



RIKSDAGENS PROTOKOLL

Nr 43

ANDRA KAMMAREN

1968

9—10 december

Debatter m. m.

Tisdagen den 10 december

	Sid.
Svar på interpellation av herr Gustavsson i Alvesta (cp) ang. arbetsmarknadsutbildningen.....	5
Lokalisering av flygplatser inom stockholmsregionen och utredning om lokalflygplats för Stockholm.....	9
Bemyndigande för Kungl. Maj:t att i visst fall avstå arv som tillfallit allmänna arvsfonden.....	19

Samtliga avgjorda ärenden

Tisdagen den 10 december

<i>Statsutskottets</i> utlåtande nr 181, ang. svenska bidrag till Internationella utvecklingsfonden (IDA).....	8
— nr 182, om begränsning av den nuvarande försvarsattachéorganisationen.....	8
— nr 183, ang. lokalisering av flygplatser inom stockholmsregionen och utredning om lokalflygplats för Stockholm.....	9
— nr 184, om samordning mellan statens järnvägars zontaxa samt järnvägens och postverkets busstaxor.....	19
— nr 185, ang. bemyndigande för Kungl. Maj:t att i visst fall avstå arv som tillfallit allmänna arvsfonden.....	19
<i>Bevillningsutskottets</i> betänkande nr 68, om ändring i uppbördsförordningen.....	24
— nr 69, ang. godkännande av avtal med Singapore för undvikande av dubbelbeskattning och förhindrande av skatteflykt beträffande skatter på inkomst och förmögenhet, m. m.....	24
— nr 71, om ändring i tulltaxan, m. m.....	24
<i>Första lagutskottets</i> utlåtande nr 51, om fortsatt giltighet av lagen med särskilda bestämmelser om uppfinningar av betydelse för försvaret	24

	Sid.
— nr 52, om ändring i lagen med vissa bestämmelser om kungörande i kyrka.....	24
— nr 53, om ändrad lydelse av 17 kap. 12 § handelsbalken.....	24
— nr 55, om ändrad lydelse av 1 och 4 §§ skattestrafflagen, m. m. . .	24
<i>Tredje lagutskottets utlåtande nr 70, dels om ändring i vägtrafikförordningen (dieselavgaser), dels om ändrad lydelse av 3 § 1 mom. i nämnda förordning (bensinavgaser), dels ang. lagstiftning rörande miljövard m. m.</i>	24
— nr 72, ang. ändring i lagen om djurskydd.....	24
<i>Första lagutskottets utlåtande nr 56, ang. ändrad lydelse av 2 § 4:o) och 16:o) lagen om Kungl. Maj:ts regeringsrätt.....</i>	24

Måndagen den 9 december

Kl. 16.00

§ 1

Justerades protokollet för den 29 nästlidne november.

§ 2

Föredrogs, men bordlades åter statsutskottets utlåtanden nr 181—185, bevillningsutskottets betänkanden nr 68, 69 och 71, första lagutskottets utlåtanden nr 51—53, 55 och 56 samt tredje lagutskottets utlåtanden nr 70 och 72.

§ 3

På hemställan av herr talmannen beslöt kammaren, att första lagutskottets utlåtande nr 56 skulle uppföras sist bland två gånger bordlagda ärenden på morgondagens föredragningslista.

§ 4

Till bordläggning anmäldes

konstitutionsutskottets utlåtande nr 39, i anledning av proposition med förslag till lag om antalet statsdepartement och statsråd utan departement;

statsutskottets utlåtanden:

nr 186, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utgifter på tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1968/69 i vad avser försvarsdepartementets verksamhetsområde,

nr 187, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utgifter på tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1968/69 i vad avser socialdepartementets verksamhetsområde,

nr 188, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utgifter på tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1968/69, i vad avser kommunika-

tionsdepartementets verksamhetsområde, jämte motioner,

nr 189, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utgifter på tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1968/69 i vad avser finansdepartementets verksamhetsområde,

nr 190, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utgifter på tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1968/69 i vad avser utbildningsdepartementets verksamhetsområde,

nr 191, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utgifter på tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1968/69 i vad avser handelsdepartementets verksamhetsområde,

nr 192, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utgifter på tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1968/69 i vad avser civildepartementets verksamhetsområde,

nr 193, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utgifter på tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1968/69 i vad avser staten för statens allmänna fastighetsfond,

nr 194, i anledning av motioner om viss ersättning till arrendatorer i anledning av utvidgning av Prästtomta skjutfält,

nr 195, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående riktlinjer för det frivilliga skolväsendet jämte motioner,

nr 196, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående riktlinjer för utlänningspolitiken m. m. jämte motioner,

nr 197, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående domartjänster vid vissa underrätter jämte motioner,

nr 198, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående bestridande av

kostnader för ett nyinrättat statsdepartement m. m. jämte motioner, och

nr 199, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående godkännande av ett konsortialavtal mellan staten och ASEA om samarbete på atomkraftområdet m. m. jämte motioner;

bankoutskottets utlåtande nr 66, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående godkännande av föreslagna ändringar i och tillägg till Internationella valutafondens stadga, m. m., jämte motion;

första lagutskottets utlåtanden:

nr 49, rörande dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i giftermålsbalken m. m., dels i anledning av propositionen väckta motioner, dels motion angående vårdsnaden om barn i visst fall, dels ock motion om ändring av reglerna för hemskillnad, och

nr 54, över dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående ändring i lagen den 22 juni 1950 (nr 382) om svenskt medborgarskap, m. m., dels i anledning av propositionen väckta motioner, dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i utlänningslagen den 30 april 1954 (nr 193), m. m., i vad propositionen hänvisats till lagutskott och behandlats av första lagutskottet, dels ock motioner om viss översyn av medborgarskapslagstiftningen;

andra lagutskottets utlåtande nr 73, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition

med förslag till lag om ändring i utlänningslagen den 30 april 1954 (nr 193), m. m., såvitt propositionen behandlats av andra lagutskottet, jämte motioner i ämnet;

tredje lagutskottets utlåtande nr 71, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om förskott vid upplåtelse av bostadsrätt, m. m. jämte motioner i ämnet; samt

jordbruksutskottets utlåtande nr 48, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utgifter på tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1968/69, såvitt propositionen avser jordbruksärenden.

§ 5

Upplästes följande till kammaren inkomna ansökan:

Till Riksdagens andra kammare

Härmed får jag anhålla om ledighet från riksdagsgöromålen under tiden 11 december klockan 14.00—14 december för att delta i olika Europarådskommittéers sammanträden i Paris.

Stockholm den 9 december 1968

Gösta Bohman

Kammaren biföll denna ansökan.

Kammarens ledamöter åtskildes här efter kl. 16.01.

In fidem
Sune K. Johansson

Tisdagen den 10 december

Kl. 10.30

§ 1

Herr talmannen meddelade, att herr Hamrin i Jönköping enligt till kammaren inkommet läkarintyg vore sjukskriven under tiden den 11—den 13 innevarande december.

Herr Hamrin i Jönköping beviljades ledighet från riksdagsgörömlen under angivna tid.

§ 2

Svar på interpellation ang. arbetsmarknadsutbildningen

Ordet lämnades på begäran till

Chefen för inrikesdepartementet, herr statsrådet JOHANSSON, som yttrade:

Herr talman! Herr Gustavsson i Alvesta har ställt några frågor om arbetsmarknadsutbildningen.

Interpellanten vill först veta från vilka geografiska områden deltagarna i arbetsmarknadsutbildningen har rekryterats under åren 1967 och 1968.

En geografisk fördelning av de cirka 120 000 personer som sedan den 1 januari 1967 har deltagit i arbetsmarknadsutbildning visar att cirka 44 000 av deltagarna kommer från skogslänen, 33 000 från storstadslänen och 43 000 från övriga delar av landet. Det förtjänar noteras att inemot 37 procent av deltagarna kommer från skogslänen, medan dessa läns andel av hela landets befolkning utgör cirka 22 procent.

Interpellanten har vidare frågat vilket intresse för omskolning som har kunnat avläsas i anslutning till arbetsmarknadsstyrelsens uppsökande verksamhet och om några slutsatser rörande

den framtida utvecklingen av arbetsmarknadsutbildningen kan dras därav.

De tjänstemän inom arbetsmarknadsverket — främst aktiverings- och omställningsinspektörer — som bedriver uppsökande verksamhet försöker i allmänhet att i första hand placera de arbetslösa eller undersysselsatta i lämpligt arbete. Med dem som inte direkt kan få arbete diskuteras olika utbildningsalternativ. Eftersom utbildning ofta måste följas av flyttning från orten är det i regel en grannlaga uppgift att få lämplig utbildning till stånd. Det har emellertid visat sig att en från början negativ attityd ofta blir positiv sedan allsidig information har lämnats. Det står alltså klart att den uppsökande verksamheten leder till ökning av arbetsmarknadsutbildningen, men utvecklingen har ännu inte kunnat statistiskt beläggas.

Slutligen har interpellanten frågat i vilken omfattning de omskolades situation efter utbildningen har undersökts, exempelvis läget för dem som slutade sin utbildning under budgetåret 1967/68.

Hos arbetsmarknadsstyrelsen introduceras för närvarande ett system att ta fram utbildningsstatistik på datamaskinell väg. Denna statistik kommer så småningom att ge besked bl. a. om placeringsresultaten för de olika utbildningsyrkena. Något definitivt resultat från denna bearbetning finns ännu inte.

