

# RIKSDAGENS PROTOKOLL



Nr 43

FÖRSTA KAMMAREN

1968

9—10 december

## Debatter m. m.

### Måndagen den 9 december

Sid.

Svar på interpellation av herr Lundberg (h) ang. samordning mellan värnpliktstjänstgöring och högre studier .....	3
---	---

### Tisdagen den 10 december

Svar på interpellationer:

av herr Brundin (h) ang. barnavårdsnämndernas handläggning av ärenden beträffande barnmisshandel .....	9
av herr Nilsson, Nils, (cp) om viss undersökning beträffande folkomflyttningen .....	13
Lokalisering av flygplatser inom stockholmsregionen .....	19
Om samordning mellan statens järnvägars zontaxa samt järnvägens och postverkets busstaxor .....	35
Arv, tillfället allmänna arvsfonden efter Sten Bäckström .....	37
Förbud för viss person att handhava djur .....	38

## Samtliga avgjorda ärenden

### Tisdagen den 10 december

Statsutskottets utlåtande nr 181, ang. svenska bidrag till Internationella utvecklingsfonden (IDA) .....	19
— nr 182, om begränsning av den nuvarande försvarsattachéorganisationen .....	19
— nr 183, ang. lokalisering av flygplatser inom stockholmsregionen och utredning om lokalflygplats för Stockholm .....	19
— nr 184, om samordning mellan statens järnvägars zontaxa samt järnvägens och postverkets busstaxor .....	35
— nr 185, ang. bemyndigande för Kungl. Maj:t att i visst fall avstå arv som tillfallit allmänna arvsfonden .....	37

	Sid.
Bevillningsutskottets betänkande nr 68, ang. ändring i uppbördsförordningen .....	38
— nr 69, ang. avtal med Singapore för undvikande av dubbelbeskattning och förhindrande av skatteflykt beträffande skatter på inkomst och förmögenhet, m. m. ....	38
— nr 71, ang. ändring i tulltaxan, m. m. ....	38
Första lagutskottets utlåtande nr 51, ang. fortsatt giltighet av lagen med särskilda bestämmelser om uppfinningar av betydelse för försvaret .....	38
— nr 52, ang. ändring i lagen med vissa bestämmelser om kungörande i kyrka .....	38
— nr 53, ang. ändrad lydelse av 17 kap. 12 § handelsbalken ....	38
— nr 55, ang. ändrad lydelse av 1 och 4 §§ skattestrafflagen, m. m.	38
Tredje lagutskottets utlåtande nr 70, ang. ändring i vägtrafikförordningen (dieselavgaser), och ang. ändrad lydelse av 3 § 1 mom. i nämnda förordning (bensinavgaser), m. m. ....	38
— nr 72, ang. ändring i lagen om djurskydd .....	38
Första lagutskottets utlåtande nr 56, ang. ändrad lydelse av 2 § 4:o) och 16:o) lagen om Kungl. Maj:ts regeringsrätt .....	39

## Måndagen den 9 december

Kammaren sammanträdde kl. 16.00.

Justerades protokollet för den 29  
nästlidne november.

### Ang. samordning mellan värnplikts- tjänstgöring och högre studier

Herr statsrådet **MOBERG**, som tillkännagivit, att han hade för avsikt att vid detta sammanträde besvara herr **Lundbergs** (h) interpellation angående samordning mellan värnpliktstjänstgöring och högre studier, erhöll ordet och yttrade:

Herr talman! Herr Lundberg har frågat chefen för utbildningsdepartementet om han observerat det samordningsproblem som ofta uppstår för studerande ungdom i samband med fullgörande av värnpliktstjänstgöringen och vilka åtgärder han i så fall är beredd att vidta. Enligt fastställd ärendefördelning ankommer det på mig att besvara interpellationen.

Herr Lundberg har aktualiserat frågan om en sammanhållen översyn av anpassningen mellan högre studier och värnpliktstjänstgöring och berör särskilt två områden, nämligen dels värnpliktsförmånernas inverkan på tilldelning av studiemedel, dels samordningen i tiden mellan värnpliktstjänstgöring och studietermener.

Behovsprövningen inom studiemedelssystemet sker efter schablonartade, generellt verkande regler. Även skattefria inkomster av den art, som värnpliktsförmåner utgör, beaktas vid prövningen och leder i ett begränsat antal fall till att studiemedlen reduceras. När riksdagen antog reglerna om studiemedel förutsattes inte att särskilda undantag skulle göras för vissa former av in-

komster. Jag är f. n. inte beredd att förorda någon ändring i rådande ordning.

Samordningen mellan den militära och civila utbildningen påverkas, som interpellanten framhållit, av ett stort antal faktorer. Ett tänkbart sätt att minska olägenheterna för den enskilde studeranden kan vara en omläggning av terminsindelningen vid universiteten. Frågan om en övergång till ett annat terminssystem inom det högre utbildningsväsendet utreds f. n. inom universitetskanslersämbetet på grundval av ett uppdrag från Kungl. Maj:t år 1966.

I sitt förslag till en fastare organisation av utbildningen vid de filosofiska fakulteterna har ämbetet aktualiserat frågan om en översyn av bl. a. den tidsmässiga samordningen mellan militär och civil utbildning.

Frågan om en vidare utredning — utöver det utredningsuppdrag som gavs år 1966 — övervägs f. n. inom departementet i samband med beredningen av frågan om en omorganisation av utbildningen vid filosofisk fakultet.

Herr **LUNDBERG** (h):

Herr talman! Först vill jag tacka statsrådet Moberg för att jag fick svar trots att interpellationen framställdes så pass sent. Sedan vill jag också tacka och förklara mig i stort sett nöjd med den del av svaret som rör den tidsmässiga samordningen av värnpliktstjänstgöring och studier. Då förutsätter jag att det blir ett gott slutresultat av 1966 års utredning om terminssystemet, som universitetskanslersämbetet arbetar med, och att den nya utredning inom departementet som statsrådet nu talar om verkligen kommer till stånd samt också tar all rimlig hänsyn till de problem som jag har berört i interpellationen.

**Ang. samordning mellan värnpliktstjänstgöring och högre studier**

Jag läste några av remissvaren på UKAS. De som skall utbildas till underofficerare — den uttagningen sker ju tvångsvis och omfattar rätt många av de värnpliktiga — får det tydligen särskilt besvärligt. Värnpliktsnämnden säger t. ex. att UKAS:s förslag kommer att »innebära väsentligt minskade möjligheter för de studerande inom de filosofiska fakulteterna att fullgöra sin värnpliktsutbildning utan *avsevärda* studietidsförseningar».

Juridiska fakulteten i Lund tar också upp problemet med dem som uttagits till underofficersutbildning, och matematisk-naturvetenskapliga fakulteten i Uppsala befarar att de studerande som slutar sin grundutbildning i mitten av september inte skulle kunna påbörja sina studier den höstterminen. Det förefaller mig ganska orimligt och bör väl med god vilja kunna rättas till.

Jag har också sett att överbefälhavaren, chefen för armén, SACO, värnpliktsnämnden m. fl. remissinstanser lägger fram vissa praktiska förslag.

Allt som allt har detta i varje fall gett mig det intrycket att det finns anledning och även möjligheter till sammanjämkning mellan å ena sidan utbildningsväsendets intressen och å andra sidan militärmyndigheternas nödvändiga krav, en sammanjämkning som skulle vara till direkt nytta för de berörda studerandena och kanske mera indirekt, till nytta för hela utbildningsväsendet, eftersom det åtminstone i någon mån borde öka genomströmningstakten vid universitet och högskolor.

