättläst, att den utan svårighet kan tydas av patienterna.

Märkningen av läkemedel övervakas

Svar på fråga ang. tidpunkten för avlämnande av proposition om erosionskydd på ön Ven

av medicinalstyrelsen. Enligt styrelsens receptkungörelse skall varje läkemedelsförpackning, som utlämnas enligt recept, vara försedd med en etikett som skall vara utskriven på skrivmaskin. Etiketten skall bl. a. innehålla uppgifter om patientens och receptutfärdarens namn samt en individuell doseringsanvisning. Etiketten får inte täcka någon väsentlig text som redan finns på förpackningen.

Enligt vad jag erfarit har medicinalstyrelsen uppmärksamheten riktad på det av frågeställaren angivna spørsmålet. Jag vill tillägga, att medicinalstyrelsen håller på att utarbeta en märkningskungörelse för standardiserade läkemedel och att styrelsen därvid också kommer att pröva frågan om utformningen av läkemedelsförpackningarnas originaletiketter.

Vidare anförde

Herr BÖRJESSON i Falköping (cp):

Herr talman! Jag ber att få tacka för svaret på min enkla fråga, som var föranledd av pressuppgift beträffande en företagen undersökning bland långtids-sjuka åldringar i Göteborg. Det har visat sig att gamla som har flera mediciner ofta förväxlar dessa med förgiftningar som följd. Den direkta orsaken synes vara att apoteksstilen på etiketterna är så liten att åldringarna har svårt att tyda den. Vidare står det ofta inte klart angivet om medicinen är avsedd för magen eller som sömnmedel.

Den som enligt uppgift företagit undersökningen, docent Percy Nordqvist, betecknar detta som skandal. Hemvården av långtids sjuka bygger på att patienten skall kunna klara sin medicinering själv. När en patient av fyra inte kan göra detta måste åtgärder vidtas. Det räcker inte med mer information när medicinen utskrives; etiketterna måste göras lättlästa, och det måste också klart anges vad medicinen avser. Det

är därför angeläget att bestämmelser utfärdas om förbättrade etiketter för att patienterna inte så lätt skall riskera förväxling av mediciner.

Enligt socialministerns svar kommer medicinalstyrelsen att ha sin uppmärksamhet riktad mot det av mig berörda spørsmålet. Vidare håller den på att utarbeta en märkningskungörelse för standardiserade läkemedel. Jag hälsar med tillfredsställelse dessa åtgärder.

Jag hoppas, herr talman, att det inte skall dröja alltför länge innan medicinalstyrelsen utfärdar bestämmelserna för märkning av läkemedel, så att texten blir så tydlig och lättfattlig som möjligt. Därigenom kommer ödesdigra konsekvenser i händelse av felläsning att kunna undvikas.

Med detta anförande, under vilket herr talmannen övertog ledningen av förhandlingarna, var överläggningen slutad.

§ 8

Svar på fråga ang. tidpunkten för avlämnande av proposition om erosionskydd på ön Ven

Ordet lämnades på begäran till

Herr statsrådet LUNDKVIST, som yttrade:

Herr talman! Herr Nilsson i Bästekille har frågat inrikesministern, om någon proposition angående Vens erosionskydd kommer att avlämnas under riksdagens vårsession. Enligt fastställd ärendefördelning ankommer det på mig att besvara frågan.

Länsstyrelsen i Malmöhus län har fått i uppdrag att i samråd med sjöfartsstyrelsen, geotekniska institutet, naturvårdsnämnden och Landskrona stad undersöka förhållandena på ön Vens västra kust samt möjligheterna att förhindra fortsatt förstörelse genom erosion.

Svar på interpellation ang. metoden för identifiering av nyfödda

Enligt vad jag har inhämtat avser länsstyrelsen att om någon månad redovisa resultatet av undersökningarna. Länsstyrelsens redovisning kommer också att avse öns östra kust, där erosionsproblemet bedömts vara lika akut som på öns västra sida.

Om erforderliga åtgärder är av den art att riksdagens medverkan fordras får bedömas mot bakgrunden av det material som kommer att redovisas.

Vidare anförde

Herr NILSSON i Bästekille (h):

Herr talman! Jag ber att till statsrådet Lundkvist få framföra mitt tack för svar på den fråga som jag har ställt.

Jag aktualiserade frågan även i fjol, och då fick jag också veta att länsstyrelsen i Malmöhus län höll på med vissa undersökningar. Då det nu har gått så lång tid började jag bli orolig över var frågan hade hamnat. Av svaret i dag framgår att länsstyrelsen i Malmöhus län även undersöker ön Vens östra kust och att hela ön sålunda skall undersökas. Det förklarar varför dessa undersökningar har dragit så långt ut på tiden.

I svaret säges vidare att länsstyrelsen om någon månad väntas redovisa resultatet av undersökningarna. Om »riksdagens medverkan fordras får bedömas mot bakgrunden av det material som kommer att redovisas» — för att använda statsrådets egna ord.

Jag fick i förra veckan ett telefonsamtal från en av dem som äger villor på ön. Han uttalade sin stora oro över att ingenting skulle bli gjort förrän det var för sent. Detta problem gäller för övrigt inte bara ön Ven — även på andra platser är erosionen mycket stor, med ty åtföljande risker för de människor som en gång i tiden har byggt en sommarvilla på betryggande avstånd från stranden.

Jag hoppas att länsstyrelsen i Malmöhus län raskar på med att lägga fram

sitt material. Och om det skulle visa sig att riksdagens medverkan behövs, vädjar jag till statsrådet Lundkvist att han redovisar ärendet så fort som möjligt. Denna sak är så viktig att vi inte kan nonchalera den.

Herr talman! Jag tackar än en gång statsrådet Lundkvist för svaret.

Härmed var överläggningen slutad.

§ 9

Justerades protokollet för den 29 nästlidne mars.

§ 10

Svar på interpellation ang. metoden för identifiering av nyfödda

Ordet lämnades på begäran till

Chefen för socialdepartementet, herr statsrådet ASPLING, som yttrade:

Herr talman! Fru Jäderberg har frågat mig om jag överväger att införa bestämmelser om en säkrare metod för identifiering av nyfödda.

Det är medicinalstyrelsen som beslutar om åtgärder för säkerställande av barns identitet. I cirkulär den 7 mars 1946 har styrelsen för den slutna förlösningssvården gett närmare anvisningar om ett system med två sammanhängande nummerbrickor med samma nummer. Innan navelsträngen klipps av särskils brickorna, varefter en bricka fästs runt barnets och en runt moderns handled. Nummerbrickorna får inte under några omständigheter avlägsnas från handlederna förrän vid utskrivning. Medicinalstyrelsen anser detta system vara betryggande för fastställande av identitet under nyföddhetsperioden.

En kompletterande identifieringsmetod med fotavtryck på de nyfödda används bl. a. vid Allmänna barnbörds- huset i Stockholm och lasarettet i Kristianstad. Beträffande denna metod har man kunnat konstatera, att tekniken

Svar på interpellation ang. begränsning av riskerna vid trafik med vissa snabba transportfordon

vid upptagandet av fotavtrycken inte är helt tillförlitlig. Innan en säker teknik uppnåtts, är medicinalstyrelsen inte beredd att medverka till att detta identifieringssystem införs allmänt som komplettering till nummerbrickorna.

Vidare anförde

Fru JÄDERBERG (s):

Herr talman! Jag ber att få tacka statsrådet och chefen för socialdepartementet för svaret på min interpellation.

Jag är väl medveten om att vårt nuvarande identifieringssystem för nyfödda kan vara betryggande under normala betingelser. Men det finns risk för att fel, beroende på den mänskliga faktorn, kan uppstå under olyckliga omständigheter, t. ex. vid personalbrist och ett större antal födselar än normalt. Med de föreskrifter som finns om anbringande av nummerbrickor borde kanske inte den risken vara så stor, men vid exceptionella förhållanden är bricksystemet otillfredsställande.

Jag tänker på vad som hände i Danmark häromåret. Där kidnappades ett nyfött barn ur en barnvagn utanför en affär. Brottet är ännu inte uppklarat. Men om man en dag hittar det kidnappade barnet, kan man ändå inte med säkerhet fastslå att det är fråga om rätt barn. Man kan på sannolika grunder anta att det är det kidnappade barnet, men man kan aldrig definitivt fastställa barnets identitet. Om det kompletterande systemet med fotavtryck hade använts, är det mycket som talar för att identifieringen skulle kunna bli hundra procentig.

Av statsrådets svar framgår att tekniken vid tagandet av fotavtryck ännu inte är helt tillfredsställande. Innan en säker teknik utarbetats är medicinalstyrelsen inte heller beredd att medverka till att det identifieringssystemet blir allmänt infört. Jag vill emellertid

ur dessa meningar utläsa att försök göres för att förbättra tekniken och att man, när en tillförlitlig metod utarbetats, är beredd att medverka till att ett sådant identifieringssystem allmänt införes som komplettering till systemet med nummerbrickor.

Herr talman! Jag ber att än en gång få tacka för svaret, som åtminstone delvis är positivt.

Härmed var överläggningen slutad.

§ 11

Svar på interpellation ang. begränsning av riskerna vid trafik med vissa snabba transportfordon

Ordet lämnades på begäran till

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet PALME, som yttrade:

Herr talman! Fru Renström-Ingenäs har frågat mig om jag är beredd att pröva möjligheterna att genom ändrade regler om maximihastighet eller på annat sätt begränsa de trafikrisker som vissa snabba transportfordon utgör på våra vägar.

De fordon som fru Renström-Ingenäs avser är lastbilar med lägre totalvikt än 3,5 ton och personbilar, som används i yrkesmässig trafik eller s. k. firma-
trafik.

Sedan vägtrafikförordningen tillkom år 1951 har allmän hastighetsbegränsning gällt för bussar och lastbilar men inte för personbilar. Från början avsåg begränsningen alla bussar och lastbilar och maximihastigheten var 60 km/tim. År 1955 undantogs bussar och lastbilar vilkas totalvikt var 2,5 ton eller därunder. Denna viktgräns höjdes år 1962 till 3,5 ton och samtidigt höjdes maximihastigheten till 70 km/tim. På motorvägar är maximihastigheten 90 km/tim för dessa fordon. Höjningen av viktgränsen innebar en anpassning till reglerna

Svar på interpellation ang. begränsning av riskerna vid trafik med vissa snabba transportfordon

i andra nordiska länder. Både min företrädare, statsrådet Skoglund, och riksdagen framhöll att denna reform var av provisorisk karaktär och att man borde återgå till de förutvarande reglerna, om några från trafiksäkerhets-synpunkt påtagligt oförmånliga verkningar konstaterades.

För varje förare gäller att han, oavsett vilket slags fordon han kör, skall anpassa hastigheten till vad trafiksäkerheten och behörig hänsyn till övriga omständigheter kräver. Underlåter han detta så att han kan anses ha kört ovarsamt, kan han straffas för vårdslöshet i trafik.

I fråga om lastbilarna har det inte konstaterats några sådana påtagligt oförmånliga verkningar av reglerna om maximihastighet att det finns anledning att överväga ändring av reglerna.

När det gäller personbilarna är det otvivelaktigt så att fordon som kan uppnå höga hastigheter kan vara en fara för trafiksäkerheten i händerna på förare som inte är tillräckligt ansvarsmedvetna. Sådana fordon används visserligen i yrkestrafiken men de utgör endast ett fåtal jämfört med dem som används i den privata trafiken. Det finns inte heller något som talar för att yrkesförarna skulle vara mindre ansvarsmedvetna än de privata förarna. Särskilda bestämmelser i fråga om snabba fordon som används i yrkestrafik bör därför inte komma i fråga. Skall något göras måste det avse alla grupper personbilsförare.

Vi vet att alltför höga hastigheter orsakar många trafikolyckor. I kampen för ökad trafiksäkerhet är därför hastighetsfrågan av största betydelse. De tillfälliga hastighetsbegränsningar som med jämna mellanrum förekommit sedan 1960 är ett led i denna kamp. I en proposition som inom kort lämnas till riksdagen förordas ett system med differentierade hastighetsgränser för fordon med hänsyn till beskaffenheten av

olika vägar. Någon ytterligare åtgärd i denna fråga är jag inte beredd att nu överväga.

Vidare anförde:

Fru RENSTRÖM-INGENÄS (s):

Herr talman! Jag tackar statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet för svaret på min interpellation.

Statsrådet har i år blivit överhopad med frågor rörande trafiken, och det tycker jag är ganska naturligt eftersom så många människor känner oro inför den kommande övergången till högertrafik. Faktorer som har visat sig utgöra faromoment under nuvarande förhållanden kan väntas bli än mera riskfyllda under en ganska lång övergångstid efter trafikreformens genomförande. Höga hastigheter orsakar också ofta olyckor.

Det är därför givet att firmabilarna, som är kända för att framföras med hög hastighet, kommer i blickpunkten.

Jag instämmer helt i statsrådets uttalande att förare av dessa fordon icke kan stämplas som mindre ansvarsmedvetna än andra. De besitter därtill i allmänhet stor körskicklighet. Men deras arbetsförhållanden är särpräglade därför att de i den affärsmässigt drivna verksamheten ofta arbetar under en helt annan press än övriga förare. Man konkurrerar om att snabbast möjligt nå ut till konsumenterna med varorna. Såväl producenter som konsumenter fordrar snabba leveranser. Ackordsöverenskommelser kan utgöra ytterligare stimulans till höga hastigheter. Om körningarna sker under obekvämt arbetstid och i mörker blir den höga hastigheten än mera farofylld — detta så mycket mera som förarna under dylika arbetsförhållanden lätt blir uttröttade.

Nu frågade jag i min interpellation inte endast om statsrådet vore beredd att ändra reglerna för hastigheten, utan även om statsrådet kunde tänka sig att

Svar på interpellation ang. begränsning av riskerna vid trafik med vissa snabba transportfordon

på annat sätt begränsa de trafikrisker som de snabba transportfordonen utgör. Jag framställde min interpellation i februari, och i mars lades två trafikpropositioner på riksdagens bord. Jag har faktiskt i dessa propositioner — nr 52 och 55 — funnit en rad säkerligen mycket betydelsefulla åtgärder som statsrådet föreslår men som inte nämns i interpellationssvaret. Förslagen kommer snart upp till debatt i kammaren, och jag skall därför inte nu uppta tiden med att närmare kommentera dem. Jag vill bara uttrycka min tillfredsställelse över att kommunikationsministern i propositionerna ger ett långt mera positivt uttryck för möjligheterna att inskränka de risker jag här talat om än i interpellationssvaret.

Låt mig i all korthet fästa uppmärksamheten på de förbättrade regler för trafikövervakning som föreslås och varigenom såväl yrkesinspektionen som polisen kopplas in på hithörande uppgifter. Det är enligt min mening ett mycket bra förslag, och måhända blir det genom den effektivare övervakningen t. o. m. möjligt att minska det oskick som förare av stora lastbilar — ofta med släpvagnar — gör sig skyldiga till då de kör så nära varandra att föraren av en personbil inte kan komma emellan utan tvingas att antingen ligga efter fordonen med sin bil eller ge sig ut på en otäckt lång omkörningssträcka. Det är många som klagat på detta oskick.

De nya reglerna rörande arbetstid och vilotid samt förbudet mot att köra bil i uttröttat tillstånd kommer nog också att ha god verkan.

Till slut vill jag, herr statsråd, uttrycka min glädje över den utomordentligt goda trafikpropaganda som TV ger i ofta återkommande och skickligt genomförda program.

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet **PALME**:

Herr talman! Om jag får många frå-

gor om trafik och trafiksäkerhet, så upplever jag inte dessa som en belastning. Det är tvärtom ett kärt besvär för mig att besvara frågorna, eftersom jag då har tillfälle att i riksdagen diskutera dessa ting.

Det är riktigt att jag begränsade mitt interpellationssvar till att bara gälla frågan om hastigheten för att hålla svaret inom hanterlig längd. Jag hade tänkt att i repliken beröra de andra ting vi gör på detta område, men det har fru Renström-Ingenäs redan klarat av på ett utomordentligt sätt. Jag vill nu bara erinra om att de nya reglerna om arbets- och vilotid för förare i yrkesmässig trafik kommer att omfatta även firmabilar, vilket hittills inte varit fallet.

Jag tror att man genom hela denna serie av åtgärder skall kunna ta ett betydelsefullt steg framåt för att skapa ökad säkerhet, inte minst på det viktiga område som fru Renström-Ingenäs berört i sin interpellation.

Herr **SUNDELIN** (s):

Herr talman! Interpellanten har tagit upp frågan om lämpligheten av att begränsa hastigheten för vissa fordon, och jag förstår att hon i detta avseende har siktat på lastbilstrafiken. Det har också påtalats att alltför höga hastigheter många gånger ger en mycket besvärlig trafiksituation och förorsakar många olyckor.

Jag vill emellertid, herr talman, säga att de olyckor som inträffat vid höga hastigheter inte beror på att vi har en hastighetsgräns som är satt till 70 kilometer för den tunga trafiken sedan några år tillbaka. Många förare kör ovarsamt vare sig hastigheten är 30, 40, 50, 60 eller 70 kilometer i timmen. Det är chaufförens sätt att behandla fordonet som är avgörande för riskerna på vägarna.

Jag tror, herr statsrådet, att om man skall fullfölja det utomordentliga arbete som departementet har gripit sig an

Svar på interpellation ang. begränsning av riskerna vid trafik med vissa snabba transportfordon

med på trafiksäkerhetens område, skall man snabbt se till att traktorerna på vägarna kommer under andra bestämmelser än för närvarande. Därest man låter den nuvarande formen av traktorkörningar pågå efter landsvägarna, är jag rädd för att det blir en ganska begränsad förbättring av trafiksäkerheten genom de åtgärder som vidtas mot den »legala» bilismen.

Jag hoppas att den utredning som pågår i detta avseende snart skall resultera i ett förslag. Jag tänker då närmast på ett förslag som reglerar framförandet av traktorer och frågan om deras beskattning. Under lång tid har man byggt om regelrätta lastbilar — många gånger gamla, utnötta och med dåliga bromsar — till vanliga trafikredskap som framförs efter vägarna med långa släp. Det är dessa som utgör den stora trafikrisken, även om de kör mycket långsammare än 70 kilometer i timmen.

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet PALME:

Herr talman! I den senare delen av sitt anförande tog herr Sundelin upp tre problem. Det första gällde fordonskombinationerna och deras längd. Jag vill påpeka att det i detta ärende föreligger ett betänkande som nu är ute på remiss. Remisstiden utgår den 1 maj och vi hoppas kunna framlägga ett förslag i höst. Jag har den bestämda uppfattningen att vi måste reglera fordonskombinationernas längd, såsom man gjort i de flesta andra länder, för att vi inte skall få rena monster på våra vägar.

Den andra frågan gällde traktorerna. Därom är att säga två ting. Problemet med traktorernas beskattning skildras för mig i ampra ordalag under mina resor i Sverige. Det är under utredning inom bilbeskattningsutredningen under ordförandeskap av generaldirektör Hörjel. I anslutning till frågan om andra

bestämmelser vill jag påpeka att departementet för någon vecka sedan expedierade direktiven till en utredning om motorredskapen; det finns ju — jag har lärt mig mycket — ett oherans antal olika typer av sådana på våra vägar, och bestämmelserna är för närvarande ganska bräckliga. Denna utredning kör alltså nu i gång, och det är i hög grad samma problematik som återkommer när det gäller traktorerna.

Med detta vill jag ha sagt att vi i dessa konkreta frågor efter förmåga arbetar för att effektuera herr Sundelins önskemål — eller rättare sagt för att åstadkomma någonting; exakt hur åtgärderna kommer att se ut kan jag givetvis inte redovisa i dag.

Herr SUNDELIN (s):

Herr talman! Jag ber att få tacka statsrådet för dessa upplysningar, som enligt mitt förmenande är värdefulla.

Statsrådet tar upp frågan om fordonslängderna och fordonskombinationerna. Vi vet att en utredning har stannat för en fordonslängd av 22 meter. Jag skall inte ingå i någon debatt om den saken och vill inte heller ställa någon fråga till statsrådet i det avseendet. När man nu skall ta sig an att reglera floran av lastbils ekipage av olika typer och längder tror jag emellertid att det är en fråga om synpunkter klok politik att inte stanna vid 22 meter utan att försöka sträcka sig uppåt — jag vill inte ange något tal, men i varje fall några meter.

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet PALME:

Herr talman! Jag är glad att herr Sundelin inte ställde någon fråga, ty i så fall hade jag inte kunnat svara. Detta är ju ett mycket ömtåligt problem. Här ligger ett bud på 22 meter, det finns en reservation på 20 meter och en reservation på 24. Jag misstänker

Svar på interpellation ang. begränsning av riskerna vid trafik med vissa snabba transportfordon

att vi innan denna hantering är avslutad kommer att få många fler bud. Det enda jag kan säga i dag är att vi måste ha en bestämmelse om en maximal längd. Jag tror att det också är i näringens intresse att vi får klara regler i detta avseende, inte minst i fabrikanternas, eftersom det betyder att de kan bygga släpvagnarna mera enhetligt i stället för att skraddarsy dem enligt alla möjliga önskemål. Därigenom kan de ju få längre serier och lägre tillverkningskostnader.

Alla parter har alltså ett gemensamt intresse av att vi får en reglering på detta område. Sedan kommer meningarna att brytas mycket starkt beträffande vilken längd som skall tillåtas. På den punkten aktar jag mig visligen för att i dag uttala någon åsikt.

Herr **LOTHIGIUS** (h):

Herr talman! Jag begärde ordet när jag hörde herr Sundelin tala litet aggressivt om traktorerna som sådana, han lät ungefär som en åkeriägare som möter en viss konkurrens från de traktorer som går på vägarna. Jag känner till dessa traktorer från skogsindustrin, och de är utomordentligt viktiga för dennas rationalisering.

Jag skulle vilja fråga herr Sundelin hur det egentligen står till med olycksfrekvensen på detta område. Här uttalades nämligen att den skulle vara hög. Jag vet att det har förekommit olyckor, men att de skulle vara så många som herr Sundelin lät påskina här i kamraren är för mig inte bekant.

Fru **RENSTRÖM-INGENÄS** (s):

Herr talman! Man blir imponerad när man hör vilken lång rad av utredningar och aktiviteter som kommunikationsministern kan berätta för oss om. Under den senare delen av diskussionen drog jag mig till minnes ett spörsmål som kommunikationsministern och jag diskuterade förra året, då jag frå-

gade om man inte skulle kunna förse snöplogarna med ljudsignaler. Jag ställde frågan emedan det hade varit många olyckstillbud under den snörika vintern. I min hembygd hade t. ex. ett par gående på vägen inte observerat snöplogen, som kom bakom dem, förrän det var för sent och en av dem blev dödad.

Jag hoppas att den nya utredning som kommunikationsministern nämnde även tar upp problemet med snöplogarna. Jag skulle vara mycket glad om jag fick uppleva den dagen då kommunikationsministern säger att det går att uppfånga ljudsignaler från en snöplog.

Herr **SUNDELIN** (s):

Herr talman! Herr Lothigius sade att jag uttryckte mig aggressivt. Det kanske jag gjorde. Jag talade inte från utgångspunkten att traktorer utgör en konkurrens för lastbilstrafiken, även om detta i mycket stor utsträckning är fallet. Dessa traktorer — vare sig det är fråga om traktorer som är ombyggda av gamla bilar, jordbrukstraktorer eller liknande — är farliga ur trafiksäkerhetssynpunkt så snart de kommer ut på vägarna med en eller två släpvagnar efter sig. Det bör varje människa be-gripa.

Jag kan inte uppge något antal trafikolyckor och vill inte heller ange några fall, men även herr Lothigius bör känna till att dessa fordon många gånger orsakar trafikolyckor. Men de kanske inte publiceras, och de anmäles inte heller till polisen. De blir inte föremål för en sådan granskning som en bil, vars ägare dock har betalat både skatt och registrering på fordonet. Jag skulle vilja fråga herr Lothigius om han tror att dessa fordon är lika säkra i trafiken som de bilar vilka årligen besiktigas och därför måste hållas i trim. Det är alldeles självklart att traktorerna är utomordentligt farliga. De blir dess-

Svar på interpellation ang. begränsning av riskerna vid trafik med vissa snabba transportfordon

utom allt vanligare. Under de två, tre senaste åren har antalet traktorer ökat oroväckande.

Eftersom konkurrensen nämndes i detta sammanhang vill jag säga att även om jag personligen som åkare befinner mig i den lyckliga situationen att jag inte behöver frukta någon omfattande konkurrens från dessa traktorer — jag bor nämligen på en plats där de inte kan konkurrera annat än i skogen, där de hör hemma — så vet vi alla att framför allt i de sydliga delarna av landet finns det en uppsjö av traktorer. Dessa konkurrerar med de bilar för vilka ägarna måste betala skatt. De måste även betala skatt på brännoljan. Det kanske därför kan tillåtas mig att säga att de faktiskt utgör en mycket besvärande konkurrens. Det är på tiden att traktorererna jämföras med andra bilar. Låt det bli transporter på lika villkor och med likadana fordon!

Herr **LOTHIGIUS** (h):

Herr talman! Jag fann när jag lyssnade till herr Sundelin att denna debatt egentligen skall föras i ett annat forum. Jag skall därför avstå från vidare debatt.

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet **PALME**:

Herr talman! Jag skall inte lägga mig i frågan om traktorererna. Om herr Lothigiuss själv någon gång under betodlings-säsongen skulle företa en studieresa till Skåne, kan jag försäkra att han kan få höra livliga diskussioner om traktorer. Jag har själv gjort det.

Jag vill bara svara fru Renström-Ingenäs att frågan om ljudsignaler självfallet kommer upp i utredningen om motorredskapen. Jag vill bara påpeka att expertisen hittills har avrått från att införa sådana signaler.

När fru Renström-Ingenäs nyss uttryckte en förhoppning att få höra något, trodde jag inte att det var mig hon

förväntade sig att höra något från utan att hon snarare önskade höra ett kraftigt böj från en snöplog någon gång i framtiden. Men hur det blir med detta får vi se en gång när utredningen är klar.

Herr **PERSSON** i Heden (cp):

Herr talman! Med anledning av herr Sundelins attacker mot jordbrukstraktorer som konkurrenter till åkarna vill jag i likhet med herr Lothigiuss påpeka att denna problematik hör inte till denna debatt. Jag tror inte att jordbrukstraktorer utgör någon större fara för trafiken. Deras hastighet är begränsad till 30 km per timme. Därtill trafikförsäkrade i likhet med andra fordon. De är däremot inte skattebelagda, eftersom de inte är lastfordon i vanlig mening. Ur trafiksäkerhetssynpunkt kan jag alltså inte finna att jordbrukstraktorer utgör någon större risk än andra fordon. De är ju också besiktigade liksom bilar. Det är en överdrift att påstå att jordbrukstraktorer utgör någon speciell trafikfara.

Fru **RENSTRÖM-INGENÄS** (s):

Herr talman! Jag erinrar mig att kommunikationsministern under fjolårets diskussion gav uttryck åt farhågan att man inte skulle kunna förse snöplogar med så kraftiga ljudsignaler, att dessa skulle kunna uppfattas av gående på vägen. Jag undrar om detta verkligen kan vara riktigt. Jag gör fortfarande samma reflexion: Kan man uppfatta ljudsignaler från månen eller från andra långt bort belägna platser, bör man kunna sända ljudsignaler från en snöplog så att en person som går framför den och inte kan uppfatta ljudsignalerna ändå kan höra den andra varningssignalen och därmed rädda sig.

Detta är inte ett spørsmål som har något intresse för människorna i städerna utan är något som under snörika vinturar har betydelse för oss som bor ute

Svar på interpellation ang. varningsljus å motorfordon

på landsbygden. Jag hoppas att experterna kommer att tänka om i detta avseende när de fortsätter att utreda dessa frågor.

Herr SUNDELIN (s):

Herr talman! Om jordbrukstraktorn inte befinner sig ute på vägen med stora släp, stora timmerlaster eller andra laster utan håller sig i jordbruket där den hör hemma, är den inte alls någon trafiksäkerhetsrisk.

Härmed var överläggningen slutad.

§ 12

Svar på interpellation ang. varningsljus å motorfordon

Ordet lämnades på begäran till

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet PALME, som yttrade:

Herr talman! Herr Bengtson i Solna har frågat mig om jag vill medverka till att sådana ändringar görs i vägtrafikförordningen att det blir tillåtet för en bilist att på bilen, när den står stilla, anbringa ett varningsljus med roterande reflektor för att därigenom fästa uppmärksamheten på att en olycka inträffat eller på att vägen på annat sätt helt eller delvis är blockerad.

Belysningsanordning med blinkande sken, bortsett från körriktningsvisare, får enligt bestämmelser i vägtrafikförordningen och vägtrafikkungörelsen inte användas på fordon utan tillstånd av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Dessa bestämmelser tillkom år 1961 och motiverades med att en alltför riklig förekomst av blinkljus skulle verka högst irriterande på fordonsförare och andra trafikanter. Blinkljuset borde reserveras för användning i särskilda fall, då påtagligt behov av sådan markering förelåg. Enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens föreskrifter får särskilt blinkljus användas på bl. a. utryckningsfordon,

väghållningsfordon och bärgningsbil. Tillstånd kan också medges i annat fall, t. ex. vid transport av bred last.

Som herr Bengtson framhåller i interpellationen kan ett havererat fordon utgöra en stor trafikfara, om det blivit stående på ett sådant ställe eller under sådana förhållanden att andra förare inte kan se det i god tid. Jag delar herr Bengtsons uppfattning att föraren på något sätt bör varna för den fara som hans fordon utgör. Nordisk vägtrafikkommitté har i ett år 1966 avgivet betänkande om enhetliga nordiska trafikregler föreslagit skyldighet att sätta ut varningsanordning i sådana situationer. Betänkandet remissbehandlas f. n. Inom kommunikationsdepartementet remissbehandlas också en framställning som går ut på att alla körriktningsvisare på en bil skall få användas på en gång som blinkande varningsanordning. Jag får alltså anledning att ta upp frågan om varningsanordning när dessa är färdigberedda.

Vidare anförde:

Herr BENGTON i Solna (h):

Herr talman! Jag tackar kommunikationsministern för svaret på min interpellation. Det gläder mig att kommunikationsministern betraktar det som ett kärt besvär att svara på trafiksäkerhetsfrågor. I dessa frågor har det hållits många debatter, och det har under lång tid också pågått en allmän debatt utanför denna kammare i dem. Vi har fått eller är på väg att få ett trafiksäkerhetsverk, och det är i och för sig glädjande. Om man skulle göra någon kommentar härtill så är det att detta verk skulle ha kunnat inrättas något tidigare.

Kommunikationsministern har i sin proposition radat upp åtskilliga åtgärder som har vidtagits. Men trafiksäkerhet är ju inte bara stora svepande linjer. Det är också en mängd smådetaljer. Det är väl självklart att jag inte anser att nu förevarande spørsmål hör till de större

Svar på interpellation ang. varningsljus å motorfordon

trafikfrågorna, men en lösning av denna fråga skulle innebära en viss möjlighet att eliminera en hel del typer av olyckor.

Det är väl främst mörkerolyckorna som utgör ett mycket stort problem. Den typen av olyckor är ju också mycket vanlig. Vidare är det kedjekrockarna. Det kan vara olyckor till vilka upprinnelsen är nästan bagatellartad, med mycket lindriga materiella skador. Men innan polisen hunnit komma till platsen och med sina varningsljus väckt trafikanternas uppmärksamhet, inträffar det många gånger ytterligare kollisioner. Det var en sådan, som jag tyckte var särskilt upprörande, som hände på Norrtäljevägen några dagar innan denna interpellation skrevs. Men även vid andra tillfällen då sikten är skynd är det väsentligt att bilisterna kan varnas om att vägen av någon anledning har blivit blockerad av skadade personer eller bilar.

Vi har här i kammaren haft en motion, som har behandlats i tredje lagutskottets utlåtande nr 19. Det gällde enhetliga varningssignaler inom Norden på utryckningsfordon. Utskottet skrev — och det blev också kammarens beslut — att man vill framhålla att genomförandet av högertrafikreformen i Sverige gör det angeläget att enhetliga bestämmelser införs så snart som möjligt.

Om vi får en enhetlig färg på signalerna på utryckningsfordon, så måste det väl bli någon färg ledig som skulle kunna användas för varningsljus i sådana här sammanhang, alltså varningsljus vid tillfälliga blockeringar som kan och får — nu är det förbjudet — sättas upp av bilisterna själva. Förbudet tillkom 1961, som kommunikationsministern säger i sitt svar. Det motiverades med att en alltför riklig förekomst av blinkljus skulle verka högst irriterande på fordonsförarna. Så säger herr statsrådet i sitt svar, och jag bara undrar då: Är det så att man be-

dömer saken på det sättet att det skulle bli en alltför riklig förekomst av blinkljusanordningar om de användes vid olyckstillfällen? Det är väl mera irriterande för trafikanter att oförberedda stöta på en olycksplats i trafiken. Den motivering som statsrådet här anför tycker jag är en smula inadekvat.

I sitt svar säger statsrådet att han delar min uppfattning att föraren på något sätt bör varna för den fara som hans fordon utgör. Det är ju i och för sig glädjande. Sedan nämner statsrådet att det är ett par olika saker som han överväger att göra. Då skulle jag helt enkelt vilja fråga om statsrådet är beredd att även överväga att ta bort bestämmelsen om att det skulle vara förbjudet att använda sådana här roterande varningsljus av en särskild färg för att fästa uppmärksamheten på att en olycka inträffat. Är statsrådet beredd att upphäva detta förbud? Det är självklart att missbruk under alla omständigheter bör beivras, men jag anser att anordningen skall kunna användas även av privata bilister, utan att man skall behöva gå till väg- och vatten först när en olycka inträffat och be om tillstånd att få använda den.

Jag skulle också vilja fråga om statsrådet är beredd att upplysa kammaren om det är tillåtet på olika platser på kontinenten att använda ett sådant varningsmedel som jag här föreslagit. Jag tror det är rätt väsentligt nu när vi vid högertrafikens införande lemmar in oss i den europeiska trafikgemenskapen, att vi också på alla punkter försöker anpassa oss efter den.

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet **PALME**:

Herr talman! Först tror jag nog att herr Bengtson något missuppfattat det där med irritationen. Det var inte irritationen vid olyckor som jag talade om, utan skälet till att man infört en reglering är att man tidigare kunde sätta in roterande blinkljus litet hur som helst

Svar på interpellation ang. användningen av inkomst av lyxtelegramblanketter

och i förekommande fall använda dem i stället för rävsvarsar eller andra attribut som varit ägnade att påkalla gångtrafikanternas uppmärksamhet i skilda lägen. Därför måste man ha en reglering av detta. Nu har tredje lagutskottet yttrat sig, men dess yttrande var ju bara ett påpekande att det beträffande varningstrianglar föreligger ett förslag om en obligatorisk bestämmelse om varningstrianglar. Jag kan bekräfta att jag ute på vägarna vid flera tillfällen sett vilken betydelse en sådan varningstriangel kan ha vid en olycka.

Om man generellt skulle släppa detta förbud mot blinkljus så föreställer jag mig att antalet trafikanter som skulle skaffa sig sådana här roterande blinkljus uteslutande med tanke på att använda dem för det fall att de skulle bli vittne till en olycka torde vara förhållandevis ringa. Om man begränsar användningen till bara dessa fall, så tror jag inte att det är många bilister som skulle skaffa trianglarna. Men det är naturligtvis en åtgärd som kan övervägas bland andra åtgärder.