Vissa regionala undersökningar har emellertid skett under den senaste tiden. En undersökning i arbetsmarknadsverkets regi från Älvsborgs län visar att cirka 82 procent av de personer som under år 1967 avslutade arbetsmarknadsutbildning i länet — inräknat dem som inte fullföljde utbildningen — hade fått arbete före årets utgång. Av dem som

Svar på interpellation ang. arbetsmarknadsutbildningen

fullföljde utbildningen hade cirka 85 procent fått anställning i utbildningsyrket, medan cirka 8 procent ännu ej fått någon anställning. Vidare har vissa resultat rörande Västerbottens län nyligen redovisats i ett vetenskapligt arbete. Av detta framgår bl. a. att endast cirka 4 procent av den årgång elever som undersökningen avsåg var arbetslösa ett år efter genomgången utbildning och cirka 2 procent efter ytterligare ett år. Inemot 70 procent hade fått anställning i utbildningsyrket eller närbesläktat yrke. Inkomstförhållandena för de utbildade hade förbättrats kraftigt. Det bör emellertid nämnas att undersökningen avsåg personer som avslutade utbildningen under år 1965.

Till sist vill jag nämna att expertgruppen för arbetsmarknadsfrågor för närvarande låter utföra en omfattande undersökning om arbetsmarknadsutbildningens samhällsekonomiska effekter. Detta arbete bör kunna ge underlag för en mera allsidig belysning av utbildningsverksamhetens effekter också för den enskilde arbetslagaren.

Vidare anförde:

Herr GUSTAVSSON i Alvesta (cp):

Herr talman! Vi har en i jämförelse med andra länder mycket väl utbyggd arbetsmarknadspolitik. Men detta faktum får inte förleda oss att bara se de positiva sidorna. Mycket återstår att göra, och frågan är också hur verkligheten ser ut bakom de i och för sig goda resultat som återspeglas i statistiken från arbetsmarknadsmyndigheterna.

Rudolf Meidner, som är chef för institutet för arbetsmarknadsfrågor, har varit inne på denna tankegång. Han framhåller i nr 39 av tidskriften Arbetsmarknaden att det under den polerade ytan finns en rad »mycket oroande inslag». Han skriver bl. a. följande: »Arbetslöhetssiffrorna kan endast hållas låga genom mycket omfattande samhällsåtgärder. Antalet personer i beredskapsarbe-

te, i skyddade verkstäder och under arbetsmarknadsutbildning stiger ständigt och resurserna är ändå otillräckliga. Arbetslösheten tenderar att koncentreras till vissa grupper och till vissa av landets regioner. Ett allt större antal människor tvingas av tekniska förändringar och strukturrationaliseringen att byta arbetsplats och yrke, en skrämmande stor del av de 'friställda' blir utan nytt arbete. Ganska många finner det lönlöst att kvarstå som arbetssökande och lämnar arbetslivet.»

Meidner redovisar därefter att inte mindre än 150 000 personer under förra året slutade sin anställning på grund av nedläggning av ett arbetsställe eller på grund av personalinskränkning. Uppseendeväckande i detta sammanhang är att var tredje av de kvinnor som förlorade sin anställning under 1967 lämnade arbetslivet. Motsvarande relation för männen var en på tio. Samtidigt vet man från andra undersökningar att åtskilliga som lyckats få nytt arbete erhållit försämrade arbetsvillkor.

Jag vill tacka inrikesministern för svaret på min interpellation, vilket kom mycket snabbt. Svaret är betydligt mera optimistiskt hållet än de tidigare nämnda citaten av Rudolf Meidner. Det är naturligtvis min förhoppning att statsrådet Johansson har rätt och herr Meidner fel, men tyvärr kan motsatsen inte helt utslutas. De regionala skillnader som herr Meidner talar om bekräftas — förutom av statistiken över de registrerade arbetslösa — i hög grad av den fördelning på regioner av dem som genomgått arbetsmarknadsutbildning under de senaste två åren, vilken redovisas i interpellationssvaret.

Hela 37 procent av dem som deltagit i arbetsmarknadsutbildning fr. o. m. den 1 januari 1967 kommer således från de s. k. skogslänen. Motsvarande siffra för storstadslänen är drygt 27 procent. Befolkningen i dessa båda regioner utgör av befolkningen i landet som helhet för skogslänen 22 procent och för storstads-

Svar på interpellation ang. arbetsmarknadsutbildningen

länen drygt 35 procent. Det är en talande jämförelse som visar de stora regionala skillnaderna. Dessa skillnader framgår också av statistiken över registrerade arbetslösa men de framstår ännu klarare genom denna fördelning också av dem som undergår arbetsmarknadsutbildning.

Vi har från centerpartiet många gånger påtalat att man i långt större utsträckning måste satsa på att få ett mera differentierat näringsliv i de olika länen, inte minst i skogslänen, om åt befolkningen där skall kunna ges levnadsvillkor som är något så när likvärdiga dem som gäller i övriga delar av landet. Det är därför nödvändigt att lokaliseringspolitikerna får en annan utformning och förstärks.

I den uppsökande verksamheten är strävan att i första hand placera de arbetslösa i ett nytt arbete. Det skulle vara intressant att veta om statsrådet kan göra någon ungefärlig uppskattning av hur stor andel som måste flytta i samband med sådan anvisning. — Av interpellationssvaret framgår också att de som deltar i arbetsmarknadsutbildning ofta måste flytta från hemorten efter utbildningens avslutning. Hur stor del är det fråga om?

Inrikesministern säger vidare att det ännu inte är möjligt att statistiskt belägga hur stor ökning av arbetsmarknadsutbildningen som blir följderna av en konsekvent genomförd uppsökande verksamhet. Jag vill bara uttrycka den förhoppningen att man så snart som möjligt får förutsättningar att skapa klarhet härvidlag.

I interpellationssvaret redovisas ett par delundersökningar angående placeringsresultaten efter arbetsmarknadsutbildningen. Det är beklagligt att utfallet av omskolningsverksamheten under den expansionsperiod som vi har haft på detta område inte kan bedömas säkrare. Även om de siffror som statsrådet redovisar är ganska positiva kan det vara befogat med reservationer. För det förs-

ta rör det sig om siffror från 1965, d. v. s. från tiden före den konjunkturdämpning som motiverade särskilt kraftiga arbetsmarknadsinsatser. För det andra måste man naturligtvis reservera sig för hur representativt Älvsborgs län är för landet som helhet i detta sammanhang.

Till slut vill jag fråga om inrikesministern kan ge en något utförligare beskrivning av den undersökning som expertgruppen för arbetsmarknadsfrågor igångsatt beträffande arbetsmarknadsutbildningens verkningar ur samhälls-ekonomisk synpunkt. Tar man i denna undersökning in kapitalförstörelse och kvarstående servicekrav i kalkylerna? Omflyttningen har utan tvivel också en mängd dolda kostnader i släptåg.

Med detta ber jag, herr talman, att än en gång få tacka för svaret.

Chefen för inrikesdepartementet, herr statsrådet JOHANSSON:

Herr talman! På den fråga som herr Gustavsson i Alvesta ställde sist i sitt anförande vill jag svara att problemet kapitalförstörelse ingår i våra diskussioner om regionalplaneringen. Det görs också försök till värderingar av hur stor kapitalförstörelsen blir vid en flyttning av den och den omfattningen. Jag tror att man från dessa utgångspunkter kan komma fram till att det är nödvändigt att begränsa utflyttningen från vissa delar av vårt land, framför allt då skogslänen, för att inte få en alltför stor kapitalförstörelse. — Det sker alltså utredningar på olika plan och i olika sammanhang som tillsammans får ge svar på de frågor herr Gustavsson i Alvesta ställde.

Låt mig helt kort säga att vi inte underskattar svårigheterna när det gäller omskolning och de problem som följer därav för den enskilde. Men herr Gustavsson i Alvesta måste vara medveten om att de önskemål som vi har gemensamt, nämligen att i skogslänen söka

Svar på interpellation ang. arbetsmarknadsutbildningen

åstadkomma en mera differentierad industri, förutsätter en viss koncentration av verksamheterna även inom skogslänen. Det betyder omflyttning inom länen och kanske inte utflyttning från länen — exempelvis omflyttning från inlandet till det norrländska kustbandets industriexpansiva regioner. Det förutsätter också — och det är kanske det väsentligaste i sammanhanget — en omskolning till de nya uppgifter som de som flyttar måste gå till. Om skogsarbetaren utbildar sig till verkstadsarbetare i Västerås, Göteborg, Malmö, Örnsköldsvik eller Luleå måste han omskola sig för den nya uppgiften.

Det är därför omskolningen är ett av de viktigaste instrument som vi har i den moderna arbetsmarknadspolitiken. Omskolningen är ju egentligen det första metoden avgörande mera taget i en vuxenutbildning som vi har tagit. Jag upprepar att svårigheter kan uppstå, inte minst när vederbörande inte finner den nya uppgiften i hembygden eller i det län där han befinner sig utan måste flytta. Jag kan inte ange hur många procent av de omskolade som flyttar efter en omskolning, men så mycket är alldeles klart som att det är ett tämligen stort antal. Jag tycker emellertid att de erfarenheter vi hittills gjort är ganska goda, även om vi inte skall bortse från att denna nya verksamhet också medför svårigheter.

Herr GUSTAVSSON i Alvesta (cp):

Herr talman! Inrikesministern var tvungen att gå in i första kammaren. Jag vill dock, utan att direkt polemisera mot inrikesministern, framföra några synpunkter.

Jag tyckte att den första delen av hans anförande, som gällde den nuvarande situationen, visade att han ser mycket positivt på läget. Han sade att man i de aktuella direktiven även måste ta upp frågan om kapitalförstöring och det

måste, såvitt jag kan förstå av hans anförande, leda till en ny form av lokaliseringsverksamhet och en ökad utflyttning. Under de senaste åren har vi kunnat konstatera att inte minst stora sociala problem uppstår i takt med de stora orternas snabba tillväxt. Jag vill också klart deklarerat att omskolning är en av de nödvändiga förutsättningarna för omflyttning. Jag har inte på något sätt opponerat mig mot den, utan frågan är i första hand var de som omskolats till ett nytt yrke skall få sina nya arbetsuppgifter.

Jag hoppas att vi kan få en något annan utveckling här i landet, eftersom jag tycker att man kan läsa ut en positiv syn på dessa problem av inrikesministerns senaste anförande.