Sedan finns det väl en annan aspekt på frågan, nämligen den psykologiska, dvs. ungdomarnas attityd mot värnplikten och mot samhällets tvång. Det är väl riktigt om ungdomarna ställer det kravet på samhället att samordning av högre studier och värnplikt skall ordnas så praktiskt som det över huvud taget är möjligt och att alla vettiga uppslag skall prövas. En sådan positiv samarbetsvilja mellan myndigheterna måste stärka försvarsviljan, och det kan

vi väl vara överens om är en viktig sak i dag, när det tyvärr finns så starka krafter som drar åt andra hållet.

Alltså, statsrådet Moberg: Skulle jag kunna få ett något fastare löfte än svarets formulering »utredning övervägs»??

Sedan övergår jag till den andra delen av svaret, den beträffande de ekonomiska frågorna, studiemedel kontra utbildningspremier, för att ställa frågan på sin spets med en gång. Där är jag inte riktigt nöjd med svaret, utan jag hade hoppats på ett löfte om en omprövning av Kungl. Maj:ts beslut av den 3 juni 1966.

Överbefälhavaren fick då ett negativt svar på sin begäran, som gick ut på att de värnpliktigas förmåner helt skulle undantas vid behovsprövningen av studiemedel. Det hade kunnat ske genom att förordningens § 11 ändrats så att inte endast studiemedel och allmänt barnbidrag utan även värnpliktsförmåner vid behovsprövning inte skulle anses som inkomst.

Läget nu är det att redan utskivteringen av premien för genomgången underofficersutbildning kan medföra viss reduktion av studiemedel den termin då studierna återupptas, varvid både den återbetalningspliktiga och den fria delen kan påverkas. Men de mera kännbara verkningarna drabbar den som går vidare i sin utbildning först till värnpliktig officer och sedan till reservofficer. En sådan yngling får reducerade studiemedel under tre på varandra följande kursterminer; förutsatt att han i sin ansökan ärligen uppger hur finanserna ligger till. Efter genomgången kadettskola lyfter han 4 000 kronor i utbildningspremium och efter vardera reservofficerskurs 1 och 2 får han 5 100 kronor. Eftersom halvåret enligt studiemedelsförordningen räknas som termin och inte tiden från den 1 september, även om studierna i verkligheten påbörjas den dagen, skulle vår vän här i exemplet efter en genomgången reservofficerskurs i sin ansökan om studiemedel som inkomst un-

## Ang. samordning mellan värnpliktstjänstgöring och högre studier

der terminen rätteligen uppföra dels premien 5 100 kronor, dels två månaders kost och logi— naturaförmåner — 480 kronor, dels daglönen 60 dagar à 12 kronor 50 öre, tillsammans 750 kronor, vilket totalt blir 6 330 kronor. Jag är inte helt säker på att jag sedan har räknat rätt men jag har kommit fram till att man skall ta två tredjedelar av detta belopp, vilket blir 4 220 kronor och minska med fribeloppet, som i dag är 2 320 kronor — 40 procent av basbeloppet 5 800 kronor. Man får då 1 900 kronor kvar. Med detta belopp skall terminens studiemedel, kronor 4 060, minskas. Därefter återstår 2 160 kronor för den terminen. Den studerande straffas alltså för att han gnott med en militär utbildning en sommar i stället för att ligga på sommarstället hos mamma och pappa och lata sig, som en yngling i går formulerade sin syn på saken vid ett samtal i ärendet.

Premien räknar man med att ha gjort fullt skäl för. Naturaförmåner och dagspenning hör till det historiska den 1 september. Nu gäller det att finansiera studierna i fortsättningen.

Det är uppenbart att den av militären åsyftade stimulanseffekten av premierna försvagas. Man kan diskutera hur mycket. Genom samtal med ungdomar har jag fått veta att det förekommer att man utan vidare slutar och underlåter att fullfölja utbildningen till reservofficer sedan de ekonomiska konsekvenserna klarlagts. Det är definitivt fel att så skall ske, men jag förstår att ungdomar blir rent utsagt förbannade när de kommer underfund med att även en del av det icke återbetalningspliktiga beloppet försvinner. Det uppfattas nog som orättfärdigt, och med ungdomars sätt att resonera i svart och vitt, rätt och orätt, så hjälper det ju föga att säga att så många hundra kronor kan det väl inte röra sig om. Det blir drygt 400 kronor i mitt räkneexempel.

Med statsrådet Mobergs klara ställningstagande när han säger »jag är för närvarande inte beredd att förorda nå-

gon ändring i rådande ordning», så är det väl inte så mycket att hoppas på. Ungdomen har ett starkt utvecklat sinne för rent spel, och därför tror jag att det kanske till och med skulle vara psykologiskt riktigt om statsrådet tog ett samtal med militären och påpekade att de värvningsbroschyrer som nu sänds ut till alla ynglingar i högsta gymnasiekursen borde innehålla ett litet påpekande om de reducerade förmånerna, så att ingen behövde känna sig lurad i efterhand. Jag tror dock inte att militärerna skulle bli glada över det.

Men det är väl inte så att statsrådet med sitt »för närvarande» försiktigt inskjutet i det negativa svaret velat antyda att ett mera noggrant personligt studium av frågan — vilket eventuellt på grund av tidsbrist inte har kunnat ske — kanske skulle kunna ändra inställningen? Jag ber alltså att få fråga om utsikterna till en omprövning och till slut även påminna om den första frågan om »utredning övervägs» när det gällde den tidsmässiga samordningen. Till slut än en gång tack för att jag trots det knappa tidsutrymmet fick tillfälle diskutera frågan.

Herr statsrådet **MOBERG**:

Herr talman! När det gäller den andra delen av frågan ser jag inga skiljaktiga uppfattningar oss emellan. Vad vi skall göra och vad vi alltså har gjort är att vidta så många åtgärder som möjligt för att underlätta för ungdomen att få en smidig övergång från militärtjänstgöringen till universitetsstudierna. Vilka åtgärder som kan komma att vidtagas vill jag inte uttala mig om. Men att vi skall hitta former för en anpassning när vi går över till de fasta studiegångarna kan jag försäkra herr Lundberg om.

Vad gäller den första delen av frågan är min uppfattning mycket bestämd. Principiellt sett kan vi inte gå in i studiemedelssystemet och för en grupp

### Ang. samordning mellan värnpliktstjänstgöring och högre studier

— de som har genomgått officersutbildning — vidtaga några speciella åtgärder. Det är inte rimligt att göra så. Om man vill kan man uttrycka det så att studiemedelssystemet inte skall användas för att uppmuntra officersutbildningen. I den mån man anser att de nuvarande förhållandena verkar starkt reducerande på intresset för officersutbildningen, finns det bara en väg att ta upp frågan på, nämligen genom en diskussion med försvarsministern och försvarsmyndigheterna. Det är den vägen man måste gå. Jag tycker inte att vad som nu äger rum är rent spel. Gymnasisterna bör liksom andra veta vilka bestämmelser som gäller. Om de läser fel krävs det ytterligare utvidgning av den upplysning som man allmänt har att ge ungdomen om olika bestämmelser.

Herr LUNDBERG (h):

Herr talman! Att det behövs mera information kan jag direkt hålla med om. Så sent som i går träffade jag en ekonomiskt mycket medveten yngling som befinner sig just i den här situationen, och han hade faktiskt inte kunskap om bestämmelserna. Nu talar vi kanske om en teoretisk fråga, som ofta — självfallet felaktigt — löses bakvägen. Jag kom att tänka på Goethe-citatet »Grau, teurer Freund, ist alle Theorie und grün des Lebens goldner Baum». Grå är den här teorin, men det är förstas inte så mycket friskt grönt i ungdomarnas sätt att »glömma» vissa saker, när de söker studiemedel.