Jag tar emellertid fasta på vad herr Bengtson sade om att vi nu inlemmas i den europeiska gemenskapen genom högertrafiken. Vi inlemmas ju i denna gemenskap steg för steg när det gäller vägtrafikregler över huvud taget. Det blir mer och mer så att våra trafikregler inte bestämmas så mycket här hemma som vid de internationella konferenser som äger rum i Genève, Paris och annorstädes, vid vilka man kommer överens länderna emellan om vilka regler man skall ha. Och jag har mer och mer funnit att det klokaste vi kan göra är att företräda våra synpunkter så kraftigt som möjligt vid de internationella rådslagen men att också så långt vi någonsin kan strikt följa de internationella reglerna. Ty enhetliga regler är oerhört viktiga ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Jag kan sålunda inte besvara herr Bengtsons fråga huruvida den åtgärd

som nu är i fråga kan bli aktuell, ty prövningen pågår både här hemma och internationellt.

Herr BENGTON i Solna (h):

Herr talman! Statsrådet sade att jag har missuppfattat honom när det gäller irritationsmomentet. Ja, jag har bara läst interpellationssvaret och lyssnat till statsrådet; jag vet inte om utskottet haft några andra synpunkter på frågan om missbruk. Men efter att ha hört statsrådet har jag nu fått en något underlig uppfattning om de irritationsmöjligheter som uppstått.

Jag delar helt statsrådets uppfattning att förhållandena på något sätt måste regleras, frågan är bara om man skall gå så långt som till ett förbud. Jag hoppas att statsrådet förstår att också jag vill att missbruk skall beivras. I annat fall skulle ju åtgärderna helt förfela sitt syfte.

Även om statsrådet mer eller mindre lämnade det personliga beskedet att han inte tror så mycket på denna åtgärd får jag väl ändå tolka statsrådets svar så, att han är beredd att överväga möjligheterna att ändra kungörelsen därhän att bruket blir tillåtet och missbruket i stället beivras. Ett bruk i vetligt syfte skall inte straffas med böter, vilket nu sker.

Jag tolkar alltså statsrådets uttalande så att han är beredd att överväga en dylik ändring.

Härmed var överläggningen slutad.

§ 13

Svar på interpellation ang. användningen av inkomst av lyxtelegramblanketter

Ordet lämnades på begäran till

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet PALME, som yttrade:

Herr talman! Fröken Ljungberg har frågat mig dels om jag vill redogöra för

Svar på interpellation ang. användningen av inkomst av lyxtelegramblanketter

skälen för televerkets beslut att fr. o. m. juli 1968 minska och fr. o. m. juli 1969 helt indra det bidrag till Nationalföreningen mot hjärt- och lungsjukdomar som utgår från inkomsterna av lyxblankettförsäljningen, dels om jag vill medverka till att bidrag från lyxblankettförsäljningen även i fortsättningen kommer att utgå till Nationalföreningen.

Den ifrågavarande avvecklingen av televerkets på lyxtelegramavgiften baserade bidrag till Nationalföreningen för hjärt- och lungsjukdomar får ses bl. a. mot bakgrund av det förhållandet, att verkets telegramrörelse sedan åtskilliga år uppvisar relativt sett betydande underskott. Det gäller såväl rörelsen totalt som den speciella lyxtelegramrörelsen, och detta även efter den i höstas vidtagna höjningen av bl. a. tilläggsavgiften för lyxblankett. Tilläggsavgiften utgör numera 2 kronor 50 öre för vanlig blankett och 3 kronor 50 öre för fyrsidig blankett.

Utifrån förutsättningen att inflytande teleavgifter totalt sett skall täcka televerkets driftkostnader innebär ett underskott i telegramrörelsen att andra rörelsegrenar inom televerket i motsvarande mån får lämna ett större överskott. Under sådana förhållanden blir det ännu svårare att upprätthålla fiktionen av lyxtelegramrörelsen som en insamlingsverksamhet. I själva verket är det fråga om statsbidragsgivning i televerkets regi till förmån framför allt för viss medicinsk forskning. En sådan bidragsgivning har en naturligare anknytning till den verksamhet som exempelvis medicinska forskningsrådet bedriver och som medger en bedömning av de ifrågavarande bidragsobjekten i ett vidare medicinskt forskningssammanhang.

Televerket har planerat avvecklingen så att det inte blir plötsliga avbrott.

Vidare anförde:

Fröken LJUNGBERG (h):

Herr talman! Jag tackar statsrådet Palme för svaret. Det gav mig otvivelaktigt vissa klarläggande besked i de frågor som jag ställt, och det är jag tacksam för. Men jag hoppas ändå att statsrådet vill vara med om ett litet kompletterande meningsutbyte för att ytterligare förtydliga upplysningarna, även om det innebär att jag också kompletterar med frågor.

Svaret på den första frågan är egentligen ganska enkelt och klarläggande och borde i och för sig vara acceptabelt. Rörelsen bär sig inte — alltså skall ett affärsverk inte gå denna väg att ge bidrag till en för affärsverket främmande verksamhet. Jag vill från början säga ifrån att jag är medveten om den begränsning som föreligger i riksdagens befogenheter i förhållande till de affärsdrivande verken, och jag skall försöka att i mitt resonemang inte göra några övertramp. Men frågan har självfallet ett mycket stort allmänt intresse — det gäller lyxtelegrammens vara eller icke vara, och flertalet människor i detta land skickar ju någon gång lyxtelegram. Dispositionen av de medel som sammanskjuts genom en av telegramkunderna frivilligt erlagd extra avgift för en tjänst har också helt naturligt allmänt intresse, och det är detta som gör frågan känslig.

Beslut om affärsverkets driftkostnadsstat fattas i realiteten av affärsverkets styrelse, även om ifrågavarande stat sedan fastställs av Kungl. Maj:t. Detta är något som jag lärt mig i den vackra bok om våra statliga företag som utges av handelsdepartementet. Just därför att det är på detta sätt vore det ju ytterst intressant att få del av styrelsebeslutet i en fråga som måste komma att spela en roll i styrelsens statbehandling följande år. Därför blev jag ganska förvånad när jag genom upplysningstjänstens förmedling fick besked om att det inte föreligger något styrelsebeslut i denna fråga utan att beslutet

Svar på interpellation ang. användningen av inkomst av lyxtelegramblanketter

tycks ha fattats inom telestyrelsens direktion. Är det riktigt att ett sådant här beslut fattas på direktionens nivå?

Sedan 1912 har Svenska nationalföreningen mot hjärt- och lungsjukdomar fått medel från lyxtelegramförsäljningen. Lyxtelegrammen kom till på initiativ av Nationalföreningen, som ju i sin tur hade fått idén från en privatperson. Är det inte här fråga om ett slags avtal mellan två parter? Ett avtal som ingås år för år eller för en längre tid? Jag undrar hur förhåller det sig med de rättsliga grunderna i fråga om beslutsförfarandet? Kanske även frågan om upphovsrätten kommer in i bilden? Avser telestyrelsen att fortsätta med lyxtelegramförsäljningen även sedan bindningen till Nationalföreningen har upphört? Det är också i detta sammanhang en mycket väsentlig fråga, om man tänker på hur lyxtelegramförsäljningen har kommit till.

Den andra av mina två interpellationsfrågor gällde om statsrådet ville medverka till att medel på detta sätt fortfarande skall kunna utgå till Nationalföreningen. Statsrådet svarade, enligt vad jag uppfattade, att statsrådet inte anser sig kunna medverka därtill. Motiveringen är att det i själva verket är fråga om en statsbidragsgivning i televerkets regi till medicinsk forskning, och den bidragsgivningen bör ske på annat sätt.

Ända sedan 1912 har 1 à 1,5 miljon och ibland mera årligen på detta sätt tillförts Nationalföreningen. Det är riktigt, som statsrådet säger här i svaret, att pengarna har gått till medicinsk forskning — jag tror nästan hundra procentigt. Först gällde det lungsjukdomarna, och säkerligen har dessa pengar från lyxtelegramförsäljningen bidragit till att lungtuberkulosen begränsats i vårt land. Nu avser bidragen från Nationalföreningen till största delen forskning rörande hjärt- och kärlsjukdomar, och därför har också föreningen ändrat sitt namn.

Jag skall inte uppehålla mig vid det förhållandet att ett upphörande av dessa bidrag från lyxtelegramförsäljningen innebär ett dråpslag mot Nationalföreningen, vilken på flera områden har bedrivit en socialt och medicinskt betydelsefull verksamhet — föreningen har också vissa andra medel. Jag skall bara beröra vad statsrådet själv anför i sitt interpellationssvar. Det gäller för det första karaktären av statsbidragsgivningen i televerkets regi och för det andra uttalandet att lyxtelegramförsäljningen betraktad som insamlingsverksamhet är »en fiktion». Jag tar upp den sista frågan först.

Det är ju ändå så, herr statsråd, att det bara är en del — till en början var det 50 procent och sedan har det blivit mindre — av de speciella avgifterna för lyxtelegrammen som utgjort dessa 1, 1,5 eller 1³/₄ miljon årligen till Nationalföreningen. Jag vet — och anser att det är riktigt — att televerket skall drivas efter affärsmässiga principer och att det på en del verksamhetsområden kan förekomma underskott som kanske täcks av överskott på andra områden. I det hela skall det gå ihop.

Vilket är då det verkliga förhållandet mellan lyxtelegramrörelsen och försäljningen av vanliga telegram? Är det inte i själva verket på den vanliga telegramrörelsen — jag vet inte om det heter affärstelegram eller någonting sådant — som förlusten har varit stor och måste täckas genom inkomster från lyxtelegrammen? Är det därför herr statsrådet talar om att det är ännu svårare att upprätthålla fiktionen av lyxtelegramrörelsen som en insamlingsverksamhet?

Statsbidragsgivningen i televerkets regi till förmån för viss medicinsk forskning har, säger statsrådet, en naturligare anknytning till exempelvis den verksamhet som medicinska forskningsrådet bedriver. Det är ett uttalande som jag inte alls bestrider. Det är emellertid en princip som man kan rätta sig efter om det gäller att införa ett nytt stats-

Svar på interpellation ang. användningen av inkomst av lyxtelegramblanketter

bidrag till viss forskning och man överväger vilket organ som skall administrera det. Det s. k. statsbidrag vi här diskuterar är trots allt insamlat genom särskilda konsumentavgifter, och det har 55-årig hävd. Det kan faktiskt inte upphöra utan att det uppstår ett ganska besvärande vakuum på ett visst område. Har då herr statsrådet inte — givetvis inte som kommunikationsminister utan som medlem av den svenska regeringen med styrelseansvar — skaffat någon återförsäkring hos annan departementschef? Annars förefaller detta uttalande att vara något av en undanflykt, ett slag i luften, ett högt ljudande ingenting.

Den avslutande meningen, herr talman, som talar om att televerket har planerat avvecklingen så att det inte blir plötsliga avbrott, uppfattar jag inte som ett försvar utan snarare som en vädjan. Den rörde mig så, att jag inte skall kommentera den här.

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet PALME:

Herr talman! Det var många synpunkter fröken Ljungberg hade att anföra. Jag skall försöka att ta upp så många jag kommer ihåg av dem.

Vad först beträffar fiktionen kan man räkna med att all telegramverksamhet går med förlust, vare sig det gäller lyxtelegram eller vanliga telegram. Varje telegram som sänds ger, har jag hört, en genomsnittsförlust på 4 kronor. Befordringen av telegrammen är den förlustbringande faktorn. Extrakostnaden för lyxblanketten, utskriften etc. är inte så stor.

Fröken Ljungberg säger att »här samlar allmänheten frivilligt in pengar genom att skicka dessa lyxblanketter». I själva verket täcker allmänhetens bidrag inte på långt när kostnaderna för att skicka dessa telegram. Televerket måste därför ta från överskottet på tel-extrafiken, på våra vanliga telefonsamtal o. s. v. för att betala först förlusten

på verksamheten och sedan bidraget till Nationalföreningen. Det är därför i någon mån en fiktion att säga att de enskilda konsumenterna ger dessa bidrag. Det är i själva verket televerket — telefonabonnenterna och telexanvändarna — som betalar bidragen.

Fröken Ljungberg undrade vad som nu kommer att hända med lyxblanketterna. Det beror främst på efterfrågan. Om efterfrågan finns skall de i princip vara kvar även om man försöker täcka kostnaderna och minska förlusten. Fröken Ljungberg antydde vidare att Nationalföreningen har ett slags copyright på tanken eftersom föreningen hittade på detta 1912. Ja, det är en komplicerad juridisk fråga som jag inte vill ge mig in på. Jag har emellertid svårt att föreställa mig att Nationalföreningen skulle säga: »Då får ni inte fortsätta att skicka lyxtelegram.» Jag tror inte att Nationalföreningen kommer att agera på det sättet. Om den gör det får vi väl försöka lösa det problemet då.

Fröken Ljungberg sade vidare att jag av svaret att döma tycks anse att televerket har rätt att göra på detta sätt. Det har många gånger sagts här i kammaren, att affärsverken skall drivas affärsmässigt. De kan inte påta sig sociala förpliktelser som är främmande för deras verksamhet. Det är i och för sig främmande för televerket att ägna sig åt bidragsgivning för aldrig så behjärtansvärda ändamål. Jag kan därför inte bestrida att televerkets principiella uppfattning är riktig och står i överensstämmelse med de riktlinjer som vi har dragit upp för de statliga affärsdrivande verken.

Vad jag har varit angelägen om — det kan jag säga eftersom jag har sammanträtt med representanter både från Nationalföreningen och televerket — är att avbrottet inte skulle göras alltför abrupt utan att man avvecklar verksamheten successivt. Detta har också televerket gått med på och det tror jag att

Svar på interpellation ang. användningen av inkomst av lyxtelegramblanketter

Nationalföreningen har uppfattat som en fördel.

Om denna verksamhet nu avvecklas bortfaller alltså en del anslag till Nationalföreningen. Föreningen har lämnat bidrag till medicinsk forskning, studieresor av olika slag, deltagande i och anordnande av kongresser etc. Centralkommittén för vanförevården har också fått en mindre summa. Hur skall då denna verksamhet kunna kompenseras? Jag tror inte att man skall gå den vägen att ett särskilt anslag inrättas på statsbudgeten för bidrag till Nationalföreningen motsvarande det belopp som den tidigare erhållit. Jag är säker på att det inte är detta fröken Ljungberg menar utan att hon syftar på hur denna typ av verksamhet i dess helhet kan kompenseras.

Detta är något som jag inte i detalj kan yttra mig om, eftersom det får bli föremål för en prövning i vanlig ordning av regering och riksdag. Jag har desto mindre anledning att göra det eftersom det inte tillhör mitt departement. Men så mycket kan jag säga, att den del av verksamheten som finansieras av centralkommittén, vilket är den mindre summan, inte skall vara svår att kompensera.

Rent allmänt kan jag peka på att en minskad förlust för televerket, vilken ökar dettas totalvinst, samhällsekonomiskt innebär att det uppstår en förstärkning av budgeten som bör möjliggöra en kompensation i andra former för denna typ av verksamhet. Så långt kan jag ju gå i mitt resonemang, dock naturligtvis utan att binda mig i några detaljer.

Det föreligger ingen önskan från vår sida att komma åt den verksamhet som Nationalföreningen bedriver. Vi anser tvärtom att det är en synnerligen värdefull verksamhet. Men samtidigt har jag som departementschef en förpliktelse att stödja affärsverken i deras strävan att bedriva sin verksamhet på ett sådant sätt och i sådana former,

som regering och riksdag vid så många tillfällen har krävt.

Med detta tror jag mig ha besvarat flertalet av de punkter som fröken Ljungberg tog upp.

Fröken LJUNGBERG (h):

Herr talman! Också jag tror att herr statsrådet följde upp mina frågor och jag tackar för detta. Jag ber emellertid ändå att få återkomma på ett par punkter — jag tror mig kunna lova att inte bli långrandig.

Jag vill för det första ta upp frågan om fiktionen. Det var inte fiktionen att rörelsen skulle betalas med avgifterna som jag syftade på utan det var, såsom herr statsrådet framhållit, »fiktionen av lyxtelegramrörelsen som en insamlingsverksamhet». Att det är fråga om en sådan kan man nämligen inte komma ifrån, eftersom det är en speciell avgift som läggs på för detta ändamål.

Jag kan inte tänka mig att det är pappers- och tillverkningskostnaderna av lyxtelegrammet som är 2:50 kronor högre än för andra telegram. Man måste betrakta detta som en form av insamlingsverksamhet. Det är ingen fiktion.

För det andra vill jag ta upp statsrådets yttrande att han inte kan ta ställning till detta beslut med hänsyn till affärsverkets självständighet. Ja och nej! Jag är inte säker på att det är riktigt.

I den bok som jag nyss visade står det bland en del andra viktiga påpekanden, att vissa beslut som fattas av en affärsverksstyrelse kan överklagas hos Kungl. Maj:t. Jag förstår dock att detta inte gäller beslut av detta slag. Det allvarliga i detta sammanhang är emellertid att det inte finns något styrelsebeslut på detta. Detta är det för mig allvarligaste. Det är också en av anledningarna till att jag undrar, om det inte kunde vara skäl i att ompröva frågan. Det finns emellertid ingen möjlighet att fullfölja en sådan procedur och därför kan inte heller herr statsrådet

Svar på interpellation ang. användningen av inkomst av lyxtelegramblanketter

göra det med hänsyn till att det inte finns något styrelsebeslut på denna punkt.

Tillvägagångssättet har nog varit något egendomligt och kan ge anledning till en granskning med offentlighetsreglerna och annat som utgångspunkt.

Herr statsrådet svarade på frågan, hur denna typ av verksamhet kan kompenseras, att detta måste prövas i vanlig ordning. Javisst, när jag tog upp resonemanget om en kompensation nöjde jag mig med just detta konstaterande. Det gäller inte Nationalföreningens omfattande och skiftande verksamhet i dess helhet utan just den del som innebär att bidrag ges till medicinsk forskning. Här fattar man ett beslut, som innebär att man årligen drar bort en miljon eller mer från medicinsk forskning, utan att på något sätt i förväg ha några kompensationsgarantier. Det tycker jag är allvarligt. Man borde på något sätt ha sört för att det skulle finnas några möjligheter i detta avseende, innan man fattar ett sådant beslut. Detta sade jag inte till statsrådet Palme såsom kommunikationsminister utan som medlem av regeringen — vilket jag nyss antydde — och det tycker jag är en viss skillnad.

Jag vill nöja mig med detta och tackar för min del än en gång statsrådet Palme för det svar som jag har fått. Jag kan trots allt inte förstå annat än att det på de vägar som är framkomliga — det finns sådana — måste föreligga inte bara möjligheter utan mycket starka skäl till att ompröva beslutet i denna fråga.

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet PALME:

Herr talman! Beträffande frågan om eventuell kompensation har vi självfallet underrättat vederbörande andra departement om att denna fråga blir aktuell, så att de skall kunna tänka på möjligheten av att inrymma den inom ramen för sin verksamhet. Det gäller socialdepartementet, ecklesiastikdepar-

tamentet och även finansdepartementet. Jag kan dock inte sträcka mig längre än till att säga att det blir fråga om en prövning — men i princip ökar vi det samhällsekonomiska utrymmet genom att minska en förlust.

När det sedan gäller hanteringen av detta, finns det en instruktion för televerket som ger generaldirektören vissa beslutsbefogenheter. Jag vet inte om detta varit diskuterat i styrelsen eller icke. Jag hade för mig att så var fallet. Det är möjligt att det har diskuterats där men att beslutet åvilat generaldirektören, men det vågar jag inte yttra mig om. Det finns emellertid en instruktion för televerket, och det skulle förvåna mig ytterligt, om inte generaldirektören även i denna fråga har följt den instruktion som det åligger honom att följa.

Här är det ju i och för sig inte fråga om verkets självständighet i första hand, utan det är fråga om riktlinjerna för verksamheten. Om ett verk åberopar att så här säger ni åt oss att vi skall agera och därför gör vi så eller så, är det nästan omöjligt för departementet att svara att ni har handlat fel, utan man måste ställa sig bakom ett verk som handlar i enlighet med sig förelagda principer.

Beträffande förlusten är det faktiskt så, att av de 2:50 som man betalar i extra avgift går, om jag minns rätt, 2:10 åt till blankett och utskrift. Bortsett härifrån är det alltså en förlust på 4 kronor när det gäller befördran. Marginalen var alltså inte så stor, som jag tyckte mig märka att fröken Ljungberg hoppades att den skulle vara.

Det har antytts att man kunde lösa frågan genom att kraftigt höja avgiften för lyxblanketterna; då skulle man täcka sina kostnader och även kunna få en slant över. Jag vet att televerket undersöker detta spörsmål, men blir lyxblanketterna alltför dyra, uppstår det sannolikt ett kraftigt köpmotstånd. Blir det lika dyrt att skicka ett telegram som att sända en blomsterkvast blir

Svar på interpellation ang. användningen av inkomst av lyxtelegramblanketter

det kanske så att blomsterkvasten vinner i allt flera fall. Den vägen skall prövas. Den vore principiellt fullkomligt all right, men jag kan knappast tro att utsikterna är särskilt stora. Det är dock inte min sak att bedöma.

Herr TURESSON (h):

Herr talman! Jag har vid några tillfällen här i kammaren försvarat den företagsekonomiska princip som ett annat statligt kommunikationsverk enligt riksdagens och Kungl. Maj:ts beslut har att tillämpa. Jag har självfallet inte gjort det för att stödja kommunikationsministrar utan för att jag ansett att det var min uppgift av andra skäl att göra det. Jag är därför litet förvånad över en del av den argumentering som statsrådet Palme anför i dag. Borde inte samma regler gälla för det ena som för det andra kommunikationsverket i fråga om avgränsningen av lönsam respektive icke lönsam del av driften, i fråga om villkoret att i möjligaste mån varje gren av driften genom sina inkomster skall täcka sina kostnader?

Om man nu konstaterar att telegramtrafiken — all telegramtrafik, sade statsrådet — under en följd av år har gått med förlust och att förlusten är så stor som 4 kronor per expedierat telegram, så är det naturligtvis riktigt som statsrådet säger, att då är det andra abonnenter, vi som telefonerar och som använder telex o. s. v., som får betala förlusten på telegramtrafiken. Jag kan inte se annat än att botemedlet mot detta är att höja telegramavgifterna så, att telegramtrafiken bär sina egna kostnader.

Om man nu skall jämföra vanliga telegram på den lilla smutsgula lappen med lyxtelegram i fråga om kostnaderna för deras expediering, så har statsrådet sagt att det kostar 2 kronor 10 öre mer att skriva ut ett lyxtelegram inklusive blankettkostnad. Jag kan naturligtvis inte bestrida den uppgiften. Summan förefaller mig dock hög, eftersom utskriftsarbetet väl praktiskt taget är

precis detsamma vare sig det är på den där smutsgula blanketten eller på lyxtelegramblanketten, och själva blanketten kan ju rimligen inte kosta så mycket. Men låt oss acceptera *merkostnaden* på 2:10! Då vill jag påpeka att det måste finnas en annan faktor i hanteringen av lyxtelegrammen som verkar åt andra hållet. Det är nämligen så, att när vi fyller 50 år — det har inte statsrådet gjort än — eller gifter oss så får man en massa lyxtelegram, och till skillnad från de vanliga affärstelegrammen som expedieras vart och ett för sig, bärs lyxtelegrammen ut i buntar. Man får ett kuvert, innehållande 20 eller 30 telegram åt gången, och det måste ju avsevärt förbilliga själva befodringsavgiften för lyxtelegrammen och detta verkar alltså i motsatt riktning mot merkostnaden för blanketten. Jag är därför inte riktigt övertygad om att den företagsökonomiska analysen av lyxtelegramhanteringen i jämförelse med den övriga telegramhanteringen är absolut kristallklart utförd.

Slutligen skulle jag vilja säga, att sedan man gjort en sådan på företagsökonomiska grunder baserad kostnadsanalys av vanlig telegramtrafik kontra lyxtelegramtrafik, så skall man självfallet fixera avgifterna. Om man sedan utöver den eventuella merkostnaden som lyxtelegrammen drar för televerket lägger till en krona eller två kronor, avsett att vara ett insamlingsbidrag till Nationalföreningen, så kan jag inte se att det är någon fiktion. Det är bidrag till en insamling som konsumenten betalar och konsumenten vill inte ha det på annat sätt. Jag tycker att det finns anledning att tänka litet djupare på detta, alldeles bortsett från vilken verksamhet Nationalföreningen driver och vilka andra möjligheter den har att täcka sina kostnader. Det behövs en klarare genomlysning av hela problemet, både vanlig telegramtrafik kontra lyxtelegramtrafik och telegrammen såsom eventuell möjlighet för folk att

Svar på interpellation ang. användningen av inkomst av lyxtelegramblanketter

lämna bidrag till en verksamhet, som de vill stödja.

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet PALME:

Herr talman! Detta var utomordentligt intressant! Tanken att ta ut hela kostnaden för telegramrörelsen och ovanpå detta lägga en insamlingsavgift är fullkomligt all right om det går att lösa — det sade jag i min förra replik — och televerket håller på att undersöka frågan. Men risken finns att priset då blir så högt att efterfrågan på lyxblanketter sjunker. Det är detta som diskuteras.

Herr Turesson hade anslående teorier om att lyxtelegrammen företagsekonomiskt är billigare. Herr Turesson kanske är van vid ganska våldsamma 50-årsdagar med stora buntar av telegram och då kanske en viss mängdeffekt kan uppnås, men det är inte alla som fyller så våldsamt. I detta sammanhang är det ofta fråga om obekvämt arbetstid; folk kommer ofta sent på att de skall sända telegram.

Den väsentliga kostnaden är inte utbärningen utan befordringskostnaderna i nätet, och de är lika stora för vanliga telegram som för lyxtelegram. Herr Turesson tog alltså bara upp en speciell del, d. v. s. kostnaden för utbärningen till mottagaren.

För att förlägga det företagsekonomiska resonemang till telegramrörelsen som helhet är det riktigt att den totalt sett går med förlust. Herr Turesson fråga om detta kan vara riktigt med hänvisning till de principer vi i allmänhet har för de affärsdrivande verken. På sikt är det naturligtvis inte bra, och detta har varit ett bekymmer för televerket sedan ett antal år tillbaka. Av det skälet har man den 1 augusti i fjol höjt avgifterna för telegrammen rätt kraftigt i syfte att minska underskottet. Man har vidare fört över en allt större del av verksamheten till telex, som framstår som en mycket slag-

kraftig konkurrent till telegrammen. Om man plötsligt vidtar alltför kraftiga avgiftshöjningar kan detta påverka efterfrågan, så att förlusten blir ännu större. Därför har televerket ansett sig böra hantera detta problem försiktigt och höja avgifterna successivt under ett antal år för att på det sättet få en uppfattning om hur det slår ut.

Detta problem finns också inom andra verk. Inom postverket t. ex. går tidningsrörelsen med påtagligt underskott, vilket betalas av andra delar av verksamheten. Det förs ju heta debatter här i riksdagen när man försöker rätta till på den punkten. Kostnadstäckningskravet på verken som helhet och även på delkostnaderna måste fyllas. Man kan dock inte begära att verken skall uppfylla kraven på samtliga delposter samtidigt. De måste också få handla företagsekonomiskt klokt. Detta är herr Turesson och jag överens om. Jag har sagt ungefär så i mina tidigare repliker och jag vet inte vad det var herr Turesson tycker är underligt.

Skulle det däremot visa sig att det går att täcka förlusterna på dessa telegram och samtidigt lämna bidrag till Nationalföreningen, är jag övertygad om att televerket inte kommer att ha någonting emot det. Det förefaller mig dock vara övervägande sannolikt att blomsterkvasten blir en övermäktig konkurrent.

Herr TURESSON (h):

Herr talman! När jag sade att varje telegram går med en förlust på 4 kronor och att huvuddelen av den förlusten ligger på utbärningssidan, så citerade jag statsrådet Palme tämligen ordagrant. Jag hade själv ingen aning om hur stor siffran var, men statsrådet nämnde den i sin andra replik här. (Nu hör jag att statsrådet säger att den siffran gällde befordringen, inte utbärningen.) Men det går givetvis att arbeta in befordringskostnaderna i avgiften. Uppenbart är emellertid att en mycket stor del av

Svar på interpellation ang. samordning av de svenska och norska bestämmelserna om lastbilstrafik

befordringskostnaderna ligger på utbärningen även om den inte är fullt så stor som 4 kronor.

Hur våldsamma eller mindre våldsamma 50-årsdagar människor firar är det väl ändå klart, att om det också bara ligger två telegram i varje kuvert som bärs ut samtidigt, så är den dyrbara utbärningskostnaden bara hälften så stor som när man skickar ut de vanliga telegrammen ett och ett. Det kan vi väl vara överens om.

Dessutom tror jag inte att det är så oerhört vanligt att utbärningen förekommer på obekvämt arbetstid. Telegrafstationerna stänger ganska tidigt. Att få ett telegram utburet efter en viss, ganska tidig tidpunkt på kvällen är omöjligt. Man måste ofta beställa sina telegram antingen på förmiddagen eller dagen innan för att få dem utburna avsedd dag.

Nå, nu skall jag inte förlänga denna debatt mera, men jag tyckte det var ganska lustigt att få delta i debatten, eftersom jag vid andra tillfällen så ofta har ådragit mig en hel del politisk ovilja när jag försvarat statsrådet Palmes och hans företrädares politik vid driften av ett annat kommunikationsverk. Och jag tycker det är angeläget att samma företagsekonomiska principer tillämpas även för televerket.

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet PALME:

Herr talman! Jag vill bedyra herr Turesson att samma principer skall tillämpas för samtliga kommunikationsverk, ej mindre televerket än även statens järnvägar.

Herr Turesson har verkligen intressanta teorier. Obekvämt arbetstid är t. ex. inte bara kvällar och nätter. Vi har också någonting som heter helger. Och jag har en känsla av att exempelvis pingst- och midsommarafton är relativt frekventa när det gäller avsändandet av

lyxtelegram, även om de då inte i första hand gäller 50-årsdagar.

Men jag tycker att herr Turessons företagsekonomiska resonemang rörande lyxtelegramverksamhetens nutid och framtid är så intressanta, att jag skall lägga mig vinn om att sända ett exemplar av protokollet från denna debatt till generaldirektören och chefen för televerket.

Härmed var överläggningen slutad.

§ 14**Svar på interpellation ang. samordning av de svenska och norska bestämmelserna om lastbilstrafik**

Ordet lämnades på begäran till

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet PALME, som yttrade:

Herr talman! Herr Nilsson i Östersund har frågat mig dels om de skilda bestämmelser som gäller beträffande lastbilstrafiken på de svensk-norska mellanriksvägarna huvudsakligast är beroende på respektive vägars och broars bärighet, eller om det föreligger andra orsaker som hindrar en samordning av ifrågavarande bestämmelser, dels hur jag bedömer möjligheterna att komma fram till en samordnande lösning av dessa problem.

Som herr Nilsson påpekat i interpellationen gäller på vissa vägar mellan Sverige och Norge olika bestämmelser i respektive länder i fråga om högsta tillåtna axel- och boggitryck, totalvikt samt bredd och längd för lastbilar. I regel är de norska bestämmelserna mer restriktiva än de svenska.

Det kan i detta sammanhang nämnas att det förekommer ett reguljärt samarbete mellan norska och svenska vägmyndigheter vid byggandet av mellanriksvägar. Detta gäller exempelvis beträffande Graddisvägen, som nu är un-

Svar på interpellation ang. samordning av de svenska och norska bestämmelserna om lastbilstrafik

der utbyggnad, samt en ifrågasatt mellanriksväg Kiruna—Nordnorge. I samband med att fråga uppkommit om förstärkning av Svinesundsbron till 10 tons axeltryck och 16 tons boggitryck har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som ett villkor för svenskt deltagande i kostnaden för förstärkningsarbetena angivit, att samma belastning kan tillåtas på vägens (E 6) fortsättning i Norge i första hand till Oslo.

Jag vill betona att man från norsk sida för att underlätta den internationella lastbilstrafiken i vissa fall har medgivit lättnader, varigenom skillnaderna i bestämmelserna för mellanriks- trafiken så långt det hittills varit möjligt har undanröjts. I de fall skilda bestämmelser fortfarande tillämpas torde dessa huvudsakligen bero på respektive vägars och broars bärighet.

I Norge har för närvarande en särskild kommitté i uppdrag att utarbeta och lägga fram förslag till en vägplan för den närmaste 20-årsperioden. Enligt vad jag erfarit har inom kommittén lagts fram förslag till bärighetsnormer som i princip skulle medge trafik av fordon med samma axel- och boggitryck m. m. som nu är tillåtna på de större vägarna i vårt land.

Både Norge och Sverige har anslutit sig till internationella konventioner som innehåller rekommendationer till medlemsländerna att bygga ut vägnäten så att den internationella biltrafiken underlättas. Samarbetet om mellanriksvägar- na är ett uttryck för detta. Enligt min mening finns det anledning förmoda att sådana skillnader i vägtrafikbestäm- melserna som kan verka hindrande för lastbilstrafiken så snart det är möjligt kommer att undanröjas.

Vidare anförde:

Herr NILSSON i Östersund (s):

Herr talman! Jag ber att få framföra ett tack till kommunikationsministern för svaret på min interpellation. Sam-

tidigt vill jag uttrycka min tillfreds- ställelse över att man vid planeringen av nya mellanriksvägar genom förhand- lingar mellan norska och svenska väg- myndigheter söker komma fram till ge- mensamma trafikbestämmelser. Statsrå- det nämner vidare att både Norge och Sverige anslutit sig till internationella rekommendationer om att bygga ut väg- näten så att den internationella biltra- fiken underlättas.

Allt detta är givetvis i hög grad till- fredsställande. Den skandinaviska halv- ön kommer mer och mer att betraktas som en sammanhållen näringsgeografisk enhet, där kränglet vid gränserna defi- nitivt tillhör en gången tid. Vi har ska- pat en gemensam nordisk arbetsmark- nad, vi har slopat passtvänet mellan de nordiska länderna och vi strävar efter en harmoniserad sociallagstift- ning. Om några månader övergår Sve- rige till högertrafik och anpassar där- med sina trafikregler i detta avseende till omgivande länders.

I min interpellation tog jag väg E 75 mellan Trondheim—Östersund—Sunds- vall som ett exempel på de skilda be- stämmelser som gäller för lastbilstrafi- ken mellan Norge och Sverige. Denna väg, som invigdes den 1 oktober 1959, tillkom efter riksdagsbeslut år 1955. Huvudmotiveringen var att man genom den nya mellanriksvägen skulle under- lätta oljeimporten över Trondheims is- fria hamn. Men även om beredskaps- skälen dominerade, har vägen fått en ökad betydelse för näringslivets trans- portbehov och för turismen. Av de to- tala byggnadskostnaderna på cirka 21 miljoner satsade Sverige inte mindre än 14,7 miljoner, motsvarande kostna- den för hela nybyggnadsdelen på svensk och norsk sida, samt en del av kostna- derna för ombyggnad av sträckan Turi- foss—Stjördal på norsk sida. Man ska- pade en väg av hög klass med god bärig- het, avsedd för oljetransporter och an- nan tung trafik.

Svar på interpellation ang. samordning av de svenska och norska bestämmelserna om lastbilstrafik

Statsrevisorerna uttalade år 1959, att vägen efter slutförande av pågående arbeten kommer att bli av god klass även på den norska sidan och trafikabel för 10 tons axeltryck. Trots detta är högsta tillåtna axeltryck bara 8 ton mot 10 på svensk sida. Högsta tillåtna boggitryck är 12 ton på norsk och 16 ton på svensk sida. Mera som en kuriositet kan jag nämna att det skiljer endast 5 centimeter på högsta tillåtna fordonsbredd på norsk och svensk sida.