Härmed var överläggningen slutad.

§ 3

Föredrogs, men bordlades åter konstitutionsutskottets utlåtande nr 39, statsutskottets utlåtanden nr 186—199, bankoutskottets utlåtande nr 66, första lagutskottets utlåtanden nr 49 och 54, andra lagutskottets utlåtande nr 73, tredje lagutskottets utlåtande nr 71 samt jordbruksutskottets utlåtande nr 48.

§ 4

Föredrogs vart efter annat statsutskottets utlåtanden:

nr 181, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående svenska bidrag till Internationella utvecklingsfonden (IDA), och

nr 182, i anledning av motion om begränsning av den nuvarande försvarsattachéorganisationen.

Kammaren biföll vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt.

§ 5

Lokalisering av flygplatser inom stockholmsregionen och utredning om lokal-flygplats för Stockholm

Föredrogs statsutskottets utlåtande nr 183, i anledning av motioner angående lokalisering av flygplatser inom stockholmsregionen och utredning om lokal-flygplats för Stockholm.

Sedan utskottets hemställan föredragits yttrade:

Herr WIKLUND i Stockholm (fp):

Herr talman! Läger man kvantitativa aspekter på frågan om lokalflygplats för Stockholms vidkommande visar det sig att behovet av utrymme både för primär- och allmänflyg kraftigt växer. Man skall i det sammanhanget för resten inte heller glömma vad utvecklingen av godsflygtrafiken kan betyda på litet längre sikt.

År 1965 räknade man med att antalet passagerare vid Arlanda tio år senare, alltså 1975, skulle vara 2 miljoner. Den senaste prognosen ligger på närmare 3 miljoner. Luftfartsverket anser att inom några decennier behov kommer att finnas av minst två lokala trafikflygplatser för Stockholms vidkommande. För egen del anser jag att Bromma flygplats, i varje fall *i längden*, inte kan fungera som en av dessa flygplatser, eftersom den numera är så gott som helt kringbyggd — främst av bostäder, men också av vissa industrier. Den kan därför inte anses ha en ur bl. a. bullersynpunkt lämplig placering. Under alla förhållanden finns alltså behov av ytterligare en flygplats för Stockholm.

När flygbullret berörs är jag inne på de mera kvalitativa synpunkterna. Det är klart att man på en flygplats måste ställa kravet inte bara att den erbjuder passagerarna bekväma och snabba förbindelser med stadens centrala delar utan även att bullerproblemet och luftnedsmutsningen beaktas — båda allt allvarligare problem vid de större flygplatserna med jettrafik invid tätbebyg-

gelse — och framför allt att verkliga motåtgärder vidtas med anläggande av miljövårdssynpunkter. Man måste därvid snarast fastställa fixerade högsta värden för tillåtet buller och för godtagbar luftförorening. Detta gäller inte bara Bromma utan självfallet även Arlanda.

Man kan, herr talman, tackla dessa problem med konventionella metoder, d. v. s. restriktioner, men de är inte sällan otillräckliga och också ofta nog svåra att tillämpa. Regeringens beslut den 5 september att upphäva luftfartsverkets beslut att medge trafik på Bromma med jetflygplan av typ DC 9 — ett ställningstagande som bekräftades i ett interpellationssvar i första kammaren den 7 november — är begränsat till *reguljär* trafik med just denna flygplans-typ. Det har visat sig att beslutet ingalunda minskat jettrafiken på Bromma. Denna har till och med haft en tendens att öka, och i takt med ökningen av trafik av denna typ ökar också klagomålen från befolkningen. Dessa bullerstörningar, som givetvis inte är en följd av regeringens nämnda beslut, förekommer visserligen mest på dagtid, men de är ändå allvarliga för de omkringboende och så stora, att de inte, om man verkligen vill tillgodose växande och berättigade krav på en god miljövård, kan negligeras. Antalet starter med olika typer av jetplan från Bromma var i januari 18, i februari 29, i mars 29, i april 37, i juni 32, i juli 24, i augusti 32, i september 46 och i oktober i varje fall mer än 45. I år kan man sålunda säga att i genomsnitt ett jetplan startar per dag, och detta är kanske inte precis en sifferserie en stor allmänhet väntade sig, sedan den delgavs regeringens beslut, som dock kom först den 5 september och alltså inte förrän efter detta datum *kan* ha haft någon inverkan på förhållandena i fråga om jettrafiken.

Att denna fråga om restriktioner mot jettrafik både på Bromma och på Arlanda kommer att ge ett visst genljud även i fortsättningen är nog, att döma av rätt

Lokalisering av flygplatser inom stockholmsregionen och utredning om lokalflygplats för Stockholm

många brev och hänvändelser som jag fått, tämligen säkert. Men, herr talman, det är å andra sidan klart att vi måste finna metoder att förena de flygtekniska framsteg, som de nya motorerna erbjuder i form av förkortade restider, med rimliga hänsyn till befolkningen i flygplatsernas närhet och med kraven på åtminstone relativt tillfredsställande skydd mot de miljöhöret, som buller och avgaser utgör. Lösningen av detta problem på längre sikt ligger inte i restriktioner i fråga om flygrörelser, t. ex. förbud mot jetflyg nattetid eller mot vissa nutida jetplanstyper, utan i nya konstruktioner av flygmotorer, vilkas högsta tillåtna buller- och nedsmutsningseffekt fastställs genom överenskommelser mellan de olika länderna såsom ingående i internationellt giltiga flygvärdighetsvillkor i form av certifikat för olika flygplanstyper. Detta problem lär redan vara löst rent tekniskt, åtminstone så till vida att man, enligt vad den engelske transportministern meddelade i underhuset i våras, fått fram ekonomiskt acceptabla och tekniskt fullgoda jetmotorer, som kan reducera bullret med cirka 50 procent. Man är därför också på väg med lagstiftning till begränsning av motorbullret från jetflygplan både i England och i Västtyskland. Det blir nog efter hand så, att det inte blir mera orimligt med ljuddämpare och avgasrenande anordningar på flygplan än på bilar.

Att jag, herr talman, uppehåller mig här vid dessa problem sammanhänger med att jettrafikproblemet berör Bromma flygfält genom regeringens beslut om viss begränsning av denna trafik, ett beslut berörande också de lokala långdistanslinjerna. Konsekvensen av detta beslut måste bli ett påskyndande av dels utbyggnaden av Arlanda, dels behandlingen av frågan om snabbare förbindelser mellan Arlanda och Stockholm. Visserligen visar det sig, enligt en nyligen lämnad uppgift av SAS, att redan

utan förbättrade busskommunikationer från Arlanda en tidsvinst på sträckan Kiruna—Stockholm av 50 minuter är möjlig.

Jag vill, herr talman, parentetiskt passa på att tillägga att tidsvinster av den storleksordningen som bekant ofta äts upp av att trafiken utsätts för störningar, som inte oväsentligt rubbar tidtabellerna. Detta kan bero på väderleksförhållandena, särskilt vintertid, på tekniska fel av en, som den enkle flygpassageraren i varje fall tycker, väl hög frekvens, och det kan även ha andra orsaker. Förbättringar därvidlag samt förkortning av inbokningstider och tider för biljettförsäljningen, där man ju fortfarande ägnar sig åt manuell utskrivning av biljetterna, reduktion av de relativt långa tider före ett plans avgång som man måste infinna sig på flygplatsen etc. skulle säkert kunna medföra betydande tidsvinster, som det förefaller mig att man ofta har förbisett. Man skulle också, såsom handlingarna i ärendet utvisar, kunna arrangera både snabbara och bekvämare förbindelser mellan Arlanda och Stockholm. En rad uppslag nämns och borde övervägas i en utredning av hela denna flygplatsfråga alltifrån kollektivfil för snabbgående bussar — en sådan är delvis under konstruktion nu — något slag av modern spårbunden kommunikation, verkligt centralt belägen terminal i Stockholm o. s. v. Man kunde också nämna prov med helikoptertransport mellan Arlanda och Stockholm eller med nykonstruerade varianter, som eventuellt kan komma, av vad som kallas Sharp take-off and landing plane eller de s. k. STOL-planen, som ju stiger upp respektive landar nästan lodrätt. — Det finns sålunda säkert många möjligheter att förbättra förbindelserna mellan Arlanda och Stockholm.

Statsutskottet anser det med rätta mycket viktigt att snabbt komma till rätta med denna flygplatsfråga och för-

Lokalisering av flygplatser inom stockholmsregionen och utredning om lokalflygplats för Stockholm

utsätter, att erforderlig utredning i frågan, som måste avse både trafikflyget och allmänflyget, ingår i den utredning, som enligt Kommunalförbundet för Stockholms stads och läns regionala frågor pågår inom regionplanekontoret angående markanvändningsplaneringen inom stockholmsregionen. Kontorets arbete avses komma att övertas av KSL och senare av det blivande storlandstinget. Det sägs med allt fog att utredningsarbetet bör bedrivas snabbt och i nära samarbete med vederbörande departement och myndigheter liksom med trafikutövarna.

Men, herr talman, KSL förklarar nu — och partierna inom förbundet är fullständigt eniga i sin uppfattning — att man endast är beredd att på olika sätt *delta* i de långsiktiga utredningar som flygplatslokaliseringen inom regionen erfordrar. Man anser att dessa utredningar liksom flygplatsernas anordnande främst är ett statligt intresse och att en *statlig* utredning är nödvändig. Här föreligger, herr talman, enligt vad jag kan förstå ståndpunkter från KSL respektive statsutskottet, som i varje fall synes svåra att förena och tycks erfordra ett klarläggande.

Jag skall inte ytterligare ingå på kostnadsfrågorna, eftersom dessa också är ett kontroversiellt inslag i bilden med Arlanda som en på internationell trafik inriktad riksflygplats. I varje fall är frågan om dess utbyggnad ett intresse inte bara för storlandstinget i Stockholm utan för en hel del andra landsting: Uppsala, Södermanlands, Örebro, Västmanlands, Gävleborgs län och landet i stort. Arlanda har ju av sådana skäl hittills helt bekostats och utbyggt av staten.