Jag har fått den uppfattningen att ungdomarna ganska ofta underlåter att ta upp en sådan sak som en utbildningspremie. Det är självfallet felaktigt handlat, men det kan vara förklaringen till att det rör sig om »ett begränsat antal fall», som det står i svaret. Rätteligen borde det kanske vara flera fall, och en ändring av bestämmelserna skulle, tror jag, liksom kodifiera det verkliga förhållandet. Det skulle antag-

ligen inte utgöra någon speciellt ökad belastning på volymen av studiemedel som utbetalas.

Detta är givetvis förmodanden, men vid försiktiga förfrågningar har jag fått fram en viss bakgrund som gör att jag nästan kan säga att det ligger till på det sättet. De organ som handhar studiemedelstildelningen är tydligen fullt sysselsatta med att kontrollera den del av ansökningarna som ligger på det planet att den sökande skall ha fullgjort en viss studieprestation för att få nya studiemedel. Detta gäller ju för de tidigare inskrivna på universiteten. Där sker en kontroll, men jag har den uppfattningen att någon kontroll av inkomstuppgifterna i stort sett inte har förekommit, utan man har utan vidare godtagit vederbörandes egna uppgifter.

Jag tycker av flera skäl att man borde försöka allvarligt finna en lösning. Hur det skall ske vet jag inte. Militärerna har anvisat en väg, nämligen att ändra § 11, men det vill statsrådet inte höra talas om. Det torde emellertid finnas andra vägar för att tillmötesgå militären så att den avsedda stimulans-effekten tillgodoses. Som ett extra påbröd vill jag säga att bestämmelserna bör vara sådana att de framstår för ungdomarna såsom rättvisa och icke inleder till frestelse, vilket jag faktiskt tror att de gör i dag.

Herr statsrådet **MOBERG**:

Herr talman! Jag vill inte uttala mig om huruvida ungdomarna missbrukar den förmån de har, men jag hoppas att de inte gör det. Jag vill bara meddela herr Lundberg att uttrycket »i begränsad omfattning» åsyftade att den här reduktionen, såvitt jag vet, så gott som uteslutande gäller de ungdomar som genomgått officersutbildning. Under officersutbildningen och underbefälsutbildningen berörs inte, och av det skälet bedömer jag problemet så att dess omfattning är begränsad.

Överläggningen ansågs härmed slutad.

Föredrogos och bordlades ånyo statskottets 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.

På framställning av herr talmannen beslöts att första lagutskottets utlåtande nr 56 skulle sättas sist på föredragningslistan för morgondagens sammanträde.

Anmälades och bordlades

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 kommunikationsdepartementets 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 till-

läggsstat 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; samt

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 vårdnaden om barn i visst fall, dels ock motion om ändring av reglerna för hemskilnad; samt

nr 54, över dels Kungl. Maj:ts propo-

sition 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; ävensom

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.

---

Kammarens sammanträde avslutades kl. 16.24.

In fidem  
*Leif Ekberg*  
*/Solveig Gemert*



## Tisdagen den 10 december

Kammaren sammanträdde kl. 10.30; och dess förhandlingar leddes av herr förste vice talmannen.

### Ang. barnvårdsnämndernas handläggning av ärenden beträffande barnmiss-handel

Statsrådet fru ODHNOFF, som tillkännagivit, att hon hade för avsikt att vid detta sammanträde besvara herr *Brundins* (h) interpellation angående barnvårdsnämndernas handläggning av ärenden beträffande barnmisshandel, erhöll ordet och anförde:

Herr talman! Herr Brundin har i en interpellation frågat socialministern om denne vill medverka till att barnvårdsnämndernas handläggning av misstänkta barnmisshandelsfall blir föremål för omprövning. Enligt fastställd ärendefördelning ankommer det på mig att besvara interpellationen.

Efter initiativ av 1965 års riksdag och på uppdrag av Kungl. Maj:t satte dåvarande medicinalstyrelsen i gång en undersökning angående barnmisshandel. Den kom till stånd för att ge ett fastare underlag för utformningen av praktiska åtgärder till bekämpande av barnmisshandel.

Undersökningsarbetet har av verket uppdragits åt sex sakkunniga och är numera i allt väsentligt avslutat. Undersökningen har omfattat 119 kända fall av barnmisshandel under tiden 1957—1966. Med ledning av en preliminär sammanställning av det insamlade materialet kan jag här lämna följande uppgifter.

Av de undersökta fallen under den nämnda tioårsperioden har 75 avsett barn under tre år, varav 35 spädbarn. I 15 fall har misshandeln lett till döden

och i lika många fall till bestående kroppslig skada. Mer eller mindre svåra hjärnskador har förekommit. Det har klart framgått att de kroppsliga följderna av misshandeln är svårast för barn under tre års ålder.

Utredningen har försökt utröna motiven till misshandeln och de närmare omständigheterna kring denna, vilket varit möjligt i 94 av fallen. I 12 av fallen har misshandeln direkt syftat till döden, varav 7 varit att hänföra till s. k. utvidgat självmord; 4 har haft hämndmotiv och 1 har varit jämförbart med barnadråp. Av dessa 12 fall har 4 lett till döden. Misshandel begången av en socialt missanpassad förövare och ingående i allmän vanvård av barnet har varit det vanligaste, nämligen 51 fall varav 4 med dödlig utgång. Misshandel i förvirringstillstånd har begåtts i 12 fall, varav intet lett till döden. En kategori av ofta upprepad misshandel, begången av en i övrigt till synes socialt välanpassad individ och karakteriserad av speciell psykopatologi hos förövaren, omfattar 12 fall och har i hela 6 fall lett till barnets död. I den sista kategorin ingår 2 fall, där förövaren haft barnet som fosterbarn med avsikt att adoptera det. Adoptionsansökan har varit ingiven till domstol. 7 fall har gällt aga och av dessa har intet lett till döden.

Redan sammanställningen av dessa tragiska fall visar hur angeläget det är både att ingripanden sker med alla medel som f. n. står till buds och att man sorgfälligt prövar alla förslag som kan leda till att möjligheterna att stävja barnmisshandel ytterligare stärks.

Jag vill erinra om att en rad åtgärder för att motverka barnmisshandel inleddes år 1966. I 93 § barnvårdslagen infördes den bestämmelsen att var och

**Ang. barnavårdsnämndernas handläggning av ärenden beträffande barnmisshandel**

en, som får kännedom om att barn misshandlas i hemmet eller eljest där behandlas på sådant sätt att dess kroppsliga eller själsliga hälsa utsätts för fara, bör anmäla detta till barnavårdsnämnd. Samtidigt gjordes en ändring av den s. k. agapagrafen i föräldrabalken. Genom lagändringarna gavs ett klart uttryck för lagstiftarens vilja att stävja barnmisshandel och skapa underlag för ytterligare åtgärder. Socialstyrelsen utarbetade råd och anvisningar för barnavårdsmyndigheterna om uppspaning och ingripande mot barnmisshandel.

Redovisningen av den nyssnämnda utredningsgruppens arbete har beklagligtvis försenats. Jag har emellertid inhämtat att dess betänkande kommer att tillställas socialstyrelsen omkring årskiftet. Socialstyrelsen avser att därefter skyndsamt lägga fram förslag till ytterligare åtgärder.