Jag har den uppfattningen att vi i samråd med norrmännen borde kunna komma till rätta med de skillnader som det här är fråga om. De skapar bara irritation och besvär för dem som svarar för lastbilstrafiken efter denna väg. Var de svaga punkterna finns på denna vägsträcka kan jag inte bedöma — om det är broarna eller om det är vissa delar av vägbanan. I varje fall föreställer jag mig att dessa svaga punkter är av ganska begränsad natur.

Det är därför min förhoppning att kommunikationsministern tar upp överläggningar i denna fråga med sin norske kollega. Detta är kanske ingen fråga av större räckvidd, men den har ändå sin betydelse när det gäller att underlätta kommunikationerna mellan två länder som har så mycket annat gemensamt.

Herr talman! Jag ber att ännu en gång få tacka kommunikationsministern för svaret.

Herr **LOTHIGIUS** (h):

Herr talman! Jag skall bara med några ord ta upp en annan aspekt på denna fråga än herr Nilsson i Östersund gjorde. Först och främst tycker jag att avslutningen i statsrådets svar inte andas den effektivitet som man kanske är van vid när herr statsrådet ger ett svar, åtminstone till en representant för oppositionen. Det sägs: »Enligt min mening finns det anledning förmoda att sådana skillnader i vägtrafikbestämmelserna

som kan verka hindrande för lastbilstrafiken så snart det är möjligt kommer att undanröjas.» Man skulle önska att svaret vittnat om mera aktivitet.

Får jag bara nämna hur det ligger till i södra Sverige. Vi kör i dag mellan 200 000 och 300 000 kubikmeter flis till den norska cellulosaindustrin och mellan 100 000 och 200 000 kubikmeter rundved till samma industri. Det är nödvändigt för oss att göra detta så länge vi inte har byggt ut vår egen industri i södra Sverige. De åkare som kör dessa varor vill av rationella skäl använda de ekipage som finns här i Sverige. Som herr Nilsson i Östersund sade skiljer det 5 centimeter på bredden och naturligtvis åtskilligt mer på längden, men detta gör att man kan ta så mycket mera i last. Det är bara 60 procent av den fulla kapacitet som kan tas i Sverige, som våra svenska åkare kan utnyttja.

Nu kan det sägas att vi kan låta våra grannar i Norge och Danmark, där man i vissa sammanhang har likheter, köra dessa laster. Men så enkelt är det inte, ty man är beroende av att själv disponera körsätt och fordon. Om man skall driva denna verksamhet på svensk sida, måste man ha kontrakt för leveranserna på fyra eller fem år, så att de svenska åkarna får möjlighet att skaffa ekipage för norska eller danska bestämmelser.

I den ökande handeln mellan våra nordiska grannar utgör dessa körningar en ytterst besvärlig flaskhals. Ordnas inte dessa förhållanden upp ganska snart, kan norrmännen i större utsträckning ta ved från Sovjetunionen eller Kanada — vi finner redan tecken på detta. Det är ju mera lönsamt att frakta flisvaror i stora båtar till norsk cellulosaindustri än att föra dem från Sverige. Vi kommer att för ganska lång tid framåt behöva denna avsättning av råvaruprodukter som inte vår egen svenska cellulosaindustri kan ta emot. Dessutom ligger den norska cellulosaindustrin så väl till för Västsverige.

Svar på interpellation ang. statens järnvägars trafikunderlag i samband med övergången till högertrafik

Jag skulle till sist vilja ställa ett par komplementfrågor till herr statsrådet: Vilka aktiviteter tänker herr statsrådet utveckla för att medverka till en förändring i detta sammanhang? Går det inte att härvidlag föra en mera aktiv politik inom Nordiska rådet?

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet PALME:

Herr talman! Frågan om Trondheimsvägen har vi ofta haft tillfälle att diskutera med våra norska vänner, eftersom de önskar att vi i Sverige i större utsträckning skall utnyttja Trondheims hamn. Vi måste emellertid hävda att godset skall gå de vägar som befraktarna anser vara mest ekonomiska. Befraktarna har ibland åberopat just dessa begränsningsbestämmelser, som medför omlastningar och sådana besvärligheter, och vi har framfört dessa synpunkter.

Emellertid har vi också alltid understrukit att det, även om denna speciella hake skulle avlägsnas, inte därmed är säkert att det blir en våldsamt ökad svensk trafik över gränsen till hamnen i Trondheim. Det kan vi inte utfärda några som helst garantier för. Detta har väl i någon mån verkat hämmande på trafiken till denna hamn.

För herr Lothigius vill jag påpeka att vi relativt nyligen har lyft upp — om jag så får säga — en ganska betydande del av vårt vägnät till 10 tons axeltryck och 16 tons boggitryck. Vi har medvetet strävat åt det hållet — men experter brukar säga mig att vi därigenom har tånjt våra resurser till det yttersta. Vi sliter hårt på dessa vägar; de tål knappt en sådan belastning.

Av de svenska vägarna till Norge är förutom E 75 mellan Jämtland och Tröndelagen bara ytterligare en mellanriksväg, nämligen den över Arvika, Eda och Kongsvinger, upplåten för 10 tons axeltryck och 16 tons boggitryck. På övriga mera betydande mellanriksvägar — E 6, E 18 och väg 312 över Fjällnäs — är på

den svenska sidan om gränsen det högsta tillåtna axel- och boggitrycket 8 respektive 12 ton.

Det är klart att våra norska vänner har en mera restriktiv inställning i detta avseende. Vi har dock utvecklat aktivitet, och det har förekommit kontakter mellan departementen i denna fråga. Vi har nämnt den vid något ministermöte; vi träffas numera så ofta — jag skildes från min norske kollega i morse och möter honom igen på lördag — att vi har gott om tillfällen att resonera om dessa ting.

Även om min norske kollega är partivän till herr Lothigius måste jag emellertid ha en viss förståelse för hans svårigheter. Det norska vägväsendet kämpar nämligen med stora besvärligheter. Landet är ganska vidsträckt, och terrängen är sällsynt oländig och svår att bygga vägar i. Det norska vägnätet har också en annan standard än det svenska. Därför vore det orimligt att ställa samma krav på norrmännen som vi — med tänjande av våra resurser — ställer på oss själva.

Det kommer emellertid inte att vara något fel på vår aktivitet. När tillfälle erbjuds — och det händer då och då — skall vi diskutera denna problematik med våra grannar och påpeka för dem, att det från svensk och från nordisk synpunkt vore av stort värde, om vi kunde få mera enhetliga bestämmelser. Även om de är goda grannar, kan vi dock inte ställa orimliga krav på dem.

Härmed var överläggningen slutad.

§ 15

Svar på interpellation ang. statens järnvägars trafikunderlag i samband med övergången till högertrafik

Ordet lämnades på begäran till

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet PALME, som yttrade:

Svar på interpellation ang. statens järnvägars trafikunderlag i samband med övergången till högertrafik

Herr talman! Herr Jansson har frågat mig om jag vill informera kammaren huruvida prognosberäkningarna i samband med övergången till högertrafik går ut på att SJ kommer att få en ökad belastning i fråga om person- och godstrafik. Vidare har herr Jansson frågat vilka åtgärder som förbereds för att ta emot en ökad resefrekvens, därest en sådan ökning av trafikunderlaget är att vänta, samt vilka ökade anspråk som därvid kommer att aktualiseras i fråga om SJ:s personalbehov.

I fråga om persontrafiken kan en viss överflyttning från bil till järnväg beräknas ske i samband med övergången till högertrafik. Denna överflyttning torde komma att beröra såväl trafiken på långa avstånd som lokaltrafiken. Beträffande den långväga trafiken har SJ bedömt att den totala trafiken på järnväg i samband med högertrafikomläggningen inte blir större än vid högtrafik under sommaren. Enligt SJ:s bedömning kan en ökad tillströmning av trafikanter klaras med tillgängliga resurser.

Godstrafiken på landsväg torde i endast ringa grad komma att påverkas av trafikomläggningen. Någon nämnvärd ökning av godstrafiken på järnväg beräknas på grund härav inte komma att ske.

SJ kommer att vidta särskilda åtgärder för att tillgodose en ökning av persontrafiken i anslutning till trafikomläggningen. Vissa långväga persontåg, som normalt inte körs i september, kommer sålunda att vara i trafik denna månad. I övrigt kommer persontågen under hösten 1967 att förses med fler vagnar än motsvarande tid förra året. Vidare kan förstärkningsvagnar sättas in och extratåg anordnas med relativt kort varsel.

För SJ:s busstrafik kommer hela den disponibla fordonsparken att hållas körklar.

Något behov av att öka SJ:s personal

på grund av högertrafikreformen beräknas inte uppkomma.

Vidare anförde:

Herr JANSSON (k):

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

Det bekräftas i svaret att man beräknar — vilket var utgångspunkten för min fråga — att en viss överflyttning kommer att äga rum från bil till järnväg liksom till andra kollektiva trafikmedel i anslutning till omläggningen till högertrafik. Detta gäller såväl trafiken på långa avstånd som lokaltrafiken. Det hade varit intressant att få veta om det inom departementet gjorts någon beräkning, uttryckt i siffror, rörande storleken av denna väntade övergång. Jag medger emellertid att det är mycket svårt att göra en sådan beräkning — kanske är det omöjligt.

Måhända kan man också vara mera optimistisk när det gäller denna övergång än vad jag var när jag framställde interpellationen. Säkerligen blir övergången störst under den allra första tiden efter högertrafikens införande.

Det sägs i svaret att SJ kommer att vidta särskilda åtgärder för att tillgodose en ökning av persontrafiken i anslutning till trafikomläggningen. Enligt min mening hade ett samhällsintresse tillgodosetts om SJ och de som svarar för övriga kollektiva trafikmedel kunnat utnyttja detta tillfälle för en offensiv, för en PR-drive kombinerad med ökad service och ökad komfort i syfte att inte bara få en tillfällig ökning av resandefrekvensen utan även bibehålla den sålunda stimulerade ökningen.

Det skulle också vara önskvärt att SJ kunde överta en större del av godsbefordran. Möjligt är att jag härvidlag inte representerar helt moderna meningar. Men det leker mig ännu i hågen innan jag övertygats om något annat att mer av vår godsbefordran skulle kunna ske längs den spårbundna vägen och att vi

Svar på interpellation ang. statens järnvägars trafikunderlag i samband med övergången till högertrafik

något skulle söka minska de gigantiska lastbilskolonner som vi nu har på vägarna. Förekomsten härav har under den senaste timmen diskuterats i flera sammanhang. De förorsakar faktiskt för närvarande stora problem i vårt lands trafik och tycks komma att skapa allt större sådana i framtiden.

Jag skulle dock gärna ha velat höra kommunikationsministerns mening om vilket perspektiv vi skall anlägga på frågan om godstransporterna i framtiden. I storstadsområdena är det ett intresse att övergå till en större användning av de kollektiva trafikmedlen, dels därför att svårframkomligheten för privata bilar blir allt mera påtaglig, dels på grund av följderna av privatbilismen i form av luftföroreningar. Det finns också andra aspekter som kan föras in i detta sammanhang, men jag skall nöja mig med dessa.

Beträffande personalsidan uttalar herr statsrådet att något behov av att öka SJ:s personalstyrka med anledning av högertrafikreformen inte beräknas uppkomma. Jag tar för givet att herr statsrådet har uppmärksamheten riktad på att de rationaliseringar inom SJ, vilka genomförts under de senaste åren, har skapat en ganska stark irritation bl. a. bland medlemmar i Svenska järnvägsmannaförbundet, vilken kommit till uttryck i många av dess lokalavdelningar.

Man kan fråga sig om inte detta är en oundviklig spänning, som uppstår mellan varje företags delvis föregivna delvis berättigade strävanden till en rationell skötsel och de anställdas önskan om en mera normal rytm och trivsel i arbetet.

Där SJ kan öka sin kapacitet genom teknisk utveckling och förbättring menar jag att detta är helt i sin ordning. Däremot vill jag absolut avråda från åtgärder som lägger en ökad arbetsbörda på den personal SJ för närvarande har.

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet PALME:

Herr talman! Herr Jansson utbredde sina betraktelser över mycket vida fält. Jag svarade på frågan om det föreligger en beredskap för en ökad passage-rartillströmning i samband med genomförandet av högertrafikreformen, och jag angav att en sådan finns. Sedan anför emellertid herr Jansson att det vore ett gott tillfälle för SJ att i detta sammanhang skaffa sig ett klientel som blir bestående.

I och för sig är detta mycket önskvärt, men jag vill samtidigt framhålla att det från trafiksäkerhetssynpunkt inte är angeläget att vi skall skrämma bort folk från vägarna under omlägningsperioden. En oklok inställning som man stundom hör exempel på är att man när högertrafikreformen genomförs kommer att ställa in bilen och inte ämnar ta ut den förrän efter en månad.

Det är just under det första skedet med den mycket långsamma trafik som då kommer att råda som folk verkligen skall pröva på och lära sig högertrafiken. Det är mycket farligare att komma in i ett senare skede när högertrafiken väl är etablerad bland de ständiga trafikanterna. Att SJ i detta sammanhang får ett ökat klientel är alltså inte helt och hållet en fördel, även om det i och för sig är något önskvärt.

Herr Jansson tar vidare upp hela frågan om SJ:s möjligheter att hävda sig på godstrafikens område. Jag kan nämna att jag i förra veckan var nere hos min kollega i Västtyskland och ganska grundligt studerade deras Autobahn med dess uppbyggnad och dess trafik. Innerfilen på deras motorvägar erbjuder en fantastisk anblick, helt upptagen som den är av en enda kö av jättelika långtradare, av den förre tyske kommunikationsministern kallade »dessa vägnarnas elefanter». Det är klart att det har skapat betydande svårigheter i Tyskland, och man försöker där stimulera

Svar på interpellation ang. statens järnvägars trafikunderlag i samband med övergången till högertrafik

järnvägen till bättre konkurrensförmåga på godstrafikens område. Men då vill jag ändå understryka för herr Jansson att hela den nya trafikpolitiken — som tar bort regleringarna när det gäller den rena landsvägstrafiken; som tar bort transportförpliktelse för SJ; som reducerar den icke ersättningsberättigade trafiken; som innebär en rimlig kostnadsavvägning för de olika delarna av verksamheten — just har till syfte att ge SJ större möjligheter att hävda sig på ett ekonomiskt sunt och riktigt sätt.

Tendensen har väl varit den, att inom t. ex. statens järnvägar godset fått subventionera persontrafiken, medan det på landsvägarna snarast torde förhålla sig tvärtom — där är det personbilismen som subventionerar yrkestrafiken, om man ser till vad den senare kategorin kostar vägväsendet och vilken belastning på vägnätet som den utgör. Detta har vi rättat till genom att de senaste taxehöjningarna på SJ framför allt har lagts på personsidan, för att få bättre balans mellan verksamhetsgrenarna. Dessutom avvecklas på olika håll olönsam trafik.

Jag tror därför att det finns mycket goda chanser för järnvägen att hävda sig. På de längre transportererna hävdar sig ju järnvägen redan i dag mycket bra, den har i stort sett bibehållit sin andel av trafiken. Den ökning andelsmässigt som åkerierna har gjort har främst gått ut över sjöfarten. Jag tror sålunda att SJ har en god framtid och ett *en* del av denna framtid ligger i en rationell transportpolitik och *en* del i ett väl skött företag som utnyttjar järnvägens fördelar.

Herr talman! Med detta har jag gjort mig skyldig till att röra mig utanför ämnet för den av herr Jansson ställda interpellationen. För det fall att detta är mitt sista inlägg ber jag att få framföra ett tack till herr talmannen för att han låtit denna frågestund räcka i över tre timmar.

Herr JANSSON (k):

Herr talman! Det har varit en lång frågestund. Jag skall därför göra denna min anmärkning ytterst kort. När statsrådet Palme säger att vi inte skall skrämman bort folk från vägarna, så föreligger över huvud taget inte någon risk för det. Vi har en växande belastning på alla våra vägar, och den utvecklingen kommer säkert att fortsätta, oberoende av övergången till högertrafik. Men vi kan inte ha någonting emot — och det förefaller som om vi är överens om det — att en större part går över till de kollektiva trafikmedlen. Jag tycker att det kunde vara lämpligt att i samband med övergången till högertrafik göra ett försök att få en del människor att ändra på sina trafikvanor.

När statsrådet säger att den nya trafikpolitiken ger SJ nya möjligheter att hävda sig på ett sunt och riktigt sätt, är jag helt ense med honom. Det återstår att se om SJ också kommer att göra det.

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet PALME:

Herr talman! Bara för att i protokollet rätta till ett missförstånd vill jag säga att jag inte tror att det rent generellt går att skrämman bort folk från vägarna, och det är inte heller meningen. Vi skall inte skrämman bort dem från vägarna just i samband med omläggningen till högertrafik, därför att det är bra om trafikanterna tränar sig i högertrafik just under tiden omedelbart efter själva omläggningen.

Härmed var överläggningen slutad.

§ 16

Vid föredragning av Kungl. Maj:ts å bordet vilande proposition nr 88, med förslag till folkbokföringsförordning, m. m., hänvisades propositionen, såvitt avsåg ändring i taxeringsförordningen och bemyndigande att medge vissa av-

vikelser från uppbördsförordningen, till bevillningsutskottet samt i övrigt till lagutskott.

§ 17

Föredrogs var efter annan och hänvisades till jordbruksutskottet de å bordet vilande motionerna nr 917 och 918.

§ 18

Föredrogs, men bordlades åter statsutskottets utlåtanden och memorial nr 6, 43, 46 och 47, bevillningsutskottets betänkande nr 30 samt jordbruksutskottets memorial nr 11.

§ 19

Föredrogs var för sig följande, vid kammarens nästföregående sammanträde på förmiddagen gjorda men då bordlagda interpellationsframställningar, nämligen av:

herr *Andersson* i Billingsfors, till herr statsrådet och chefen för inrikesdepartementet i anledning av industrinedläggelser i Dalsland,

fru *Renström-Ingenäs*, till herr statsrådet Wickman angående det svenska atomenergiprogrammets kommersiella utvecklingsmöjligheter, och

herr *Krönmark*, till herr statsrådet och chefen för jordbruksdepartementet angående utformningen av skördeskadeförsäkringen.

Kammaren biföll dessa framställningar.

§ 20

På hemställan av herr talmannen beslöt kammaren, att statsutskottets memorial nr 47 och jordbruksutskottets memorial nr 11 i nu nämnd ordning skulle uppföras främst bland två gånger bordlagda ärenden på föredragningslistan för morgondagens sammanträde.

§ 21

Interpellation ang. undantag från allmän varuskatt för tillbehör till vissa fiskeredskap

Ordet lämnades på begäran till

Herr HEDIN (h), som yttrade:

Herr talman! Enligt en av riksskatte-nämnden utfärdad förordning av den 20 december 1965 skall, vad gäller fiskeredskap, det färdigmonterade nätredskapet befrias från omsättningsskatt. För att skattebefrielse skall gälla kräves att fiskeredskapet säljes för att av köparen användas i sådant yrkesmässigt fiske, som enligt kommunalskattelagen är att hänföra till rörelse. Skattefrihet föreligger däremot inte vid försäljning av delar till nätredskap med undantag för själva nätet.

Det förhåller sig emellertid så att de som driver fiskenäringen som rörelse och yrkesverksamhet ofta själva i stor utsträckning monterar sina redskap. Så är förhållandet bl. a. för dem som driver fiske med ålbottengarn och ryssjor eller med drivgarn efter lax och sill.

Montering av olika tillbehör till nät och andra fiskeredskap utgör en lämplig sysselsättning för yrkesfiskaren under otjänlig väderlek eller annan tid varunder fiske icke kan bedrivas.

Det kan knappast ha varit statsmakternas avsikt att endast de yrkesfiskare som inköper färdigmonterade fiskeredskap skulle komma i åtnjutande av befrielse från omsättningsskatt. Den egenartade utformning som skattebestämelsen fått enligt riksskattenämndens förordning kan på ett ur samhällsekonomisk synvinkel olämpligt sätt påverka fiskarnas inköp av redskap. Det måste nämligen i och för sig anses lämpligt att eljest outnyttjad arbetstid användes för montering av fiskeredskap.

Härutöver tillkommer inköp av olika tillbehör till redskap för lagning och komplettering. Jämväl sådana inköp torde från statsmakternas sida ha avsetts bära bli befriade från omsättnings-

Interpellation ang. försäkringsskyddet mot skada genom löskommen olja — Interpellation ang. ansvaret för båttrafiken i Stockholms skärgård

skatt. Om så ej vore fallet skulle skattebefrielsen kunna innebära att inköp av nya redskap stimuleras på bekostnad av lagning vilket knappast kan ha varit avsikten.

De föreliggande bestämmelserna har dels vållat svårigheter att tolka för försäljarna av fiskeredskap, dels stark irritation bland yrkesfiskarna. En översyn av bestämmelserna synes vara i hög grad påkallad.

Med hänvisning till vad som ovan sagts hemställer jag om kammarens tillstånd att till statsrådet och chefen för finansdepartementet få framställa följande fråga:

Är herr statsrådet beredd att vidtaga nödiga åtgärder för att, såsom nu är fallet vid färdigmonterade nätredskap, tillbehör för montering och lagning av nätredskap skall befrias från varuskatt vid försäljning till yrkesfiskare?

Denna anhållan bordlades.

§ 22

Interpellation ang. försäkringsskyddet mot skada genom löskommen olja

Ordet lämnades på begäran till

Herr TOBÉ (fp), som yttrade:

Herr talman! Den fruktansvärda olycka som drabbat England genom oljeutflödet från den utanför Land's End förlista tankern »Torrey Canyon» har framkallat oroliga frågor på många håll här i landet rörande vår beredskap mot dylika katastrofer i skilda hänseenden. I samband med den utredning rörande beredskap mot oljeskador som framlades för två år sedan av särskilt tillkallade sakkunniga (SOU 1965: 45) framkom bl. a. att försäkringsskyddet mot dylika skador är ytterst bristfälligt. En enskild person lär inte kunna försäkra sig mot risken för skada å egendom genom på havet löskommen olja. Det skydd mot

skador i samband med sjöolyckor som genom sjöassurans i viss mån kan beredas tredje man lär principiellt icke omfatta skada genom olja till följd av skeppsbrott. Visserligen torde assuransföretagen i några sådana fall godvilligt ha lämnat gottgörelse åt skadelidande, men någon rättslig skyldighet härtill torde de icke erkänna.

I betraktande av de mycket stora skador som kan åstadkommas i samband med sjöolyckor som drabbar oljeförande tankfartyg synes frågan om försäkringsskyddet böra klargöras och regleras genom lagstiftning, och, såvitt angår skador i samband med sjöolyckor, även genom internationella överenskommelser.

Med hänvisning till berörda förhållanden anhåller jag om kammarens tillstånd att till statsrådet och chefen för justitiedepartementet få rikta följande fråga:

Är herr statsrådet beredd att låta utreda frågan om försäkringsskyddet mot skador genom löskommen olja?

Denna anhållan bordlades.

§ 23

Interpellation ang. ansvaret för båttrafiken i Stockholms skärgård

Ordet lämnades på begäran till

Herr GREBÄCK (cp), som yttrade:

Herr talman! Statsmakterna har sedan länge omfattat den reguljära båttrafiken i Stockholms skärgård med intresse. Bakgrunden har varit att det allmänna bör svara för att den bofasta skärgårdsbefolkningens behov av fastlandsförbindelser tillgodoses i rimlig utsträckning.

Ekonomiskt stöd till det gamla Waxholmsbolagets vintertrafik började utgå redan år 1948, och sedan år 1952 har även bolagets sommartrafik i Stock-

Interpellation ang. ansvaret för båttrafiken i Stockholms skärgård

holms norra och mellersta skärgård subventionerats. Gemensamt med staten har Stockholms stad och Stockholms läns landsting varit subventionsgivare. Mellan åren 1952 och 1959 reglerades stödet genom två mellan Stockholms stad och Waxholmsbolaget träffade avtal jämte tilläggsöverenskommelser. Fr. o. m. sistnämnda år inträdde även staten och landstinget såsom direkta huvudmän gentemot Waxholmsbolaget. Genom ett avtal år 1963 har staten, Stockholms stad och Stockholms läns landsting å ena sidan och Vaxholms stad å andra sidan träffat en överenskommelse angående upprätthållande av reguljär båttrafik i mellersta skärgården under tjuugoårsperioden 1964—1984. Staten har i detta avtal förbundit sig att täcka 40 %, Stockholms stad och landstinget 30 % vardera av underskottet på trafiken, sedan visst bidrag från Vaxholms stad och Österåkers kommun avräknats.

Mot bakgrunden av förhållandena i mellersta och norra skärgården, där alltså det allmänna sedan länge engagerat sig ekonomiskt i båttrafiken, väcktes i början av år 1963 i riksdagen de likalydande motionerna I: 99 och II: 119 om en plan för trafiken i Stockholms södra skärgård. Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 28 juni 1963 tillkallade chefen för handelsdepartementet samma dag en företrädare för staten att tillsammans med vederbörande företrädare för Stockholms stad och Stockholms läns landsting göra en utredning om den reguljära båttrafiken i södra skärgården. Utredningen framlade sitt betänkande den 30 juni 1966.

Enligt direktiven för denna utredning framhöll departementschefen, att han fann det motiverat — med hänsyn till samhällets ansvar, när det gäller att tillgodose den bofasta skärgårdsbefolkningens rimliga anspråk på kontinuitet i fastlandsförbindelserna — att det allmänna närmare än som hittills ansetts behövt följde trafikförhållandena i Stockholms södra skärgård och att detta

borde ske i samverkan mellan staten, Stockholms stad och Stockholms läns landsting.

I den sedermera verkställda utredningen konstaterades bl. a., att statens, Stockholms stads och Stockholms läns landstings företrädare i utredningen var ense om att de av dem i betänkandet föreslagna åtgärderna till förbättring av de reguljära sjöförbindelserna i södra skärgården borde genomföras så snart som möjligt. Utredningen konstaterade vidare, att förhandlingar om organisation och finansiering av skärgårdstrafiken snarast borde upptagas mellan staten, Stockholms stad och landstinget i samråd med berörda kommuner. Man underströk önskvärldheten av att den reguljära båttrafiken i södra skärgården samordnades med trafiken i mellersta skärgården och att *ett* rederi fick huvudansvaret för hela området. Efter som skärgårdstrafiken i väsentliga avseenden måste betraktas som en integrerande del av den kollektiva trafiken i övrigt, talade enligt utredningen mycket för att ett sådant för hela skärgårdsområdet gemensamt rederi ställdes under huvudmannaskap tills vidare av Kommunalförbundet för Stockholms stads och läns regionala frågor (KSL) och fr. o. m. år 1971 av det numera i princip beslutade storlandstinget.

Departementschefens direktiv till utredningen synes ge ett klart belägg för att staten — såsom motionärernas tanke också var — skulle vara beredd att utsträcka sitt ansvar för skärgårdstrafiken även till den södra skärgården, där trafikförhållandena måste betecknas som otillfredsställande. Uttalandena i utredningen måste tolkas som ett uttryck för att staten borde delta i finansieringen av denna trafik. Remissbehandlingen av utredningen resulterade vidare i praktiskt taget samstämmiga förord för utredningens förslag.

Av dagspressen framgår, att förhandlingar nu inletts mellan KSL och Vaxholms stad om KSL:s övertagande av

Interpellation ang. ansvaret för båttrafiken i Stockholms skärgård

trafiken i mellersta och norra skärgården från stadens företag Waxholmsbolaget. I anslutning härtill pågår förhandlingar mellan kommunikationsdepartementet, Stockholms stad och Stockholms läns landsting om en anpassning av 1963 års avtal till det föreslagna övertagandet. Vid de senare förhandlingarna lär man enligt tidningarna från departementets sida ha förklarat det vara uteslutet för statens del att delta i kostnaderna för trafiken i södra skärgården. Det lär också vara så att staten på allt sätt söker komma ifrån sitt ansvar för trafiken i mellersta och norra skärgården enligt 1963 års avtal.

Dessa meddelanden är alarmerande. Från det allmännas sida har sedan länge eftersträfvats ett nära samspel mellan land- och sjötrafik. En sådan samordning kräver när det gäller de reguljära kommunikationerna insatser av det allmänna. För denna ståndpunkt talar, att staten i allmänhet — antingen som huvudman eller bidragsgivare — svarar för kommunikationsfrågornas lösning i form av investeringar i och underhåll av vägar, tunnelbanor, bilfärjeleder, flygplatser etc. Det är uppenbart att skärgårdens kommunikationsnät måste betraktas som en del av det allmänna kommunikationsnätet, för vilket staten i olika sammanhang starkt markerar sitt huvudmannaskap och ansvar. De hittillsvarande erfarenheterna av skärgårdstrafiken har tydligt visat, att trafiken inte kan fungera tillfredsställande utan ekonomiska insatser från det allmänna. Det allmännas trafikpolitik måste därför rimligen gälla även båttrafiken i skärgårdarna.

Med hänvisning till vad ovan anförts ber jag att till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet få rikta följande frågor:

Är det statsrådets uppfattning, att staten antingen som huvudman eller som bidragsgivare skall svara för trafiken i Stockholms skärgård?

Är statsrådet i så fall beredd att med-

verka till att denna fråga får en så snabb lösning som möjligt?

Denna anhållan bordlades.

§ 24

Anmäldes och godkändes första lagutskottets förslag till riksdagens skrivelse, nr 122, till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om klinisk prövning av vissa medel för födelsekontroll.

§ 25

Tillkännagavs, att Kungl. Maj:ts proposition nr 93, angående dispositionen av vissa medel ur skördeskadefonden, överlämnats till kammaren.

Denna proposition bordlades.

§ 26

Anmäldes, att följande motioner under sammanträdet avlämnats till herr talmannen:

nr 919, av herr *Werbros* och fru *Torbrink*, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 67, angående vissa anslag till civilförsvaret, och

nr 920, av herr *Lindström m. fl.*, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 74, angående de nya lantbruksnämndernas organisation, m. m.

Dessa motioner bordlades.

§ 27

Meddelande om enkla frågor

Meddelades, att herr talmannen tillställts tre enkla frågor, nämligen av:

herr *Persson* i Heden, till herr statsrådet och chefen för socialdepartementet angående kommunernas konkurrens om tandläkare,

herr *Persson* i Heden, till herr statsrådet och chefen för ecklesiastikdepartementet angående tandläkarutbildningen, och

herr *Tobé*, till herr statsrådet och chefen för jordbruksdepartementet angående möjligheten att kringgå föreläggande att borttaga vanprydande skylt.

§ 28

Upplästes och lades till handlingarna följande till kammaren inkomna protokoll:

Protokoll, hållet vid sammanträde med herr talmannen och herr förste vice talmannen i riksdagens andra kammare samt de kammarens ledamöter, som blivit utsedda att jämte talmännen tillsätta kammarens kanslipersonal, den 5 april 1967.

§ 1

I skrivelse den 28 februari 1967 hade extra ordinarie kanslisten fröken Lillemor Ahlström anhållit om entledigande från sin tjänst från och med den 1 april 1967.

Herrar deputerade beslöt *dels* bevilja fröken Ahlström begärt entledigande, *dels ock* förordna fru Berit Hildebrand att från och med den 17 april 1967 tills vidare vara extra ordinarie kanslist i lönegrad Ac 15 hos riksdagens andra kammare.

§ 2

I skrivelse den 29 mars 1967 hade stenografen hos andra kammaren pol. mag. Lars Nilsson anhållit om tjänstledighet för militär repetitionsövning under tiden den 10 april—13 maj 1967.

Herrar deputerade beslöt *dels* bevilja Nilsson begärd tjänstledighet, *dels ock* förordna teknologen Bo Wallin att under Nilssons tjänstledighet uppehålla dennes stenografbefattning.

§ 3

I skrivelse den 8 mars 1967 hade maskinskrivaren vid snabbprotokollet fru Kjerstin Schullström anhållit om entledigande från sin tjänst från och med den 1 april 1967.

Herrar deputerade beslöt *dels* bevilja fru Schullström begärt entledigande, *dels* godkänna, att fru Lillemor Miskar förordnats att under tiden den 1—4 april 1967 uppehålla ifrågavarande tjänst, *dels ock* utse fru Miskar till maskinskrivare vid snabbprotokollet från och med den 5 april 1967.

§ 4

Herr talmannen anmälde, att han beviljat maskinskrivaren vid snabbprotokollet fru Ingrid Eldin tjänstledighet för egna angelägenheter under tiden den 1 april—31 maj 1967.

Med förordnande å ifrågavarande tjänst skulle tills vidare anstå.

§ 5

Herr talmannen anmälde vidare, att maskinskrivaren vid snabbprotokollet fru Lore Andersson beviljats tjänstledighet för egna angelägenheter under tiden den 17—23 april 1967 och att fru Kjerstin Sohlberg förordnats att uppehålla tjänsten under sagda tid.

In fidem

Sune K. Johansson

§ 29

Justerades protokollsutdrag.

Kammarens ledamöter åtskildes här-
efter kl. 18.50.

In fidem

Sune K. Johansson

Fredagen den 7 april

Kl. 11.00

§ 1

Justerades protokollet för den 30 nästlidne mars.

§ 2

Svar på interpellation ang. återgivandet i dagspressen av kartmaterial

Ordet lämnades på begäran till

Chefen för jordbruksdepartementet, herr statsrådet HOLMQVIST, som yttrade:

Herr talman! Herr Larsson i Umeå har frågat, om jag är villig att ta initiativ till att tillståndsgivningen förenklas och reproduktionen befrias från avgift, när dagspressen i syfte att illustrera nyhetsartiklar återger kartmaterial.

Som svar på herr Larssons fråga vill jag meddela att Svenska reproduktionsaktiebolaget och Svenska tidningsutgivareföreningen kommit överens om att dagstidningarna tills vidare skall få publicera aktuellt kartmaterial utan föregående ansökan, när det gäller den dagliga nyhetsförmedlingen. Överenskommelsen omfattar dock inte publicering av särtryck av utflyktskartor o. d. och inte heller återgivning i andra tidningar än de dagliga. Med hänsyn till denna överenskommelse är något initiativ från min sida inte motiverat.

Vidare anförde

Herr LARSSON i Umeå (fp):

Herr talman! Jag ber att till jordbruksministern få framföra ett tack för svaret på min interpellation.

4 — Andra kammarens protokoll 1967. Nr 18

Som framgår av svaret har sedan frågan ställdes uppgörelse träffats mellan reproduktionsaktiebolaget och Svenska tidningsutgivareföreningen om att dagstidningarna tills vidare skall få publicera aktuellt kartmaterial utan föregående ansökan när det gäller den dagliga nyhetsförmedlingen. Beträffande avgiftsbefrielse för publicering av sådant material säger jordbruksministern ingenting. Att jordbruksministern är förtegen på den punkten har jag dock full förståelse för, eftersom det i första hand är bolaget som avgör sina debiteringar.

Förutom den rättighet tidningarna fått att utan föregående ansökan publicera kartmaterial har reproduktionsaktiebolaget den 14 mars meddelat Tidningsutgivareföreningen att det under 1967 inte kommer att uttagas några avgifter för publicerat material i vad gäller nyhetsförmedlingen.

Då jag framställde min interpellation med önskemål om befrielse från tillståndsgivning den 2 mars, och mina önskingar tillnötsgicks i bolagets svar till Tidningsutgivareföreningen redan den 6 mars — och meddelande om avgiftsbefrielse bekräftades den 14 mars — är saken alltså redan avklarad när jag nu har fått svar på min interpellation. Eftersom resultat nu nåtts genom min framställning är jag nöjd. Samtidigt vill jag uttrycka min tillfredsställelse med reproduktionsaktiebolagets snabba handläggning av frågan sedan densamma uppmärksammats samt för bolagets tillmötesgående mot dagspressen i vad gäller allmänhetens krav på nyheter som bör kompletteras med kartmaterial.