De nu aktuella investeringarna där är enligt KSL och såvitt jag kan förstå även enligt berörda landsting att anse som ett färdigställande av denna statliga flygplats. Jag skall som sagt inte närmare ingå på kostnadsfrågan, eftersom min

motion går ut på en förutsättningslös utredning. Men jag förutsätter att utredningen upptar även denna sida av saken.

De planerade investeringarna och de därav föranledda markkostnaderna vid Arlanda rör sig om ganska stora belopp. Det lär vara fråga om någonting sådant som 80 miljoner kronor. Med 1967 års principer för nyanläggning av flygplatser — kommunen skall enligt dessa bära 37,5 procent av anläggningskostnaderna och markkostnaderna till 100 procent — skulle det bli en kommunal kostnadsbelastning för stockholmsregionen på cirka 50 miljoner kronor.

Jag vill, herr talman, till sist bara erinra om att vi från vårt håll hade en annan uppfattning om kostnadsfördelningen mellan stat och kommun vid tillkomsten av flygplatser, då kammaren 1967 behandlade frågan om riktlinjer för luftfartsverkets verksamhet och organisation.

Såsom ärendet ligger till i utskottet har jag, herr talman, inte för avsikt att ställa något yrkande i fråga om den motion jag här har talat för.

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

Herr BENGTON i Solna (h):

Herr talman! I statsutskottets föreliggande utlåtande nr 183 behandlas också motionsparet I: 169 och II: 222.

I motionerna hemställs om en utredning om behovet av flygplatser i stockholmsregionen och att luftfartsverket får i uppdrag att företa en sådan utredning.

Behovet av en sådan utredning är klart dokumenterat. När nu jetflyg kommer att förbjudas på Bromma är, såsom luftfartsverket anför, en sådan utredning som motionärerna föreslagit oundgängligen nödvändig. Därpå tilläggs det att verket kommer att ta initiativ till en sådan utredning.

Lokalisering av flygplatser inom stockholmsregionen och utredning om lokalflygplats för Stockholm

Utskottet finner det för sin del angeläget att de av motionärerna upptagna frågorna får en tillfredsställande lösning. Så långt är allt gott och väl.

Sedan övergår utskottet emellertid till att redovisa sin syn på under vilka former denna utredning skall ske. Detta är en fråga som också herr Wiklund i Stockholm var inne på. Jag anser att detta är den springande punkten i det föreliggande utlåtandet.

Utskottet konstaterar att det är angeläget att markreservationer görs för ytterligare flygplatser i regionen — jag har med intresse observerat att det i utskottets skrivning står »flygplatser» och inte »en flygplats». Sedan hänvisar man till att regionplanekontoret för närvarande arbetar med frågorna om var nya flygplatser skall läggas. Och förvisso är kontoret kompetent att lägga fram förslag till markreservationer, även om det är en nog så känslig fråga med tanke på bullerstörningarna.

Det är för övrigt glädjande att utskottet så kraftigt understryker att det är de kommunala myndigheterna som har ansvaret för regionplaneringen. Från och med den 1 januari 1969 blir det KSL, d. v. s. det gemensamma regionala organet för hela Stockholms län, som tar över markplaneringen.

KSL har förklarat sig berett att på olika sätt delta i långsiktiga utredningar rörande flygplatsernas förläggning i regionen men konstaterar att vilka utredningar som behövs främst är i statens intresse att avgöra. Detta bl. a. med hänsyn till militärflyget men också med tanke på att staten har det helt övervägande ekonomiska ansvaret för utbyggnaden av det civila flyget. KSL:s slutsats blir sålunda att en statlig utredning av flygplatsfrågorna är nödvändig.

Utskottet tycks å sin sida anse att det är KSL som skall ansvara för utredningen. Man skall inte endast framföra sina synpunkter på markreserva-

tioner utan även framlägga förslag till nya flygplatser. Utskottet anser förvisso att detta skall ske i nära samarbete med både departement och myndigheter samt med representanter för trafikutövarna. Med reservation för att jag tolkat utskottet rätt är dess mening tydligen att de statliga myndigheterna skall överta utredningen först när ställning skall tas till anläggningar och byggnader.

Är det inte så, herr talman, att vi här i landet har en myndighet som har det högsta ansvaret för luftfarten? Som luftfartsverket redan med skärpa framhållit i sitt yttrande över motionerna kommer verket att ta initiativ till en utredning. Det finns då all anledning att ställa två frågor till utskottet: Anser utskottet att luftfartsverket har befogenhet att ta initiativ till en sådan utredning? Anser utskottet att det skall bli en statlig utredning eller skall de kommunala myndigheterna, d. v. s. KSL, ta hela ansvaret för utredningsarbetet? Det är möjligt att utskottet inte har betraktat dessa frågor som väsentliga, men för de berörda myndigheterna är det vitalt att få ett besked. Luftfartsverket anser sig ha befogenhet att företa utredningar medan det torde stå klart att KSL åtminstone för närvarande inte har en sådan befogenhet enligt gällande förbundsordning.

För dagen ser det alltså ut som om ingen vill ta ansvaret för detta ärende. Kan det möjligen bero på, som herr Wiklund i Stockholm flyktigt antydde, att man har svårt att komma överens om finansieringen av den aktuella utbyggnaden av Arlanda? Denna fråga är emellertid så angelägen att den inte får förhalas av rena prestigeskäl. Det ankommer nu på kommunikationsministern att se till att vi får en så rationell och auktoritativ utredning som möjligt, och det är en maktpåliggande uppgift för honom.

Herr talman! Jag har intet yrkande.

Lokalisering av flygplatser inom stockholmsregionen och utredning om lokalflygplats för Stockholm

Herr STÅHL (fp):

Herr talman! De båda föregående talarna har med rätta tillspetsat problematiken i frågeställningen: Är det staten eller de kommunala instanserna som skall vara huvudmän för den föreslagna utredningen? Herr Bengtson i Solna tyckte snudda vid tanken att utskottet inte hade haft denna frågeställning riktigt klar för sig utan att denna på något sätt hade förbigåtts av utskottet. Jag vill till detta säga, att om inte denna fråga, som det är relativt svårt att besvara, så att säga hade legat i vägen hade utskottet kanske kunnat ge ett mer direkt svar på de motioner som föreligger. Nu har utskottet i stället, för att frågan inte på något sätt skulle förhalas, skrivit ett utlåtande som syftar till att man snarast möjligt skall åstadkomma en utredning som ger klarhet i problemet hur flygplatsfrågan i Storstockholm skall ordnas. Detta är — det vill jag understryka — det viktigaste. Vem som sedan bör ta initiativet kan diskuteras, och jag skall beröra den saken med ett par ord.

Herr Bengtson i Solna uttryckte sig onekligen en smula motsägelsefullt. Han uttalade först sin glädje över utskottets passus, att det är de regionala myndigheterna som har ansvaret för alla de markfrågor som i detta sammanhang blir aktuella. Sedan sade han å ena sidan, att det är tveksamt huruvida luftfartsverket har bemyndigande att på egen hand sätta i gång med något samarbete, men ansåg å andra sidan att det är de statliga instanserna som har skyldighet att ta initiativ och även ikläda sig kostnader.

Jag vill framhålla, att kostnadsfrågan måste sägas vara i princip löst i och med riksdagens uttalande år 1967. Detta har också klart angivits i utlåtandet. Sedan kan man naturligtvis som herr Wiklund i Stockholm säga, att han och hans meningsfränder hade en annan uppfattning i fråga om kostnadsfördel-

ningen mellan stat och kommun. Vi har emellertid på den punkten ett entydigt och mycket klart riksdagsuttalande att hålla oss till, och det innebär att kommunen skall svara för tillhandahållande av erforderlig mark och för 37,5 procent av kostnaderna för byggnader och anläggningar. Utskottet har utgått från detta som ett faktum.

När det gäller markfrågorna förhåller det sig ju så, att vi har ett kommunalt planeringsmonopol här i landet. Det är kommunerna som bestämmer om utnyttjandet av sin mark, vare sig den skall användas för bostadsändamål, parkområden, gator, parkeringsplatser eller flygfält. Under sådana förhållanden vill jag ifrågasätta huruvida andra kammaren skulle ha godtagit en utskottshemställan som inneburit, att en av regeringen tillsatt utredning skulle bestämma vart flygfälten i Storstockholm skall lokaliseras. Jag tror inte heller att kommunen skulle ha godtagit ett sådant uttalande från riksdagens sida, ty det hade inneburit att statsmakterna gjort ett mycket allvarligt övertramp in på den kommunala självbestämmanderättens område och övertagit beslutanderätten i frågor som ligger inom kommunernas domvärjo.

Å andra sidan är det alldeles självklart att det inte bara är ett storstockholmsintresse som vi nu diskuterar. Var man planerar att lägga stockholmsområdets flygfält är ju i högsta grad en angelägenhet för hela landet. Kommer de att ligga så att det över huvud taget är någon mening med att flyga till Stockholm? Vi som lever och bor i karlstadsområdet — resan hit tar mellan en halvtimme och tre kvart — kommer naturligtvis inte så ofta att flyga om vi med ett snabbare flyg, som minskar flygtiden till en halvtimme, tvingas färdas mellan Arlanda och Stockholms stadskärna, så lång tid som det nu tar. Det finns därför ett starkt intresse av att man vid planeringen tar hänsyn till

Lokalisering av flygplatser inom stockholmsregionen och utredning om lokalflygplats för Stockholm

rikssynpunkter och till synpunkter som framförs från de olika orter som flygtrafikerar Stockholm. Här krävs ett samspel mellan å ena sidan Storstockholms intressen — kommunen har naturligtvis makt och myndighet att själv bestämma över markdispositionen — och å andra sidan önskemålen även från övriga delar av landet som vill få så bekväma och snabba flygförbindelser som möjligt med Stockholm.