Herr BRUNDIN (h):

Herr talman! Jag ber att få tacka fru statsrådet för svaret och då speciellt för redovisningen av socialstyrelsens ännu inte publicerade utredning om barnmisshandel. Emellertid, herr talman, förefaller det mig anmärkningsvärt att fru statsrådet egentligen inte har besvarat min interpellation och således har undvikit att ta ställning till den ytterst allvarliga frågan om barnavårdsnämndernas skyldighet att till polismyndighetens kännedom bringa information om grava fall av aktuell barnmisshandel, brott som faller under allmänt åtal.

Visserligen har jag förståelse för att man i väntan på framläggandet av en utredning inte i detalj tar ställning i den fråga som jag förmodar och hoppas är utredningens sakfråga, men nog borde ändå fru statsrådet inför kammaren ha kunnat redovisa en principiell inställning till denna fråga, som med all rätt så starkt upprör den allmänna opinionen.

För det första gäller det här hur barnavårdsmyndighet skall få kännedom om inträffade och aktuella fall av barnmisshandel, med andra ord hur man skall få 93 § barnavårdslagen att efterlevas.

För det andra gäller det hur barnavårdsmyndighets anvisningar utformats eller bör utformas vad gäller anmälan till polismyndighet.

Som fru statsrådet vet har upprörande, ytterst långtgående och brutal barnmisshandel ägt rum med barnavårdsmyndighets efterhandskännedom utan att vetenskapen förts vidare till polismyndighet. Och till det mest hjärtlösa hör att barn som utsatts för grov misshandel efter kortvarigt omhändertagande av samhället åter utlämnats till dem som utfört misshandeln utan att dessa enligt vårt samhälles lagar blivit föremål för korrektiv och sådan social anpassning som ligger utanför barnavårdsmyndighets möjligheter att åstadkomma. Resultatet härav har i flera fall blivit att de försvarslösa barnen misshandlats till döds eller fått bestående skador.

I den av fru statsrådet återopade utredningen redovisas 119 kända fall av barnmisshandel under perioden 1957—1966. I 15 fall har, som vi hörde, misshandeln lett till döden, och i lika många fall till bestående lyte.

Det är svårt att avgöra om antalet uppdragade barnmisshandelsfall är resultatet av skärpt uppmärksamhet eller av en faktisk ökning. Men man kan måhända ha skäl anta att det senare är fallet till följd av urbaniseringen och därmed avhängiga bostadssociala problem.

Mot den bakgrunden är det svårt att förstå att på detta område ansvariga myndigheter bevarat inträffade fall som vederbörande myndigheters egen affär och att fru statsrådet ansett det förenligt med sin uppgift att underlåta att i sitt svar inför kammaren avge en principdeklaration i ärendets huvudfråga.

**Ang. barnavårdsnämndernas handläggning av ärenden beträffande barnmisshandel**

Herr talman! Eftersom svaret går förbi denna huvudfråga, nämligen huruvida statsrådet är beredd medverka till att barnavårdsnämnds handläggning av misstänkta och uppdragade barnmisshandelsfall blir föremål för omprövning, ber jag att få precisera frågeställningen:

Barn kan utsättas för fysisk och psykisk misshandel. När detta uppdragas, vilka är då barnavårdsmyndigheternas uppgifter och skyldigheter? Det är till detta problem fru statsrådet skulle ha tagit ställning, åtminstone genom att hänvisa till en principiell lösning eller allra minst genom en attitydyttring.

Statsrådet fru **ODHNOFF**:

Herr talman! Herr Brundin menar att vad som upprör den allmänna opinionen skulle vara huruvida polisanmälan sker eller ej i dessa fall. Jag vill mycket bestämt förklara att min uppfattning är att det upprörande är själva sakförhållandet att barnmisshandel sker. Huruvida detta skall förhindras genom ökat polisingripande eller inte är en sak som vi så småningom kommer att ta ställning till. Av mitt svar framgår varför jag i dag inte anser mig kunna ta ställning. Herr Brundins interpellation visar att han själv är medveten om att barnavårdsnämnderna bör vara återhållsamma med polisanmälningar för att inte äventyra allmänhetens tillit till och förtroende för nämnderna. Jag vill understryka att detta är en svår och betydelsefull avvägningsfråga, och jag anser mig inte böra ta ställning till detta innan socialstyrelsens utredning föreligger och socialstyrelsens förslag har remissbehandlats. När så är fallet, herr Brundin, lär vi få anledning att återkomma till denna fråga. Men jag vill gärna deklarerat att barnmisshandel är ett fruktansvärt problem och oroande på många sätt. Jag är för min del beredd att omsorgsfullt pröva alla realistiska förslag som kan leda till en minskning av denna upprörande företeelse.

Herr Brundin har ingen vidare tilltro till barnavårdsnämndernas handläggning av dessa ärenden. Jag vill påpeka att barnavårdsnämnderna redan i dag har möjlighet att med stöd av barnavårdslagen ingripa till barnets skydd i den mån det kommer till nämndens kännedom att barnet i sin hemmiljö löper risk för misshandel. Nämnden kan sålunda omedelbart omhänderta ett barn för utredning och skilja det från hemmet, om det föreligger sannolika skäl att anta att barnet skall utsättas för misshandel. Ett sådant omhändertagande kan komma i fråga redan innan en utredning hunnit avslutas, och beslut därom kan fattas av nämndens ordförande, om nämndens beslut inte kan avvaktas utan fara.

En förutsättning för att barnavårdsnämnden skall kunna ingripa är, som jag nyss framhållit, att misstänkta fall kommer till nämndens kännedom. För att garantera att så sker föreligger det anmälningsplikt gentemot barnavårdsnämnden för vissa myndigheter och befattningshavare. Dessutom finns det ju bestämmelser i barnavårdslagen som anmodar var och en att anmäla barnmisshandel till barnavårdsnämnderna.

Herr **BRUNDIN** (h):

Herr talman! Jag tycker att vi i fru statsrådets andra inlägg kanske kom varandra litet närmare än vad vi kunde göra efter det egentliga svaret på interpellationen. Fru statsrådet lyckades få med personliga värderingar av dessa brott som väl överensstämmer med min egen värdering och med min egen syn på problemen.

Självfallet har jag inte sagt och heller inte menat att den allmänna opinionen skulle vara särdeles påverkad av och reagera starkt emot att polisanmälan inte görs. Självfallet är vi överens om att det är brotten som sådana som upprör opinionen. Men det allvarliga är att de erfarenheter som man har på detta område visar att som

**Ang. barnavårdsnämndernas handläggning** av ärenden beträffande barnmisshandel regel upprepas misshandel mot det barn som en gång utsatts för misshandel. Det hjärtlösa ligger just däri att man trots denna vetskap utsätter barnet för den uppenbara risken att på nytt utsättas för brott.

Fru statsrådet tillät sig påstå att min tilltro till barnavårdsnämnderna skulle vara liten eller obefintlig. Det är ett felaktigt påstående. Det finns verkligen inte anledning att anmärka på barnavårdsnämnderna eller deras tjänstemän för deras handläggning av dessa ärenden, utan vad man måste anmärka på är antingen utformningen av anvisningar till nämnderna eller möjligen den bristande förekomsten av sådana anvisningar.

Barnavårdsnämnderna och deras tjänstemän har utomordentligt grannlaga uppgifter att handlägga. De måste självfallet genomföra dessa uppgifter med yttersta försiktighet. Men vi får komma ihåg att det rör sig om två skilda problem, dels önskan att slå vakt om familjens integritet, dels behovet att tillvarata barnets rättsskydd — att skydda barnet mot övervåld.