Härmed var överläggningen slutad.

§ 3

Svar på interpellation ang. vattenregleringsavgifterna

Ordet lämnades på begäran till

Chefen för jordbruksdepartementet, herr statsrådet HOLMQVIST, som yttrade:

Herr talman! Herr Westberg har frågat mig om jag är beredd att lämna en redogörelse för storleken av årligen inflytande vattenregleringsavgifter och hur mycket som lämnas i bidrag årligen och för vilka olika slag av projekt som bidrag erhålles.

De vattenregleringsavgifter som herr Westberg åsyftar uppgår för närvarande till omkring 7,2 miljoner kronor per år. Dessa avgiftsbelopp kan ej helt disponeras för avsedda byggeändamål utan måste till viss del reserveras för oförutsedda skador i avdömda vattenmål. För närvarande är medelsbehållningen cirka 14,4 miljoner kronor.

Under de två senaste åren har Kungl. Maj:t för olika ändamål inom bygder, som berörts av regleringsföretag, anvisat cirka 4,6 miljoner kronor respektive cirka 6,9 miljoner kronor. Sålunda har avgiftsmedel exempelvis under år 1966 utgått till elektrifieringsanläggningar (cirka 1,5 miljon kronor), samlingslokaler och byggnader av kulturell natur (cirka 1,4 miljon kronor), åtgärder för att främja renskötseln (cirka 1,2 miljon kronor), idrottslig verksamhet (cirka 900 000 kronor), åtgärder för att främja turism (cirka 800 000 kronor), väg- och brobyggnader (cirka 700 000 kronor) samt vatten- och avloppsanläggningar (cirka 400 000 kronor).

Av exemplifieringen framgår att ifrågavarande avgiftsmedel kommit att tillgodose väsentliga behov av allmän art inom berörda bygder. För att kunna få bidrag av dessa medel har som regel ställts kravet att åtgärden skall vara av investeringskaraktär.

Vidare anförde:

Herr WESTBERG (fp):

Herr talman! Först ett tack till jordbruksministern för svaret på min interpellation. Jag finner svaret upplysande och värdefullt, och jag vet att det är många som med stort intresse tar del av de uppgifter som jordbruksministern här har lämnat. Det är väsentliga belopp som fonden förfogar över, och det är betydande anslag som betalas ut till olika ändamål. Jag är som sagt tacksam för den lämnade redogörelsen men vill gärna om möjligt få problemställningen ytterligare belyst.

I min interpellation har jag tagit upp problemet med de ingrepp i den naturliga miljön, som görs i samband med regleringsföretagen, och framhållit angelägenheten av att man i möjligaste mån kompensera de skadeverkningar, som det här gäller. Vattenkraftsutbyggnaderna är ofta ytterst betänkliga ur naturvårdssynpunkt, och det skulle enligt min mening vara särskilt angeläget att de regleringsmedel som står till buds kunde komma naturvärden till godo. Såvitt jag kan se tar inte jordbruksministern upp detta problem i sitt svar. Vill jordbruksministern säga något om det är jag synnerligen tacksam.

När man genomför regleringsåtgärder raderas ofta betydande skönhetsvärden. Så har också varit fallet i mitt län. I min hembygd hade vi bland annat två vackra vattenfall. Det ena var den välkända Laforsen, som genom den genomförda kraftverksutbyggnaden förlorade större delen av sin storslagenhet och skönhet. Detta innebär också att bygden får minskad attraktionskraft på turisterna, som tidigare gärna sökte sig till Laforsen. Det finns inte längre lika mycket att se och beundra efter den berörda delen av Ljusnan.

Med hänsyn till detta förhållande vill jag fråga jordbruksministern om det inte vore riktigt att använda en större del av regleringsavgifterna till turistanläggningar inom de berörda bygderna för att därigenom kompensera något av den förlust, som bygden gjort i detta avseende.

Svar på interpellation ang. vattenregleringsavgifterna

Jag vill också fråga om de regleringsavgifter som gäller t. ex. Ljusnans och Voxnans dalgångar redovisas på sådant sätt, att man kan avläsa summan, och om anslagen till berörda bygder avses motsvara influtna medel.

Vad jag här har sagt innebär givetvis inte att jag är kritisk mot att vattenregleringsavgifter används för tillgodoseende av andra ändamål i en bygd som berörs av ett regleringsföretag, t. ex. beredande av tillgång till elektrisk kraft för jordbruk, samfärdsel, hantverk eller småindustri eller eljest för befolkningens behov, som det står i vattenlagen. Men jag vill framhålla vad jag tidigare sagt, nämligen att jag finner det särskilt angeläget att vattenregleringsmedlen får tjäna miljövärden och turismen.

Jag vore synnerligen tacksam om jordbruksministern vill svara på de följdfrågor som jag här ställt, men jag ber också att ännu en gång få tacka för det svar som redan har lämnats.

Chefen för jordbruksdepartementet, herr statsrådet **HOLMQVIST**:

Herr talman! Först vill jag erinra om att när det gäller de ingrepp som sker i naturen i samband med en vattenreglering, så åligger det domstolen att döma ut de belopp som erfordras för att genomföra återställningsarbeten. Den fråga, som här reses såsom den primära, skall alltså väsentligen handläggas i annan ordning, och så sker även vid vattendomstolarna. Det är sålunda nödvändigt att redan vid handläggningen hos dessa ta hänsyn till de ingrepp som äger rum genom en reglering. Jag tror det vore mycket olyckligt om vi så att säga skulle flytta över dessa kostnader på de regleringsmedel som vi talar om, ty då skulle det komma att konkurrera med många andra angelägna bygdeändamål.

Herr Westberg ställde två kompletterande frågor — för det första om jag anser att en större del av regleringsmedlen bör gå till turismen, för det andra om jag anser att de bygder som berörs

av regleringsföretagen i Ljusnan och Voxnan har fått sin skäligen andel av regleringsmedlen. När det gäller den första frågan vill jag säga att jag inte är särskilt tilltalad av att göra något uttalande. Jag skall gärna erkänna att vår befattning med dessa frågor i departementet i mycket hög grad blivit beroende av länsstyrelsernas och kommunernas intressen, och jag tycker det skall vara på det sättet. Vi skall inte sitta i jordbruksdepartementet och göra uttalanden om vilka ändamål som härvidlag skall tillgodoses, utan det bör ankomma på de berörda kommunerna och på länsstyrelserna att — naturligtvis inom ramen för vad som är tillåtligt i det avseendet enligt domstolarnas och kammarkollegiets bedömning — avgöra hur medlen skall disponeras. Det är mycket väl tänkbart att det inom ett område finns intresse av att satsa mer på turismen, men det finns också så många andra ändamål som man hoppas kunna tillgodose med dessa medel.

Jag ber således att få avstå från att göra något uttalande på denna punkt.

I fråga om de konkreta regleringsföretag som nämndes erkänner jag att jag inte nu kan lämna någon uppgift. Vi har inte ett material tillgängligt som kan ge klart besked om vad som är använt av dessa regleringsmedel och som kan sägas direkt ansluta till de bygder som här fördes på tal. Ibland kan det vara mycket svårt att dra gränserna och fastslå huruvida människorna, i bygder som ligger ett par tre mil från regleringsföretaget, blivit berörda. Det är en mycket kinkig fråga, och jag kan som sagt inte ge något svar om Ljusnan och Voxnan.

Herr **WESTBERG** (fp):

Herr talman! Jag är tacksam för att jordbruksministern velat gå i svaromål än en gång, även om jag inte fick direkta svar på de frågor jag ställde.

Jordbruksministern menar att det är vattendomstolen som skall utdöma er-

Svar på interpellation ang. vattenregleringsavgifterna

sättning för de skador som uppkommer i samband med en sådan här reglering. Jag har förstått saken så att vattendomstolen i första hand tar upp frågor som gäller skadeverkningar i ekonomisk mening — alltså ingrepp i jordbruk, skogsbruk etc., där det blir skadeverkningar av ekonomisk art — medan vattendomstolarna inte lägger lika stor vikt vid skadeverkningar i miljöhänseende, t. ex. att landskapet förändras, fågellivet äventyras och förutsättningarna för jakten förändras. Fisket däremot tror jag att vattendomstolarna ägnar ett betydande intresse.

Jag har trots mig förstå, att själva landskapsbilden och landskapsvärden inte ägnas samma intresse som de ekonomiska synpunkterna. På den punkten kan det hända att jag är felunderlättad, men detta är det intryck jag har fått. Om detta intryck är riktigt, återstår här ett område — miljövården — där regleringsmedel skulle kunna komma till användning för att kompensera skadorna. Det var i det avseendet jag gärna ville få veta hur jordbruksministern ser på saken. Nu har han tagit upp frågan i det stora sammanhanget, och det är kanske inte möjligt för honom att ytterligare kommentera min frågeställning. Jag har emellertid velat påpeka detta för att klargöra vad jag avsåg.

När det gäller fördelningen av medlen vill jordbruksministern inte säga någonting om till vilka ting dessa bidrag i första hand skall utgå, eftersom det är en svår avvägningsfråga. Jag förstår detta mycket väl, men vad jag här ville komma åt var själva principen. Det är ofrånkomligt att en bygd som berörs av regleringar förlorar mycket av sin attraktionskraft på turisterna. Vore det inte då rättvist att ge väsentliga anslag till turistanläggningar av olika slag och kanske till inköp av mark för turismen, att över huvud taget stödja turismen för att kompensera bygden i detta avseende? Det är detta jag vill

sätta i fråga. Det betyder ingalunda att man skulle dirigera alla medel åt det hållet men väl att man skulle ta mycket stor hänsyn just till detta behov.

Jag frågade om det är möjligt att läsa ut av jordbruksdepartementets bokföring hur mycket det kommer in i regleringsavgifter från ett visst bestämt område, t. ex. Ljusnan-Voxnans dalgång. Detta fick jag inte något svar på. Vidare frågade jag om man avser att lämna anslag till berörda bygder i ungefärligt förhållande till de medel som flyter in från dem. Kanske jordbruksministern känner sig förhindrad att här lämna ett besked, men om det vore möjligt att få ett svar vore jag tacksam.

Chefen för jordbruksdepartementet, herr statsrådet **HOLMQVIST**:

Herr talman! Det kan ges många exempel på att vattendomstolen har utdömt ersättningar och ålagt företag som vill göra reglering att ta på sig mycket betydande kostnader på naturvårdssidan för att återställa naturen efter de ingrepp som göres o. s. v. Givetvis är det dock mycket svårt att återskapa terrängen precis som den såg ut innan regleringsföretaget kom till stånd; det är helt enkelt en omöjlighet. Det kan också vara mycket svårt att efteråt avgöra om ett landskap ser vackrare ut nu än tidigare eller om det är fulare och i så fall hur mycket detta är värt i pengar. Uppfattningarna är divergerande på den punkten, men jag tror att man i stort sett kan anse att det har visats ett betydande intresse i vårt land för att komma till rätta med skadeverkningarna på detta område.

Beträffande Ljusnan och Voxnan är det klart att om vi sätter oss ned och ser på de ärenden som förekommit genom åren, skulle jag kanske vid ett senare tillfälle kunna återkomma. Jag kände emellertid inte till att jag skulle få en följdfråga beträffande just det

Allmän översikt över beräkningen av väganslagen m. m. Anslagen till vägunderhåll och vägbyggnader

regleringsföretaget, och därför är det fullständigt omöjligt att i dag vara beredd att lämna de uppgifterna.

Jag återkommer till vad jag sade tidigare, att det nog inte är någon mening med att jag gör några uttalanden om användandet av dessa avgifter. Det är en bättre ordning att kommunerna och länsstyrelserna yttrar sig om detta och att vi i kanslihuset inte har någon förutfattad mening om användningen av pengarna.

Härmed var överläggningen slutad.

§ 4

Föredrogs och hänvisades till jordbruksutskottet Kungl. Maj:ts å bordet vilande proposition nr 93, angående dispositionen av vissa medel ur skörde-skadefonden.

§ 5

Föredrogs var för sig följande å bordet vilande motioner; och hänvisades därvid

till statsutskottet motionen nr 919; och

till jordbruksutskottet motionen nr 920.

§ 6

Föredrogs var för sig följande, vid kammarens nästföregående sammanträde gjorda men då bordlagda interpellationsframställningar, nämligen av:

herr *Hedin*, till herr statsrådet och chefen för finansdepartementet angående undantag från allmän varuskatt för tillhör till vissa fiskeredskap,

herr *Tobé*, till herr statsrådet och chefen för justitiedepartementet angående försäkringsskyddet mot skada genom löskommen olja, och

herr *Grebäck*, till herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet angående ansvaret för båttrafiken i Stockholms skärgård.

Kammaren biföll dessa framställningar.

§ 7

Föredrogs vart för sig

statsutskottets memorial nr 47, i anledning av kamrarnas skiljaktiga beslut i fråga om anslag för budgetåret 1967/68 till Teologiska fakulteterna: Avlöningar; och

jordbruksutskottets memorial nr 11, i anledning av kamrarnas skiljaktiga beslut i fråga om anslag till Befrämjande i allmänhet av fiskerineringen.

De i dessa memorial föreslagna voteringspropositionerna godkändes.

Herr *TALMANNEN* yttrade:

Efter samråd med första kammarens talman får jag meddela, att gemensamma omröstningar avseende frågorna i de nu godkända voteringspropositionerna kommer att anställas vid början av kamrarnas sammanträden onsdagen den 12 april.

§ 8

Utgifterna på driftbudgeten inom kommunikationsdepartementets verksamhetsområde

Föredrogs statsutskottets utlåtande nr 6, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar rörande utgifterna på driftbudgeten för budgetåret 1967/68 inom kommunikationsdepartementets verksamhetsområde jämte i ämnet väckta motioner.

Punkterna 1 och 2

Vad utskottet hemställt bifölls.

Punkten 3

Allmän översikt över beräkningen av väganslagen m. m. Anslagen till vägunderhåll och vägbyggnader

Före behandlingen av de skilda anslagen till vägunderhåll och vägbyggnad-

Allmän översikt över beräkningen av vägenslagen m. m. Anslagen till vägunderhåll och vägbyggnader

de hade Kungl. Maj:t (bilaga 8, s. 21—40) lämnat en allmän översikt över beräkningen av vägenslagen m. m.

Kungl. Maj:ts förslag till medelsanvisning för budgetåret 1967/68 under de skilda vägenslagen innebure

att till Vägunderhållet anvisades ett reservationsanslag av 624,5 milj. kr. (punkt B 4, s. 40—42);

att till Vägbyggandet anvisades ett reservationsanslag av 655,3 milj. kr. (punkt B 5, s. 42—44);

att till Bidrag till underhåll av vägar och gator anvisades ett förslagsanslag av 91 milj. kr. (punkt B 6, s. 44 och 45);

att till Bidrag till byggande av vägar och gator anvisades ett reservationsanslag av 270 milj. kr. (punkt B 7, s. 45 och 46);

att till Bidrag till underhåll av enskilda vägar m. m. anvisades ett reservationsanslag av 46,5 milj. kr. (punkt B 8, s. 46 och 47) och att under budgetåret 1967/68 statlig lånegaranti för lån avseende inköp av vägunderhållsmaskiner för vissa enskilda vägar beviljades intill ett belopp av 100 000 kr.;

samt att till Bidrag till byggande av enskilda vägar anvisades ett reservationsanslag av 20 milj. kr. (punkt B 9, s. 47 och 48).

I detta sammanhang hade utskottet behandlat

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Strandberg m. fl.* (I: 295) och den andra inom andra kammaren av herrar *Bengtson* i Solna och *Hedin* (II: 373), i vilka hemställts att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om en allsidig och förutsättningslös utredning, på sätt som i motionerna närmare angäves, om vägväsendets framtida finansiering — lånefinansiering respektive avgiftfinansiering — vad avsåge starkt kapitalkrävande anläggningar, såsom motorvägar och storbroar, antingen inom pågå-

ende utredningars ram eller som en ny utredning;

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Axel Andersson m. fl.* (I: 527) och den andra inom andra kammaren av herr *Larsson* i Umeå m. fl. (II: 675);

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herrar *Ferdinand Nilsson* och *Torsten Andersson* (I: 537) och den andra inom andra kammaren av herr *Svensson* i Vä m. fl. (II: 680);

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herrar *Fälldin* och *Sundin* (I: 531) och den andra inom andra kammaren av herr *Gustafsson* i Kärby m. fl. (II: 672), i vilka hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte uttala nödvändigheten av att vid budgetarbetet i Kungl. Maj:ts kansli inför budgetåret 1968/69 utrymme skapades för en kraftig ökning i vägupprustningen i enlighet med syftet i gällande vägplan;

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Sveningsson* (I: 540) och den andra inom andra kammaren av herrar *Bengtson* i Solna och *Nilsson* i Agnäs (II: 665);

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Lidgard* och fru *Diesen* (I: 534) och den andra inom andra kammaren av herr *Bengtson* i Solna m. fl. (II: 666);

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herrar *Schött* och *Arvidson* (I: 294) och den andra inom andra kammaren av herrar *Hedin* och *Bengtson* i Solna (II: 376);

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herrar *Sveningsson* och *Yngve Nilsson* (I: 410) och den andra inom andra kammaren av herrar *Bengtson* i Solna och *Akerlind* (II: 374);

Allmän översikt över beräkningen av väganlagen m. m. Anslagen till vägunderhåll och vägbyggnader

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herrar *Åkesson* och *Skårman* (I: 142) och den andra inom andra kammaren av herr *Hamrin* i Kalmar m. fl. (II: 179);

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herrar *Tistad* och *Hermansson* (I: 210) och den andra inom andra kammaren av herr *Berndtsson* m. fl. (II: 267);

dels ock en inom andra kammaren av herrar *Gustafsson* i Stenkyrka och *Franzén* i Träkumla väckt motion (II: 375).

Utskottet hemställde,

I. att riksdagen måtte, med bifall till Kungl. Maj:ts förslag samt med avslag å motionerna I: 540 och II: 665, nämnda motioner såvitt nu var i fråga, till Vägunderhållet för budgetåret 1967/68 anvisa ett reservationsanslag av 624 500 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen;

II. att riksdagen måtte, med bifall till Kungl. Maj:ts förslag samt med avslag å motionerna I: 540 och II: 665, nämnda motioner såvitt nu var i fråga, till Vägbyggandet för budgetåret 1967/68 anvisa ett reservationsanslag av 655 300 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen;

III. att riksdagen måtte till Bidrag till underhåll av vägar och gator för budgetåret 1967/68 anvisa ett förslagsanslag av 91 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen;

IV. att riksdagen måtte, med bifall till Kungl. Maj:ts förslag samt med avslag å motionerna I: 537 och II: 680 ävensom I: 540 och II: 665, samtliga motioner såvitt nu var i fråga, till Bidrag till byggande av vägar och gator för budgetåret 1967/68 anvisa ett reservationsanslag av 270 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen;

V. att riksdagen måtte

a) med bifall till Kungl. Maj:ts förslag samt med avslag å motionerna I: 537

och II: 680, nämnda motioner såvitt nu var i fråga, till Bidrag till underhåll av enskilda vägar m. m. för budgetåret 1967/68 anvisa ett reservationsanslag av 46 500 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen;

b) medge att under budgetåret 1967/68 statlig lånegaranti för lån avseende inköp av vägunderhållsmaskiner för vissa enskilda vägar beviljades intill ett belopp av 100 000 kr.;

VI. att riksdagen måtte, med bifall till Kungl. Maj:ts förslag samt med avslag å motionerna I: 537 och II: 680, nämnda motioner såvitt nu var i fråga, till Bidrag till byggande av enskilda vägar för budgetåret 1967/68 anvisa ett reservationsanslag av 20 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen;

VII. att motionerna I: 537 och II: 680, i den mån de icke berörts under punkterna IV.—VI., icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd;

VIII. att motionerna I: 527 och II: 675, såvitt de avsåge medelförbrukningen under anslagen till vägunderhållet och vägbyggandet, icke måtte av riksdagen bifallas;

IX. att motionerna I: 527 och II: 675, såvitt de avsåge skrivelse till Kungl. Maj:t, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd;

X. att motionerna I: 531 och II: 672 icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd;

XI. att motionerna I: 295 och II: 373 icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd;

XII. att motionen II: 375 icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd;

XIII. att motionerna I: 534 och II: 666 icke måtte av riksdagen bifallas;

XIV. att motionerna I: 294 och II: 376 icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd;

XV. att motionerna I: 410 och II: 374 icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd;

Allmän översikt över beräkningen av väganslagen m. m. Anslagen till vägunderhåll och vägbyggnader

XVI. att motionerna I: 142 och II: 179 icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd;

XVII. att motionerna I: 210 och II: 267 icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Reservationer hade avgivits

a) av herrar *Sundin, Harald Pettersson, Mattsson* och *Gustafsson* i Kårby, vilka ansett att utskottet under X. bort hemställa,

att riksdagen måtte, med bifall till motionerna I: 531 och II: 672, i skrivelse till Kungl. Maj:t ge till känna vad reservanternas anförda rörande nödvändigheten av att vid budgetarbetet i Kungl. Maj:ts kansli inför budgetåret 1968/69 utrymme skapades för en kraftig ökning i vägupprustningen;

b) av herr *Ståhl*, utan angivet yrkande;

c) av herr *Nelander*, likaledes utan angivet yrkande;

d) av herrar *Ottosson, Strandberg, Schött, Turesson* och *Petersson*, vilka ansett att utskottet under XI. bort hemställa,

att riksdagen måtte, i anledning av motionerna I: 295 och II: 373, i skrivelse till Kungl. Maj:t ge till känna vad i reservationen anförts beträffande utredning av frågan om låne- och avgiftsfiansiering av väg- och brobyggnader.

Punkten föredrogs; och anförde därvid:

Herr GUSTAFSSON i Kårby (cp):

Herr talman! Det föreligger inte så många avvikande meningar i år när det gäller vägbudgeten — centerpartiet har redovisat en och högerpartiet en.

Jag skall börja med att referera något av vad långtidsutredningen sagt när det gäller den framtida utvecklingen på trafikområdet. Under perioden 1964—1970 beräknas persontransportarbetet öka med 50 procent och gods-transportarbetet med lastbil med 60

procent. Om man räknar i antalet bil-kilometer visar denna prognos att den årliga ökningen av väg- och gatutrafiken kan beräknas till cirka 6 procent. Man bör ställa denna väntade ökning av trafikarbetet i förhållande till väganslagen. Väg- och vattenbyggnadsverkets material visar att cirka 37 procent av riksvägnätet har fullgod standard, medan 36 procent är i behov av snar ombyggnad. Detta gäller alltså vägarnas standard i förhållande till dagens trafik. De siffror som jag förut nämnde gällde den väntade ökningen av trafiken fram till 1970. Av de genomgående länsvägarna har 23 procent fullgod standard i förhållande till dagens trafik och 54 procent är i behov av snar ombyggnad. I jämförelse med beräkningarna för två år sedan har en liten förbättring inträtt beträffande dessa länsvägar. Det beror naturligtvis på att man här har anlitat underhållsanslagen.

När endast 23 procent av länsvägarna är fullgoda är det ett sorgligt tillstånd som råder. Betraktar man vägstandarderna i dag i ljuset av den tänkta ökningen måste man bli ytterligt bekymrad. Även i år går vi alltså att besluta om anslag för byggande som är oförändrade i kronor räknat. Det måste självfallet innebära att omfånget av byggandet måste minska. Det innebär också att man måste tulla kraftigare på underhållsanslaget.

Förslaget innebär en ökning på underhållssidan, och det måste man vara tillfredsställd med. Men om anslagen till byggande inte ökas måste anslagen till underhåll ökas; i annat fall kan man över huvud taget inte förstå hur det skall gå att hjälpligt klara trafikflödet.

Vi skall också komma ihåg att vägstandarderna är en mycket viktig komponent i trafiksäkerhetsarbetet — en fråga som vi här i kammaren sedermera kommer att behandla.

När vi i utskottet behandlat dessa anslag har vi självfallet haft att ta

Allmän översikt över beräkningen av väganslagen m. m. Anslagen till vägunderhåll och vägbyggnader

hänsyn till det samhällsekonomiska läget. Det är ju ingen nyhet — det måste man alltid göra. Det parti som jag har äran att representera anser emellertid att det viktigaste vi nu har att göra är att understödja näringslivets utvecklingsmöjligheter. En mycket viktig del därav anser vi ligga just däri att det mest ekonomiska trafikarbetet blir utfört. En förutsättning härför är att vägstandarden hålles uppe och vägbyggandet blir större än för närvarande. Vi har dock ansett oss böra stödja Kungl. Maj:ts anslagsäskanden i år, men vi har velat uttala att riksdagen i särskild skrivelse till Kungl. Maj:t bör påpeka att vägupprustningarna måste beredas ett aktivt utrymme i det kommande budgetarbetet. Detta är innebörden av den reservation som fogats till utlåtandet av herr Sundin m. fl.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till reservationen 1 a av herr Sundin m. fl.

Herr STÅHL (fp):

Herr talman! Även vid utskottsbehandlingen har det alldeles klart framgått att herr Gustafsson i Kårby inte är ensam om de bekymmer beträffande vägbyggandet som han här har redogjort för. Anslagen har legat stilla i varje fall under de år då den nuvarande kommunikationsministern har haft ledningen av departementet, och med hänsyn till prisstegringar och löneökningar som har förekommit har därför nybyggandet av vägar knappast kunnat öka, trots att det skulle behövas på många håll. Läget är obestridligen mycket bekymmersamt.

Man kan mot detta peka på två plusposter, som inte får förbises. Den första är det vägbyggande som bedrivs såsom beredskapsarbeten och som särskilt i de nordliga länen har inneburit ett tillskott av betydelse. Den andra är att man genom bättre byggnadsmetoder söker få ökad effekt av tillgängliga an-

slag. Man har försökt mäta hur stor den ökningen kan vara, men jag vågar inte ha någon uppfattning om den saken. Jag tror inte någon kan bestrida att rationaliserade och effektiviserade arbetsmetoder kan öka byggandet inom en given kostnadsram, men jag måste lämna öppet vilken betydelse denna pluspoäng kan ha.

Det är emellertid obestridligt att anslagen till vägbyggandet behöver ökas efter de år av stillastående som vi har upplevt.

I utskottsutlåtandet står det att utskottet av skilda skäl inte har kunnat ansluta sig till centerpartiets yrkande. Detta beror på förslaget i motionen liksom i reservationen, att riksdagen nu skulle skicka ett bud till Kungl. Maj:t om att i höst inte bara förbereda nästa års anslag till vägbyggandet, utan även bereda petita för året därpå. Regeringen skulle alltså passa på, innan andra behov har anmält sig, att bereda utrymme i budgeten för en verkligt kraftig ökning av vägbyggandet.

Jag reagerar inte på något sätt emot den del av centerpartiets motion som tar sikte på ökat vägbyggande, och därvidlag har jag nog en enig utskottsavdelning bakom mig — vi skulle säkerligen litet till mans önska bättre anslag till nybyggande av vägar. Såsom herr Gustafsson i Kårby nyss sade måste vi emellertid för närvarande av budgetskäl vinnlägga oss om återhållsamhet här liksom på andra håll. Jag har därför inte kunnat biträda den andra tanken i centerpartiets reservation, nämligen att vi nu skulle för detta speciella ändamål binda ytterligare en betydande del av en budget som vi icke känner till och som vi inte har framför oss. Jag anser att riksdagen måste förbehålla sig rätten att från år till år ta ställning till utgifter för olika ändamål så att vi kan göra den avvägning som är nödvändig om vi skall kunna tillgodose olika behov på ett rimligt sätt.

Allmän översikt över beräkningen av väganslagen m. m. Anslagen till vägunderhåll och vägbyggnader

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

Herr BENGTON i Solna (h):

Herr talman! I statsutskottets föreliggande utlåtande nr 6 behandlas under punkt 3 väganslagen. Innan jag går in på de aktuella frågeställningarna som gäller korttidsaspekten, d. v. s. verksamheten under nästa år, och långtidsfinansieringen, skulle jag vilja göra några betraktelser över den vägbyggnadspolitik som har förts sedan det sist blev byte på kommunikationsministerposten.

Regeringen har visat stor återhållsamhet i anslagspolitiken samtidigt som beskattningen av bilismen har skärpts väsentligt — jag återkommer senare till den problematiken. På det viset har debatten om vår framtida vägpolitik förlamats. Man har helt enkelt glömt att investeringar i vägbyggandet är utomordentligt viktiga. Jag tror att bilismen mer än någonting annat har möjlighet att höja standarden i samhället. Det är inte bara näringslivet som har behov av goda och säkra vägar; även för den enskilde bilisten betyder goda och säkra vägar en möjlighet att vidga sina vyer och se sig om, och arbetstagarna får större bekvämlighet vid resor till och från sitt arbete. Bilismen och vad därtill hör har förvandlat hela samhället, och framför allt ungdomen, som är uppvuxen med bilen, har svårt att förstå att bilismen skall motarbetas och hårdbeskattas.

Den trafiksäkerhetsdebatt som har förts under flera år har lett till en hel del positiva åtgärder, men jag vill fästa kammarledamöternas uppmärksamhet på att trafiksäkerhetsdebatten också har en negativ sida. Biltrafikens avigsidor har av dem som inte är särskilt förtjusta i bilar tagits till intäkt för att motarbeta bilismen. Man talar om att bilarna fördärvar luften och ger upphov till många skador. De som menar att bilismen i sig själv är någonting negativt glömmar alla

de positiva sidorna, och det gör att den debatt som förs om bilismen inte ger bilismen rättvisa. TV skulle aldrig komma på idén att göra ett program direkt om bilismens positiva sidor, utan i stället talar man om trafikskadorna. Och visst har bilismen avigsidor! Men då måste man sätta in all kraft på att komma till rätta med dessa och inte ta dem till intäkt för att minska vägbyggnadstakten. Jag tycker det är den sämsta möjliga slutsats man kan dra av ett sådant resonemang. Man får helt enkelt inte kasta ut barnet med badvattnet.

Jag har, herr talman, den största förståelse för att det finns personer som är skrämda inför övergången till högertrafik. Själv har jag varit en aktiv förespråkare för reformen, och det är jag alltjämt, ty jag tror att det är en nödvändig sak. Men den spelar i denna debatt också en stor roll. I och med att folk är osäkra inför vad som kommer att hända, blir de negativt inställda till bilism. När vi här i kammaren diskuterade högertrafikens genomförande för fyra år sedan, sade vi väl också, att det skulle bli nya tag när det gäller att bygga säkra och moderna vägar. Jag för min del skulle åtminstone då aldrig kunnat tänka mig, att vi skulle börja det första året med högertrafik med i realiteten sänkta vägbyggnadsanslag. Jag har utomordentligt svårt att förstå att det skulle vara en klok politik. Jag tror att det snarare är en mycket kortsynt politik.

Därmed kommer jag in på kostnadsanslagen för nästa år. Som de båda tidigare talarna sagt är det samhällsekonomiska bekymmer som gör att man inte kan höja anslagen, och jag måste tyvärr konstatera, att ett enigt utskott biträder kommunikationsministerns förslag. Statsmakterna vägrar således att dra konsekvenserna av ett införande av högertrafiken, åtminstone vad beträffar vägbyggnadsanslagen.

I min motion har jag krävt ökade an-

Allmän översikt över beräkningen av väganlagen m. m. Anslagen till vägunderhåll och vägbyggnader

slag; jag har försökt låta bli att rubba finansministerns cirklar och därför föreslagit att en omläggning av vissa anslag till kalenderår, som kommunikationsministern förordad, uppskjutes ytterligare ett år. Bl. a. härigenom skulle det kunna bli utrymme för att öka väganlagen med 46,9 miljoner kronor.

I förhållande till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag är detta ingen stor ökning. Den ökning jag föreslår innebär bara att man ungefär håller samma takt som tidigare, d. v. s. det innebär en kompensation för försämrat penningvärde. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har föreslagit att man skulle få 125 miljoner kronor mer till byggande av gator och vägar men har inte alls fått gehör för detta.

Vad som nu föreslås får ju bl. a. den följd att skillnaden mellan vad bilisterna betalar in i bilskattemedel samt vad som går till egentligt vägbyggande och övriga poster på automobilskattefondens anslagssida håller på att bli större och större.

För budgetåret 1966/67 beräknar utskottet att det föreligger en skillnad på 388 miljoner, som alltså statsmakterna av bilisternas pengar helt undandrar vägbyggandet. Därtill kommer de 200 miljoner i form av ökning av bensinskatten som inte skulle ingå i automobilskattefonden som vi, ärade kammarmedlemmar, i fjol beslöt skulle gå till ett speciellt konto. I runda tal rör det sig därför om 600 miljoner kronor som nu undanhålls vägbyggandet. Utskottet har inte räknat ut hur mycket det blir för det kommande budgetåret och jag kan inte heller själv säga något därom för ögonblicket. Ett är emellertid säkert: det blir inte mindre än i år.

När nu av olika skäl vägbyggnadsanslagen inte kan höjas måste man väl, herr talman, i alla fall söka andra medel för finansieringen av vägbyggandet — vi kan ju inte bara slå av på framstegstakten.

Inom högerpartiet har vi år efter år förordad att vi, eftersom det statsfinansiella läget är så bekymmersamt, får ett länefinansieringssystem, så att åtminstone motorvägar, storbroar och sådant kan finansieras. Enligt vägplanen skulle det i dag finnas ungefär 100 mil motorvägar, men vad har vi? Jo, vi har knappt en fjärdedel. Vilka blir de framtida konsekvenserna om vi fortfarande skall räkna med endast en fjärdedel av den framstegstakt som en gång förutsattes? Det skulle i så fall dröja en oändligt lång tid innan vi får de moderna och säkra vägar som trafiken kräver.

Vi har också förordad att det vid vissa större företag där det finns alternativa framkomstmöjligheter på vägarna skulle tas ut en avgift, vilket ju är ett system som förekommer på många håll utomlands och som också möjliggjort finansiering av vissa projekt som eljest inte skulle ha kunnat finansieras.

Herr talman! Dessa synpunkter har högerledamöterna utformat i en reservation nr 1 d, som jag ber att få yrka bifall till.

Herr JOHANSSON i Norrköping (s):

Herr talman! Det samhällsekonomiska liksom även det statsfinansiella läget har väl i år medverkat till att statsutskottets fjärde avdelning haft ovanligt få motioner med yrkanden om höjning av väganlagen. Vi har haft ett mindre antal enskilda motioner om höjning av anslagen men det har gällt ganska blygsamma belopp och inga av partirepresentanterna i utskottet har yrkat bifall till dem. Det är också ovanligt få reservationer under sjätte huvudtitelns driftbudget i år.

Med hänsyn till de resurser vi haft att fördela har det trots allt åstadkommits vägbyggande och vägunderhåll i stor omfattning. För nästa budgetår räknas det med ett oförändrat byggande för 945,3 miljoner kronor och ett underhåll för 761 miljoner kronor. Därtill kom-

Allmän översikt över beräkningen av väganlagen m. m. Anslagen till vägunderhåll och vägbyggnader

mer de belopp som skall tas ur specialbudgeten för vägändamål, varför slutbeloppet blir 2 324,2 miljoner kronor. De nämnda siffrorna återspeglar väl egentligen inte vad som investeras av hela samhället på gatu- och vägväsende samt byggande och underhåll, då ju framför allt städerna satsar pengar på dessa viktiga investeringar.

Visst kan man önska större medeltilldelning till vägbyggande, men jag tror att det inte skadar att tala om vad som satsats och fortfarande kommer att satsas på vägarnas upprustning.