Hur har man då att gå till väga för att lösa detta problem? Vi har inom utskottet sagt oss att man, om man vill åstadkomma ett sådant samspel, inte gärna först kan tillsätta en kommunal utredning och sedan en statlig utredning som fattar sina beslut sedan kommunen tagit ställning. Vi har i stället sagt oss att man inom en och samma utredning måste ta hänsyn till alla dessa synpunkter. Vi har utgått ifrån ett faktum som är välbekant, nämligen att det sedan många år förekommer ett intimt samarbete mellan å ena sidan de statliga instanserna, d. v. s. i första hand luftfartsverket och kommunikationsdepartementet, och å andra sidan de kommunala instanserna, i främsta rummet KSL och regionplanekontoret. Det bör därför inte vara någon svårighet att använda de kontaktvägar som sedan ganska länge finns för att träffa en överenskommelse om hur denna utredning på rimligt sätt skall göras. Det har förefallit många inom utskottet riktigtast att KSL håller i den men att de statliga instanserna på ett tillfredsställande sätt, som det står i utlåtandet, blir företrädare så att riksintressena blir tillgodosedda.

Det har från annat håll — det är väl närmast detta som föresvävat högermotionärerna eftersom de yrkat att luftfartsstyrelsen skulle få utredningsuppdraget — framförts önskemål om att de statliga instanserna skulle hålla i utredningen. Men som jag nyss visat är detta knappast möjligt med hänsyn till den nivå, på vilken beslutanderätten i pla-

neringsfrågorna ligger. För oss i utskottet har detta framstått som en andrahandsfråga. Genom utskottets skrivning — utskottet har ju klart understrukit angelägenheten av att en lösning skyndsamt åstadkommes och av att riksintressena beaktas — tycker vi att riksdagen tillräckligt klart har uttalat sina önskemål, nämligen att ett resultat åvägbringas, utan att blanda sig i vad som enligt lag och förordning tillkommer de kommunala myndigheterna att bestämma. Man undviker genom utskottets förslag också att kommunen blandar sig i vad luftfartsverket och övriga statliga instanser har att ta ställning till. Jag tror inte att en sådan önskan om ett vettigt och effektivt samarbete i en fråga som är så betydelsefull för hela landet är överdriven. Man har nog rätt att förutsätta att man både på statligt och kommunalt håll tar på allvar vad riksdagen kommer att besluta.

Till vad jag nu sagt skulle jag bara vilja knyta ett par reflexioner. Vi har bl. a. i samband med beslut beträffande Bromma fått en bullerdebatt, en debatt om bullerstörningarna, som i och för sig är motiverad men som naturligtvis skulle kunna leda till litet riskabla konsekvenser, om man därigenom forcerar ett beslut, som en vacker dag visar sig inte alls stämma med de tekniska förändringar som man nu är på väg att vinna beträffande inte minst minskning av bullerstörningarna.

Först och främst är det ganska oklart hur man skall mäta bullerstörningar och vad som verkligen är för hälsa och allmänt miljövälstående allvarliga bullerstörningar. I utskottet har det av sakkunnig sagts att de bullerstörningar som uppstår i städer, där järnvägen susar förbi i full fart rakt igenom bostadskvarter, är allvarligare än mera avlägset hörda bullerstörningar ifrån flygfält. Här har talats om skilda typer av buller som vållar olika effekter på den mänskliga organismen. Det är klart att

Lokalisering av flygplatser inom stockholmsregionen och utredning om lokalflygplats för Stockholm

det ligger utanför den politiska instansens möjlighet att bedöma vad som härvidlag är riktigt. Jag tror inte ens att experterna ännu är helt på det klara med detta. Men vad som står klart är att det ännu är för tidigt att konstatera vilken typ av buller som är tolerabel. Skall jetplanen redan nu bannlysas, innan vi vet vare sig någonting faktiskt exakt om dessa bullerskador just för dagen eller ännu mindre om den utveckling som här pågår och som herr Wiklund var inne på?

Jag vill gärna här i kammaren säga att i fråga om jetmotorutvecklingen är konstruktörerna nu inne på att göra tystgående jetmotorer. Det är också riktigt att, som herr Wiklund nämnde, det i det brittiska parlamentet har lämnats vissa upplysningar som därvidlag tyder på att man kommit en bra bit på väg. Jag tror man vågar säga att man på tekniskt håll har den uppfattningen att man skall komma längre än enligt det besked som lämnades i det brittiska underhuset. Det är alldeles klart att om man kan åstadkomma jetmotorer, som kanske ger mindre bullerstörningar än vad de konventionella propellermotorerna gör och har gjort, så kommer hela bullerfrågan in i ett annat läge. Jag tror därför att man skall vara försiktig, innan man redan nu bestämmer sig för både vilken grad av buller och vilken typ av buller som är tolerabel och vilka motorer och andra maskiner som kommer att vålla det eller det bullret. Därom vet vi ännu för litet för att kunna ha några bestämda meningar.

Däremot är det, herr talman, alldeles klart att vi i detta fall inte kan låta bli att i stort sett försöka hålla takten med den internationella utvecklingen. Vi måste räkna med att ta in flygplan som går i internationell trafik, och först när det fastställts vilka bullereffekter och bullerskador dessa förorsakar är tiden inne att bestämma på vilka flygfält planen skall få landa.

I den ena av motionerna har inte, såsom herr Wiklund sade, begärts en förutsättningslös utredning, utan en utredning med den klara förutsättningen att Bromma flygfält inte skall få användas i framtiden. Med tanke på de synpunkter jag nyss anfört måste därtill invändas, att vi ännu så länge inte alls vet om vare sig jetflyget eller ett inrikesflyg av nuvarande typ medför de bullerskador som utmålas i fantasin. Endast den tekniska utvecklingen kan visa detta och jag tror att man vågar säga att det är möjligt att inom en ganska nära framtid få fram de rön som är nödvändiga för att kunna ta ställning till användningen av Bromma flygplats.

Lufftartsverket har framhållit att det behövs minst två flygfält i stockholmsområdet. Jag skulle vilja fästa kammarledamöternas uppmärksamhet på att stockholmsområdet — om vi räknar med flygfälten i Bromma och Arlanda, både det reguljära, charterflyget och framför allt allmänflyget — är ett av Europas allra största flygcentra. Beträffande antalet flygrörelser ligger det på andra eller tredje plats i Europa, och detta gör att vi måste räkna med en mycket kraftig fortsatt expansion på hela området. Men skall människorna använda flyget och flyget tjäna sitt syfte måste det vara tidsbesparande och komfortabelt. Det är givet att de nuvarande förbindelserna mellan Stockholms centrum och Arlanda från inga synpunkter är godtagbara med tanke på effektivitet och komfort. Här tarvas därför en ingående omprövning både när det gäller själva flyget och transporterna till och från flygplatsen, liksom inte minst tullvisitationen på Arlanda, som tar alldeles orimligt lång tid, behöver rationaliseras.

Dessutom tror jag att man måste räkna med att närflyget har rätt att kräva ett avståndet mellan flygplatsen och stadskärnan är relativt litet. Vill man

Lokalisering av flygplatser inom stockholmsregionen och utredning om lokalflygplats för Stockholm

förlägga flygplatsen till Arlanda eller på annan plats fyra, fem eller sex mil från Stockholm, måste det ordnas snabbförbindelser till stadskärnan av helt annat slag än nu. Jag tror att det kommer att resas krav på att det uppförs ett par flygplatser som beträffande restid ligger relativt nära stadskärnan. Det är väl ingen hemlighet att man inom Stockholms stad och även regionplanekontoret har uppmärksamheten riktad på vissa områden härvidlag.

Herr talman! Jag skulle vilja yrka bifall till utskottets hemställan med den förhoppningen, att inte säga förvisningen, att de båda berörda myndigheterna — på den statliga sidan luftfartsverket och på den kommunala KSL — griper sig an med denna sak och sätter i gång med de tidskrävande utredningarna, som måste bli klara inom rimlig tid om inte Stockholm skall komma på efterkälken när det gäller flygutvecklingen i förhållande till andra jämförbara europeiska städer.

Jag uttalar också den förhoppningen att denna mycket viktiga fråga inte blir kvarliggande som en av många detaljer i regionplanekontoret, utan att det även i denna del tillsättes en för ändamålet särskilt komponerad utredning eller kommitté, där de olika intressena blir företrädda. Jag tror att det finns möjligheter att med stöd av föreliggande utskottsutlåtande ta ett sådant initiativ. Det är också min förhoppning att denna skisserade utredning skall nå ett snabbt och för alla parter gynnsamt resultat.

Herr WIKLUND i Stockholm (fp):

Herr talman! Jag delar givetvis herr Ståhls förhoppning att utredningen av dessa frågor skall gå snabbt. Den huvudsakliga anledningen till min motion var just att påskynda hela förfarandet. Utan denna motion hade vi kanske inte nu haft ett sådant uttalande som statsutskottet här gjort och som må-

hända kan i sin mån bidra till att ärendets behandling påskyndas.

Jag vill emellertid fästa uppmärksamheten på en överraskande skillnad mellan å ena sidan statsutskottets enhälliga utlåtande och å andra sidan partiernas ställningstagande inom KSL. Där har man nämligen enhälligt tagit ställning för inte en utredning som statsutskottet förordar utan en statlig utredning. Man säger klart ut att man anser just en sådan utredning av flygfältsfrågorna i regionen vara nödvändig. Man hade ju väntat sig överensstämmelse i det fallet mellan å ena sidan ställningstagandet inom KSL och å andra sidan i statsutskottet, men så har det alltså inte blivit. Jag har velat fästa uppmärksamheten på det förhållandet.