Om man nu måste göra en prioritering mellan dessa båda mål så säger det sig självt, att om man prioriterar familjens integritet, då omöjliggör man i de flesta av dessa fall upprätthållande av barnets rättsskydd. Man måste därför i dessa allvarliga fall prioritera barnets rättsskydd, men självfallet genomföra erforderliga åtgärder på sådant sätt att man i minsta möjliga grad inkräktar på familjens integritet.

Men denna prioritering måste enligt min mening, fru statsråd, komma med i anvisningar till de människor som har att handlägga dessa ytterst ömtåliga fall i vårt samhälle.

Jag vill bara citera några rader ur ett yttrande som avgivits kring detta problem av stadsjuristen i Stockholms stad. Det heter däri:

»En upplysning om att barnmisshandel förekommit medför dock enligt 23 kap. 6 § brottsbalken i och för sig ej

skyldighet för tjänstemannen att göra anmälan, såvitt av upplysningen inte kan dragas den slutsatsen att ytterligare misshandel hotar. En sådan slutsats» — och här kommer det väsentliga — »torde emellertid erfarenhetsmässigt ofta kunna dragas om ej barnet på ett eller annat sätt skiljs från den som förövat misshandeln.»

Detta är alltså byggt på den erfarenhet som man har på detta område och borde ligga till grund för anvisningar till barnavårdsnämnderna samt borde måhända också ha kunnat leda fru statsrådet till en meningsyttring i den riktningen.

Statsrådet fru **ODHNOFF**:

Herr talman! Såväl av herr Brundins fråga som av protokollet lär det framgå vad herr Brundin har sagt och vad det är som han anser väsentligt, åtminstone vad han ansåg väsentligt i början av denna diskussion. Jag är glad över att herr Brundin under replikskiftet så småningom deklarerat en större tilltro till barnavårdsnämnderna. Jag vill understryka att denna tilltro till barnavårdsnämnderna är någonting som vi måste slå vakt om. Den uppsökande verksamhet som barnavårdsnämnderna, liksom andra sociala myndigheter, har sig ålagd bör också kunna bidra till att misstänkta fall av misshandel kommer till nämndernas kännedom.

Jag vill återgå till det utredningsmaterial som socialstyrelsen har lämnat. Av detta framgår att en stor del av de barn som har utsatts för misshandel kommer från hem med sociala problem. En sanering av den sociala miljön framstår alltså som väsentlig i sammanhanget. En väg att nå en lösning på dessa problem kan vara att barnen beredes plats på daghem. Bl. a. av denna anledning behövs det en kraftig utbyggnad av barnstugeverksamheten. Jag räknar här med herr Brundins helhjärtade stöd.

**Om viss undersökning beträffande folkomflyttningen**

Överläggningen förklarades härmed slutad.

**Om viss undersökning beträffande folkomflyttningen**

Ordet lämnades härefter till herr statsrådet och chefen för inrikesdepartementet **JOHANSSON**, som meddelat, att han ämnade vid detta sammanträde besvara herr *Nils Nilssons* (cp) interpellation om viss undersökning beträffande folkomflyttningen, och nu yttrade:

Herr talman! Herr Nils Nilsson i Mora har frågat mig om jag är beredd att medverka till att en vetenskaplig undersökning beträffande folkomflyttningens betydelse för människorna ur samhällsekonomisk och sociologisk synpunkt kommer till stånd.

Befolkningsomflyttningen vållar som interpellanten framhållit problem både inom sådana områden som expanderar och sådana som går tillbaka. För att bl. a. närmare belysa dessa från lokaliseringssynpunkt vitala frågor tillkallade jag efter bemyndigande av Kungl. Maj:t år 1965 en särskild expertgrupp för regional utredningsverksamhet (ERU). Denna har initierat en rad omfattande undersökningar vilka till stor del täcker de utredningskrav interpellanten framför. De undersökningar som har särskilt intresse i sammanhanget är, när det gäller glesbygdsproblemen, den inventering av servicemöjligheterna inom glesbygdsområdena som utföres under ledning av professor Bylund i Umeå och den undersökning angående människornas mera allmänna situation i glesbygderna som görs under ledning av professor Georg Karlsson i Umeå.

Det kan även nämnas att regeringen har anslagit medel för en sociologisk undersökning om bl. a. motiven för utflyttningen från Gotland.

När det gäller urbaniseringsproblemen kan jag bl. a. nämna de undersök-

ningar som utförs i Lund under ledning av professor Hägerstrand, vilka bl. a. syftar till att belysa vilken regionstruktur och regionstorlek som är fördelaktigast för människorna med hänsyn till valmöjligheterna i fråga om utbildning och arbete. Dessutom diskuteras f. n. inom ERU dels uppläggnings av en sociologisk undersökning för storstadsområden av ungefär det slag som är under arbete för glesbygdsområdena, dels möjligheten att vetenskapligt belysa frågan om i vilka miljöer människorna önskar leva.

När det slutligen gäller kostnaderna för samhällsbyggandet inom olika samhällstyper vill jag erinra om den försöksverksamhet med kommunal investeringsplanering som regeringen tagit initiativ till och som f. n. bedrivs i ett 70-tal kommuner. Denna verksamhet kommer efter hand att göra det möjligt att klarlägga dessa kostnader bättre än vad som nu är möjligt.

Den redovisning jag här gjort av pågående utredningsverksamhet tjänar endast som exemplifiering och är inte fullständig. Jag vill också i anslutning till vad herr Nilsson anfört om den otrygghet som kan vara förknippad med omskolning peka på en nyligen redovisad undersökning som visar att omskolningsverksamheten innebär positiva effekter såväl från den enskildes som samhällets synpunkt inte minst i form av ökad trygghet för den omskolade. Arbetsmarknadsstyrelsen har också startat en fortlöpande uppföljning av omskolningens effekter som bör kunna ge ytterligare belysning av dessa förhållanden.

Resultaten av det här berörda mycket omfattande utredningsarbetet kommer att redovisas fortlöpande. En sådan redovisning har redan påbörjats när det gäller de undersökningar som görs i Umeå och Lund. En första samlad redovisning och bedömning av de av ERU initierade undersökningarna beräknas komma att föreligga under sommaren 1969. Jag anser att denna

### Om viss undersökning beträffande folkomflyttningen

redovisning bör avvaktas innan frågan om ytterligare utredningar kring här berörda problem tas upp till behandling.

Herr NILSSON, NILS, (cp):

Herr talman! Först ber jag att få tacka inrikesministern för svaret, som jag anser vara både upplysande och positivt. Jag vill också söka tillrättalägga ett missförstånd, som kanske har uppstått genom min skrivning beträffande omskolningen. Behovet av omskolning är vi alla överens om — sådan behövs i dagens samhälle. Den otrygghet som jag i det fallet avsåg var otryggheten i arbetet, att man kanske skulle behöva byta arbetsplats många gånger.

Den fråga vi behandlar är en mycket viktig sådan, en fråga som berör alla delar av vårt samhällsliv och som kommer att ha sina verkningar långt fram i tiden. Det är frågan om hur vi utnyttjar och kommer att utnyttja våra produktiva resurser och det materiella och kulturella arv som byggts av många generationer före oss. Problemet berör även i hög grad vår miljö och frågan om den enskildes möjlighet att välja den livsform som för henne är den bästa. Standard är ingalunda ett liktydigt begrepp för alla människor och består inte enbart av rent materiella ting. För många människor är just möjligheten att få leva på den plats och i den miljö som de önskar en betydande del av den standard de eftersträvar. Stora befolkningsomflyttningar har skett och sker, och vi har genom den länsplanering som utfördes under fjolåret även fått ett begrepp om den framtida folkomflyttningen. Även om prognoserna är osäkra pekar de dock på att stora folkomflyttningar skulle bli följden, om effektiva motåtgärder inte vidtages. Här uppstår då den stora frågan hur vi i princip vill att vårt samhälle skall se ut i sitt helhets sammanhang.