Under perioden 1958—1966 uppgick kostnaderna för det sammanlagda vägbyggandet till inte mindre än 5 858 miljoner kronor. I förhållande till den engång uppgjorda vägplanen ligger ju eftersläpningen helt på städernas vägbyggande. Tidigare var det kanske inte bara penningbristen som var orsaken till att vissa objekt inte kunde färdigställas, men det är klart att pressen på hela vår ekonomi under det senaste årtiondet och alla andra behov på olika områden varit en bidragande orsak.

Herr talman! Med den särskilda kännedom jag har om städernas stora vägbyggnadsproblem måste jag säga, att både regering och riksdag i sina kommande bedömningar inte kan komma ifrån att en större satsning behövs på vissa utbyggnader i våra större städer. Därvid är det framför allt de viktiga genomfartslederna som har stor betydelse både för näringslivet och bilismen. Dessa arbeten kan nog inte vänta alltför länge. Det uttalandet kan jag göra och ändå helt ta avstånd från den reservation som centerpartiets ledamöter fogat till statsutskottets utlåtande. Regeringen måste vid budgetbehandlingen för kommande år ha frihet att överblicka alla statsutgifter utan alltför stora bindningar från riksdagens sida. Det enda undantaget härvidlag bör vara den av riksdagen beslutade reform som skall förverkligas nästa år. Statsutskottet och

riksdagen har så sent som förra året i denna fråga gjort ett uttalande. Vid behandlingen av motioner från högerpartiet skrev statsutskottet följande i sitt utlåtande nr 121 år 1966:

»Beträffande yrkandena i motionerna I: 758 och II: 927 rörande en utgiftsram i budgetarbetet vars tillväxt motsvarar högst produktionsökningen i landet finner sig utskottet icke kunna förorda att 1966 års värriksdag skall göra bindande uttalanden om den budgetbehandling som föregår det förslag till statsreglering Kungl. Maj:t har att förelägga 1967 års riksdag.»

Jag har velat påminna om detta uttalande med anledning av den nu föreliggande reservationen. Den gången gick herr Gustafsson i Kårby och hans partivänner på utskottets linje.

Vart skulle det leda om riksdagen i alla »tunga» frågor i förväg skulle låsa regeringen i dess budgetbehandling? Detta kan inte vara riktigt med hänsyn till den stora samhällsekonomiska betydelse som statsutgifterna enligt min uppfattning fått.

Så bara några ord om det som herr Bengtson i Solna nyss sade. Herr Bengtson förde ett allmänt gny över att anslaget till vägbyggandet stått stilla. Han ansåg tydligen att det var den nuvarande kommunikationsministern som hade ansvaret härför. Herr Bengtson menade också att detta hade verkat förlamande på diskussionen om vägbyggandet. Det kan jag inte begripa. Diskussionen om den framtida vägbyggnadspolitiken och tekniken för vägbyggandet pågår ju ständigt. Vi får väl också nytt material när vägutredningen framlägger sitt förslag till ny vägplan för tiden framför oss. Då, herr Bengtson, får vi anledning att fortsätta den diskussion som ständigt pågår.

När herr Bengtson talar för en höjning av väganlagen vill jag liksom avdelningens ordförande, herr Ståhl, konstatera, att ingen ledamot av utskottet,

Allmän översikt över beräkningen av vägenslagen m. m. Anslagen till vägunderhåll och vägbyggnader

inte ens herr Bengtsons partivänner, ställt sig bakom motionerna. Motionsyrkandena inryms väl inte heller i högerns budgetförslag, och det var väl därför som herr Bengtson inte kunde yrka bifall till motionerna.

Herr talman! Med dessa ord ber jag att få yrka bifall till statsutskottets hemställan på denna punkt.

Herr BENGTON i Solna (h) kort genmäle:

Herr talman! Herr Johansson i Norrköping sade att jag för ett allmänt gny över vägpolitiken. Jag får väl i viss mån medge det. Men jag har en känsla av att de övriga tre talare som varit uppe i talarstolen har instämt i det.

Sitter man som representant i statsutskottet och beslutar om att hålla anslagen nere, så kan det ju se litet underligt ut om man sedan går upp i talarstolen i kammarerna och säger att man är missnöjd med sina egna beslut. Till och med utskottets talesman, herr Johansson i Norrköping, var ju på det klara med att det inte kan fortsätta på det här viset. Det har man också konstaterat i Norge. Det är ett land vars regering har karakteriserats på ett mycket underligt sätt av statsministern i det här landet. Han sade i går i en debatt att norska regeringens kanslihus betraktas som ett fryshus. Det är ju ett mycket diplomatiskt uttalande av en stor statsman. Men i Norge har man i alla fall tagit itu med dessa problem. Man har vid frågans behandling för några månader sedan ökat anslagen för kommande år med över 20 procent. Norrmännen har på alla punkter sett till att de åstadkommer en förbättring av samfärdsmedlen. Här i landet skryter man med att man är framstegsvänlig, men på denna punkt står utvecklingen såvitt jag kan bedöma helt stilla.

Herr GUSTAFSSON i Kårby (cp) kort genmäle:

Herr talman! Både herr Ståhl och herr Johansson i Norrköping har beträffande reservationen från centerpartiet anmärkt att den skulle innebära en viss bindning av det kommande budgetarbetet. Det är alldeles klart att det är fråga om det. Vi har ju tidigare år väckt motioner om direkta höjningar av anslagen, men vi har inte haft någon framgång med dem. Därför har vi nu velat att riksdagen skulle göra detta uttalande så att man i Kungl. Maj:ts kansli får klart för sig att vi önskar ökade anslag till vägbyggandet. Det går inte, herr Johansson, att låta vägbyggnadsanslagen ligga helt stilla; det är helt omöjligt med hänsyn till trafikutvecklingen. Då går vi mot en försämring av vår vägstandard som inte kan vara förenlig med vare sig klok ekonomi eller framsynthet när det gäller att stödja näringslivet.

Jag tycker att herr Johansson i Norrköping är alldeles för blygsam. När man i kanslihuset inför budgetbehandlingen läser protokollen från debatterna kan man i varje fall inte av herr Johanssons uttalanden få intrycket att detta är en allvarlig fråga. Vi måste väl tala om för Kungl. Maj:t att vi inte är belåtna med att vägbyggnadsanslagen ligger stilla.

Uttalanden som binder kommande budgetarbete görs esomoftast. Sådana har vi gjort flera gånger i statsutskottet. Det händer t. o. m. att statsministern håller stora tal, varvid han binder upp budgeten t. ex. i fråga om socialhuvudtiteln. Så nog inträffar det att man i förväg binder budgetarbetet.

Herr JOHANSSON i Norrköping (s) kort genmäle:

Herr talman! Jag vet inte om jag skall gå in i polemik med herr Bengtson i Solna om vad den borgerliga regeringen i Norge gör på vägområdet. Man kan naturligtvis stå här och tala om en ökning på 20 procent, men vi

Allmän översikt över beräkningen av väganlagen m. m. Anslagen till vägunderhåll och vägbyggnader

skall nog inte jämföra de norska och svenska vägarna. Som medlem av utskottets fjärde avdelning har jag haft möjlighet att åka på en del av de norska vägarna, och de tål nog ingen jämförelse med de svenska.

Sedan sade herr Gustafsson i Kårby att jag är blygsam. Jag vet inte om det är blygsamt att säga som jag gjort, att om vi under de kommande åren får ökat ekonomiskt utrymme tycker jag att pengarna i första hand skall användas till upprustning av städernas bidragsberättigade gatu- och vägleder, ty där råder det stor eftersläpning. Det uttalandet tycker jag är en tillräcklig fingervisning för kanslihuset.

När vi har genomfört högertrafiken och står inför behandlingen av nästa års budget, finns det kanske utrymme för en ökning av de ordinarie väganlagen, när de andra anslagen bortfallit.

Vad sedan gäller frågan om att göra bindande uttalanden var herr Gustafsson i Kårby förra året själv med om att uttala, att riksdagen inte skall göra några bindande uttalanden till Kungl. Maj:t. Nu säger han något annat. Jag vet inte vad jag skall kalla ett sådant förfarande, men inte är det riktigt. Det uttalande som utskottet då gjorde skall väl gälla alla frågor; man skall väl inte bara mäla ut en. Uttalandet skall väl gälla generellt.

Herr BENGTON i Solna (h) kort genmäle:

Herr talman! Vi skall inte jämföra de norska och de svenska vägarna, säger herr Johansson i Norrköping, och det skall vi kanske inte göra. Det har jag heller inte gjort. Men om en sådan jämförelse göres och om den utfaller till de svenska vägarnas fördel, kan ju det bero på att man inte haft någon borgerlig regering i Norge tidigare. Den har ju tillkommit nu.

Det är ändå framstegstakten i arbetet

som är det väsentliga, och nu har man tagit itu med vägfrågorna i Norge och försökt rätta till tidigare försummelser. Det är kanske anledning att föra samma politik här.

Herr andre vice talmannen CASSEL (h):

Herr talman! Jag skall inte lägga mig i diskussionen om vad som sker i Norge, utan jag vill bara erinra herr Johansson i Norrköping om att det står ett och annat fjäll i vägen där. Då är det inte så lätt att bygga vägar.

Sedan instämmer jag i vad andra talare redan sagt, nämligen att herr Johansson i Norrköping är en mycket belåten man. Han är nöjd hur det än går. Byggs det vägar så byggs det, och bygger man inte så är herr Johansson ändå lika glad. Han säger att vi kommer att kunna bygga ungefär lika mycket vägar nästa budgetår som vi byggt i år. Nej, det kan vi inte alls! Anslaget är det samma, men det betyder i realiteten att vägbyggandet blir mindre, ty det blir dyrare att bygga för varje år — liksom allt annat blir dyrare. Det är ju inte så muntert.

Herr Johansson i Norrköping sade också att vad vi i första hand skall bygga är genomfartsleder i städerna, och det är väl riktigt. Men vi skall inte glömma att man behöver vägar även på landsbygden. Där har t. ex. skogsindustrierna oerhörda problem med att få sina produkter transporterade på rimligt sätt. De måste kunna köra med tunga fordon för att transportererna skall bli ekonomiska.

När vägfrågorna diskuterats i utskottets avdelning har man blivit helt överens om att varje trafikslag skall bära sina egna kostnader — alltså i enlighet med det beslut som riksdagen fattade för några år sedan. Det är en sund ekonomisk hushållning och ett uttryck för valfrihetens princip. Den bör gälla alla trafikslag, även vägtrafiken. På den

Allmän översikt över beräkningen av väganlagen m. m. Anslagen till vägunderhåll och vägbyggnader

punkten föreligger ingen avvikande mening.

I fråga om den allmänna investeringspolitiken för vägarna har vi på högerhåll i år som många år förut haft några avvikande meningar att föra fram. Det gäller framför allt två punkter.

Den första punkten som jag mycket kort skulle vilja ta upp — herr Bengtson i Solna har redan berört den och min uppfattning avviker inte från hans — gäller problemet om lånefinansiering kontra direktfinansiering. När man skaffar sig långsiktiga nyttigheter, som beräknas komma att ge avkastning under många år fram i tiden, t. ex. järnvägar, kraftstationer — vare sig man bygger vattenfall eller skaffar atomkraftverk — fabriker, bostadshus och andra anläggningar, så är det ingen vettig människa som kommer på idén att allt detta skulle betalas kontant. Det naturliga och praktikabla är ju att man bygger med lånat kapital. Avkastningen av nyttigheterna används till viss del för detta kapitals förräntning och amortering. Det är ingenting äventyrligt i detta; det är en sund ekonomi. Det möjliggör att nyttigheterna anskaffas vid en tidigare tidpunkt än eljest, och det medför en rimlig spridning av kostnaderna på olika generationer.

Vad jag inte kan förstå är att inte motsvarande resonemang skulle vara hållbart även när det gäller vägbyggen. Man säger att det här inte kommer in några synliga pengar. Det är ett formellt resonemang. I verkligheten är investeringar i vägbyggande i allmänhet förnuftiga och i högsta grad lönsamma. Varför skulle det vara uteslutet för oss under kommande budget att bygga fler kilometer väg än som motsvarar just det antal kronor som kommer in från bilskatten under just det budgetåret?

Jag kan förstå om man här säger: Det är svårt att låna pengar, det är

trångt på kapitalmarknaden och det är svårt att få arbetskraft. Om man lånar pengar skulle den samlade efterfrågan på kapital och arbetskraft komma att överstiga tillgången, och på så sätt skulle man späda på inflationstendensen.

De tre invändningarna kan i en given situation vara fullt riktiga. Men om det — nu talar jag hypotetiskt — i ett tänkt läge finns en hygglig tillgång på kapital och ett visst överskott på arbetskraft, skulle det då inte ha varit rimligt att överväga att gå lånevägen? Jag är ledsen att departementschefen inte är här, annars skulle jag ha frågat honom. Om man svarar nej på den frågan, vad är det för skäl som man åberopar för en negativ inställning? Det skulle för mig vara ytterst intressant att få veta det.

Det andra problem där vi har en mening som något avviker från majoritetens gäller avgiftsfinansieringen. Vi är alla överens om att den storbro, som snart nog kommer att byggas — observera, herr talman, att jag säger *kommer att byggas*, trots att det kanske är djärvt — över Öresund, skall finansieras genom upplåning och betalas med inflytande broavgifter. Avgiftsfinansieringen är alltså accepterad när det gäller en storbro mellan två nordiska länder. Varför skulle den inte vara acceptabel om det gäller en bro av betydande storleksordning eller en annan trafikanordning av mycket speciell storlek inom landet? Om vi nöjer oss med att traska vidare under tillämpning av nuvarande system, enligt vilket alla vägbyggen skall betalas kontant och inga avgifter får avkrävas trafikanterna — inte heller på motorvägarna — kommer vi att förbli ett u-land på vägtrafikens område. Mer än 100 000 bilar tillförs marknaden varje år — våra bilköer förlängs, vi står där och hackar och puttrar och kommer ingen vart. De medel som nu ställs till väg-

Allmän översikt över beräkningen av vägenslagen m. m. Anslagen till vägunderhåll och vägbyggnader

verkets förfogande är uppenbarligen helt otillräckliga, om vi vill upprätthålla en rimlig standard på de trafikleder som redan finns. Och skulle vi vilja verkligen lösa problemet rörande de motorvägar som vi behöver, så går ju detta inte alls.

Vi har i vägplanen uppsatt att vi vill ha 1 800 kilometer motorvägar fram till år 1975. Den 1 januari 1967 hade vi av dessa 1 800 kilometer lyckats bygga 253. För att klara vägplanen skulle vi få satsa i medeltal 600 miljoner kronor om året enbart för byggande av motorvägar. Det kan vi inte — vi klarar inte detta, även om statsrådet Palme skulle anstränga sig aldrig så mycket för att i enlighet med centerpartiets fromma önskningar och reservationer lägga på alla kol som finns för att få en kraftig ökning av anslagen för vägupprustning i den budget som skall göras upp för 1968/69.

Jag tror vi måste säga oss detta: Det går inte med nuvarande finansiering att klara vare sig byggandet av motorvägar eller upprätthållandet av en hygglig standard på vägarna — det gäller både vägarna ute på landet och städernas genomfartsleder. Vi måste tillföra pengar även från annat håll. Då anmäler sig problemen lånefinansiering och avgiftsfinansiering, och de måste lösas.

1965 tillkallade finansministern särskilda sakkunniga för att verkställa en översyn av vägtrafikbeskattningen, och chefen för kommunikationsdepartementet har också tillsatt en utredning för att undersöka vilka kostnader för det allmänna som vägtrafiken skall betala. Det är bra i och för sig. Men nog vore det väl lämpligt att man, när dessa utredningar nu arbetar, lät utredningarna få tilläggsdirektiv, så att de också kunde fundera över hur frågan om den framtida finansieringen av det stora vägbyggande som behövs skall kunna lösas och därvid även tog upp de pro-

blem som jag nämnt: lånefinansiering och avgiftsfinansiering.

Herr talman! Jag nöjer mig med detta och ber att få yrka bifall till reservationen 1 d av herr Ottosson m. fl.

Herr JOHANSSON i Norrköping (s) kort genmäle:

Herr talman! Herr andre vice talmannen Cassel sade att jag var mycket blygsam och nöjd och belåten. För min del måste jag säga att jag sannerligen inte känner igen herr andre vice talmannen i dag. Han talar om en storbro — Öresundsbron — och han säger helt enkelt att den *kommer att byggas*. Det var inga dåliga grejor — det är inte till att vara blygsam!

Jag vet inte om herr andre vice talmannen och övriga ledamöter av Nordiska rådet lovat ut en storbro utan riksdagens hörande under det nu avslutade mötet i Helsingfors. Det är dock rätt mycket pengar det kommer att gälla, och vi får väl ändå återkomma till frågan.

Förslaget om en utredning rörande avgiftsfinansiering eller lånefinansiering har ju riksdagen diskuterat ett flertal gånger. Det har därvid hänvisats till pågående utredningar och att vi bör vänta tills dessa är färdiga. Jag tycker också det är riktigt att göra på detta sätt, ty när utredningarna är klara har vi ju ett underlag att basera vårt ställningstagande på både då det gäller kostnaderna och kostnadsansvaret. Det är ju sådana saker en av utredningarna har till uppgift att reda ut.

Herr andre vice talmannen CASSEL (h) kort genmäle:

Herr talman! Om jag säger till herr Johansson i Norrköping att solen kommer att gå upp i morgon är det inte något löfte från min sida.

Herr SUNDELIN (s):

Herr talman! Jag vill först slå fast

Allmän översikt över beräkningen av väganlagen m. m. Anslagen till vägunderhåll och vägbyggnader

att utbyggnaden av vårt vägnät har fått en mycket god början. Vi har tydligt kunnat förmärka hur den ena vägen efter den andra har förbättrats genom de miljoner som har anslagits av riksdagen. Men detta är, herr talman, inte tillräckligt. De tidigare talarna har påvisat hur oerhört stort behovet är av ytterligare pengar för att bygga flera och bättre vägar.

År 1962 gjorde statsutskottet en skrivning, som jag trodde innebar att man skulle kunna beräkna en årlig ökning av väganlagen med i vart fall 100 miljoner kronor. Denna utomordentliga skrivning grundades bl. a. på en motion i denna kammare.

Jag förstär mycket väl att man har svårt att finna möjligheter att anslå mera pengar till vägarna. Det har emellertid, herr talman, inträffat någonting nytt genom ett riksdagsbeslut tidigare detta år, nämligen höjningen av bilskatten med 50 procent, vilken tillför statskassan i runt tal 300 miljoner kronor. Dessa pengar kommer självfallet att gå till den s. k. bilskattefonden, som redan nu rymmer åtskilliga hundra miljoner kronor.

Jag skulle alltså ha velat se ett samband mellan att ta in ytterligare pengar av bilismen och lämna ut pengar till vägarna som naturligt, men det har man av ekonomiska skäl inte haft möjlighet till. Dock hoppas jag att riksdagen efter denna debatt och efter att ha beslutat om en höjning av bilskatten med 50 procent på allvar tar upp frågan om en ökning av väganlagen.

Jag delar alltså min mening som har framförts att det inte går att på detta sätt år efter år underlåta att höja anslagen till vägarna, men jag skall inte gå in på några detaljer beträffande de olika anslagens storlek och hur de har utfallit. Det var bara på en enda punkt som jag allvarligt reagerade mot herr Johanssons i Norrköping resonemang, nämligen när han sade att man, om ut-

rymme finns när man under kommande år skall upprätta budgeten, bör tillse att ett högre anslag i första hand går till städerna, där det verkliga behovet föreligger. Nej, det är inte bara där! Behovet är utomordentligt stort i många städer — det kan man erfara om man bilar genom dem — men det är minst lika stort ute i vårt avlånga land på de vanliga landsvägarna, där den tunga trafiken har svårt att komma fram. Jag hoppas alltså att regeringen finner möjligheter till en kraftig ökning av anslaget till vägarna och att det anslaget fördelas inte bara på städerna utan i minst lika stor utsträckning på de allmänna vägarna i övrigt.

Det har också sagts att man inte kan binda regeringen och det är naturligtvis i och för sig riktigt. Det skulle innebära en oerhört stor svårighet utöver den som redan finns att klara ekonomin, om riksdagen år efter år skulle binda regeringen för det ena och det andra. Men, herr talman, här föreligger en skillnad! Det finns redan en bilskattefond som väl ändå i rättvisans namn måste anses utgöra en buffert mellan förutsättningarna och den väganlagsökning man vill framföra.

Jag vill ställa frågan: Vad skulle sägas från det svenska försvaret om vi hade en fond på åtskilliga hundra miljoner, som icke fick tagas i anspråk av försvaret? Vad skulle då hänföras till den ena och den andra budgeten som regeringen här presenterar? Knappast skulle någon komma på idén att använda en sådan fond på samma sätt som bilskattefonden.

Jag har förut uttryckt den meningen i kammaren att det bör vara möjligt att på ett tidigt stadium se till att vägarna tillföres mera pengar. Jag har givit uttryck för min mening, och jag ämnar återkomma till den. Jag kommer själv att kunna ge anvisningar om på vilket sätt man skall kunna få pengar till vägarna även om jag inte kan göra det

Allmän översikt över beräkningen av väganslagen m. m. Anslagen till vägunderhåll och vägbyggnader

i dag, eftersom detta inte skulle ha någon verkan nu. Men det finns enligt min mening möjligheter att göra det vid annat tillfälle. Jag hoppas alltså att regeringen — oavsett om denna reservation till förmån för motioner från centerpartiet vinner kammarens gehör eller inte — skall ta ad notam de synpunkter som har framförts.

I detta anförande instämde herrar *Vigelsbo* (cp), *Eriksson* i Bäckmora (cp), *Lundmark* (s), *Westberg* (fp) och *Öhvall* (fp).

Herr JOHANSSON i Norrköping (s) kort genmäle:

Herr talman! Herr Sundelin och jag behöver inte diskutera behovet av vägarnas fortsatta upprustning och det starka intresse som både han och jag hyser för denna fråga. Därvidlag är vi fullständigt överens. När jag har nämnt några siffror har jag utgått från att vi beträffande landsbygden och riksvägnätet har överskridit den nuvarande vägplanen, och jag har sagt följande: Den stora eftersläpningen gäller städerna.

Det kan väl ändå inte herr Sundelin förneka. Det är ett fullständigt faktum som jag endast har velat framhålla — ingenting annat.

Herr ÅKERLIND (h):

Herr talman! Flera talare har betonat behovet av större anslag till vägarna. Jag vill därför bara göra en del påpekanden.

Inom Stockholms län beräknas ett tiotal större vägbyggnadsföretag under de närmaste åren kräva så mycket pengar att för hela Stockholms län i övrigt återstår mindre än 10 procent av länets anslag. Länet är ca 25 mil långt. Följden blir då att mycket viktiga vägbyggnader måste skjutas på framtiden.

Inför nedläggningen av persontrafiken på järnvägen Uppsala—Rimbo frågade jag förra året här i kammaren kommu-

nikationsministern om han inte ansåg att vägarna i området och främst vägen mellan Rimbo och Knutby behövde rustas upp. Herr Palme ansåg inget sådant behov föreligga, trots att både berörda kommuner och länsstyrelsen i Stockholms län hade krävt att denna väg skulle byggas om före järnvägsnedläggningen. Under innevarande vår har denna väg varit så dålig att småbilar har fastnat i leran och måst hjälpas loss av bärgningsbilar. Toppen på eländet nåddes — åtminstone hoppas jag att inget värre skall inträffa — förra veckan när en buss på denna väg körde i diket. Enligt bussföraren var vägen nyskrapad, och det var så smetigt att bussen inte tog styrning. Bussen var nästan fullsatt med skolbarn, och en mycket allvarlig olycka hade lätt kunnat inträffa.

Exempel som detta visar att de sämsta vägarna och det största behovet av upprustning finns på landsbygden. De människor som bor där och som på olika sätt blir så att säga diskriminerade tvingas till på köpet att köra på urusla vägar, trots att de betalar lika mycket i bensin- och bilskatt för sina bilar som andra gör. Jag hoppas att det skall bli någon förbättring på detta område. Det exempel jag har anfört är kanske inte enastående, det finns möjligen exempel på ännu värre förhållanden. Men det visar, anser jag, att det inte främst är städernas behov som är eftersatta.

Herr JANSSON (k):

Herr talman! Jag kan helt instämma i vad herr Johansson i Norrköping sade, nämligen att det är städernas trafikleder som är mest eftersatta. Jag skall naturligtvis inte polemisera mot herr Åkerlind beträffande vad han sade om vägen mellan Rimbo och Knutby, och det finns säkerligen även många andra vägar som är dåliga. I det stora sammanhanget har dock landsbygden

Allmän översikt över beräkningen av väganlagen m. m. Anslagen till vägunderhåll och vägbyggnader

blivit jämförelsevis väl tillgodosedd i förhållande till städerna.

Jag är också på det klara med att herr Sundelin vet vad han talar om; på sätt och vis är han fackman på området. Jag tycker dock att hela resonemanget om att behovet är lika stort ute i landet inte är tillräckligt konkretiserande. Man måste väga det ena projektets angelägenhetsgrad mot det andra.

Jag skulle vilja ta kammarens tid i anspråk för att säga några ord om trafikledsutbyggnaden i Stockholm.

Jag måste då först av allt konstatera att den plan för utbyggnadstakten av trafikapparaten i Stockholm som har uppgjorts inte kommer att kunna fullföljas. Eftersläpning förekommer redan nu, och med de statliga bidrag som är förutsedda kommer eftersläpningen att bli mycket långvarig.

Låt mig erinra om att det i 1957 års vägplan för landet gjordes en bedömning av vägbyggnadsbehovet under tioårsperioden 1958—1967 mot bakgrunden av vissa prognoser rörande urbanisering, bilutveckling och dylikt. Därvid konstaterades ett investeringsbehov på 8,2 miljarder kronor, varav 2 miljarder i städerna. Vägplanens målsättning har enligt verkställda beräkningar uppnåtts till cirka 90 procent i fråga om landsbygden, men bara till cirka 75 procent när det gäller städerna. Dessutom vet vi att urbaniseringsprocessen och bilutvecklingen har gått betydligt snabbare än vad vägplanen förutsatte. I vägplanen räknade man exempelvis med att Storstockholm under tioårsperioden 1958—1967 skulle öka med cirka 125 000 invånare, medan den faktiska ökningen torde komma att uppgå till ungefär 200 000. Biltätheten är därtill cirka 10 procent högre än enligt beräkningarna i vägplanen.

Mot bakgrunden av denna utveckling vill jag betona hur allvarligt det är om vi tillåter en fortsatt eftersläpning i storstockholmsregionen. Storstockholms

andel av det totala statliga anslaget för byggande av vägar och gator har under senare år visat en vikande tendens, vilken också kommer till uttryck i den nu fastställda fördelningsplanen för åren 1967—1971. Stockholms andel av bidragen till det kommunala vägbyggnadset enligt planen 1965—1971 ser ut på följande sätt: År 1965 var Stockholms andel 61,4 procent, år 1966 var andelen 68,6 procent, för 1967 är den 67,6 procent, för 1968 är den tänkt att bli 60,4 procent, år 1969 är vi nere i 58,1 procent, år 1970 i 59,2 procent, och 1971 får Stockholm 64,1 procent av de medel som fördelas. Stockholm har hemställt om bidrag under perioden 1967—1971 på sammanlagt 588 miljoner kronor, men den fördelningsplan som görs upp visar under samma period en tilldelning av 309,5 miljoner kronor. Där finns alltså en differens på 279 miljoner kronor.

Trafikledsplanen för Stockholm skulle vara förverkligad 1980. Den återstående investeringsvolymen enligt Stockholms trafikledsplan, inklusive en del justeringar som har gjorts, är av storleksordningen 3,5 miljarder kronor. Det förefaller vara ett enormt belopp, men om man slår ut det på antalet människor i regionen finner man att det handlar om 2 300 kronor per invånare. Jag tillåter mig göra en jämförelse med ett enda trafikprojekt, nämligen Ölandsbron, som beräknas kosta 4 750 kronor per invånare. När man skall bedöma värdet av trafikbyggandet måste man på detta sätt ta hänsyn till folktätheten och utnyttjandegraden. Ett byggande för 3,5 miljarder kronor betyder ett årligt byggande för 250 miljoner kronor i Stockholm. Mot detta belopp skall ställas drygt 60 miljoner, som ges enligt fördelningsplanen. Ett genomförande av trafikledsplanen kommer alltså att kräva stora kommunala insatser, även om Stockholm skulle få ett väsentligt ökat statsbidrag.

Allmän översikt över beräkningen av väganslagen m. m. Anslagen till vägunderhåll och vägbyggnader

Under tioårsperioden 1956—1965 har Stockholm byggt trafikleder för 700 miljoner kronor och tunnelbanor för 350 miljoner kronor, alltså sammanlagt 1 050 miljoner kronor. I statsbidrag till dessa arbeten har erhållits 350 miljoner kronor, vilket betyder att staden har fått betala två tredjedelar av kostnaderna med kommunala medel.

Jag skall inte lämna någon alltför detaljerad redogörelse för Stockholms planer, men det kan finnas skäl att föra in dem i debatten. Alla riksdagsmän är för övrigt i viss mån stockholmare, i varje fall i den meningen att de kan bedöma de svårigheter som finns i trafiken här och kanske har vissa intryck av de behov som föreligger.

Det kunde sålunda ha varit intressant att gå in på de olika trafikleder som är planerade och även på den tunnelbanoutbyggnad som planeras, eftersom det ofta sägs att Stockholm kapar åt sig en alltför stor andel av de tillgängliga resurserna. Jag vill emellertid nu bara ange ett par siffror som visar bilskattemedelstilldelningen i förhållande till antalet fordon. Stockholm erhöll år 1964 cirka 500 kronor per bil av bilskattemedlen och Stockholms län cirka 800 kronor per bil. För riket i dess helhet var motsvarande siffra 900 kronor per bil. Relationen blir densamma enligt den nya femårsplanen.

Jag förstår att det inte är realistiskt att just nu ställa konkreta yrkanden om någon omfördelning, men jag instämmer helt med dem som har talat för att inom den totala ramen för statsbidragen en större del skulle gå till städerna, framför allt till storstockholmsregionen, om denna region skall kunna utvecklas planenligt och fungera på ett ur näringslivets och medborgarnas synpunkt tillfredsställande sätt. Jag skulle vilja påstå att det förslag som här föreligger inte överensstämmer med andan i de beslut som riksdagen tidigare har fattat, eftersom förslaget är alltför snålt

mot storstockholmsregionen och städerna i övrigt.

Jag hoppas att jag med de här synpunkterna inte har väckt alltför stor affekt hos dem som har att framför allt tillse att också landsbygden får medel för att bygga ut sitt vägväsende.

Det är illa, om det blir en debatt där vi ställer det ena mot det andra. Jag är helt på det klara med nödvändigheten av en betydande utbyggnad av vägväsendet på landsbygden och vill därför inte i och för sig polemisera mot någon. Lösningen ligger naturligtvis främst däri att den totala ramen vidgas, så att det kan bli större medelstilldelning både för landsbygd och städer men med ökad prioritet för städerna.

Herr SUNDELIN (s) kort genmäle:

Herr talman! Till herr Jansson vill jag säga att jag hyser all förståelse för de problem som Stockholm har för att klara sina trafiksvårigheter. Men jag vill absolut inte gå med på att städerna skall få den stora andelen vid en eventuell höjning av väganslagen. Herr Jansson säger att man bör ta hänsyn till befolkningstätheten i detta sammanhang; det är den som skall vara utslagsgivande enligt hans mening. Det är klart att man inte kommer helt ifrån en sådan bedömning, men enligt mitt sätt att se bör lönsamhetsprincipen vara lika avgörande.

Vad skulle Stockholm säga, om det skulle bli omöjligt för den tunga industrin ute i vårt avlånga land att klara sina transporter till rimliga priser? Det kanske också skulle få dålig effekt på stockholmsproblematiken.

Jag har i stor utsträckning haft möjlighet att ta del av vägproblemen runt om i landet, även städernas problem, och jag vill absolut avråda ifrån att man tillför städerna en större andel av väganslagen än hittills.

Allmän översikt över beräkningen av väganlagen m. m. Anslagen till vägunderhåll och vägbyggnader

Herr ÅKERLIND (h) kort genmäle:

Herr talman! Herr Jansson säger att alla riksdagsmän i viss mån är stockholmare och därför har möjlighet att skaffa sig ett intryck av behoven av väganlag här i Stockholm. Det ligger väl någonting i det, men jag har ändå inte kunnat få det intrycket att dessa behov är större inom Stockholms stad än på många håll ute på landsbygden.

Vidare uttalade herr Jansson en förhoppning om att de synpunkter han framfört inte skulle skapa affekt hos dem som har att bevaka att landsbyggdernas intressen blir tillgodosedda eller hur han uttryckte det. Såvitt jag förstår bör vi inte var och en bara se till våra egna intressen, utan främst anlägga rättvisesynpunkter: Var är behoven störst och var är de minst och vilka tillgångar har vi att satsa på det ena och det andra?

Vi bör alltså inte ta sikte på de intressen som ligger oss allra närmast, utan vår uppgift här i kammaren är att se till rättviseintressena.

Herr JANSSON (k) kort genmäle:

Herr talman! Jag kan ge herr Åkerlind rätt i att man skall inte bara se till de egna intressena. Det har väl heller ingen gjort, inte ens herr Åkerlind själv när han talade om vägen i Knutby, ty naturligtvis föreligger det också ett behov att ordna den vägen.

Herr Sundelin tog upp lönsamhetsprincipen. Det är ett stort problem han därmed för in i debatten, ty det är mycket svårt att åstadkomma en beräkning enligt denna princip. Det är klart att det är mycket lönsamt att få trafiken ordnad också i stockholmsområdet; den tunga industrin finns ju även här. Och transportererna går ju i båda riktningarna. Jag tycker därför inte att detta var något argument att framföra i detta sammanhang.

När det gäller den pågående omläggningen till högertrafik har Stockholms

stad fått 35 miljoner kronor i s. k. högertrafikpengar, men det beräknas att staden därutöver i egna kostnader för denna omläggning får betala 15 miljoner kronor, och det är ju inte så litet. Jag tror att man också måste ta med sådant i bilden.

Stockholms stad har under åren i stort sett burit kostnaderna för byggandet av tunnelbanorna. Säkert kommer man att invända att kommunalskatten i Stockholm likväl ligger betydligt lägre än kommunalskatten på många andra håll i landet. Det är riktigt, men det sammanhänger med andra förhållanden som jag inte här skall gå in på.

Herr BLIDFORS (s):

Herr talman! Det var ett yttrande av andre vice talmannen som kom mig att begära ordet. Man fick av hans anförande intrycket att frågan om avgiftsfinansiering för en öresundsbro redan skulle vara klar. Riksdagen har emellertid mig veterligt inte gjort något sådant uttalande. Frågan var uppe till behandling 1963 i samband med den nya trafikpolitiken. Högern hade då väckt en motion om lagstiftning för avgiftsbelagda trafikaneläggningar, och i det sammanhanget rörde vi även vid frågan om en eventuell öresundsbro.

Herr talman! Jag skall be att få läsa upp vad det sammansatta utskottet skrev i denna fråga, en skrivning som visar att riksdagen inte på något sätt har bundit sig! »Med hänsyn vidare till att en fast förbindelse över Öresund är av speciell karaktär får såsom departementschefen framhållit frågan om avgiftsbeläggning av trafiken tas upp till behandling i samband med ett ställningstagande till detta projekt. Vid bl. a. angivna förhållanden har utskottet icke funnit sig berett att tillstyrka det i motionerna I: 819 och II: 974 framförda yrkandet angående särskild lagstiftning om avgiftsbelagda trafikaneläggningar.»