Sedan kan man ju dela på frågan och säga att Arlanda och Bromma är flygplatser, som redan finns, medan 1967 års beslut om kostnadsfördelningen gäller nyetablerade flygplatser, om jag uppfattat saken rätt. Bromma och Arlanda är egentligen specialfall. Vad Bromma angår finns t. o. m. ett särskilt avtal mellan Stockholms stad och staten. Dessa båda flygplatser skall man därför egentligen hålla utanför resonemanget om tillkomsten av nya lokala flygplatser.

Vad slutligen angår bullerfrågan har jag ju samma uppfattning som herr Ståhl i vad gäller de långsiktiga åtgärderna. Jag har sålunda i mitt första anförande bestämt förordat att gå den konstruktiva vägen, inte den restriktiva, för att komma till rätta med bullerfrågan på längre sikt. Restriktionerna är nog bara i huvudsak en övergångshistoria. I ett långtidsperspektiv måste man kräva nykonstruktioner av flygplansmotorerna för att få dem mera tystgående.

Herr JOHANSSON i Norrköping (s):

Herr talman! Jag delar i stort de

Lokalisering av flygplatser inom stockholmsregionen och utredning om lokalflygplats för Stockholm

synpunkter som avdelningens ordförande herr Ståhl anlade på utskottets skrivning. Här har också poängterats att vi måste företa en utredning och att det brådskar med den saken. De myndigheter, lokala och regionala, som utskottet syftar på har tydligen också haft detta helt klart för sig.

I en artikel i en stockholmstidning lördagen den 7 december meddelas bl. a. att regionplanekontoret skall göra vissa undersökningar i detta sammanhang. Avslutningsvis görs följande uttalande, som jag gärna vill få med till kammarens protokoll:

»— Vi gör en fullständig inventering av flygplatsmöjligheterna i hela området, säger ingenjör Olle Eklund. Att bestämma var det fältet skall ligga blir politikernas sak.

På regionplanekontoret räknar man med att ha underlagsmaterialet klart under första hälften av 1969.»

Tydligen är man helt på det klara med att de regionala myndigheterna först skall få ta ställning i denna fråga. De underhandlingar som skall föras med de statliga myndigheterna kommer på ett senare stadium. Riksdagen har inte på något sätt undantagit stockholmsregionen i det beslut, som fattades 1967 om kostnadsfördelningen mellan stat och kommun i detta avseende.

Herr andre vice talmannen CASSEL (h):

Herr talman! Jag hade inte tänkt lägga mig i denna debatt. Jag vet egentligen inte heller riktigt varför den kom till, eftersom vi i utskottet inte utan möda och reflexioner och efter ganska långa överväganden kommit fram till en enhällig skrivning. Jag vill bara anlägga den synpunkten på detta ärende att det hur man bär sig åt kommer att bli mycket svårt att finna den lämpliga platsen för ett nytt flygfält i stockholmsområdet. Vi märkte detta när vi hade att ta ställning till place-

ringen av storflygfältet, vilket vi tyvärr måste lägga så långt från Stockholm som blev fallet med Arlanda.

Om man måste flytta flygtrafiken från Bromma blir det mycket svårt att finna ett läge, som är väsentligt närmare huvudstadens centrum än Arlanda. Så måste emellertid bli fallet om flygfältet skall passa för inrikesflyget, särskilt, såsom herr Ståhl påpekade, på de korta och medellånga distanserna. Annars blir det meningslöst att använda flyg till Stockholm.

Man måste också finna ett fält som är så beläget, att avståndet mellan inrikesfältet och utrikesfältet inte blir för långt. De förhållanden som nu råder för exempelvis en utlämning, som kommer till Stockholm och skall vidare med flyg till Karlstad eller övre Norrland, är orimliga. Han skall nu på något sätt ta sig från Arlanda till Bromma, eventuellt i taxi, till högst betydande kostnader. Man måste på något vis få en vettig relation mellan dessa flygfält.

Det finns mycket små möjligheter att finna ett markområde som passar för alla våra ändamål, som kan tillgodose önskemålen om närhet till storflygfältet på Arlanda, dock utan att komma för nära, och om närhet till Stockholms centrala delar men ändå samtidigt är så beläget att inte bullerfrågan blir olidlig för de närboende.

Det är alltså, såsom flera talare framhållit, angeläget att man angriper detta problem med största möjliga snabbhet. För varje dag som går läggs det ut nya trafikleder och bebyggelseområden, som gör att mark som man möjligen tänkt sig använda för detta ändamål blir upptagen. Svårigheterna växer således mycket snabbt.

Det hör vidare till bilden att det inte bara gäller att lägga ut *ett* ersättningsflygfält för Bromma, om detta måste flyttas. En så stor region som stockholmsregionen behöver självfallet åt-

Lokalisering av flygplatser inom stockholmsregionen och utredning om lokalflygplats för Stockholm

minstone två — eller kanske t. o. m. fler — allmänflygfält vid sidan om förfraktflyg, privatflyg o. s. v. som växer fram i oerhört snabb takt. Vi kommer att få mycket mer härav bara inom ett fåtal år än vad vi vid det här laget kan drömma om. Förmodligen behöver vi ett sådant flygfält på nordsidan av Stockholm och kanske också ett annat liknande allmänflygfält på sydsidan av Stockholm.

I den tidsnöd som vi befinner oss i får det inte förekomma att olika myndigheter väntar på varandra, utan det är viktigt att de så snart som möjligt samlas till ett praktiskt konstruktivt samarbete där luftfartsstyrelsen, som har huvudansvaret för flygkommunikationerna på de allmänna flygfälten, och även utövarna av flygverksamheten, d. v. s. SAS, Linjeflyg o. s. v., samt de regionala myndigheterna omedelbart kommer i kontakt med varandra och gemensamt kan komma fram till de bästa, ekonomiskt möjliga och från allmänhetens synpunkt mest önskvärda lösningarna. Det är angeläget att detta samarbete kommer i gång, och det är på detta sätt jag anser att utskottets enhälliga utlåtande skall läsas.

Herr WIKLUND i Stockholm (fp):

Herr talman! Herr andre vice talmannen frågade varför denna debatt kommit till stånd. Jag vill för min del svara att orsaken är den förvirring och osäkerhet — jag tillåter mig använda dessa ord — som ändå skapats genom olikheten i inställning hos å ena sidan KSL och å andra sidan statsutskottet i fråga om hur utredningen skall gå till. Det kan inte vara en riktigt bra förutsättning, om KSL, som enligt statsutskottets utlåtande förutsättes verkställa utredningen, har uppfattningen att det skall vara en statlig utredning, medan statsutskottet säger: Nej, låt oss förutsätta och hoppas att KSL gör utredningen.

Jag vill gärna instämma med herr andre vice talmannen i hans förhoppning — ja, jag skulle tro att det t. o. m. är hans övertygelse — att myndigheterna i denna fråga likväl kommer att gå varandra till mötes och verkligen söker snabbt lösa problemet. Men om man lägger föreliggande dokument bredvid varandra och närmare studerar dem blir man en aning tveksam.

Jag delar också herr andre vice talmannens uppfattning att det under alla förhållanden kommer att bli svårt att finna en lämplig placering för ett nytt flygfält för stockholmsregionen.

Herr STÅHL (fp):

Herr talman! Herr Wiklund i Stockholm återkommer till frågan om huvudmannaskapet för denna utredning, och utan att han vill säga det rakt ut är det tydligen hans mening att utskottet borde ha skrivit att regeringen skulle ta initiativet till en statlig utredning eller i varje fall att utredningen skulle genomföras under statligt dirigentskap. Jag vill då fråga: Vart tror herr Wiklund i Stockholm att det skulle leda, om man ute i landet ordnade flygplatsfrågorna på det viset? Det är ju inte bara i Stockholm som vi har flygplatser — vi har det i Göteborg och Malmö och på ett stort antal andra håll. Och inte har det där varit statsverket som sagt att det där och där skall ordnas en flygplats med den och den utrustningen, de och de dimensionerna o. s. v. Nej, det har varit ett samspel mellan kommunala och statliga organ som har lett till den situation som vi nu har och som är relativt tillfredsställande. Och jag tror att när staten har ett samarbetsorgan på området — luftfartsverket — så bör det kunna gå ganska smärtfritt att åstadkomma samarbetet även i Storstockholm.

Det vore beklagligt om man skulle hänga upp sig på formalia och på så

Bemyndigande för Kungl. Maj:t att i visst fall avstå arv som tillfallit allmänna arvsfonden

sätt finna en förevändning att förhålla en utredning, när det verkligen tarvas en snabb lösning. På den punkten har vi också varit ense. Det är just för att förhindra att man skulle sjunka ned i formella principdiskussioner som vi skrivit utlåtandet på sätt som skett och uttryckligen betonat att det redan finns ett mångårigt och så intimt samarbete mellan Storstockholms myndigheter och luftfartsverket att det inte bör föreligga några svårigheter att av göra huvudmannaskapet för den utredning det gäller. Det viktiga är att utredningen kommer till stånd, får en allsidig sammansättning och arbetar snabbt, så att dessa frågor får den erforderliga lösningen.

Herr WIKLUND i Stockholm (fp):

Herr talman! Jag vill bara tillägga, för att inga missförstånd skall uppstå, att mitt yrkande i motionen avser en förutsättningslös utredning. Kan man egentligen uttrycka sig mer försiktigt? Det är vid studium av dokumenten som jag finner att vissa skillnader föreligger, men jag hoppas att dessa inte kommer att spela någon roll, utan att det verkligen blir både en snabb utredningsstart och ett intimt samarbete mellan berörda myndigheter. Såsom redan anförts pågår i viss mån en utredning i saken inom regionplanekon-toret, men det är angeläget att företrädare för alla övriga intressen även får delta i detta utredningsarbete.

Herr BENGTSOEN i Solna (h):

Herr talman! Jag vill att slutvinjetten på denna debatt skall bli ett instämmande i vad herr Ståhl säger, nämligen att det väsentliga är att en utredning kommer till stånd med det snaraste. Det är också väsentligt att det samarbete som funnits kommer att fortsätta.