Enligt anvisningar från inrikesdepartementet skall i planeringssammanhang länsstyrelserna och deras planeringsråd

upprätta förslag till befolkningsramar, och i de fall som förslagen till befolkningsramarna blir större än vad prognoserna utvisar också beräkna vilka kapitalinvesteringar som skulle erfordras för att bereda sysselsättning för dessa människor på deras respektive hemorter. Eftersom befolkningsramarna kommer att vara normerande för så viktiga samhällsresurser som bostadskvoten, skolor, vägar etc. kommer de att vara av mycket stor betydelse. Här kommer då frågan om ett nödvändigt underlag för samhällsplaneringen in.

Jag ber att i detta sammanhang få citera några rader ur det yttrande beträffande länsplaneringen 1967 som ingavs till inrikesdepartementet från länsstyrelsen i Norrbottens län: »Länsstyrelsen vill framhålla behovet av utökade kunskaper, när det gäller hela den diskussion kring utnyttjandet av produktiva resurser som nödvändigtvis har förts och måste komma att föras i framtiden. Likaså är möjligheterna att i en målsättningsdiskussion belysa de frågor, som är knutna till kapitalförstöringen i avfolkningsområden alltför begränsade. Den slutliga målsättningen representerar därigenom troligen ett samhällsekonomiskt sämre alternativ än det optimala. Med tanke på att befolkningsminskningen nu i vissa regioner tenderar att nå relativt stora tätorter med betydande investeringar gjorda, synes behovet av vidgade kunskaper vara påtagbart och brådskande.»

Chefen för arbetsmarknadsstyrelsen hade för ungefär ett år sedan en artikel i Stadsförbundets tidskrift, där han tog upp frågan om lokaliseringen och de framtida kommunreformerna. Han kom fram till den summeringen att den allt övervägande delen av vår arbetskraft förmodligen kommer att vara sysselsatt inom tio regioner. Men han anför också att denna utveckling inte kan komma att ske på en gång. Av hela det stora område som ligger norr om Mälardalen skulle endast Sundsvallsområdet vara en naturlig expansionsort.

**Om viss undersökning beträffande folkomflyttningen**

Jag har i min interpellation också tagit upp frågan om människornas önskan att kunna välja arbetsplats och möjligheterna härtill. I gårdagens nummer av Dagens Nyheter fanns en artikel av en av tidningens reportrar, som hade slagit följe med en arbetssökande till en arbetsplats i Göteborg. I artikeln är återgivet ett samtal som den arbetssökande hade med en kamrat på en arbetsplats. Denne säger ungefär så här: »Jag tror säkert att du skulle kunna få jobb om du flyttade hit. Jag tror också att du relativt snabbt skulle kunna få en bostad även om den blir ganska dyr. Men innan du tar steget skall du veta en sak: Om vi som jobbar på det här bygget, 50 man ungefär, hade möjlighet att få lika stabila arbetsförhållanden på mindre orter ute i landet som i den här storstadsregionen så skulle kanske 90 procent av oss flytta härifrån. Ja, jag tror faktiskt att så många skulle ta chansen. Många i laget är inflyttade i Göteborg och har tröttnat på resor, hets och jäkt.

Jag tror att det finns en utbredd reaktion i dag mot den allt kraftigare koncentrationen till storstadsområdena», fortsatte denne man i Göteborg. »Kanske är det den allt längre fritiden som fått många att tänka om när det gäller valet mellan storstaden och det mindre samhället.»

Den nämnde byggnadsarbetaren säger vidare: »Det är bra att regeringen satsar på arbetsmarknadspolitiska åtgärder, men ännu mer än hittills måste satsas på att flytta industrier till människorna, inte tvärtom. Många trivs sämre och jobbar sämre om de tvingas att flytta för att få ett arbete.»

Den arbetslöse förklarar att han kör gärna flera mil för att få ett arbete.

I en intervju som professor Bylund gav en tidning tar man också upp detta ämne. Man ställde frågan om han tror att folk önskar komma till en stor tätort. Han svarar: Jag tror det inte. Folk har knappast någon klar uppfattning om var de vill bo. Finns det arbete och

acceptabel service stannar man helst på den plats där man är och där man har sina rötter. Vi examinerar samhällsplanerare här vid universitetet, och många av dem får flotta erbjudanden, t. ex. från Stockholm, när utbildningen är klar, men det är bara de som inte får arbete på annat håll som flyttar dit. Det är ofta karriären som driver människorna till de stora tätorterna, där i regel de mest inflytelserika befattningarna finns. En decentraliserad förvaltning skulle således motverka koncentrationen.

Jag har också tagit upp frågorna om stressens betydelse i dessa sammanhang. Enligt färska uppgifter har vi 74 miljoner sjukdagar per år här i landet. Det kostar landet i inkomst- och produktionsbortfall i runt tal 11 miljarder kronor. Till det kommer de direkta utgifterna för försäkringskassorna i understöd och administration, ungefär 2,8 miljarder. Vi är alltså uppe i 14 miljarder kronor.

Vi har 250 000 människor som får socialhjälp. Vi vet att det inte är roligt att få socialhjälp, men ser vi efter varför folk får socialhjälp, finner vi att det i mycket stor utsträckning är fråga om stress, just frågan om kombination av fysiska och psykiska arbetshinder samt sociala faktorer.

Vi har 150 000 förtidspensionärer registrerade i riksförsäkringsverket, och bland pensionsanledningarna finner vi åter samma bild — psykiska eller nervösa sjukdomar svarar för hälften av pensionsanledningarna. Ungefär en tredjedel av allt detta kan skyllas på stress. Stressen och de sociala faktorer som påverkar denna är alltså ett samhällsproblem av första ordningen.

1965 års långtidsutredning tar även upp de regionala utvecklingstendenserna, varvid planeringsproblemen behandlas. Låt mig citera ett utdrag härur:

»Planeringsproblemen ter sig väsentligt svårare ur välfärdssynpunkt inom de ännu bebodda ytor vilka kommer att

### Om viss undersökning beträffande folkomflyttningen

ligga utanför pendlingsavstånd till någon tillväxtpol. I södra och mellersta Sverige kan det gälla endast mindre spridda öar på grund av de förhållandevis gynnsamma avstånden. I norra Sverige kan det däremot knappast undvikas att vidsträckt sammanhängande ytor faller inom den för sysselsättningsförbättringar oåtkomliga zonen. Man måste se som en realitet att vissa sådana områden med tiden kommer att helt förlora sin befolkning. Lämnad åt sig själv måste en sådan total avfolkning bli ytterst smärtsam. Då äldre personer liksom hittills kan förväntas vara ovilliga att byta vistelseort, har man i sådana perifera områden att vänta en katastrofalt deformerad åldersfördelning. Ekonomiska subventioner räcker inte för att upprätthålla ett acceptabelt samhällsliv. Isolering snarare än ekonomiska problem blir slutskedets stora problem.»

Men det är inte bara ren landsbygd som ligger i riskzonen utan även mindre och relativt stora tätorter. Samhället har självt till en viss grad medverkat till att rycka undan grunden för sådana orter. Järnvägsnedläggelser och järnvägarnas koncentration av godsutbytet till ett fåtal stationer i anslutning till bildistributionen, skolväsendets centralisering, indragning av smärre postanstalter m. m. bidrar steg för steg till en avrustning genom avflyttning av förhållandevis köpkraftig, offentligt anställd personal.