Allmän översikt över beräkningen av väganslagen m. m. Anslagen till vägunderhåll och vägbyggnader

Frågan ligger alltså öppen för riksdagens del.

Herr STÅHL (fp):

Herr talman! Några tankegångar i debatten har uppkallat mig till ett par mycket korta kommentarer.

Med anledning av herr Janssons argumentering beträffande statsbidrag till väg- och tunnelbanebyggande i Stockholm vill jag säga, att han kanske före sin argumentation i allmänna ordalag om att både storstäder och landsbygd skall ha pengar till vägnäten borde ha läst vad författningarna stadgar om statsbidrag när det gäller vägbyggandet.

Städerna har inte någon ovillkorlig rätt till statsbidrag för sitt gatubyggande utan i stället förhåller det sig så, att det till de samfärdsleder som är av betydelse för den allmänna vägtrafiken kan lämnas statsbidrag i den mån behov föreligger och därtill svarande tillgångar så medger.

Jag tror att herr Jansson skulle ha fått mera stadga på sitt något mångordiga anförande om bidrag hit och bidrag dit, om han hade haft klart för sig att man här inte kan dela ut pengar hur som helst. Statsmakterna har t. v. fastställt principerna härför. För att vi skall kunna tillmötesgå herr Janssons önskemål måste vi alltså först ändra dessa principer.

Vad beträffar frågan om automobilskattemedlens användning för tunnelbanebyggnader i Stockholm vill jag påminna om att riksdagen våren 1965 — jag vet inte om herr Jansson var medlem av kammaren då — ganska bestämt uttalade på vilka grunder dessa s. k. specialdestinerade pengar kunde användas för detta ändamål, som ju inte i egentlig mening är väghållning. Jag tror inte att man bör vidga gränserna för det beslutet utan att verkligen ha tänkt igenom på vilka grunder och i vilka detaljer det bör ske. Behoven är naturligtvis nästan oändliga, och det är

mycket lätt att anmäla önskemål och krav.

Jag vill sedan säga några ord i anslutning till vad herr andre vice talmannen tidigare yttrade beträffande lånebehovet. Vi har, som herr Sundelin redan berört, reserverade medel på sammanlagt cirka 1 100 miljoner kronor. Man kan alltså inte säga att det föreligger någon direkt brist på pengar. Men vad som tvingar både regering och riksdag till en viss återhållsamhet är naturligtvis de samhällsekonomiska skälen. Vid dessa bedömningar är vägbyggandet ur både ekonomisk och arbetsmarknadssynpunkt en buffert som finns att tillgå och som är tänjbar efter arbetsmarknadsläget och de krav som reses. Men reserven är så stor, att det — även om medlen inte helt kan utnyttjas till vägbyggande; hur reserven är uppdelad vet jag inte — inte kan talas om något direkt nödläge.

Även det allmänna statsfinansiella läget tvingar ju oss, herr Cassel, till omtanke. Jag blev något häpen när jag hörde hur fullständigt fördomsfritt herr andre vice talmannen talade om möjligheterna att låna; det var bara att låna upp pengar för att sätta i gång stora arbeten av det ena eller andra slaget och sedan finansiera det hela med avgifter. Jag kom att tänka på den debatt som herr andre vice talmannen och jag hade en dag omedelbart före påsk. Då gällde det små pengar, nämligen vad det skulle kosta att få en andra kanal i TV. Men då betonade herr andre vice talmannen mycket kraftigt att just samhällsekonomiska skäl talade för att vi inte skulle anslå dessa slantar; vi skulle därigenom riskera den samhällsekonomiska balansen. I dag har herr andre vice talmannen totalt glömt dessa betänkligheter, och han viftar gladeligen med väldiga belopp, som samhällsekonomin tydligen skall tåla.

Jag har, herr talman, svårt att se hur detta kan gå ihop.

Allmän översikt över beräkningen av väganlagen m. m. Anslagen till vägunderhåll och vägbyggnader

Herr andre vice talmannen CASSEL (h):

Herr talman! Jag har litet svårt att förstå vad herr Ståhl nu sist menade. Jag förmodar att han inte var inne när jag höll mitt anförande. Jag sade inte att man i nuvarande läge skulle gå ut och låna, utan jag framhöll att mot lånefinansieringen kan anföras två synpunkter. Den ena är att det kan vara trångt på lånemarknaden och därför svårt att få låna pengar; den andra är den rent samhällsekonomiska synpunkten att arbetsmarknaden kan vara hårt trängd och att man, om man också lånade pengar och använde dem för vägbyggande, kom att överanstränga arbetsmarknaden och de reala resurserna och alltså spä på inflationen.

Jag frågade vidare: Men skulle det inte i ett hypotetiskt läge — jag betonade hypotetiskt — som är sådant att det finns relativt hyggligt utrymme på lånemarknaden och viss arbetslöshet på arbetsmarknaden, kunna tänkas att man lånade pengar till vägbyggande?

Detta betyder inte, herr Ståhl, att jag står här och viftar med miljonbelopp som finns till förfogande i dagens läge — det har jag aldrig gjort. Men jag tycker nog att man skulle fundera på att svara på min fråga; den är principiellt intressant. Jag ser fortfarande till min ledsnad att kommunikationsministern inte är närvarande i kammaren — det var inte heller fallet när vi nyligen resonerade om radio- och TV-frågorna. Jag vet inte var han befinner sig, men det vore trevligt att få se honom här i kammaren någon gång.

Till herr Blidfors vill jag säga att jag är tacksam för hans högläsning. Det är alltid intressant att lyssna till herr Blidfors, som har väl reda på sig. Det finns givetvis inte något formligt beslut av riksdagen vare sig om att bygga en bro över Öresund eller om finansieringssättet — det har jag aldrig på-

stått. Men alla vet — det är alltså ingen hemlighet vare sig för herr Blidfors eller för mig — att när det byggs en sådan bro blir den avgiftsfinansierad. Så ligger det till med den saken.

Herr STÅHL (fp):

Herr talman! Det är möjligt att herr andre vice talmannen talade om ett hypotetiskt läge i fjärran utan någon relevans i dagens situation fastän jag inte uppfattade det. Men i så fall var jag inte ensam därom; jag har kollationerat det med några ledamöter i kammaren, som var lika förvånade som jag över herr andre vice talmannens uttalande.

Ett sådant hypotetiskt läge, som vi inte haft på många år och som av allt att döma knappast torde inställa sig inom överblickbar tid — vi får nog dras med våra samhällsekonomiska bekymmer — är inte vad som behöver diskuteras för dagen. Jag instämmer i att det hade varit värdefullt att ha kommunikationsministern här men det finns mer reella saker som nu behöver diskuteras, t. ex. det skriande behov som föreligger på vägbyggnadsområdet och som tyvärr är ett brännande dagsaktuellt problem.

Herr JANSSON (k):

Herr talman! Jag är naturligtvis tacksam för herr Ståhls undervisning i detta ämne. Det föreföll emellertid av hans inlägg, som om det nästan funnes författningsmässiga svårigheter att öka anslaget till städerna. Får jag till det bara säga att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslog 335 miljoner och det blev 270 miljoner. Om herr Ståhl vill ägna sig åt fortsatt undervisning, vore det därför bättre att han vände sig till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

För min del kände jag inte behov av det tillrättaläggande som herr Ståhl gjorde. Det finns inget som helst hinder för att öka städernas anslag, liksom in-

Allmän översikt över beräkningen av vägenslagen m. m. Anslagen till vägunderhåll och vägbyggnader

te heller anslaget till landsbygden. Jag talade framför allt för att den totala ramen skulle ökas, och det trodde jag att även herr Ståhl uppfattade.

Herr ALEMYR (s):

Herr talman! Jag ber om ursäkt för att jag tar till orda, men jag lovar att mitt anförande skall bli mycket kort.

I sitt anförande kom herr Ståhl in på det som jag tycker är det centrala i hela debatten om upprustningen av våra vägar, när han talade om den fördelning av resurserna som det ytterst gäller. Herr Jansson och några andra talare har krävt en kraftig ökning av ramen för vägbyggandet, och i likhet med övriga ledamöter i denna kammare är jag naturligtvis mycket intresserad av ett ökat vägbyggande. Alla önskar vi få så bra kommunikationer som möjligt här i landet. Men, mina damer och herrar, vi skall inte bortse ifrån att de större resurser som man för över till vägbyggandet måste tas från andra håll. Den centerpartireservation som avgivits vid denna punkt innebär att regeringen antingen skall ta pengarna från anslagen till andra samhällsändamål eller också höja skatten. Den saken måste klart sägas ut. Man kan inte bara kräva att vi skall höja anslaget till vägbyggande. Det är en from och i och för sig berättigad önskan, men den saknar realekonomiskt underlag om man inte samtidigt talar om hur man tänkt sig att dessa stora belopp skall kunna plockas fram och vilka andra angelägna områden av samhällslivet som skall släppa till resurserna.

Härmed var överläggningen slutad.

Mom. I—IX

Vad utskottet hemställt bifölls.

Mom. X

Herr talmannen gav propositioner dels på bifall till utskottets hemställan,

dels ock på bifall till reservationen 1 a); och fann herr talmannen den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Herr Gustafsson i Kårby begärde emellertid votering, i anledning varav efter given varsel följande voteringsproposition upplästes och godkändes:

Den, som vill, att kammaren bifaller statsutskottets hemställan i punkten 3:o mom. X) i utskottets utlåtande nr 6, röstas

Ja;

Den, det ej vill, röstas

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit reservationen 1 a) av herr Sundin m. fl.

Sedan kammarens ledamöter härefter intagit sina platser och voteringspropositionen blivit ännu en gång uppläst, verkställdes omröstning genom upprensning. Herr talmannen tillkännagav, att han funne flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Herr Gustafsson i Kårby begärde emellertid rösträkning, varför votering medelst omröstningsapparat verkställdes. Därvid avgavs 143 ja och 36 nej, varjämte 13 av kammarens ledamöter förklarade sig avstå från att rösta.

Kammaren hade alltså bifallit utskottets hemställan.

Mom. XI

Herr talmannen gav propositioner dels på bifall till utskottets hemställan, dels ock på bifall till reservationen 1 d); och fann herr talmannen den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Herr Bengtson i Solna begärde emellertid votering, i anledning varav efter given varsel följande voteringsproposition upplästes och godkändes:

Den, som vill, att kammaren bifaller statsutskottets hemställan i punkten 3:o mom. XI) i utskottets utlåtande nr 6, röstas

Allmän översikt över beräkningen av anslagen till sjöfartsverket m. m. Anslagen till sjöfartsverkets verksamhet

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit reservationen 1 d) av herr Ottosson m. fl.

Sedan kammarens ledamöter härefter intagit sina platser och voteringspropositionen blivit ännu en gång uppläst, verkställdes omröstning genom upprensning. Därvid befanns, att flertalet av kammarens ledamöter röstat för ja-propositionen och att kammaren alltså bifallit utskottets hemställan.

Mom. XII—XVII

Vad utskottet hemställt bifölls.

Punkterna 4—10

Vad utskottet hemställt bifölls.

Punkten 11

Allmän översikt över beräkningen av anslagen till sjöfartsverket m. m. Anslagen till sjöfartsverkets verksamhet

Sedan punkten föredragits yttrade:

Herr LEVIN (s):

Herr talman! Vid denna punkt har jag och några andra ledamöter väckt en motion beträffande rubriken Byggande av fiskehamnar, eftersom vi blev litet oroade av formuleringarna i propositionen därvidlag.

År 1944 tillsattes en utredning, som fick namnet 1944 års fiskehamnsutredning och som hade i uppdrag att se över fiskehamnsbyggandet och utarbete en plan för fortsatt utbyggande och upprustning av fiskehamnar. I slutet av 1940-talet framlade utredningen en sådan plan, som antogs av riksdagen. Denna plan var mycket omfattande och avsåg ett stort antal fiskehamnar som skulle nybyggas eller rustas upp. Redan kort tid efter det att riksdagen hade antagit

planen var man emellertid på det klara med att utvecklingen hade sprungit ifrån den. Den fortgående utbyggnaden av fiskeflottan och rationaliseringen, som betyder större och mer djupgående båtar, gjorde att det behövdes större och djupare hamnar, och därför var man 1960 färdig att fatta beslut om en ny översikt av fiskehamnsbyggandet. Översynen gjordes inom sjöfartsverket, och riksdagen spikade 1962 en femårsplan för nybyggnad och upprustning av 24 fiskehamnar till en beräknad kostnad av 15 å 16 miljoner kronor. Man räknade med att det årligen skulle behöva anvisas 3 miljoner kronor för ändamålet. 1963 och 1964 anvisades också detta belopp, men år 1964 sammanfördes anslaget Byggande av fiskehamnar med andra anslag och uppfördes under punkten Byggande av fiskehamnar m. m. med olika underrubriker. 1966 minskades anslaget för byggande av fiskehamnar till 2 miljoner kronor.

I årets statsverksproposition har på kommunikationsdepartementets huvudtitel under punkten Byggande av fiskehamnar m. m. endast upptagits ett formellt belopp av 1 000 kronor, och departementschefen hänvisar bl. a. till de reservationer som finns. Det är riktigt att det under punkten Byggande av fiskehamnar m. m. finns reservationer. Men vid underrubriken Byggande av fiskehamnar finns inga reservationer — medlen är helt och hållet förbrukade. Jag och övriga motionärer var ovissa huruvida det gick att disponera över reserverade medel från andra underrubriker under den gemensamma rubriken Byggande av fiskehamnar m. m., och därför väckte vi motionen och begärde att medel skulle få disponeras över. Det tycks nu framgå av utskottets skrivning att det också är möjligt att använda de reservationer som finns under de andra rubrikerna till byggande av fiskehamnar — jag antar att det är

Allmän översikt över beräkningen av anslagen till sjöfartsverket m. m. Anslagen till sjöfartsverkets verksamhet

så, eftersom även utskottet skriver om dessa stora reservationer. Jag har för min del ingenting att invända, om det på detta sätt går att disponera över medel.

Jag vill emellertid säga några ord om en fråga som omnämns i både propositionen och utskottsutlåtandet. Departementschefen talar om den utredning som tillsatts för att göra en förnyad översyn av fiskehamnsbyggandet, och även utskottet pekar på denna. Jag tar dock för givet att man inte avser att utbyggandet av fiskehamnar skall stagnera under den tid denna utredning arbetar. Jag vet inte om utredningen har börjat sin verksamhet och inte heller hur snart den kan avslutas. Men om vi räknar med »medellivslängden» för svenska utredningar, så kommer det väl att dröja åtskilliga år tills utredningen är färdig och remissinstanserna yttrat sig, så att en proposition kan framläggas. Det vore orimligt om fiskehamnsbyggandet under tiden stoppades, så att den nödvändiga rationaliseringen inom fisket inte kunde fortgå. Som jag nämnde krävs för de större och mer djupgående båtarna att fiskehamnsutbyggandet får fortsätta. En sådan rationalisering är alldeles nödvändig om vi skall kunna följa med i den internationella konkurrensen. Jag förväntar därför att den igångsatta utredningen inte skall lägga hämsko på möjligheterna att fortsätta utbyggandet och nybyggandet av fiskehamnar. Om man verkligen avser att göra en paus, måste det betyda att man också får göra en paus i den pågående rationaliseringen av vårt fiske.

Herr talman! Jag har inte något yrkande.

Herr WIKLUND i Stockholm (fp):

Herr talman! För den som inte träng-
er djupare in i de anslagstekniska
djunglerna är det inte lätt att veta var
orsaken ligger till att sjöfartsstyrelsen

även i år begärt bortåt en miljon kronor mer på anslaget Bidrag till småbåtshamnar m. m. och av Kungl. Maj:t föreslås få oförändrat 4,2 miljoner kronor, vilket sker trots en hänvisning till en reservation på detta anslag i början av nu löpande budgetår på 5,2 miljoner kronor. Den 1 juli 1966 fanns därför tillsammans med det anslag som förra årets riksdag beviljade totalt 9,4 miljoner kronor disponibla för detta ändamål.

Fritidsbåtsrörelsen är ju under explosionsartad utveckling, varom vi inte minst i dessa dagar påminns genom alla båtutställningar och den febrila aktiviteten i småbåtsvarv och hamnar runt landet. Det beräknas att tillskottet av fritidsbåtar per år uppgår till 20 000 och att denna rörelse för närvarande omfattar 600 000 enheter, av vilka minst 200 000 är motordrivna. Det senare antalet är av speciellt intresse i detta sammanhang, eftersom anslaget avser en kollektiv återbäring av bensinskatt till motorbåtsägarna.

Denna kraftiga utveckling har självfallet lett till svåra utrymmes- och trevnadsproblem för eller i samband med denna verksamhet. Bara i stockholmsområdet beräknades bristen på platser för vinterparkering av fritidsbåtar till 5 000. Ett mycket stort antal får därför ligga i sjön, de flesta därtill oförsäkrade, eftersom försäkringen i regel upphör om inte båten dragits upp på land senast den 15 oktober. Här står uppenbarligen stora och växande kapitalvärden på spel.

Man kan, herr talman, mena att detta är enbart båtägarnas och kommunernas huvudvärk, men så har man inte sett saken hittills, detta på grund av motorbåtsägarnas inleverans till staten av bensinskatt. Kvantiteten av inlevererad skatt växer dels genom att båtarnas antal alltså ökar, dels genom att folk skaffar sig mera bensinförbrukande motorer. Förra året nämndes siffran 20 mil-

Allmän översikt över beräkningen av anslagen till sjöfartsverket m. m. Anslagen till sjöfartsverkets verksamhet

joner kronor som det skattebelopp motorbåtsägarna erlade. I år anses summan säkerligen komma upp i 25 miljoner kronor. Båtagarna återfår formellt omkring 4 miljoner kronor.

I princip har staten alltså ansett sig böra medverka till bättre förhållanden för fritidsbåtarna genom att i bidragsform ge tillbaka skattemedel för att främja tillkomsten av småbåtshamnar och underhållsåtgärder av ombyggnadskaraktär beträffande dessa. Trots att behovet av förtöjningsplatser och materiella anordningar i övrigt för fritidsbåtsverksamheten är så stort och dessutom ökar, växer anslagsreservationen. Vad kan det bero på? Såvitt jag kan förstå är *en* av orsakerna markbristen vid stränderna i de stora tätorterna, och markbristen för hamnar av detta slag är väl i sin tur en fråga om hur stora ekonomiska resurser man kan och vill satsa på markförvärv för det nu aktuella behovet. Ytterligare en förklaring till att reservationen på anslaget ökar torde vara att bidragsbestämmelserna i praktiken inte verkar tillräckligt stimulerande på kommuner som berörs av detta problem. Procenten av de kostnader som är statsbidragsgrundande är tydligen i tillämpningen för låg. Det gäller väl särskilt de s. k. hemmahamnarna.

En utökning av de ändamål vid hamnanläggningar för småbåtar som är berättigade till statsbidrag borde kunna ge mera stimulans åt det angelägna intresset att ordna förtöjnings- och uppläggningsförhållandena för fritidsbåtrörelsen. Inte minst ligger stimulansbehovet på det psykologiska planet såsom en följd av det faktiskt föreliggande restitutionsintresset på detta område.

Att statens engagemang i detta avseende bör förstärkas är enligt min mening inte bara motiverat av det gamla skälet, alltså den kollektiva återbäringens på den av motorbåtsägarna erlagda bensinskatten. Det skulle, herr talman,

nämligen vara möjligt att med bättre och utbyggda anordningar för fritidsbåtrörelsen också avleda en del av det fritidsintresse, som nu är inriktat på bilismen och som ju enligt den debatt som har förts om vägtrafiken skapar — det vet vi alla — växande svårigheter i form av trängsel och olyckor på våra vägar särskilt under sommarhalvåret med konsekvensen av en alltmer allvarlig belastning av mer eller mindre bestående invaliditet hos ett ökat antal medborgare — offer för denna växande bilism. Någon sakkunnig har uttryckt fördelarna med fritidsverksamheten till sjöss genom att säga att det rent statistiskt finns vida större chans att överleva en båtsemester än en bilsemester. Inte minst anses risken för invalidiserande kroppsskador vara vida större till lands än till sjöss. Riktigheten av detta uttalande lämnar jag därhän, men det har som sagt gjorts av en på området speciellt erfaren person.

Självfallet skall båtagarna genom avgifter bidra till kostnaderna för hamnanläggningar, men det ter sig rimligt att vissa andra kostnader för dessa än de som nu är statsbidragsberättigade kan få återopas för den kollektiva skatteåterbäringen. Hur långt man kan gå när det gäller att göra även löpande underhåll och driftkostnader till viss del statsbidragsberättigade kan väl diskuteras. I varje fall borde man kunna ansluta sig till tanken att de kostnader fritidsutredningen föreslagit såsom statsbidragsberättigade också snart nog blir statsbidragsgrundande. Det gäller anläggningskostnader, båtupptagningsanordningar, båtuppläggningsplatser, bilparkeringsplatser, sanitära anläggningar, belysning och stängsel vid småbåtshamnar, enligt min mening inte särskilt djärva grepp men dock förbättringar.

Tidigare är återopade man fritidsutredningens pågående arbete såsom skäl för återhållsamhet i denna fråga, även

Statens institut för hantverk och industri: Bidrag till kursverksamheten m. m.

om viss förbättring av statsbidraget beslöts av 1964 års riksdag. I år hänvisas till denna utrednings numera avgivna och till och med remissbehandlade slutbetänkande. Det sker dock, herr talman, med en såvitt jag förstår litet svårtydd och egenartad skrivning. Man säger, att fritidsutredningens förslag »torde komma att prövas inom Kungl. Maj:ts kansli». Råder verkligen någon tveksamhet på den punkten? Det hör väl till rutinen att en offentlig utredning prövas i denna ordning? Det är inte lätt att förstå vad utskottet menar. Dessutom meddelas i utlåtandet att 1965 års bilskatteutredning överväger även denna restitutionsfråga, som avser en rörelse som håller på att bli en folk-rörelse.

Herr talman! Gör man inte något snart för att åstadkomma bättre förhållanden för förtöjning, vinteruppläggning och vård av fritidsbåtar, kan man räkna med växande problem i berörda kommuner vad gäller trevnad, trivsel och ordning vid stränderna i dessa kommuner. Det blir säkert också ökade båtstölder och förluster genom förstörelse av nedlagt kapital i båtar och kanske också i de hamnanordningar, som dock trots allt finns.

Trots utskottets avvisande av den motion som jag har väckt i denna fråga hoppas jag att förslag om bättre återbäringsregler beträffande småbåtshamnarna framläggs nästa år. Jag har — som detta ärende ligger till rent formellt — inte något yrkande.

I detta anförande instämde herr Norrby (fp).

Efter härmed slutad överläggning biföll kammaren vad utskottet hemställt.

Punkterna 12—37

Vad utskottet hemställt bifölls.

Punkterna 38 och 39

Lades till handlingarna.

§ 9

Meddelande ang. plan för behandling i kamrarna av utskottsutlåtanden

Herr TALMANNEN yttrade:

Till kammarens ledamöter har utdelats en preliminär ärendeplan för behandling i kamrarna av utskottsutlåtanden under tiden den 12 april—31 maj. Såsom å planen angivits är densamma ofullständig beträffande maj månad. Planen har gjorts upp på grundval av uppgifter som lämnats av utskotten. Ett antal aviserade propositioner har emellertid ännu ej avlämnats, varför ytterligare ärenden väntas tillkomma. Med hänsyn härtill och till den övriga arbetsbelastningen i slutet av maj bör kammarens ledamöter räkna med att samtliga de i tidsplanen upptagna dagarna kommer att tagas i anspråk, onsdagen den 31 maj dock endast om så erfordras på grund av skiljaktiga beslut.

§ 10

Anslag till industri, energiförsörjning, teknisk forskning m. m.

Föredrogs statsutskottets utlåtande nr 43, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar rörande anslag för budgetåret 1967/68 till industri, energiförsörjning, teknisk forskning m. m. jämte i ämnet väckta motioner.

Punkterna 1 och 2

Vad utskottet hemställt bifölls.

*Punkten 3***Statens institut för hantverk och industri: Bidrag till kursverksamheten m. m.**

Kungl. Maj:t hade (bilaga 12, punkt B 12, s. 27) föreslagit riksdagen att till ifrågavarande ändamål för budgetåret 1967/68 anvisa ett reservationsanslag av 565 000 kr.

I detta sammanhang hade utskottet

Statens institut för hantverk och industri: Bidrag till kursverksamheten m. m.

behandlat två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Stefanson m. fl.* (I: 305) och den andra inom andra kammaren av herr *Andersson* i Örebro *m. fl.* (II: 180), i vilka motioner hemställts att riksdagen måtte till Statens institut för hantverk och industri: Bidrag till kursverksamheten m. m. för budgetåret 1967/68 anvisa ett reservationsanslag av 865 000 kr.

Utskottet hemställde,

att riksdagen måtte, med bifall till Kungl. Maj:ts förslag samt med avslag å motionerna I: 305 och II: 180, till Statens institut för hantverk och industri: Bidrag till kursverksamheten m. m. för budgetåret 1967/68 anvisa ett reservationsanslag av 565 000 kr.

Reservation hade avgivits av herrar *Axel Andersson, Harry Carlsson, Bengtsson, Ottosson, Wallmark, Åkerlund, Johan Olsson, Bohman, Eliasson* i Sundborn, *Gustafsson* i Skellefteå, *Nelander, Björkman, Källstad* och *Sjönell*, vilka ansett att utskottet bort hemställa,

att riksdagen måtte, i anledning av Kungl. Maj:ts förslag samt med bifall till motionerna I: 305 och II: 180, till Statens institut för hantverk och industri: Bidrag till kursverksamheten m. m. för budgetåret 1967/68 anvisa ett reservationsanslag av 865 000 kr.

Punkten föredrogs; och anförde därvid:

Herr ANDERSSON i Örebro (fp):

Herr talman! I den debatt som föres om företagens lönsamhet, om strukturalisering och fusioner hävdas att ju större ett företag är, desto effektivare är det och har större möjligheter att hävda sig i konkurrensen. Den uppfattningen framföres ständigt, men man kan fråga sig om inte detta förhållande håller på att förändras, även om fortfarande de större företagen — de med mer än 1 000 anställda — har ett i genomsnitt högre förädlingsvärde, drygt

10 000 kronor större per år och anställd, än småföretaget med mindre än 50 anställda.

Av intresse har varit att ta del av den utredning som Sveriges hantverks- och industriorganisation har gjort. Där konstateras att tillväxttakten börjat bli snabbare inom småföretagen än inom storindustrin. Trots de besvärliga finansierings- och utbildningsmöjligheter som föreligger för denna sektor av vårt näringsliv har de mindre företagen genomfört en specialisering och rationalisering som medfört att de börjar hinna ifatt storindustrin i tillväxttakt beträffande produktionskapacitet per anställd. Av nämnda utredning framgår att medan de medelstora — med mellan 50 och 500 anställda — och de stora företagen — med mer än 500 anställda — under perioden 1954—1964 endast ökat sitt förädlingsvärde med 41 respektive 53 procent, ökade småföretagen sitt med 62 procent. Under samma tid minskade antalet sysselsatta inom småföretagen, men trots detta kunde de hålla sin förädlingsandel i förhållande till näringslivet i övrigt, vilket icke varit fallet för exempelvis de medelstora företagen.

Detta visar att småföretagen hävdar sig bra inte bara i fråga om tillväxttakten utan också när det gäller förmågan att åstadkomma nykonstruktioner på olika tekniska områden. Svenskt näringslivs styrka ligger inte endast i kvantitet utan också i specialisering, och i det sammanhanget har småföretagen sin givna plats att försvara. Av det skälet måste de också få vidgade möjligheter till utbildning av sin personal. De större företagen har därvidlag ett försprång: de kan själva ordna sin kursverksamhet och utbildning. De mindre företagen däremot saknar de ekonomiska förutsättningarna att anordna egna kurser. Eftersom dessa företagare i regel endast har att falla tillbaka på sin manuella yrkesskicklighet har det varit av utomordentligt stort värde, att statens institut för hantverk och industri ge-

Statens institut för hantverk och industri: Bidrag till kursverksamheten m. m.

nom sin utbildningsverksamhet kunnat fylla detta behov.

I motionerna I: 305 och II: 180 framhålls att risk föreligger att institutets verksamhet kan komma att behöva nedskäras väsentligt, om departementschefens förslag kommer att bifallas av riksdagen, ett förhållande som vore mycket beklagligt med hänsyn till de insatser som hittills presterats från institutets sida. Institutets insatser måste betraktas såsom ett mycket betydelsefullt led i arbetet för en produktionsökning och effektivisering inom näringslivet, då främst beträffande hantverket och de mindre och medelstora industrierna. Denna uppfattning biträdes av reserverna i utskottet.

I årets statsverksproposition föreslår departementschefen, att anslaget under tionde huvudtiteln Statens institut för hantverk och industri: Bidrag till kursverksamhet m. m. för budgetåret 1967/68 skall utgå med 565 000 kronor. Detta är samma belopp som det som utgått såväl under innevarande budgetår som under budgetåret 1965/66. Under nämnda tid har institutets verksamhet starkt ökat inom samtliga yrkes- och fackområden, samtidigt som man har haft att bära de under denna tid kraftigt höjda priserna, där särskilt lönekostnaderna utgjort en synnerligen tyngande faktor. I sin anslagsframställning till årets riksdag hemställer därför styrelsen för institutet, att anslaget uppräknas med 300 000 kronor till 865 000 kronor.

Institutets yrkande innebär endast att man tagit hänsyn till dels redan inträffade och beräknade kommande automatiska kostnadsökningar med 200 000 kronor, dels till det förhållandet att — med hänsyn till institutets finansiella organisation och ekonomiska omslutning — institutet måste ha medel till sitt förfogande för vissa oförutsedda utgifter o. dyl. Detta belopp har beräknats till 100 000 kronor och har avsetts att stå till Kungl. Maj:ts disposition, att utnyttjas först efter Kungl. Maj:ts beslut på förslag av institutet.

Därest riksdagen bifaller Kungl. Maj:ts förslag kommer institutet på grund av kostnadsökningen i ett problematiskt läge redan under innevarande budgetår. De kostnadsökningar som institutet tvingas möta under detta år beräknas stiga upp mot 1 miljon kronor. Mest tyngande härvidlag är lönekostnadernas ökning, som är en följd av löneuppgörelsen för statstjänstemännen. Huvuddelen av personalen — tre fjärdedelar av institutets samtliga anställda — som är avlönad inom anslaget har visserligen statligt bestämda och reglerade tjänster; deras lönevillkor ansluter sig av naturliga skäl till de för statstjänstemännen i gemen gällande. Vid en oförändrad anslagsram måste institutet svara för dessa lönekostnadsökningar, vilka beräknas uppgå till 650 000 kronor.

På övriga utgiftsposter inom anslaget är självfallet kostnadsökningarna väsentliga; ej heller här erhålles någon kompensation. Enda utvägen för institutet att täcka dessa kostnadsökningar är att vidtaga kraftiga höjningar på kursavgifter samt rådgivnings-, provnings- och undersökningstaxor, beräknade till mellan 20 och 25 procent. Vad särskilt beträffar kursverksamheten är denna höjning synnerligen olycklig, samhällspolitiskt och sett i ett större sammanhang. Från samhällets sida har det — trots de för närvarande begränsade resurserna — ansetts angeläget att satsa på vuxenutbildningen. Då kan det inte vara rimligt att institutets insatser på vuxenutbildningens område, vilka också omedelbart gagnar ett produktivt syfte i företagen, skall försvåras och fördyras. Såväl institutets kursverksamhet som dess informations- och rådgivningsverksamhet, som ytterst tar sikte på företagens effektivisering och ökade lönsamhet och därmed utgör ett positivt moment i den målsättning som angivits i finansplanen, borde enbart av detta skäl särskilt uppmärksammas.

Nu säger utskottet att vad i motionerna anförts inte innefattar tillräckliga skäl för att frågå Kungl. Maj:ts förslag.

Statens institut för hantverk och industri: Bidrag till kursverksamheten m. m.

Jag tycker att vad i motionerna anförts tydligt visar vilka problem institutet står inför då det gäller att kunna bedriva sin verksamhet för att gagna företagen och då speciellt de mindre och medelstora.

Herr talman! Jag får därför yrka bifall till reservationen av herr Axel Andersson m. fl.

Herr SJÖNELL (cp):

Herr talman! I reservationen vid denna punkt uttalar reservanterna, såsom herr Andersson i Örebro redan har påpekat, att de delar den i motionsparet I: 305 och II: 180 framförda uppfattningen, att en efter omständigheterna rimlig och motiverad anpassning av bidraget till statens instituts för handel och industri kursverksamhet måste eftersträvas. Med hänsyn härtill och då reservanterna anser att den i motionerna yrkade anslagshöjningen är väl underbyggd yrkas att riksdagen till kursverksamheten i fråga för budgetåret 1967/68 anvisar ett reservationsanslag om 865 000 kronor, innebärande en ökning av anslaget med 300 000 kronor i jämförelse med departementschefens förslag. Det finns, herr talman, starkt vägande skäl som talar för bifall till den föreslagna uppräknings av detta anslag.

I årets finansplan konstateras bl. a. att de långsiktiga målen för vår ekonomiska politik, nämligen att med bevarande av full sysselsättning och samhällsekonomisk balans främja en snabb framstegstakt och öka välfärden i samhället, kan hotas av kortsiktiga rubbningar av den samhällsekonomiska balansen.

Detta konstaterande bestyrkes av de två senaste årens erfarenheter. I finansplanen utsäges därför helt följdriktigt att »balansrubbningen i den svenska ekonomin måste mötas med kraftfulla åtgärder» samt att »en produktivetsfrämjande politik betingas av behovet både att kompensera lönekostnadsstegringen genom ökad rationa-

lisering och att motverka den av strukturella förändringar på världsmarknaden framkallade försämringen av vissa näringsgrenars konkurrenskraft».

Regeringen är alltså klart inställd på att det gäller att satsa på produktivetsfrämjande åtgärder för att vi efter några år skall kunna avlägsna den nuvarande balansrubbningen i samhälls ekonomin genom att i första hand förbättra bytesbalansen — en målsättning som vi alla torde vara överens om. Produktiviteten inom industrin avhänger emellertid inte bara av att de stora företagen på exportsidan kan öka sin effektivitet utan i mycket stor utsträckning även av att de mindre och medelstora företagen kan göra samma sak, och ökad effektivitet när det gäller både enskilda individer och företag förutsätter tillgång till en i grunden avgörande faktor, nämligen utbildning.

När det gäller de enskilda individerna är det uppenbart att regering och riksdag under senare år mer och mer har insett vidden av denna enkla sanning. Vi satsar nu mer på utbildning av medborgarna än någonsin tidigare — den nyligen avlämnade propositionen om vuxenutbildningen bär härvidlag syn för sägen. Men som jag nyss framhöll är icke bara de enskilda människorna i behov av ökande och fortgående utbildning. Även våra företag måste genom en gedigen vidareutbildning av företagsledare och andra inom företaget få tillgång till det ständigt ökande kunskapsstoff som tekniken och samhällsutvecklingen avsätter och därigenom göras effektivare. Effektiva företag betyder produktionsstarkare företag och därmed också mera konkurrenskraftiga företag.

De stora företagen är, när det gäller utbildning och möjlighet att tillgodogöra sig teknikens ständigt fortgående landvinningar, i ett gynnsammare läge än de mindre. Stora industrier har ekonomiska resurser att bereda sin personal en kontinuerlig utbildning och är

Statens institut för hantverk och industri: Bidrag till kursverksamheten m. m.