Det är väl på det sättet att man har en känsla av att det kommit grums i

samarbetet och detta har gjort att man velat ha klara linjer angående huvudmannaskapet för utredningen. Enligt min mening talar övervägande skäl för att staten skulle ha huvudansvaret för en sådan utredning. Men även om KSL skulle få detta ansvar kommer säkerligen en effektiv utredning snabbt att komma till stånd.

Efter härmed slutad överläggning biföll kammaren utskottets hemställan.

§ 6

Föredrogs statsutskottets utlåtande nr 184, i anledning av motioner om samordning mellan statens järnvägars zon-taxa samt järnvägens och postverkets busstaxor.

Utskottets hemställan bifölls.

§ 7

Bemyndigande för Kungl. Maj:t att i visst fall avstå arv som tillfallit allmänna arvsfonden

Föredrogs statsutskottets utlåtande nr 185, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående bemyndigande för Kungl. Maj:t att i visst fall avstå arv som tillfallit allmänna arvsfonden, jämte motion.

I propositionen nr 162 hade Kungl. Maj:t under åberopande av utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för den 18 oktober 1968 föreslagit riksdagen medge att 250 000 kr. av det arv som tillfallit allmänna arvsfonden efter Sten Bäckström avstodes till Bo Älgekrans och att dennes skuld till Bäckströms dödsbo på 5 149 kr. 44 öre efterskänktes.

I motionen II:1296 av fru Eriksson i Stockholm *m. fl.* hade hemställts att 750 000 kr. av det arv som tillfallit allmänna arvsfonden efter Sten Bäckström avstodes till Bo Älgekrans och att den-

Bemyndigande för Kungl. Maj:t att i visst fall avstå arv som tillfallit allmänna arvsfonden

nes skuld till Bäckströms dödsbo på 5 149 kr. 44 öre efterskänktes.

Utskottet hemställde,
att riksdagen mätte

1. i anledning av Kungl. Maj:ts förslag och motionen II:1296 medge att 300 000 kr. av det arv som tillfallit allmänna arvsfonden efter Sten Bäckström avstodes till Bo Älgekrans,

2. med bifall till Kungl. Maj:ts förslag och motionen II:1296 såvitt nu var i fråga medge att Bo Älgekrans' skuld till Sten Bäckströms dödsbo på 5 149 kr. 44 öre efterskänktes.

Utskottets hemställan föredrogs; och anförde därvid:

Fru ERIKSSON i Stockholm (s):

Herr talman! Det ärende vi nu behandlar är unikt ur flera synpunkter. Det har också hittills fått en unik behandling. Det rör sig om miljonkvarlåtenskap, som tillfallit arvsfonden. I propositionen föreslår Kungl. Maj:t att kvarlåtenskapen till en viss mindre del skall återgå till en bröstarvinge. Det är också märkligt att utskottets ledamöter har markerat sin inställning att detta är en rättvis åtgärd genom att höja beloppet från 250 000 till 300 000 kronor.

Det är intressant att få uppspelat framför sig — som man får när man följer detta ärende — hur en köttslig son kunnat bortmanövreras dels genom mer avlägsna släktingar, dels genom den uppfattning som förelegat om mindervärdigheten hos ett utomäktenskapligt barn. Man får klart för sig hur människor sett ned på en icke äktenskaplig förbindelse även när den varit varaktig och av allvarligt slag.

Man kan ha invändningar mot arv ur principiell synpunkt; det finns nog de som menar att en socialist helt skall förneka rättigheten att ge arv. Mot bakgrunden av vissa jämlikhetssträvanden kan det sägas att ett arv kan sätta som-

liga barn i en annan position än andra så att de får helt olika start. Men det är en debatt för sig. Det är en annan jämlikhetssträvan som kan hävdas i sådana här fall, nämligen att utomäktenskapliga barn och i äktenskap födda bör vara jämställda när det gäller mors och fars omsorger och mors och fars förpliktelser och även när det gäller arv efter båda föräldrarna. Under alla förhållanden bör man inte, därför att man möjligen siktar mot en framtid då det inte förekommer arv från föräldrar till barn, i dag med likgiltighet se på ett mycket gammalt krav — som från socialdemokratiskt håll betonats mycket starkt — på att barn skall vara jämställda i förhållande till sina föräldrar, vare sig dessa var gifta eller ogifta.

Dagens ärende speglar attityder till utomäktenskapliga förbindelser och utomäktenskapligt födda barn från decennierna tillbaka, och det speglar också förändringen i attityden. Tyvärr har emellertid lagstiftningen icke ändrats så som den allmänna meningen. Vi är i dag inne i en diskussion, där vi talar om att om en kvinna och en man bor tillsammans bör de ha precis samma ställning som om de hade varit gifta med varandra; detta hävdas mycket starkt om de har barn tillsammans. Det är då egendomligt att en enligt mina begrepp så upprörande fördelning av ett stort arv som i fallet Älgekrans fortfarande kan äga rum.

Älgekrans är barn av en man av hörd, eller rättare sagt grosshandlarsocietet, och en flicka av folket. Deras förbindelse fördömdes starkt av den moraliska slakten och av det moraliska samhället, som tyckte att det var skam att man erkände ett barn utom äktenskap och framför allt ansåg det fullkomligt upprörande att två individer från så olika sociala grupper skulle gifta sig. Det var många som hade uärbarn och många som hade haft förbin-

Bemyndigande för Kungl. Maj:t att i visst fall avstå arv som tillfallit allmänna arvsfonden

delsor som de hade brutit, men det skamliga och upprörande var om parterna gifte sig. Detta fall illustrerar hur man har sett på sådant.

Detta var dock inte en förbindelse vilken som helst. Flickan var 17 år när hon först träffade denne man, som hade miljoner bakom sig. Hon fick barn, han försvann, han kom tillbaka och förbindelsen varade livet ut. Trots motståndet från släkten, från allmänheten och från hela samhället mot en sådan förbindelse varade den verkligen. Denne miljonär var mycket flott och skickade av sina stora tillgångar en hundralapp ganska regelbundet både till mor och till barn under långa tider. Det förekom också en brevväxling mellan dessa två som sträckte sig över 20 år. Detta visar tydligare än något annat att denna förbindelse även tydde på ett ömsesidigt allvarligare tycke.

Trots detta har Älgekrans inte blivit förklarad för trolovningsbarn. Alla krav som kan ställas vid återopandet av att ett barn skall förklaras vara trolovningsbarn borde kunna anses vara uppfyllda i detta fall, men man har inte i tid hävdats detta. Hade man gjort det, hade det emellertid varit självklart att Älgekrans hade fått arva sin far precis som om han hade varit barn inom äktenskapet.

Det är detta som gör fallet unikt. Det är alltså riktigt att hävda inte bara att Älgekrans är en äkta son till den avlidne Bäckström, utan att han också är en son som denne har känts vid och som han tydligen har skänkt sitt intresse under mycket lång tid, och framför allt: vars mor han har haft förbindelse med under mycket lång tid.

Jag menar att med »en gången tids syn på en ogift mor och utomäktenskapliga barn och med klassamhällets hela fördömande tyngd över giftermål mellan en son ur grosshandlaresocieteten och en arbetarflicka måste det framstå som helt övertygande, att en sådan

livslång förbindelse grundats inte bara på en tillfällig kärlek utan även på en allvarlig gemenskap». — Jag tog detta ur min motion.

Man hade velat se en annan utgång av ärendet. I motionen har jag framfört synpunkten att det vore riktigt att Älgekrans fick laglotten, d. v. s. att han fick 750 000 kronor av det som nu finns kvar av arvet. Såvitt man kunnat ta reda på har tillgångarna tydligen varit bra mycket större än de som nu finns kvar. Här har det alltså varit möjligt att under ganska lång tid fördela ägodelarna på annat sätt, och av det som ursprungligen har varit ungefär 7 miljoner kronor har 1,6 eller något liknande gått till allmänna arvsfonden.

Jag tar detta som ett tecken på att man helt allmänt har en annan inställning till utomäktenskapliga barns arvsrätt nu, när först Kungl. Maj:t och därefter utskottet har velat markera, att en stor del av detta arv skall gå till Älgekrans. Tyvärr är det ändå bara 15 procent som tillfaller honom. Det hade varit riktigare — fastän jag inte hade vågat hoppats på detta, det måste jag erkänna — om man i utskottet hade velat rätta till Kungl. Maj:ts kvardröjande i mera reaktionära tänkesätt och hade tillstyrkt min motion, vari jag begär att till Älgekrans skall avstås 750 000 kronor.

Vi har många gånger försökt ändra på ärvdabalken till förmån för utomäktenskapliga barn, men detta har ännu inte lyckats; det har fördröjts av olika anledningar och även på grund av uppfattningen, att andra ting först borde förändras. Men när en ny arvslag föreslås — vilket vi har fått löfte om till nästa år — kommer den också att gälla endast de barn som föds efter det att lagen har införts. Vi kommer uppenbarligen att i fortsättningen få många sådana fall, där man i strid med den allmänna meningen låter ett utomäktenskapligt barn bli utan arv, medan för-

Bemyndigande för Kungl. Maj:t att i visst fall avstå arv som tillfallit allmänna arvsfonden

äldrarna lämnar efter sig ganska mycket pengar, kanske till andra barn och till annan släkt och i vissa fall till allmänna arvsfonden. När då ett arv gått till allmänna arvsfonden kan det finnas möjligheter att göra det man gjort i dag, ja, kanske att vara ännu radikallare. Annars kommer vi i fortsättningen att få se uppenbara orättvisor, och det kommer att bli ännu mer markerat då en ny lag antagits.

Jag beklagar efterblivenheten men jag uppskattar ändå utskottets inställning. Jag tar den som en demonstration mot Kungl. Maj:t och mot de nuvarande lagarna.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till motion II: 1296, som innebär att 750 000 kronor av det arv som tillfallit allmänna arvsfonden efter Sten Bäckström avstås till Bo Algekrans och att dennes skuld till Bäckströms dödsbo på 5 149 kronor 44 öre efterskänkes.