Orsaken till de stora förändringarna i arbetstillfällena på landsbygden har främst varit omställningen inom jordbruket och skogsbruket. Man kan ställa frågan om inte denna utveckling har gått alltför fort. Utmönstringen av skogsarbetarna har skett i mycket raskt tempo. Det finns kanske skäl att ompröva den politiken. Deltidsjordbruk och skogsarbete är alltjämt ett alternativ och har dessutom fördelen att inte ha några tunga investeringar.

I en intervju har professor Bylund tagit upp just dessa problem och sagt:

»I detta sammanhang kan jag inte undgå att fråga mig om inte mekaniseringen i skogsbruket har skett för snabbt. Man har rationaliserat bort arbetskraft och i stället genom mekaniseringen fått större behov av mer kvalificerad och därmed dyrare arbetskraft. Samtidigt som man påskyndat avfolkningen har man fått erfara att det blivit allt dyrare att få de kvalificerade arbetare man måste ha i stället. Var det inte billigare för företagen att utnyttja den relativt billiga arbetskraft man hade i form av jord- och skogsbrukare med små egna gårdar och som hade skogsjobbet som en extrainkomst? Är det inte i själva verket så att man fått en rekylverkan?»

Jordbruket har också mycket snabbt förändrats och friställt arbetskraft i stor utsträckning. Jordbruksfrågan har varit föremål för många diskussioner i denna kammare, och det kan synas överflödigt att ta upp den på nytt. Jag vill ändå ta upp frågan ur en annan aspekt som kommit till uttryck i en artikel av professorn i marklära vid skogshögskolan, Tryggve Troedsson, — »Den glömda jorden» — där han tar upp jordbruksfrågan ur en synpunkt som jag tycker kan vara värdefull. Jag ber att få citera några stycken ur artikeln.

»När man häver ut våra sopor och avlopp i vattendragen och sedan förfasar sig över våra vattenföroreningar så är detta bara ett uttryck för en brist på biologiskt kunnande. Vi kommer att ha kvar våra vattenföroreningar under oöverskådlig framtid, om vi inte försöker utnyttja de nedbrytningsprocesser marken ger oss mer eller mindre gratis. Men det förutsätter att myndigheterna försöker förstå vad mark och markvård är, men det tycks man inte ha något intresse för.

Detta gäller också i hög grad då jordbruksfrågorna behandlas. Hur marken eller marktillståndet är spelar en mycket liten roll, de tekniska och ekonomiska frågorna är betydligt mera grip-



**Om viss undersökning beträffande folkomflyttningen**

bara för de allra flesta. Det har emellertid i alla tider visat sig att det biologiskt riktiga också i det långa loppet varit det mest ekonomiskt riktiga. Så gäller förvisso i dag också.»

Beträffande tätorterna framhåller professor Troedsson att stad och åker bör vara i samspel. Han fortsätter: »Detta fordrar att varje tätort måste omges med stora åkerarealer på relativt nära håll. Skall också tätorternas sopor kunna tas tillvara blir kravet ännu större på mark, där det främmande materialet kan införlivas med markprocesserna. Sålunda behöver vi högproduktiv åkerareal även för våra tätorter.»

Vidare säger Troedsson: »Om man i dag t. ex. ser hur Henriksdals reningsverk i Stockholm behandlar sitt slam, så förstår man att vi inte på långt när ännu löst tätortens avloppsproblem. Endast under förutsättning att markprocesserna — och då de s. k. brunjordsprocesserna — får ta hand om slammet får vi en nedbrytning som blir helt tillfredsställande...»

Om våra politiker kunde tillägna sig större förståelse för jordmånens betydelse så skulle de handskas betydligt försiktigare och framför allt sparsammare med marken. Att välja mark för olika ändamål borde göras med en betydligt större ödmjukhet än vad som sker i dag.

Sverige anses vara ett rikt land, men så rikt är det inte att det kan anses befriat från att ta till vara av äldre generationer uppbyggda naturresurser av direkt betydelse för nuvarande och kommande livsmedelsförsörjning.»

Herr talman! Jag ber ännu en gång att få tacka statsrådet för svaret. Jag betraktar det såsom särskilt positivt att statsrådet inte helt avvisar möjligheterna till ytterligare utredningar. Statsrådet framhåller nämligen i slutet på svaret: »Jag anser att denna redovisning bör avvaktas innan frågan om ytterligare utredningar kring här berörda problem tas upp till behandling.» Jag tror att

det finns och kommer att finnas problem som bör bli föremål för ytterligare behandling.

Herr statsrådet **JOHANSSON**:

Herr talman! Jag försökte svara så utförligt som möjligt på herr Nilssons i Mora fråga om jag ville medverka till vissa undersökningar. Jag har sagt att de är på gång och att vi får avvakta resultatet. Herr Nilsson i Mora har velat redovisa att han har läst, tänkt och tyckt, och det är han i sin fulla rätt att göra.

Jag tänker nu inte gå in i någon diskussion. Jag skulle bara vilja framhålla att det självklart är nödvändigt med en planering i vårt samhälle. Utan en planering är det inte möjligt att bedöma hur vi skall anpassa samhällsutvecklingen. Det är en sådan försöksplanering som är på gång. Av regionalplanerna kan vi mycket snabbt få veta att vi har en betydande obalans i vårt samhälle nu. Detta framgår inte bara av regionalplanerna, utan det kan vi månadsvis avläsa när arbetslöshetssiffrorna redovisas. Skogs länen har en betydande arbetslöshet medan storstadsområdena och de sydsvenska länen t. o. m. har underskott på arbetskraft.

Huvudproblemet är hur man skall åstadkomma en bättre balans. Där kommer att krävas alla de arbetsmarknads- politiska och lokaliseringspolitiska medel som vi kan åstadkomma. I det sammanhanget är uppgiften självfallet att söka minska tillväxttakten i våra storstadsregioner och bromsa utflyttningen ur skogs länen. Den målsättningen får vi gemensamt försöka ge oss i kast med. Den nya näringspolitik som nu introducerats går längre — och måste gå längre — än att man låter lokaliseringspolitiken innefatta enbart kontakter med privata och kooperativa företag. En intensifiering av verksamheten på den statliga sidan ingår som ett led av utomordentlig betydelse.

Jag uppmärksammade att herr Nils-

**Om viss undersökning beträffande folkomflyttningen**

son i Mora citerade Dagens Nyheter från i går och talade om en byggnadsarbetare från Sunne som kom till Göteborg. Artikeln är mycket intressant, men problemet för så många människor är ju var de skall kunna få ett lönsamt och varaktigt arbete. Mannen som artikeln handlar om fick klart för sig att om han flyttade så fick han ett stabilt och lönsamt arbete. Sedan måste han naturligtvis väga detta mot konsekvenserna för honom och hans familj av en flyttning. Jag erkänner att den här avvägningsfrågan är svår.

Herr Nilsson i Mora skulle kunna gå tillbaka några nummer i Dagens Nyheter till en intervju med en man som flyttade från Vännäs i Västerbotten. Rubriken lyder: »Han är en lysande affär. Omskolad ger han staten ren vinst.» Efter omskolning fick den mannen flytta 30 mil med familjen, men nu tjänar han 300 kronor mer i månaden och har jobb året runt.

Den ene trivs. Han anpassar sig och tycker att det går bra. Den andre trivs inte. Vi måste försöka bistå både den som trivs efter flyttningen och den som inte trivs. Den senare måste vi försöka att så långt som möjligt bereda sysselsättning på en plats där han trivs bättre, men svårigheterna är stora — låt oss aldrig underskatta dem. Det slutgiltigt avgörande är om vi kan finna verksamheter som är lönsamma med utnyttjande av våra tillgångar och den arbetskraft som finns i landet. Det är ju detta som vi gemensamt skall leva av.