även i ett annat betydelsefullt hänseende i ett väsentligt bättre läge än de mindre företagen inom hantverk och industri. Samhället investerar nämligen årligen väldiga belopp på utbildningen av kvalificerad arbetskraft vid våra universitet samt tekniska och ekonomiska högskolor. Denna kvalificerade arbetskraft har bara de stora företagen råd att ta hand om och anställa i sin tjänst, medan de mindre företagen med få undantag icke kan för sin del dra någon nytta av samhällets stora investeringar på här nämnda område.

Den enda utbildningsanstalt, som står de mindre företagen inom hantverk och industri till buds och som är speciellt anpassad till deras behov, är faktiskt statens institut för hantverk och industri. Jag kan, herr talman, icke finna det annat än upprörande och därtill utgöra bevis på ovanligt dålig framsynthet ur samhällsekonomisk synpunkt att gentemot detta institut driva en sådan anslagspolitik, som departementschefen med stöd av utskottsmajoriteten vill göra. Med för andra året i följd oförändrade anslag för kursverksamheten torde det på grund av inträdda stora kostnadsökningar bli ofrånkomligt att denna verksamhet får lov att nedskäras väsentligt. Detta drabbar med särskild kraft hantverket och den mindre industrin, vilka grupper inom näringslivet dels har väsentligt större betydelse för näringslivet och dess möjligheter att höja produktiviteten än vad de flesta föreställer sig, dels är i största behov av att institutet kan hålla i gång en kursverksamhet, som är på toppen både kvantitativt och kvalitativt.

Dessa förhållanden har man uppenbarligen insett och dragit de riktiga konsekvenserna av i våra grannländer, vilka ju uppvisar i stort sett samma situation budgetmässigt och samhällsekonomiskt som vårt land. Som påpekas i motionerna får den danska motsvarigheten till statens institut för hantverk

och industri, Teknologisk institut i Köpenhamn, ett statligt stöd med 84 procent av kostnaderna för kursverksamheten och 60 procent för rådgivningsverksamheten, eller minst 70 procent för den totala verksamheten. För det norska institutet utgår understöd med allmänna medel till cirka 80 procent.

Det är även mot denna bakgrund ganska ömkligt, att man i vårt land med dess dynamiska och expansiva företagare inom den mindre och medelstora industrin icke skall orka med att hålla dessa företagares enda utbildningsanstalt på åtminstone samma effektivitetsnivå som tidigare. I stället tvingar man genom i realiteten minskade statsanslag fram en krympning av den utomordentligt viktiga kursverksamheten vid statens institut för hantverk och industri, som har haft och har en statlig bidragsgivning, vilken väsentligt understiger de danska och norska motsvarigheterna. Man bör dock noggrant betänka, när man som i finansplanen talar om en satsning på en produktionsbefrämjande politik, att de mindre och medelstora företagen inom produktionen står för 27 procent av alla sysselsatta inom industrin och 22 procent av förädlingsvärdet i hela produktionen.

Varje åtgärd, som leder till att våra mindre och medelstora företag kan höja sin produktivitet, leder alltså omgående till betydelsefulla förbättringar av det samlade produktionsvärdet inom näringslivet med åtföljande direkta förbättringar för hela samhällsekonomin. Och en av de betydelsefullaste åtgärderna, när det gäller att höja den mindre industrins produktivitet, är att satsa på utbildningen, som i detta fall har formen av en synnerligen viktig vuxenutbildning. Den institution i landet som lämnar de värdefullaste bidragen till detta speciella slag av vuxenutbildning är statens institut för hantverk och industri genom den kursverksamhet, som institutet bedriver. Det är rätt och slätt

Statens institut för hantverk och industri: Bidrag till kursverksamheten m. m.

att låta snällheten bedra visheten, om man som nu är fallet beskär institutets möjligheter att hålla i gång denna kursverksamhet i erforderlig utsträckning. En uppräknig av det av departementschefen föreslagna anslaget till kursverksamheten med 300 000 kronor skulle kunna hålla denna verksamhet kvar på ungefär nuvarande nivå, vilket måste framstå som ett minimikrav.

Jag ber med det anförda, herr talman, att få yrka bifall till reservationen 3 a.

Herr förste vice talmannen övertog ledningen av förhandlingarna.

Herr LINDHOLM (s):

Herr talman! En del av herr Anderssons i Örebro argumentering föranleder mig att göra vissa påpekanden.

Han framhöll inledningsvis, att man tydligen vill nedvärdera betydelsen av de små företagens verksamhet och vid bedömningarna haussa upp de stora företagen. Jag vågar försäkra herr Andersson att den sortens värdesättning ingalunda förekommer från min sida när jag bedömer de här problemen, utan jag är klart medveten om att även de mindre företagen utgör en betydelsefull faktor i det svenska näringslivet.

Det är alltså inte fråga om prioritering mellan stora och små företag som på något sätt har påverkat bedömningen av den i ärendet väckta motionen. Bedömningen får uteslutande ses mot bakgrunden av budgetläget. Man kan säga att denna motion representerar så och så litet i förhållande till budgetens hela omfattning, men det finns mängder av motioner om anslagshöjningar i vilka argumenteringen i viss utsträckning sannolikt kan föras på samma sätt som när det gäller denna motion. Om man överallt följer denna argumentering blir summan när budgetsammanställningen skall göras något annorlunda än vad förutsättningarna för budgeten medger.

När vi i år håller hårt på olika anslagsposter och talar om en begränsning i utgiftstegringarna och i vissa fall håller anslagen på samma nivå som tidigare år bör vi ändå komma ihåg, att vi relativt sett gör begränsningarna på en ganska hög nivå.

Herr Andersson och även herr Sjönell sade vidare, att de stora företagen har resurser så att de själva kan ordna kurser medan de små företagen inte kan ordna kurser på samma sätt. Detta är ju ett riktigt påpekande men jag vill göra den lilla kompletteringen, att om många små företag skickar personer till en gemensam kurs kommer företagen sammantagna till en enhet i viss mån att motsvara ett stort företag. Då föreligger ändock den skillnaden, att det stora företaget får betala hela kurskostnaden självt, under det att de små företagen får betala en del av kurskostnaden själva medan resten finansieras genom statligt stöd. På utbildningsområdet brukar ju också den som är föremål för utbildning själv få satsa något, eftersom han har en viss nytta av utbildningen i sin framtida verksamhet.

Herr talman! Utskottets ståndpunkts-tagande betyder således inte på något sätt ett underkännande av behovet av utbildning. Tvärtom är vi klart medvetna om detta behov, men i det nuvarande budgetläget har vi inte ansett oss kunna tillstyrka motionen. Jag ber därför, herr talman, att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr ANDERSSON i Örebro (fp):

Herr talman! Herr Lindholm framhöll att jag i inledningen till mitt förra anförande ville göra gällande att man från utskottets sida något nedvärderar de mindre företagen. Detta är dock en missuppfattning. Vad jag sade var att det i den allmänna debatten om strukturrationaliseringar, fusioner o. s. v. alltid brukar framhållas att de större företagen har bättre möjligheter att hävda sig i konkurrensen.

Teknisk forskning

När det gäller kursverksamhet för stora och små företag är det uppenbart, att de stora företagen har avsevärda lättnader. Exempelvis är Arbetsgivareföreningens kurser i de olika länen och städerna mycket billigare än de kurser som för närvarande hålles på hantverksinstitutet. Vid det sistnämnda tar man ut mellan 250 och 700 kronor per kurs och vecka. Det är betydligt större avgifter än vad Arbetsgivareföreningen tar. Man har också betydligt större kostnader än vad storföretagen har för sina egna kurser.

Uppenbart är, som vi hävdade i vår motion, att om anslaget till institutet, som har så stor betydelse för den mindre företagsamheten, bibehålls vid samma belopp som det varit i två år, så kommer verksamheten att krympas. När man ser vilka resurser som motsvarande institut i Danmark och Norge har, något som herr Sjönell talade om, förvånar man sig över statens njugghet mot institutet i Sverige.

Härmed var överläggningen slutad.

Herr förste vice talmannen gav propositioner dels på bifall till utskottets hemställan, dels ock på bifall till reservationen 1); och fann herr förste vice talmannen den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Herr Andersson i Örebro begärde emellertid votering, i anledning varav efter given varsel följande voteringsproposition upplästes och godkändes:

Den, som vill, att kammaren bifaller statsutskottets hemställan i punkten 3:o) i utskottets utlåtande nr 43, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit reservationen 1) av herr Axel Andersson m. fl.

Sedan kammarens ledamöter härefter intagit sina platser och voteringspro-

positionen blivit ännu en gång uppläst, verkställdes omröstning genom upprensning. Herr förste vice talmannen tillkännagav, att han funne tvekan kunna råda angående omröstningens resultat, varför votering medelst omröstningsapparat verkställdes. Därvid avgavs 98 ja och 89 nej.

Kammaren hade alltså bifallit utskottets hemställan.

Punkterna 4—22

Vad utskottet hemställt bifölls.

Punkten 23

Teknisk forskning

Kungl. Maj:t hade (punkt E 1, s. 66—68) föreslagit riksdagen att till detta ändamål för budgetåret 1967/68 anvisa ett reservationsanslag av 22 428 000 kr.

I detta sammanhang hade utskottet behandlat två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Dahlén m. fl.* (I: 412) och den andra inom andra kammaren av herr *Ohlin m. fl.* (II: 524), i vilka motioner hemställts att riksdagen måtte besluta att anslaget till Teknisk forskning uppräknades med 1 000 000 kronor utöver Kungl. Maj:ts förslag och att därför till Teknisk forskning för budgetåret 1967/68 anvisades ett reservationsanslag av 23 428 000 kronor.

Utskottet hemställde,

att riksdagen måtte, med bifall till Kungl. Maj:ts förslag samt med avslag å motionerna I: 412 och II: 524, till Teknisk forskning för budgetåret 1967/68 anvisa ett reservationsanslag av 22 428 000 kr.

Reservationer hade avgivits

a) av herrar *Axel Andersson, Harry Carlsson, Bengtson, Johan Olsson, Eliasson* i Sundborn, *Gustafsson* i Skellefteå, *Nelander, Källstad* och *Sjönell*, vilka ansett att utskottet bort hemställa,

att riksdagen måtte, i anledning av Kungl. Maj:ts förslag samt med bifall

Teknisk forskning

till motionerna I:412 och II:524, till Teknisk forskning för budgetåret 1967/68 anvisa ett reservationsanslag av 23 428 000 kr.;

b) av herr Wallmark, utan angivet yrkande.

Punkten föredrogs; och anförde därvid:

Herr NELANDER (fp):

Herr talman! Vid punkten 23 — som behandlar den tekniska forskningen — i statsutskottets föreliggande utlåtande finns en reservation nr 3 a, till vilken jag anslutit mig. I denna föreslås att ytterligare 1 miljon kronor ställs till förfogande för denna forskning. Jag vill påpeka att vi samtidigt vid den följande punkten 39 om atomenergiverksamheten föreslagit en nedprutning av anslaget med 6 miljoner kronor.

I fråga om den tekniska forskningen åberopar jag våra motioner 524 och 498, tryckta i denna kammare. I flera olika sammanhang har vi under senare år framhållit vikten av att svensk forskningsadministration blir föremål för en allsidig utredning. Det måste skapas en organisation som möjliggör en långsiktig forskningsplanering. Behovet av en sådan utredning framgår inte minst av departementschefens förslag till anslag, vilka inte närmare har motiverats.

Hösten 1965 biföll denna kammare en fyrtioartimotion om utredning i denna fråga. Denna avslogs tyvärr i första kammaren. Det borde dock vara angeläget för Kungl. Maj:t att trots detta och med anledning av andra kammarens tydligt uttalade önskan tillsätta en dylik utredning.

Att de föreslagna anslagssummorna mot bakgrund av de begärda höjningarna är otillräckliga torde vara ostridigt. Främst gäller detta anslagen till den naturvetenskapliga forskningen och till teknisk forskning. Inte minst med hänsyn till den tekniska forskningens betydelse för vårt näringsliv och därmed för det ekonomiska framåtskridan-

det anser vi starka skäl föreligga för den begärda anslagsökningen.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till den vid punkten 23 fogade reservationen 3 a) av herr Axel Andersson m. fl.

Herr LINDHOLM (s):

Herr talman! Om vi höjer anslaget med en miljon kronor, så får man säkerligen inga större svårigheter att konsumera den miljonen. Men vi har på denna liksom på andra punkter att ta hänsyn till hur budgeten kommer att se ut när den slutligen blir sammanräknad. Detta har varit bestämmande för utskottets bedömning av denna fråga.

Till detta vill jag endast lägga, att det ändå är aktningsvärda belopp som totalt anslås till forskningen i vårt land. Jag kan inte nämna någon summa, men det skulle vara intressant att göra en sammanställning över alla anslag som ges till forskningen såväl från offentliga instanser som enskilda. Jag skulle tro att den summa man då fick fram skulle förvåna t. o. m. herr Nelander.

Herr talman! Jag yrkar bifall till utskottets hemställan.

Herr NELANDER (fp):

Herr talman! Jag skulle troligen finna det lika intressant som herr Lindholm att ta del av en sådan uppgift om hur stor den sammanlagda kostnaden för forskningen i vårt land är. Och det vore väl just en uppgift för den utredning som vi sedan flera år tillbaka har begärt.

Vad budgetresonemanget angår vill jag bara säga att vi på en senare punkt i utskottets betänkande har yrkat på en nedprutning av ett annat forskningsanslag, nämligen när det gäller atomenergiverksamheten inom Aktiebolaget Atomenergi. Vi har täckning för den begärda summan i vårt budgetalternativ.

Herr LINDHOLM (s):

Herr talman! Herr Nelander vill tydligen ta med den ena handen och ge

Institutet för nyttiggörande av forskningsresultat, INFOR: Administrationskostnader

med den andra. Vi kommer till behandlingen av nämnda anslagspost litet senare; jag vill nu bara erinra om den mycket uppmärksammade debatt som förts med anledning av att en mycket framstående forskare på atomenergiområdet avser att emigrera till annat land.

Härmed var överläggningen slutad.

Herr förste vice talmannen gav propositioner dels på bifall till utskottets hemställan, dels ock på bifall till reservationen 3 a); och fann herr förste vice talmannen den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Herr Nelander begärde emellertid votering, i anledning varav efter given varsel följande voteringsproposition upplästes och godkändes:

Den, som vill, att kammaren bifaller statsutskottets hemställan i punkten 23:o) i utskottets utlåtande nr 43, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit reservationen 3 a) av herr Axel Andersson m. fl.

Sedan kammarens ledamöter härefter intagit sina platser och voteringspropositionen blivit ännu en gång uppläst, verkställdes omröstning genom upprensning. Herr förste vice talmannen tillkännagav, att han funne flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Herr Nelander begärde emellertid rösträkning, varför votering medelst omröstningsapparat verkställdes. Därvid avgavs 118 ja och 64 nej.

Kammaren hade alltså bifallit utskottets hemställan.

Punkten 24

Institutet för nyttiggörande av forskningsresultat, INFOR: Administrationskostnader

Kungl. Maj:t hade (punkt E 2, s. 68 o. 69) föreslagit riksdagen att till ifråga-

varande ändamål för budgetåret 1967/68 anvisa ett förslagsanslag av 150 000 kr.

I detta sammanhang hade utskottet behandlat två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Torsten Andersson* (I: 92) och den andra inom andra kammaren av herrar *Sjönell* och *Börjesson* i Glömminge (II: 126), i vilka motioner hemstälts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla att antalet ledamöter i styrelsen för INFOR ökades från fem till sju och antalet suppleanter från tre till fyra, så att företrädare för mindre och medelstora företag kunde beredas plats i styrelsen i enlighet med vad i motionerna anförts.

Utskottet hemställde,

1. att riksdagen måtte till Institutet för nyttiggörande av forskningsresultat, INFOR: Administrationskostnader för budgetåret 1967/68 anvisa ett förslagsanslag av 150 000 kr.;

2. att motionerna I: 92 och II: 126 icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Reservationer hade avgivits

a) av herrar *Axel Andersson*, *Harry Carlsson*, *Bengtson*, *Johan Olsson*, *Eliasson* i Sundborn, *Gustafsson* i Skellefteå, *Nelander*, *Källstad* och *Sjönell*, vilka ansett att utskottet under 2. bort hemställa,

att riksdagen måtte, med bifall till motionerna I: 92 och II: 126, i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla att antalet ledamöter i styrelsen för INFOR ökades från fem till sju och antalet suppleanter från tre till fyra, så att företrädare för mindre och medelstora företag kunde beredas plats i styrelsen i enlighet med vad i motionen anförts;

b) av herr *Åkerlund*, utan angivet yrkande.

Punkten föredrogs; och anförde därvid:

Herr SJÖNELL (cp):

Herr talman! Det torde i dag inte från något håll resas någon invändning mot

Institutet för nyttiggörande av forskningsresultat, INFOR: Administrationskostnader

påståendet att forskning och tekniskt utvecklingsarbete på hög nivå och i intensiv omfattning utgör en av de viktigaste förutsättningarna för att vår industri skall kunna hållas högeffektiv och konkurrenskraftig. Hos vårt tekniskt begåvade folk finns runt om i landet idéer och uppslag till nya produkter, till förbättringar av gamla och till effektivare och mera rationella arbetsmetoder. Detta idékapital torde utan diskussion utgöra en av våra förnämsta och värdefullaste naturtillgångar, som vi med lämpliga medel bör få maximal avkastning på genom att idéerna och uppslagen — innovationerna om man så vill — substantieras och överförs till lönsam produktion.

Statsmakterna har också haft ögonen öppna för vikten av att söka ta vara på och ekonomiskt utnyttja innovationer av olika slag. Sålunda beslöt 1964 års riksdag att inrätta ett särskilt statligt institut för nyttiggörande av forskningsresultat, INFOR. I samband med beslutet ställdes 20 miljoner kronor till institutets förfogande. Enligt sina stadgar skall INFOR finansiellt medverka till att resultat av forskning och uppfinnarverksamhet vidareutvecklas med sikte på industriell användning samt nyttiggöres genom industriell produktion och marknadsföring.

Det är ingalunda så, att uppfinningar och utvecklingsidéer till övervägande del är resultat av det lagarbete som utförs på de stora företagens med komplicerad apparatur försedda laboratorier. Undersökningar, företagna i t. ex. USA, visar att större delen av det kommersiellt mest värdefulla nyskapandet härrör från uppfinnare som arbetar ensamma och från mindre företagare. Enligt uppgift i en amerikansk facktidsskrift har 70 procent av alla kommersiellt viktiga uppfinningar som gjorts i USA under de senaste 10 åren haft ensamma genier som upphovsmän. Det finns ingen anledning att ifrågasätta att förhållandena skulle vara väsentligt an-

norlunda i vårt land. Med stöd av egna erfarenheter vill jag påstå att hos våra mindre svenska industrier en oräknelig mängd idéer och uppslag fått stanna på papperet därför att dessa mindre företag saknar medel till fortsatt utvecklingsarbete.

INFOR är därför av allra största intresse för den mindre industrin. Institutet bör också, om det utvecklas i avsedd riktning, ha anledning att särskilt intressera sig för just denna industrikategori och det väldiga idékapital som där ligger outnyttjat. Utan tvivel har också intentionerna hos INFOR:s upphovsmän varit att institutet i hög grad skulle inriktas på att söka spåra upp och kommersiellt utnyttja detta idékapital och sålunda bli småindustrins finansiella stödorgan på ifrågavarande område.

Detta antagande bekräftas av ett uttalande för några dagar sedan av statsminister Erlander i en offentlig debatt om den föreslagna investeringsbanken. Herr Erlander kom i ett sammanhang in på olika insatser som den socialdemokratiska regeringen gjort till småindustrins fromma och nämnde härvid särskilt initiativet till INFOR:s igångsättande. Att den mindre industrin också måste konstateras vara i särskilt behov av det finansiella bistånd som kan lämnas av INFOR har jag tidigare antytt, och det torde vara en slutsats som är alltför självklar för att närmare behöva utvecklas.

Mot denna bakgrund är det, herr talman, både märkligt och inkonsekvent att INFOR:s styrelse är så ensidigt sammansatt. Samtliga fem nu fungerande styrelseledamöter är verksamma inom storföretag eller bankväsende. De två utsedda suppleanterna företräder vederbörande departement och ett storföretag. Ett fullständigt naturligt och med hänsyn till INFOR:s ställning och betydelse för den mindre industrin starkt grundat krav är, som också framhållits i reservationen, att företrädare för de

Institutet för nyttiggörande av forskningsresultat, INFOR: Administrationskostnader

mindre och medelstora industriföretagen tillförs INFOR:s styrelse. Detta krav skulle kunna tillgodoses, som föreslås i motionerna I:92 och II:126, genom att antalet styrelseledamöter ökas från fem till sju och antalet suppleanter från tre till fyra genom ändring av institutets stadgar. Förslaget har, som jag anmärkte vid fjolårets behandling av ärendet, den stora fördelen att det inte kostar statsverket några pengar. Utskottsmajoritetens ärade talesman behöver alltså inte lägga pannan i bekymrade veck och hänvisa till det ansträngda statsfinansiella läget för att motivera avslag på ett icke socialdemokratiskt förslag. Andra argument måste uppenbarligen till för att dels manifestera socialdemokraternas påstådda intresse för de mindre industriföretagen, dels samtidigt avstyrka ett krav som utan att det kostar staten något vid bifall på ett enkelt sätt skulle konkretisera detta intresse.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservationen 4 a av herr Axel Andersson m. fl.

Herr LINDHOLM (s):

Herr talman! Jag lovar herr Sjönell att jag inte skall lägga pannan i djupa veck för att undersöka vilka budgetskäl som kan anföras för att icke biträda denna motion. Men jag har ändå vissa synpunkter som jag tycker är beaktansvärda vid bedömningen.

En styrelse av denna art bör ju ha förutsättningar att sammanträda och att arbeta effektivt. Därför har man valt att utse en styrelse med enbart fem ledamöter. Om man vidgar styrelsen innebär detta — det känner samtliga kammarrens ledamöter till — att svårigheterna att samla styrelsen ökas, ty det rör sig regelmässigt om strängt upptagna personer.

Detta är ett skäl. Och ett ytterligare skäl är att en ökning på sätt herr Sjönell vill förordas utlöser motsvarande krav på en del andra områden. Till slut

står man då, om man följer denna vänliga linje som herr Sjönell talar för, i den situationen att styrelsen är så stor att arbetsresultatet blir lidande.

Det är mot denna bakgrund, herr talman, som jag yrkar bifall till utskottets förslag.

Herr SJÖNELL (cp):

Herr talman! Med anledning av vad herr Lindholm senast yttrade vill jag bara framhålla, att är en styrelse effektiv med fem personer, så torde den inte bli särskilt mycket mindre effektiv om man ökar antalet ledamöter till sju. Där emot skulle jag kunna föreställa mig att styrelsen bleve ineffektiv om den ökades till 12 eller 14 personer, men det är ju ändå inte förslaget.

Herr Lindholm uttrycker farhågor för att styrelsen till äventyrs skulle kunna bli så stor som att omfatta 12 eller 14 personer, därför att olika grupper skulle kunna komma med i spelet och anmäla intresse av att få vara företrädare i styrelsen. Men jag tycker faktiskt att det inte är annat än den obotfärdiges förhinder, när herr Lindholm anför dessa skäl. Kretsen av presumtiva styrelseledamöter är nämligen redan på förhand starkt begränsad genom en bestämmelse i 1 § av stadgarna för institutet. Det heter där: »Institutet för nyttiggörande av forskningsresultatet, INFOR, har till uppgift att med utnyttjande av de medel, som står till institutets förfogande för ändamålet, finansiellt medverka till att resultat av forskning och uppfinnarverksamhet utvecklas vidare med sikte på industriell användning samt nyttiggöras genom industriell produktion och marknadsföring.»

Det trycks alltså två gånger på begreppet industriell i denna första mening av 1 §, och jag anser att kretsen av presumtiva styrelseledamöter därmed är begränsad just till industrin. Men jag kan inte förstå varför bara storindustrin skall få ha representanter med i styrelsen för detta institut, då institutet

Atomenergiverksamhet inom Aktiebolaget Atomenergi

så markant avsetts arbeta just för den mindre industrins intressen. Jag tycker det är fullkomligt självklart att den mindre industrin skulle kunna komma med i detta sammanhang. Och jag tror — till skillnad från herr Lindholm — inte att styrelsen skulle bli mindre effektiv, om det kommer med två representanter från den mindre och medelstora industrin. Jag tror att den skulle bli mer effektiv genom att ökad sakkunskap skulle ställas till förfogande.

Herr LINDHOLM (s):

Herr talman! Just den argumentering som herr Sjönell förde kommer som ett brev på posten om man biträder hans yrkande. Vi bör nämligen komma ihåg att industrin inte i och för sig är ett enhetligt begrepp utan inrymmer många olika branscher. Om herr Sjönell får två branscher företrädda, kommer de andra att med hans egen argumentering begära att även få vara med.

Enligt min mening måste vi se till att styrelsen blir arbetsduglig, och detta önskemål får vi bäst tillgodosett genom att ha en liten styrelse. Det är nämligen att märka, herr talman, att det i debatten icke vare sig nu eller tidigare har anförts att styrelsen på något sätt har misskött sin verksamhet, och själva verksamheten är ändå det väsentliga.

Jag vidhåller mitt yrkande om bifall till utskottets hemställan.

Härmed var överläggningen slutad.

Mom. 1

Utskottets hemställan bifölls.

Mom. 2

Herr förste vice talmannen gav propositioner dels på bifall till utskottets hemställan, dels ock på bifall till reservationen 4 a); och fann herr förste vice talmannen den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Herr Sjönell begärde emellertid votering, i anledning varav efter given varsel föl-

jande voteringsproposition upplästes och godkändes:

Den, som vill, att kammaren bifaller statsutskottets hemställan i punkten 24:o) mom. 2) i utskottets utlåtande nr 43, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit reservationen 4 a) av herr Axel Andersson m. fl.

Sedan kammarens ledamöter härefter intagit sina platser och voteringspropositionen blivit ännu en gång uppläst, verkställdes omröstning genom upprensning. Herr förste vice talmannen tillkännagav, att han funne flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Herr Sjönell begärde emellertid rösträkning, varför votering medelst omröstningsapparat verkställdes. Därvid avgavs 111 ja och 71 nej.

Kammaren hade alltså bifallit utskottets hemställan.

Punkterna 25—38

Vad utskottet hemställt bifölls.

Punkten 39

Atomenergiverksamhet inom Aktiebolaget Atomenergi

Kungl. Maj:t hade (punkt F 2, s. 79—105) föreslagit riksdagen att till Atomenergiverksamhet inom Aktiebolaget Atomenergi för budgetåret 1967/68 anvisa ett reservationsanslag av 92 000 000 kr.

I detta sammanhang hade utskottet behandlat

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herrar *Bengtson* och *Dahlén* (I: 543) och den andra inom andra kammaren av

Atomenergiverksamhet inom Aktiebolaget Atomenergi

herrar *Ohlin* och *Hedlund* (II: 692), i vilka motioner hemställts att riksdagen måtte till Atomenergiverksamhet inom AB Atomenergi för budgetåret 1967/68 anvisa ett reservationsanslag av 86 000 000 kr.;

dels ock en inom andra kammaren av herr *Ståhl* väckt motion (II: 696), i vilken motion hemställts att riksdagen vid behandlingen av statsverkspropositionen bilaga 12, punkt F 2, Atomenergiverksamhet inom AB Atomenergi måtte a) anvisa ett reservationsanslag av 82 milj. kr., b) till övergångskostnader för avveckling av driften vid uranverket i Ranstad anvisa 3,4 milj. kr., c) uttala att anslag för tungt vatten till anläggningen vid Marviken borde anvisas först sedan tillfredsställande garantier lämnats atomenergidelegationen att anläggningen vore godtagbar beträffande både säkerheten och den tekniska funktionsdugligheten.

Utskottet hemställde,

1. att riksdagen måtte, med bifall till Kungl. Maj:ts förslag ävensom med avslag å motionerna I: 543 och II: 692 samt motionen II: 696, sistnämnda motion såvitt den avsåge förevarande anslag, till Atomenergiverksamhet inom Aktiebolaget Atomenergi för budgetåret 1967/68 anvisa ett reservationsanslag av 92 000 000 kr.;

2. att motionen II: 696, såvitt den avsåge visst villkor för medelsanvisning till Marvikenanläggningen, icke måtte av riksdagen bifallas.

Reservation hade avgivits av herrar *Axel Andersson*, *Harry Carlsson*, *Bengtson*, *Johan Olsson*, *Eliasson* i Sundborn, *Gustafsson* i Skellefteå, *Nelander*, *Källstad* och *Sjönell*, vilka ansett att utskottet under 1. bort hemställa,

att riksdagen måtte, i anledning av Kungl. Maj:ts förslag samt med bifall till motionerna I: 543 och II: 692 ävensom med avslag å motionen II: 696, sistnämnda motion såvitt den avsåge förevarande anslag, till Atomenergiverk-

samhet inom Aktiebolaget Atomenergi för budgetåret 1967/68 anvisa ett reservationsanslag av 86 000 000 kr.

Ett särskilt yttrande hade avgivits av herrar *Ottosson*, *Wallmark*, *Åkerlund*, *Bohman* och *Björkman*.

Punkten föredrogs; och anförde därvid:

Herr **ELIASSON** i Sundborn (cp):

Herr talman! I reservation 5 föreslås ett anslag till Aktiebolaget Atomenergi för dess verksamhet på 86 miljoner kronor, d. v. s. 6 miljoner kronor mindre än vad Kungl. Maj:t föreslår.

Det har från sakkunnigt håll såväl utanför bolaget som inom dess ledning framförts att en koncentration av bolagets verksamhet till vissa centrala arbetsuppgifter skulle vara lämplig och leda till en ökad effektivitet, inte minst när det gäller vidareutvecklingen av atomenergien för fredligt utnyttjande. Vi reserverar delar denna uppfattning.

Oskarshamnskraftverkets tillkomst har skett på enskilt initiativ. Dess produktion kommer att baseras på anrikat uran. Detta innebär en för svensk atomkrafts utnyttjande betydelsefull utveckling, och det möjliggör också för Aktiebolaget Atomenergi att koncentrera sin verksamhet.

Man skulle här också kunna minska kostnaderna för administration och service. Såsom tidigare nämnts från talarstolen har vi, när det gäller teknisk och naturvetenskaplig forskning, föreslagit vissa anslagshöjningar. Det bör också uppmärksammas att bolagets inkomster av tjänster som utförs för beställare är mycket blygsamma. Vi anser därför att det bör vara möjligt för bolaget att med den erfarenhet som det förvärvat inom reaktorområdet kunna utveckla det kommersiella utbytet av sådana tjänster och förstärka bolagets inkomstsida. Av dessa skäl ber jag, herr talman, att få yrka bifall till reservation nr 5.

Atomenergiverksamhet inom Aktiebolaget Atomenergi

Beträffande Ranstad vet vi att verket, såsom det står i statsverkspropositionen, provkörts med tekniskt goda resultat. Det ekonomiska resultatet är emellertid klart otillfredsställande, vilket har sin grund i att den internationella prisutvecklingen på uranområdet medfört att Ranstadsverket inte har förutsättningar att kunna bedriva en lönande produktion. För att få fram en lönande verksamhet måste verket ha en annan inriktning på sin produktion. En annan lösning vore att det inträffade en prisökning på uran, men knappast någon räknar väl med att det inom en snar framtid kommer att bli en sådan utveckling. Vi har mycket stora skifferreserver i Billingen, men vi vet alla att det är en mycket låg uranprocent i denna skiffer.

Nu står alltså Ranstadsverket färdigt. Det har kostat bortåt 150 miljoner kronor. Som vi säkerligen erinrar oss har verkets tillkomst i hög grad motiverats av beredskapssynpunkter. Nu anses tydligen av flera skäl att Ranstadsverkets roll och betydelse ur beredskapssynpunkt väsentligt minskats. Sålunda har verkets kapacitet ansetts vara mycket begränsad, om vi skulle komma in i ett avspärrningsläge.

I detta sammanhang får man inte bortse från det viktiga förhållandet att utnyttjandet av Ranstadsverket i ett avspärrningsläge hänger samman med frågan hur de nya atomkraftverken kommer att byggas upp och inriktas. Marviken skall t. ex. inte utnyttja naturligt uran utan inriktas på att utnyttja lätt anrikat uran för att få högre effekt och bättre ekonomi. Detta förutsätter import. De enskilda intressenternas atomkraftverksprojekt nära Oskarshamn inriktas också på att utnyttja lätt anrikat uran. Detsamma är förhållandet med det mycket stora kraftverk som vattenfallsverket projekterar för anläggande på västkusten. Dessa kraftverk följer alltså inte den s. k. blågula linjen med utnyttjande av naturligt uran och tungt vat-

ten, utan de avses för lätt anrikat uran som måste importeras.

Bakgrunden till handelsministerns uttalande att beredskapssynpunkten måste tillmätas mindre vikt är att import- och lagringsmöjligheterna har ändrats, inte minst genom det avtal på 30 år som den svenska regeringen i fjol träffade med Förenta staterna. Det ger oss möjligheter till en import som är tillräcklig för i varje fall överskådlig tid. Det förutsätter också en inspektion av våra anläggningar och av hur vi utnyttjar det bränsle som vi skaffar oss. Av kostnads-skäl är det, med den teknik som vi nu känner till, helt uteslutet att Sverige skulle kunna uppföra ett eget anrikningsverk.

Utvecklingen på atomenergiområdet förefaller på vissa viktiga områden ha gått i en annan riktning än statsmakterna tidigare har utgått från. Frågan huruvida programmet från början upplagts på ett riktigt sätt och om de 1 500 miljoner kronor — jag tror att den siffran är riktig — som statsmakterna har satsat på atomenergipolitiken har utnyttjats på det bästa och effektivaste sättet, debatteras inte minst i dessa dagar, och jag förmodar att den debatten kommer att fortgå. Det är naturligtvis inte lätt för oss lekmän att göra tvärsäkra uttalanden beträffande de olika meningar som framföres i denna debatt. Jag tror dock att det är viktigt att debatten fortsätter, eftersom den kan ge oss lekmän ett säkrare underlag för våra avgöranden. Utvecklingen på reaktorområdet står inte stilla. Vi känner alla till den diskussion som föres och den forskning som bedrivs för att utveckla exempelvis de snabba s. k. bidadrektorerna, som har ett helt annat behov av bränsle och en helt annan ekonomi.

Beträffande Ranstadsverket föreslås nu en viss fortsatt verksamhet där i avvaktn på den utredning som skall göras om verkets fortsatta drift och därmed sammanhängande problem. Det gäller bl. a. frågan om man kan starta en an-

Atomenergiverksamhet inom Aktiebolaget Atomenergi

nan lönande produktion på skifferbasis. I dagens nummer av Dagens Nyheter har en skribent berört detta problem. Om jag har fattat det rätt har han ifrågasatt om inte ett utnyttjande av lakresster eller ett direkt utnyttjande av skiffer — de är väl närmast för byggnadsändamål som man tänker sig detta — skulle kunna innebära vissa strålningsrisker och leda till att vi får helt nya miljöproblem. Jag tänker inte ge mig in på några spekulationer om den saken. Jag utgår från såsom någonting självklart att den undersökning, som nu görs om Ranstadsverkets framtid och ett eventuellt startande av någon annan produktion, kommer att med utnyttjande av den expertis som finns inom landet försöka belysa problemet, så att vi får klarhet även i det.

Jag ber med dessa ord, herr talman, att ännu en gång få yrka bifall till reservationen 5.