Herr LINDHOLM (s):

Herr talman! Jag kan dela fru Erikssons i Stockholm uppfattning att den fråga som nu behandlas ur många synpunkter sett är unik, men jag måste känna att jag i fortsättningen icke kan följa hennes sätt att argumentera.

När det gäller motiven bakom utskottets ställningstagande undrade fru Eriksson, om vi hade sikten riktad mot en framtid utan arv. Vi har över huvud taget inte haft sikten mot en framtid på det sättet, utan vid behandlingen av detta ärende har vi i utskottet försökt att komma så nära gällande praxis på området som det över huvud taget var möjligt.

Av propositionen framgår med all önskvärd tydlighet att det varit fråga om olika bud. Testamentsexekutorerna och boutredningsmännen ansåg att i detta fall ett belopp borde tillerkännas sonen och att beloppet inte borde understiga 100 000 kronor. Länsstyrelsen i Gotlands län har för sin del kommit

fram till ett belopp av 179 000 kronor, under det att kammaradvokatfiskalsämbetet, som handlägger ärenden av denna typ, har stannat för ett belopp av 300 000 kronor. Sedan kommer nu fru Eriksson med ett fjärde bud på 750 000 kronor.

Samtliga dessa fyra bud har emellertid ett gemensamt, nämligen att inget av dem tar konsekvensen av den direkta arvslotten. Skulle man ha gått direkt på arvslotten, skulle även fru Erikssons bud ha varit betydligt högre än det hon förordar i motionen. Det är alltså även från hennes sida fråga om en avvägning och en skälighetsprövning av vilket belopp som kan anses vara det lämpliga och riktiga.

Inom utskottet har vi då vi diskuterade detta spörsmål sagt oss att kammaradvokatfiskalsämbetet har den största erfarenheten av gällande praxis, och när detta ämbete förordade 300 000 kronor, tyckte vi att vi kunde ansluta oss till denna bedömning. Detta är motivet bakom utskottets förslag om en höjning av Kungl. Maj:ts 250 000 kronor till 300 000 kronor.

Det är alldeles uppenbart att man i denna fråga liksom i många andra frågor som berör rent personliga angelägenheter av känslig natur kan mobilisera många olika skäl, men vi bör komma ihåg att därest det upprättade testamentet hade blivit godkänt, skulle icke ett enda öre ha stått till förfogande, ty testamentet innehöll bestämmelser om att hela förmögenheten skulle gå till andra ändamål.

Vidare vill jag bara notera, herr talman, att det riktigaste vid handläggningen av ärenden av denna natur är att man har en någorlunda stadgad praxis. Vi kan i riksdagen genom en motion behandla enstaka fall, men alla de anonyma fallen får vi ingen kännedom om. Då är det enligt min mening lämpligt att vi har en stadgad praxis och handlar i enlighet med den. Sedan

Bemyndigande för Kungl. Maj:t att i visst fall avstå arv som tillfallit allmänna arvsfonden

får man väl göra de förändringar i lagstiftningen som kan anses erforderliga med hänsyn till en ny bedömning av frågor av denna natur.

Herr talman! Jag yrkar bifall till utskottets förslag.

Fru ERIKSSON i Stockholm (s):

Herr talman! Jag misstänkte inte ett ögonblick att utskottet hade haft en diskussion om arvs berättigande eller inte, utan jag sade närmast som ett försvar för mitt eget agerande att jag mycket väl kunde tänka mig en sådan diskussion — den har förts ofta i socialistiska kretsar. Men även om en sådan diskussion kunde vara berättigad bör den i detta speciella fall inte spela någon roll, och det tror jag inte heller att den har gjort för utskottet.

Herr Lindholm sade att utskottet velat hålla sig till gällande praxis. Men det är väl ingenting som hindrar att man ändrar praxis, och jag undrar om inte utskottet i viss mån har gjort det.

Vidare framhöll herr Lindholm att alla de anonyma fallen inte kommer upp till prövning i riksdagen. Det förhåller sig ju emellertid så, att om arven är mindre och om en viss summa, som tillfallit arvsfonden, skall lämnas tillbaka kan — efter vad jag har blivit uppläst om — finansdepartementet göra detta utan att hänskjuta frågan till riksdagen. Vi kan alltså genom behandlingen av detta ärende ge finansdepartementet en liten anvisning om att man mycket väl kan vara betydligt generösare. Det har sagts mig att i fråga om återbetalningar av belopp som överstiger 25 000—30 000 kronor skall inte riksdagen behöva uttala sig.

Det är alltså inget fel om man ger praxis en liten puff åt det ena eller det andra hållet. Praxis är inte mer bestämd än att den kan ändras; den är helt beroende av vad man gör och är ingen lag. Utskottet har säkert också varit påverkat av en ny syn på utom-

äktenskapliga barns rätt till arv efter sin far. Jag tycker inte att herr Lindholm skall förneka att ni inom utskottet är moderna i det avseendet och att detta återspeglar sig i ert förslag.

Herr LINDHOLM (s):

Herr talman! Det är riktigt att praxis kan ändras; den är ingen orubblig företeelse. Å andra sidan har vi att vänta en ny lagstiftning på detta område, och att då ändra gällande praxis har vi ansett olämpligt.

Härmed var överläggningen slutad.

Mom. 1

Herr talmannen gav propositioner dels på bifall till utskottets hemställan, dels ock på bifall till motionen II: 1296 i motsvarande del; och fann herr talmannen den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Fru Eriksson i Stockholm begärde emellertid votering, i anledning varav efter given varsel följande voteringsproposition upplästes och godkändes:

Den, som vill, att kammaren bifaller statsutskottets hemställan i mom. 1) i utskottets utlåtande nr 185, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit motionen II: 1296 i motsvarande del.

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. Fru Eriksson i Stockholm begärde emellertid rösträkning, varför votering medelst omröstningsapparat verkställdes. Därvid avgavs 126 ja och 62 nej,

Bemyndigande för Kungl. Maj:t att i visst fall avstå arv som tillfallit allmänna arvsfonden

varjämte 17 av kammarens ledamöter förklarade sig avstå från att rösta.

Kammaren hade alltså bifallit utskottets hemställan.

Mom. 2

Utskottets hemställan bifölls.

§ 8

Föredrogs vart för sig

bevillningsutskottets betänkanden:

nr 68, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändring i uppbördsförordningen den 5 juni 1953 (nr 272) jämte motioner,

nr 69, med anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående godkännande av avtal mellan Sverige och Singapore för undvikande av dubbelbeskattning och förhindrande av skatteflykt beträffande skatter på inkomst och förmögenhet, m. m., och

nr 71, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändring i tulltaxan den 12 januari 1968 (nr 25), m. m.;

första lagutskottets utlåtanden:

nr 51, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om fortsatt giltighet av lagen den 29 november 1946 (nr 722) med särskilda bestämmelser om uppfinningar av betydelse för försvaret,

nr 52, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i lagen den 13 mars 1942 (nr 117) med vissa bestämmelser om kungörande i kyrka,

nr 53, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse av 17 kap. 12 § handelsbalken, och

nr 55, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse av 1 och 4 §§ skattestrafalagen den 11 juni 1943 (nr 313), m. m.;

tredje lagutskottets utlåtanden:

nr 70, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648) (dieselavgaser), dels proposition med förslag till förordning om ändrad lydelse av 3 § 1 mom. i nämnda förordning (bensinavgaser), dels motioner angående lagstiftning rörande miljövård m. m. i viss del, och

nr 72, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående ändring i lagen den 19 maj 1944 (nr 219) om djurskydd; samt

första lagutskottets utlåtande nr 56, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående ändrad lydelse av 2 § 4:o och 16:o lagen den 26 maj 1909 (nr 38 s. 3) om Kungl. Maj:ts regeringsrätt.

Kammaren biföll vad utskotten i nämnda betänkanden och utlåtanden hemställt.

§ 9

Herr TALMANNEN yttrade:

Jag hemställer, att bland två gånger bordlagda ärenden på morgondagens föredragningslista måtte uppföras dels konstitutionsutskottets utlåtande nr 39 närmast före statsutskottets utlåtande nr 198, dels statsutskottets utlåtande nr 196 närmast före första lagutskottets utlåtande nr 54, dels ock bankoutskottets utlåtande nr 66 sist.

Denna hemställan bifölls.

§ 10

Till bordläggning anmäldes

konstitutionsutskottets utlåtande nr 40, i anledning av framställning från styrelsen för riksdagens förvaltningskontor angående rätt till visstidspension för riksdagens ledamöter i vissa fall m. m. jämte motioner;

statsutskottets memorial:

nr 200, angående tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1968/69, och nr 201, i anledning av kamrarnas skiljaktiga beslut i fråga om ökat utrymme för ämnet hemkunskap inom grundskolan;

bevillningsutskottets betänkanden:

nr 70, med anledning av motioner rörande beskattningen som miljöpolitiskt instrument, m. m., och

nr 72, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i kommunalskattelagen den 28 september 1928 (nr 370), m. m. jämte motioner; samt

bankoutskottets utlåtanden och memorial:

nr 67, i anledning av framställning från styrelsen för riksdagens förvaltningskontor om bemyndigande för styrelsen att bevilja pensioner och gratifikationer i vissa fall,

nr 68, i anledning av framställning från fullmäktige i riksgäldskontoret angående visst bemyndigande i anslutning till uppdraget att anskaffa bostäder åt riksdagsledamöter,

nr 69, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ökning av garantifonden för svenska skeppshypotekskassan,

nr 70, med förslag till bestämmelser om revision av riksdagsförvaltningen, och

nr 71, angående engångsunderstöd åt Margaretha Frantz.

§ 11

Justerades protokollsutdrag.

Kammarens ledamöter åtskildes här-
efter kl. 12.18.

In fidem

Sune K. Johansson