Herr NELANDER (fp):

Herr talman! Jag skall inte gå in i någon längre diskussion om anslaget till atomenergiverksamheten. Det förekom ju en längre debatt vid fjolårets riksdag i denna fråga, och efter densamma tycks det som om en delvis annan bedömning har fått göra sig gällande och vissa projekt av alltför vittsyftande karaktär har kunnat dämpas.

Enligt vår mening — som har kommit till uttryck i mittenmotionerna — bör vissa utgiftsminskningar beträffande verksamheten kunna företas. På sakkunnigt håll har man ansett en koncentration av AB Atomenergis verksamhet till vissa centrala arbetsuppgifter vara ändamålsenlig. Vi ansluter oss till denna uppfattning. Kostnaderna för administration och service kunde då också nedbringas. En del av den vid AB Atomenergi bedrivna forskningen skulle kunna inskränkas. Däremot är det, såsom jag tidigare i dag framhållit, angeläget att samhällets totala forskningsresurser ökar.

I fråga om Ranstadsverket kan jag instämma i vad herr Eliasson i Sundborn nyss yttrade.

Med hänvisning till vad jag har anfört ber jag att få yrka bifall till den vid punkten 39 fogade reservationen nr 5 av herr Axel Andersson m. fl.

Herr LINDHOLM (s):

Herr talman! De frågor som behandlas i detta avsnitt påverkas av åtskilliga ovissa faktorer, och det är därför som Kungl. Maj:t har tillsatt vissa utredningar som har till uppgift att belysa hela denna problematik.

Då statsutskottets femte avdelning besökte Ranstad fick vi en mycket ingående redogörelse för de olika problem som man där arbetar med. Jag tror, herr talman, att det i nuläget är riktigast att avstå från förändringar i det förslag, som Kungl. Maj:t har lagt fram, i avbidan på att utredningarna kan presentera förslag till åtgärder som eventuellt behöver vidtas inom detta område.

Under sådana förhållanden vill jag, herr talman, inte gå in på någon närmare debatt om de ting som har berörts av herrar Eliasson i Sundborn och Nelander. De tingen är nu föremål för utredning, och det är för tidigt att ta ställning till dem innan utredningarna är färdiga. Det är också förenligt med gammal god riksdagspraxis att vänta i ett sådant fall.

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

Herr STÅHL (fp):

Herr talman! Vi står här inför ett av de både budgetmässigt och samhällsekonomiskt största beslut som skall fattas vid denna riksdag.

Det är klart att man kan föra det resonemang som herr Lindholm nyss gjort och som har förts i många år här i kammaren, att riksdagen bör avhålla sig från att ta någon ställning i dessa svåra frågor, som befinner sig under utredning, och i stället överlämna dem

Atomenergiverksamhet inom Aktiebolaget Atomenergi

helt åt experterna. Jag skulle tvärtom vilja säga att det, eftersom det nu sitter en utredning, är viktigt att vi ger uttryck för vår syn på denna problematik, i synnerhet om vi råkar ha en relativt bestämd uppfattning; en opinionsyttring är här värdefull. Därför skall jag, herr talman, tillåta mig att något avvika från regeln att vi inte tar upp någon diskussion utan bara suddar över och går vidare.

Jag gör detta inte minst av den anledningen, att det till min stora förvåning uppläts ett betydande utrymme i en TV-sändning häromkvällen åt chefen för det statliga företaget som är verksam på detta område. Han fick utan någon diskussionspanel utveckla sina uppfattningar, som var mycket subjektiva, liksom företagsledares synpunkter på sina egna företags verksamhet i regel är. Jag skall gärna erkänna, herr talman, att jag blev något förvånad över att man ansåg det lämpligt att vid detta tillfälle tillåta en sådan typ av opinionsbildning i ett så stort och viktigt ämne.

Efter att ha gjort dessa allmänna reflexioner skulle jag vilja instämma i vad herr Nelander nyss sade om att det efter den allmänna debatt i detta ämne som vi hade vid fjolårets riksdag har inträtt något av en klimatförändring. Det viktigaste som därvidlag har skett är otvivelaktigt att den svenska regeringen med Föränta staterna har ingått ett 30-årsavtal som ger oss möjlighet att utan svårigheter köpa anrikat uran i de betydande kvantiteter, som vi, såvitt jag kan förstå nu, kommer att behöva. Jag måste här i kammaren liksom jag har gjort i motionen uttala min glädje över att detta avtal har kommit till stånd, eftersom det öppnar helt nya möjligheter att inom rimlig tid förvandla atomkraftens fredliga utnyttjande från det fruktansvärt dyra experimenterande, som vi nu har hållit på med i alla dessa år, till ett kommersiellt utnyttjande, som kan bli av utomordentlig betydelse för vårt land.

Jag måste kondolera statsrådet Lange för att han vid denna tidpunkt, när vi verkligen övergår till någonting nytt och löftesrikt på detta område, inte längre är huvudman i regeringen för denna verksamhet. Jag kan i stället gratulera statsrådet Wickman till att han har fått träda till just vid denna tidpunkt. Eftersom jag inte känner till vad som har skett bakom kulisserna, vet jag inte om det är en slump att detta sker samtidigt som avtalet har träffats, men jag betraktar i varje fall avtalet såsom ett gott omen.

Vi måste se på de ekonomiska proportionerna i den här frågan. Herr Eliasson i Sundborn nämnde nyss att Ranstadsanläggningen, som nu är fullbordad och under provkörning, har kostat i det närmaste 150 miljoner kronor; men hela verksamheten som sådan har kostat ungefär 1 500 miljoner kronor av skattebetalarpengar! Jag kan nämna för statsrådet Wickman och för kammaren att jag häromdagen frågade en av vårt lands främsta experter, vad vi har fått ut av detta belopp på 1,5 miljard kronor, och han svarade: »Jag säger som många andra: vi har naturligtvis fått ut en hel del vetande, know-how, men att värdera detta vetande i pengar är mycket svårt.»

Man kan helt enkelt inte undgå att få erfarenhet och vetande genom att bedriva en sådan verksamhet. Men till några som helst kommersiella resultat har det ju inte lett, eftersom vi, när staten nu genom de enskilda initiativen på detta område — för det första Oskarshamnsanläggningen och huvudmännen för den, för det andra vattenfallsverket och för det tredje det göteborgskonsortium, som står omtalat i dagens tidningar och som planerar att bygga en stor anläggning i Göteborg — helt enkelt tvingas att skaffa råvara för de processer som här sättes i gång. Men detta att det är andra intressenter än regeringen och naturligtvis framför allt AB Atomenergi, det statliga bolaget, som

Atomenergiverksamhet inom Aktiebolaget Atomenergi

har framtvingat denna utveckling, gör ju i och för sig inte förtjänsten av att avtal har träffats mindre. Jag är den förste att helt uppriktigt och generöst uttrycka min glädje över det.

Går vi sedan tillbaka och undersöker vad vi har fått för de pengar vi satsat i detta sammanhang, måste vi konstatera, att utom de experimentreaktorer som vi har i Studsvik och på annat håll, så har vi ju fått två stora, jag höll på att säga, mausoleer över den svenska linjen. Det ena är Ågestaverket. Som alla vet uppges ju detta, efter att ha blivit betalt och förräntat, gå med en förlust på ungefär 20 miljoner kronor om året — detta var anledningen till att Stockholms stad inte ville överta det, när en förfrågan härom riktades till staden. Det andra är Marviken-anläggningen, som ännu inte är fullbordad. Vi vet emellertid redan nu att den icke kommer att bli av den art som den var projekterad på grund av att den metod, överhettningmetoden, som skulle ge liksom toppen på produktionseffekten, inte kan användas.

Jag har i min motion, herr talman, föreslagit, att man icke skulle ge pengar till tungt vatten förrän man vore säker på att anläggningen uppfyller alla krav ur säkerhets- och trygghetssynpunkt. Detta skrev jag vid en tidpunkt innan det var klart att överhettningen skulle slopas. Så länge den var aktuell, menade expertisen här i landet, att det kunde vara högeligen riskabelt att sätta i gång med en anläggning som vore oprövad och om vilken man inte visste, hurvida den komme att hålla för de särskilt svåra och hårda påfrestningar som överhettningmetoden innebure. Nu är den saken ur världen, och därför är min motion i den delen inaktuell. Men den omständigheten att överhettningmetoden inte kan användas innebär, att det ekonomiska utbytet av Marvikenreaktorn icke kan bli det som man på projektstadiet hade räknat med.

När nu hela den gamla tanken på ett

statligt huvudmannaskap för hela denna verksamhet i landet är liksom torpederad och de enskilda kraftföretagen träder in och tar initiativ på olika sätt — vattenfallsverket är visserligen inte ett enskilt företag, men det handlar ju i hög grad självständigt på detta område — frågar man sig: Vilka uppgifter återstår då för AB Atomenergi? Jag kan självfallet inte uttömmande besvara den frågan, men jag anser att man har skyldighet att försöka bilda sig en uppfattning i frågan. Pengarna får ju inte vara helt bortkastade sedan vi satsat så många miljoner på uppbyggnaden.

Jag kan inte förstå annat än att AB Atomenergi har, icke en organisation, men en personal som i utomordentligt hög grad är skickad att vara en mycket fin expertis då det gäller den fortsatta såväl teoretisk-vetenskapliga som teknisk-praktiska forskningen. Det finns personer i AB Atomenergi som därvidlag fyller även internationellt sett mycket höga krav och, herr talman, jag räknar detta som den största tillgången när det gäller denna verksamhet att vi har fått en kader av experter på detta mycket svåra område. Nu gäller det att utnyttja den. Erfarenheten säger oss att denna forskning rimligen inte längre kan bedrivas i bolagsform och det åligger utredningen att härvidlag komma med förslag, men det må tillåtas en enskild riksdagsman som sedan många år tillbaka intresserat sig för denna fråga att framhålla, att vi i varje fall inte kan ha vetenskaplig forskning i ett bolag vars ledning utan inskränkningar kan mörklägga vad den anser bör mörkläggas med följd att svenska folket blir mycket oiniterat.

Jag har tidigare från denna talarstol framhållit, och jag upprepar det och hoppas att det skall få större effekt med den nya ledning som tillträtt för denna verksamhet på den politiska sidan, att det ändock, herr talman, är någonting förnedrande i att man skall behöva gå krokvägar, nästan bakvägar, för att få

Atomenergiverksamhet inom Aktiebolaget Atomenergi

fram rätt elementära fakta om en på det statliga området så dyrbar verksamhet som denna. Redan detta att våra vetenskapsmän på detta område måste få tillgång till de rön och erfarenheter som gjorts inom den svenska atomforskningen är ett avgörande skäl för att bolagsformen bör omprövas. Hittills har även vetenskapsmännen varit helt beroende av bolagsledningen i fråga om utlämnandet av uppgifter. Jag tillåter mig att här i kammaren nämna att någon dag efter atomdiskussionen vid fjolårets riksdag utfärdade ledningen för AB Atomenergi ett påbud till sina anställda, att ingenting om verksamheten i bolaget fick yppas till utomstående utan föregående tillstånd av bolagsledningen.

Det kan ändå inte få gå till på detta sätt. Tillvägagångssättet motiveras med att de enskilda företagen tillämpar denna praxis. Men det är klart att det kan vara riktigt när det gäller att skydda vissa tillverkningshemligheter med hänsyn till konkurrentföretag. AB Atomenergi bedriver emellertid en forskning för att ge god service åt andra företag, inte för att hemlighålla uppgifter på det här sättet. Jag påstår inte att alla forskningsresultat bör lämnas ut urskilningslöst, och det är inte heller någon annan som har krävt detta, men jag måste bestämt reagera mot att man inom ett statligt företag på detta sätt helt onyanserat genomför en mörklägning över hela linjen — även när det gäller från bolagets synpunkt helt obetydliga angelägenheter som dock är väsentliga för andra.

Jag hoppas först och främst att Studsvik, när vi nu kommer in i en ny era på detta område, förvandlas till en ren forskningsinstitution. Om den skall sortera under universiteten, tekniska högskolan eller under någon annan huvudman lämnar jag därhän, men det måste bli en fri forskning jämställd med annan högkvalificerad forskning här i landet.

Får jag så säga några ord om vad dessa pengar skulle betyda om de anslogs till forskning. Jag nämnde nyss, att denna verksamhet hittills kostat 1 500 miljoner kronor. Jag har på förfrågan fått veta, att vad forskningsråden hittills sammanlagt fått inte uppgår till halva det beloppet. Man förstår då vilken fantastisk betydelse det skulle få för svensk forskning om dessa pengar disponerades på annat sätt än för detta mångåriga experimenterande inom ett bolag.

Beträffande AB Atomenergis förvandling tror jag att det är absolut nödvändigt att vi får till stånd en helt annan typ av samarbete mellan expertisen på detta område. De som arbetar i offentliga och enskilda tekniska laboratorier behöver helt andra kontakter än de hittills kunnat få på grund av de principer som varit vägledande för AB Atomenergi. Ett samarbete över hela linjen skulle kunna bli av utomordentligt stort värde, och jag hoppas att statsrådet Wickman skall hjälpa till att även i den delen föra utvecklingen framåt.

Jag skulle också vilja uttala förhoppningen att en intimare samverkan kommer till stånd med konstruerande och tillverkande företag. Vi är lyckliga nog att ha åtminstone ett företag här i landet som tillverkar de större sakerna, medan vi har flera företag som tillverkar reaktordelar och andra i och för sig ingalunda oviktiga detaljer. Här skulle kunna göras betydande insatser till förmån för svensk forskning, svensk kraftförsörjning och inte minst för svensk ekonomi.

Får jag här göra en parentes beträffande professor Hannes Alfvén — jag vet inget annat lämpligt sätt för en opinionsyttring från riksdagens sida — frågeinstitutet ger knappast möjligheter härtill. Orsaken till att Hannes Alfvén nästa budgetår lämnar Sverige och sin forskning här hemma är följande. Han får visserligen ett betydande anslag via forskningsråden. Men eftersom plasmaforskningen är en kolossalt stor och om-

Atomenergiverksamhet inom Aktiebolaget Atomenergi

fattande teknisk forskning — forskningsinstitutet är nästan som en fabrik med mycken sinnrik utrustning — har forskningen blivit ganska dyr. Det har därför inte räckt med de anslag han fått, och det ansågs ligga helt i linje med uppgifterna för svensk atomforskning och därmed för AB Atomenergi, att till plasmaforskningen, som framför allt tar sikte på vår kraftförsörjning för all framtid, lämna dessa pengar.

Jag skall inte gå in på professor Alfvéns historieskrivning i Vi. Han har den uppfattningen — och jag tycker att han kan ange goda skäl för den — att anslaget nedprutning står i samband med reservationen mot den Markivikenpolitik som drevs av bolaget.

Vad jag vill slå fast och vad som är viktigt är att när detta företag nu får 92 miljoner över driftbudgeten och dessutom i runt tal 7 miljoner till Ranstad och åtskilliga miljoner till andra ändamål, så är det ju mycket anmärkningsvärt att det inte finns plats för de 8 miljoner till professor Alfvéns forskning som han hittills fått. De pengar som gått till Alfvéns forskning torde vara de bäst använda pengarna av hela det stora anslaget till AB Atomenergi. Eftersom jag har mig bekant att han bundit sig i Förenta staterna och Sovjetunionen endast för nästkommande år, så skulle jag vilja hemställa till statsrådet Wickman att inom regeringen energiskt plädera för att vi får tillbaka plasmaforskningen i Sverige. Antag att man med denna forskning kan komma till rent epokgörande resultat! Det vore då en nationell förlust av oöverskådlig räckvidd om de resultaten inte uppnåddes här i landet. Detta är ändå viktigare för vår kraftförsörjning än kanske något annat.

Låt mig till sist säga några ord beträffande Ranstad. Jag har motionerat om att vi skulle ta bort anslaget till Ranstad, inskränka driften och lägga ned det och därför anslå ett belopp för övergångskostnader. Jag förstår dem

här i kammaren som säger att man av kommunala och lokalpatriotiska skäl måste ha någon ersättning innan man lägger ned Ranstad; dylikt ligger ju nära till hands för oss alla. Men å andra sidan måste jag säga att det inte är svårare att bedöma ett sådant här företags ekonomi och framtida bärighet än att bedöma ett järnverks eller ett vanligt gruvföretags. Vi lägger utan vidare ned gruvor i Bergslagen och tycker inte att det är någon nationell olycka, men att ta bort Ranstad skulle vara en katastrof! För att motivera sin ståndpunkt tar man till så fina ord att man säger att man för att upprätthålla svensk beredskap på detta område måste behålla Ranstad.

Jag har tidigare försökt belysa innebörden i denna beredskap, och jag hade faktiskt tagit med mig en del material för att göra det i dag också, men när jag slog upp en av dagens morgontidningar fann jag där en artikel författad av Klas Jirlow, som veterligen är en av landets erkända reaktorexperter. Han visar där i klara siffror att hur man än gör, så någon beredskap blir det inte fråga om. Ranstad kommer bara att fylla en liten del — jag vill minnas 4 procent — av det behov som vi kommer att ha för redan nu färdigställda anläggningar. Det är alltså ingen beredskap. Det hela är en fiktion, som jag tillät mig att säga i fjolårets debatt, och det förblir det. Det kommer inte att rädda några arbetstillfällen i Västergötland och Skaraborgs län. Det vore mycket bättre att få bort det och att i stället använda pengarna till att anlägga ett lönsamt företag, som så småningom kan stå på egna ben. Detta företag är dömt att bli sämre och sämre, därför att det inte fyller någon som helst uppgift.

Jag har kanske nu upptagit tiden alltför länge, men jag har faktiskt av mitt samvete tvingats att ta till orda i denna sak. Jag har nämligen under många år haft klart för mig hur viktigt det är med en upprepning av hela den verksam-

Kraftstationer m. m.

het det här gäller, så att de stora summor det rör sig om kan användas på riktigt sätt för riktiga ändamål.

Herr talman! Som en demonstration mer än i förhoppning om framgång ber jag att få yrka bifall till min motion, II: 696.

Härmed var överläggningen slutad.

Mom. 1

Herr förste vice talmannen gav propositioner på 1:o) bifall till utskottets hemställan; 2:o) bifall till reservationen 5) av herr Axel Andersson m. fl.; samt 3:o) bifall till motionen II: 696 i motsvarande del; och fann herr förste vice talmannen den förstnämnda propositionen vara med övervägande ja besvarad. Herr Eliasson i Sundborn begärde likväl votering, i anledning varav och sedan till kontraproposition antagits den under 2:o) angivna propositionen följande voteringsproposition efter given varsel upplästes och godkändes:

Den, som vill, att kammaren bifaller statsutskottets hemställan i punkten 39:o) mom. 1) i utskottets utlåtande nr 43, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit reservationen 5) av herr Axel Andersson m. fl.

Sedan kammarens ledamöter härefter intagit sina platser och voteringspropositionen blivit ännu en gång uppläst, verkställdes omröstning genom uppresning. Herr förste vice talmannen tillkännagav, att han funne flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Herr Eliasson i Sundborn begärde emellertid rösträkning, varför votering medelst omröstningsapparat verkställdes. Därvid avgavs 119 ja och 61 nej, varjämte 4 av kamma-

rens ledamöter förklarade sig avstå från att rösta.

Kammaren hade alltså bifallit utskottets hemställan.

Mom. 2

Herr förste vice talmannen gav propositioner dels på bifall till utskottets hemställan, dels ock på bifall till motionen II: 696 i motsvarande del; och biföll kammaren utskottets hemställan.

Punkterna 40 och 41

Vad utskottet hemställt bifölls.

*Punkten 42***Kraftstationer m. m.**

Kungl. Maj:t hade (punkt I: F 1, s. 138—162) föreslagit riksdagen att till ifrågavarande ändamål för budgetåret 1967/68 anvisa ett investeringsanslag av 360 000 000 kr.

I detta sammanhang hade utskottet behandlat

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Per Jacobsson* (I: 303) och den andra inom andra kammaren av herr *Öhvall m. fl.* (II: 395), i vilka motioner hemstälts att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om medverkan till sänkning av vattenfallsstyrelsens eltariffer i det norrländska taxområdet enligt lokaliseringsutredningens förslag;

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herrar *Dahlén* och *Bengtson* (I: 546) och den andra inom andra kammaren av herrar *Hedlund* och *Ohlin* (II: 685), i vilka motioner hemstälts att riksdagen måtte till Kraftstationer m. m. för budgetåret 1967/68 anvisa ett i förhållande till Kungl. Maj:ts förslag med 5 milj. kronor minskat investeringsanslag av 355 000 000 kronor.

Kraftstationer m. m.

Utskottet hemställde,

1. att riksdagen måtte, med bifall till Kungl. Maj:ts förslag samt med avslag å motionerna I: 546 och II: 685, till Kraftstationer m. m. för budgetåret 1967/68 anvisa ett investeringsanslag av 360 000 000 kr.;

2. att motionerna I: 303 och II: 395 icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Reservationer hade avgivits

a) beträffande medelsanvisningen av herrar *Axel Andersson, Harry Carlsson, Bengtson, Ottosson, Wallmark, Åkerlund, Johan Olsson, Bohman, Eliasson* i Sundborn, *Gustafsson* i Skellefteå, *Nelander, Björkman, Källstad* och *Sjönell*, vilka ansett att utskottet under 1. bort hemställa, att riksdagen måtte, i anledning av Kungl. Maj:ts förslag samt med bifall till motionerna I: 546 och II: 685, till Kraftstationer m. m. för budgetåret 1967/68 anvisa ett investeringsanslag av 355 000 000 kr.;

b) beträffande vattenfallsstyrelsens eltariffer i Norrland av herrar *Axel Andersson, Harry Carlsson, Bengtson, Johan Olsson, Eliasson* i Sundborn, *Gustafsson* i Skellefteå, *Nelander, Källstad* och *Sjönell*, vilka ansett att utskottet under 2. bort hemställa,

att riksdagen måtte, i anledning av motionerna I: 303 och II: 395, i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning rörande möjligheterna till sänkning av vattenfallsverkets eltariffer i det norrländska taxeområdet enligt lokaliseringsutredningens förslag.

Punkten föredrogs; och anförde därvid:

Herr ÖHVALL (fp):

Herr talman! I motionerna II: 395 och I: 303 har tagits upp frågan om sänkning av vattenfallsstyrelsens eltaxor i Norrland. Lokaliseringsutredningen förordade att till de lokaliseringpolitiska medlen i en aktiv lokaliseringspolitik även borde höra sänkning av vattenfallsstyrelsens eltaxor i Norrland. Ut-

redningen konstaterade att även en relativt måttlig sänkning av taxorna för norrlandsindustrierna skulle i icke oväsentlig grad stärka företagens konkurrenskraft och därmed skapa förutsättningar för ökad produktion och sysselsättning. Priset på elkraften inverkar givetvis på kostnadsläget inom handel och serviceverksamhet i övrigt liksom på de enskilda hushållens utgifter. En generell taxenedsättning kan därigenom få en viss effekt på levnadskostnaderna och indirekt förbättra produktionsbetingelserna i Norrland.

Enligt tillgängliga uppgifter är elkraftförbrukningen tre gånger så stor per arbetare och år i Norrland som i Svealand. Detta sammanhänger givetvis med att den tunga exportindustrien i stor utsträckning är belägen i Norrland, men även den lättare industrien förbrukar där mer elkraft per capita än i övriga delar av landet.

När man tar ställning till denna fråga bör man beakta de naturliga förutsättningar för elkraftsproduktion som föreligger i de norra delarna av landet. Av den elkraft som produceras i landets nordliga delar beräknas hela 85 procent bli överförd till sydligare delar. Trots en relativt hög förbrukning per capita utgör alltså den produktion av elkraft, som vattenfallsverket avsatser i Norrland, endast 15 procent av totalproduktionen. Det borde därför inte vara omöjligt att sänka priset på den elkraft som levereras till det nordligaste området.

Utskottsmajoriteten har avstyrkt dessa motioner med hänvisning till tidigare ställningstagande, medan utskottets folkparti- och centerpartiledamöter delar motionärernas uppfattning att elkraftskostnadernas storlek är av särskild betydelse för det norrländska näringslivets gynnsamma utveckling.

Jag ber, herr talman, därför att få yrka bifall till utredningsförslaget i reservation 6 b vid punkten 42.

I detta anförande instämde herr *Jönsson* i Ingemarsgården (fp).

Kraftstationer m. m.

Herr ELIASSON i Sundborn (cp):

Herr talman! I reservation 6 a föreslås en anslagsminskning med 5 miljoner kronor. Kungl. Maj:t har föreslagit ett investeringsanslag på 360 miljoner kronor, medan vi förordar 355 miljoner kronor med hänsyn till att det även på det statliga området kan vara nödvändigt med en viss återhållsamhet i byggandet.

Vad reservation 6 b beträffar har herr Öhvall närmare utvecklat de synpunkter som motionärerna och vi reserverar oss på den betydelse som elkraftsförsörjningen och därmed också taxerättningen inom det norrländska taxerättsområdet har för utvecklingen av näringsliv och sysselsättning i denna del av landet. Det finns efter detta anförande inte mycket att tillägga, eftersom vi har framfört samma synpunkter under flera år.

Vi finner det angeläget att man gör en snabbutredning och lägger fram ett förslag till nästa års riksdag. Det kan invändas att vissa reduktioner av vattenfallsverkets eltariffer har gjorts. Men jag tycker att det, av de skäl som utvecklats i motionen och även i reservationen, finns anledning att gå längre. Lokaliseringsutredningens förslag avvisades ju tyvärr för ett par år sedan, men vi menar att denna fråga måste lösas enligt mera positiva linjer än de som för närvarande följs.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till reservationerna 6 a och b.

I detta anförande instämde herr Eriksson i Bäckmora (cp).

Herr LINDHOLM (s):

Herr talman! Vi brukar ju varje år diskutera eltaxan i Norrland. I tidigare debatter har upplysts att vattenfallsstyrelsen tar ut en lägre avgift i Norrland än i övriga Sverige även sedan till taxan i södra Sverige lagts de kostnader som distributionen av elkraften leder till. Styckevis torde man sålunda redan i det taxerättsystem som tillämpas ha beaktat de

synpunkter som motionärerna gjort sig till talesmän för. Det är också därför som utskottet i år, liksom tidigare, inte velat biträda motionsyrkandet.

Vad gäller det totala anslaget till kraftstationer anförde herr Eliasson i Sundborn att det bör vara en viss återhållsamhet med det statliga byggandet. Jag skulle tro att detta är ett uttalande som herr Eliasson vid närmare eftertanke helst såg att han inte gjort. Uttalandet skulle nämligen innebära att man begränsade möjligheten att utnyttja vattenkraften samtidigt som efterfrågan på elkraft årligen stiger, vilket i sin tur tvingar oss att gå över till värmeverk, atomverk o. d. som ersättning, när vattenkraften är otillräcklig.

Det begärda anslaget bygger på de beräkningar som gjorts, med ett tillägg för oförutsedda saker. När det gäller en investering av ett så stort belopp som här förordas, torde det ur utskottets synpunkt icke föreligga någon sakligt grundad anledning till erinran mot den försiktighetsåtgärd som Kungl. Maj:t vidtagit i detta avseende.

Jag ber, herr talman, att med stöd av det anförda få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr ÖHVALL (fp):

Herr talman! Det är riktigt, herr Lindholm, att denna fråga behandlats flera gånger i denna kammare, men det är inget skäl för att vi skulle avstå från att återkomma när vi tycker att denna taxesänkning bör genomföras. Enligt mitt sätt att se är en sänkning av eltaxorna faktiskt en av de mest användbara åtgärderna när det gäller att förbättra produktionsbetingelserna, även om det inte i och för sig betyder att man kan lita på att det skall vara avgörande.

I de sammanhang där den sätts in har den dock en betydelse, och dessutom kan man väl betrakta just denna sänkning såsom relativt konkurrensneutral i de sammanhang där den används och inom regionen.

Kraftstationer m. m.

Jag vill också påpeka att LO och ett flertal andra remissorgan ansåg att just en taxesänkning var en av de åtgärder som var lämpliga i detta sammanhang.

Härmed var överläggningen slutad.

Mom. 1

Herr förste vice talmannen gav propositioner dels på bifall till utskottets hemställan, dels ock på bifall till reservationen 6 a); och fann herr förste vice talmannen den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Herr Eliasson i Sundborn begärde emellertid votering, i anledning varav efter given varsel följande voteringsproposition upplästes och godkändes:

Den, som vill, att kammaren bifaller statsutskottets hemställan i punkten 42:o) mom. 1) i utskottets utlåtande nr 43, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit reservationen 6 a) av herr Axel Andersson m. fl.

Sedan kammarens ledamöter härefter intagit sina platser och voteringspropositionen blivit ännu en gång uppläst, verkställdes omröstning genom upprensning. Herr förste vice talmannen tillkännagav, att han funne flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Herr Eliasson i Sundborn begärde emellertid rösträkning, varför votering medelst omröstningsapparat verkställdes. Därvid avgavs 96 ja och 87 nej, varjämte 2 av kammarens ledamöter förklarade sig avstå från att rösta.

Kammaren hade alltså bifallit utskottets hemställan.

Mom. 2

Herr förste vice talmannen gav pro-

positioner dels på bifall till utskottets hemställan, dels ock på bifall till reservationen 6 b); och fann herr förste vice talmannen den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Herr Eliasson i Sundborn begärde emellertid votering, i anledning varav efter given varsel följande voteringsproposition upplästes och godkändes:

Den, som vill, att kammaren bifaller statsutskottets hemställan i punkten 42:o) mom. 2) i utskottets utlåtande nr 43, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit reservationen 6 b) av herr Axel Andersson m. fl.

Sedan kammarens ledamöter härefter intagit sina platser och voteringspropositionen blivit ännu en gång uppläst, verkställdes omröstning genom upprensning. Herr förste vice talmannen tillkännagav, att han funne flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Herr Eliasson i Sundborn begärde emellertid rösträkning, varför votering medelst omröstningsapparat verkställdes. Därvid avgavs 111 ja och 69 nej, varjämte 5 av kammarens ledamöter förklarade sig avstå från att rösta.

Kammaren hade alltså bifallit utskottets hemställan.

Punkterna 43—45

Vad utskottet hemställt bifölls.

§ 11

Föredrogs statsutskottets utlåtande nr 46, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar om anslag för budgetåret 1967/68 till statens sjöhistoriska museum.

Vad utskottet hemställt bifölls.

På förslag av herr förste vice talmanen beslöt kammaren att uppskjuta behandlingen av återstående på föredragningslistan upptagna ärenden till kammarens sammanträde onsdagen den 12 innevarande april.

§ 12

Till bordläggning anmäldes statsutskottets utlåtanden:

nr 48, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning om anslag för budgetåret 1967/68 till information om Sverige i utlandet jämte i ämnet väckta motioner,

nr 49, i anledning av väckta motioner om flyttning av Villingsbergs skjutfält i Kilsbergen, och

nr 50, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag om kapitaltillskott till Uddevallavarvet aktiebolag jämte i ämnet väckta motioner;

bevillningsutskottets betänkanden:

nr 5, i anledning av väckta motioner om höjt avdrag vid beskattningen för försäkringsavgifter,

nr 23, i anledning av väckta motioner angående tidpunkten för kommuns besvär över taxering till kommunal inkomstskatt,

nr 27, i anledning av väckt motion om beredande av viss tid för avveckling av skogskonto i dödsbo med en delägare,

nr 29, i anledning av väckta motioner om översyn av bestämmelserna angående kommuns skattskyldighet, och

nr 33, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående försöksverksamhet på det nykterhetspolitiska området jämte i ämnet väckta motioner;

bankoutskottets utlåtanden och memorial:

nr 17, angående verkställd granskning av riksdagens löne delegations verksamhet under år 1966,

nr 24, angående verkställd granskning av riksdagsbibliotekets styrelse och förvaltning, och

nr 25, angående överlämnande till

statsutskottet av vissa motioner, såvitt de hänvisats till bankoutskottet;

första lagutskottets utlåtande nr 24, i anledning av väckta motioner angående minimibesättning å fartyg;

andra lagutskottets utlåtanden:

nr 25, i anledning av väckta motioner angående enskild arbetstagares skadeståndsskyldighet enligt lagen om kollektivavtal,

nr 26, i anledning av väckta motioner angående uttagningen till specialundervisning av elev i grundskolan,

nr 27, i anledning av väckta motioner om barnpensionen inom den allmänna försäkringen,

nr 28, i anledning av väckta motioner om socialförmåner till handikappade som ingår äktenskap, och

nr 29, i anledning av väckta motioner om förbättring av sjukpenningen för husmödrar m. m.;

tredje lagutskottets utlåtanden:

nr 22, i anledning av väckta motioner angående exploateringen av grustäkter,

nr 23, i anledning av väckta motioner om vissa problem för handikappade vid övergången till högertrafik, m. m., och

nr 24, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i utsökningslagen m. m.;

jordbruksutskottets utlåtanden:

nr 8, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utbyggnad av systemet med växtförädlingsavgifter, m. m., jämte i ämnet väckta motioner,

nr 9, i anledning av väckta motioner angående lån från räkfiskelånefonden, och

nr 10, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående reglering av priserna på fisk under budgetåret 1967/68, m. m.; samt

allmänna beredningsutskottets utlåtanden:

nr 13, i anledning av motioner om reserabatter för folkpensionärer, förtidspensionärer, studerande och värnpliktiga, om reserabatter å busslinjer som ersatt nedlagda järnvägslinjer samt

om fria resor för värnpliktiga till hemorten,

nr 14, i anledning av motioner om en allmän identitetshandling, och

nr 15, i anledning av motion om utredning angående den personliga servicen i samhället.

§ 13

Anmälades och godkändes statsutskottets förslag till riksdagens skrivelse, nr 5, till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar rörande utgifterna för budgetåret 1967/68 inom socialdepartementets verksamhetsområde jämte i ämnet väckta motioner.

§ 14

Tillkännagavs, att följande Kungl. Maj:ts propositioner överlämnats till kammaren:

nr 65, angående överlåtelse av staten tillhörig mark m. m.,

nr 89, angående rörelsemedel för domänverket, samt

nr 91, angående godkännande av överenskommelse mellan Sverige och Danmark rörande import av nötkött till Sverige.

Dessa propositioner bordlades.

§ 15

Anmälades, att följande motioner under sammanträdet avlämnats till herr talmannen:

nr 921, av herr *Tobé m. fl.*, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 59, angående naturvårdens organisation, m. m.,

nr 922, av herr *Lundberg*, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 68, angående central administration för hälso-

och sjukvården samt socialvården, m. m.,

nr 923, av herr *Werbros*, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 77, angående sammanläggning av överståthållarämbetet och länsstyrelsen i Stockholms län till en länsstyrelse, m. m., samt

nr 924, av herrar *Bohman* och *Ståhl*, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 105, angående ytterligare utgifter på tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1966/67.

Dessa motioner bordlades.

§ 16

Meddelande om enkla frågor

Meddelades, att herr talmannen tillställts fyra enkla frågor, nämligen av:

herr *Hamrin* i Kalmar, till hans excellens herr statsministern angående utseendet av ledamöter i lantbruksnämnder,

herr *Sjöholm*, till herr statsrådet och chefen för finansdepartementet angående folkpensionärs rätt till extra avdrag vid taxeringen,

herr *Hector*, till herr statsrådet Lundkvist angående bestämmelserna om penninginsamling å allmän plats, och

herr *Fridolfsson* i Stockholm, till herr statsrådet och chefen för ecklesiastikdepartementet angående beredande av plats vid fackskolor.

§ 17

Justerades protokollsutdrag.

Kammarens ledamöter åtskildes här efter kl. 15.26.

In fidem

Sune K. Johansson