Denna omflyttningsprocess är ju för övrigt ingen nyhet utan något som pågått sedan århundraden. Skulle man bara följa den enskildes önskan — i och för sig inte så »bara» — vågar jag garantera, herr Nils Nilsson i Mora, att åtskilliga tiotusentals smålänningar inte skulle ha flyttat vare sig till Mellansverige eller till Norrland under tiden från mitten av 1800-talet och fram till nu, och inte heller brutit upp för att flytta till Amerika. Nödvändigheten

drev dem en gång till en flyttningsrörelse. Det angelägna i den omställning av vårt näringsliv som för närvarande pågår nödvändiggör också en viss omflyttning av människor i nuet.

Herr NILSSON, NILS, (cp):

Herr talman! Jag är helt överens med inrikesministern om att det här är ett svårt problem och också om att det är riktigt att det finns en hel del människor som vill flytta till de stora städerna. I min interpellation har jag emellertid tagit upp att många fortfarande vill bo på andra orter än storstäderna, och jag anförde exempel därpå.

När vi kommer in på lönsamheten möter den verkligt stora frågan, vad som är lönsamt. Jag anser att det behövs en ytterligare belysning av den. Vid planeringarna beräknas i regel hur mycket pengar det kommer att kosta att bereda dessa människor arbete på platsen; däremot bedömer och belyser man inte lika noggrant de stora kostnader det för med sig att skapa arbetstillfällen på den ort dit människorna skall flytta.

Överläggningen ansågs härmed slutad.

Herr FÖRSTE VICE TALMANNEN anförde:

Det synes som om höstsessionen för första kammarens del eventuellt skall kunna avslutas redan torsdagen den 12 december. Förutsättningen härför är dock att kamrarna icke fattar några skiljaktiga beslut som föranleder sammanjämkning eller gemensam votering fredagen den 13 december. I sådant fall avslutas höstsessionen sistnämnda dag.

Föredrogos och bordlades ånyo konstitutionsutskottets utlåtande nr 39, statsutskottets utlåtanden nr 186—199, bankoutskottets utlåtande nr 66, första lagutskottets utlåtanden nr 49 och 54,

**Ang. lokalisering av flygplatser inom stockholmsregionen**

andra lagutskottets utlåtande nr 73, tredje lagutskottets utlåtande nr 71 samt jordbruksutskottets utlåtande nr 48.

Föredrogs ånyo 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.

Vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt bifölls.

**Ang. lokalisering av flygplatser inom stockholmsregionen**

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

I de likalydande motionerna I: 169, av herr *Strandberg m. fl.*, samt II: 222, av herr *Bengtson* i Solna och herr *Nilsson* i Agnäs, hade yrkats, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t skulle anhålla, att direktiv måtte utfärdas till luftfartsverket att snarast utreda och framlägga förslag till den framtida lokaliseringen av flygplatser inom stockholmsregionen.

Vidare hade i motionen II: 59, av herr *Wiklund* i Stockholm och herr *Rimmerfors*, föreslagits, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t skulle hemställa, att frågan om annan lokalflygplats än Bromma flygplats för huvudstaden måtte göras till föremål för förutskattningslös utredning.

Utskottet hade i det nu föreliggande utlåtandet hemställt, att riksdagen måtte giva Kungl. Maj:t till känna vad utskottet i utlåtandet anfört i anledning av motionerna I: 169 och II: 222 samt II: 59.

I sitt yttrande hade utskottet bland annat anfört, att det funnit det i hög grad angeläget, att lämpliga markområden för ytterligare flygplatser i stockholmsregionen reserverades så snart detta vore möjligt. Enligt utskottets mening borde detta bland annat ske inom ramen för den översiktliga markanvändningsplaneringen inom regionen. Det syntes också enligt utskottet angeläget, att utredningsarbetet bedrevs skyndsamt samt redan från början i nära samarbete och kontakt med vederbörande departement och myndigheter ävensom med representanter för trafikutövarna. Först sedan en prövning i sådan ordning skett och därav föranledda förslag framlagts kunde enligt utskottets uppfattning ett ställningstagande till anläggnings- och byggnadsbehoven ske.

Reservation hade anmälts av fru *Waltheim* (s), som dock ej antytt sin mening.

Herr STRANDBERG (h):

Herr talman! De föreliggande motionerna om lokalisering av flygfält i stockholmsregionen väcktes redan i januari månad. Det har således snart gått ett helt år sedan dess, och under den tiden har förvisso en hel del hänt.

Frågan om lokalisering av flygplatser i stockholmsområdet är enligt min uppfattning inte endast en angelägenhet för Stockholm — den har både riksintresse, internationellt intresse, intresse för oss som bor ute i landet, för hela vårt näringsliv och för alla riksdagens ledamöter, av den enkla anledningen att staten ju ändå skall vara med och betala åtskilligt av kostnaderna för dessa flygfält.

Grundtanken bakom åtminstone den motion som jag själv står för har varit, att vi önskat få till stånd den debatt som måste till i en så väsentlig fråga som hur vi skall ha det i framtiden med våra flygfält i stockholmsregionen. Det är nödvändigt att man här arbetar

**Ang. lokalisering av flygplatser inom stockholmsregionen**

mycket snabbt, och det är också nödvändigt att man verkligen tränger in i och försöker analysera den framtida utvecklingen.

Jag tror inte, herr talman, att det behöver råda några delade meningar om behovet av ett välutvecklat inrikesflyg; det gäller såväl det reguljära flyget som allmänflyget. Ett behov föreligger också av samordning med det militära flyget.

Vårt lands geografiska utbredning nödvändiggör ett väl utvecklat inrikesflyg, inte minst med hänsyn till den alltmer hårdnande internationella konkurrensen för vårt näringsliv. Flygfrakten kommer enligt min uppfattning att få en accelererad utveckling och kommer därigenom att bli av största betydelse för företagens ekonomi.

Lokaliseringsfrågan är i första hand att se som ett samordningsproblem. Det är nog inte bara här i Stockholmstrakten som samordningsproblemet är högaktuellt, utan förhållandet torde inom mycket kort tid komma att bli detsamma på många andra platser i landet. Jag tänker på problemen kring flygfältsfrågorna i Göteborg, i Malmöregionen osv. Såvitt jag kan bedöma torde denna fråga bli aktuell beträffande över huvud taget alla orter här i riket som vill ha någon form av flygverksamhet.

Enligt min mening har vi måhända alltför litet beaktat allmänflygets utveckling. På inrikesflygfältet i Bromma har vi för närvarande i genomsnitt 100 operationer per dag i reguljär trafik. För allmänflygets del förekommer i runt tal inte mindre än 400 operationer. Denna utveckling kommer säkerligen att gå i mycket accelererat tempo. Detta i sin tur för med sig ytterligare problem. Jag tänker exempelvis på hur den framtida koncessionsfrågan skall lösas. Den har av tidningsuppgifter att döma blivit högaktuell. Vidare kommer in i bilden frågan om kommunernas medverkan i hela landet vid fältutbyggnader. Andra frågor som blir aktuella är samordning av trafikledning

och av säkerhetstjänsten. För allmänflygets vidkommande kan samordningsfrågan också bli aktuell, internationellt sett men kanske i första hand i skandinaviskt sammanhang; tullfrågor och andra problem kommer därvidlag med hög prioritering på dagordningen.

Jag skall gärna erkänna, herr talman, att de föreliggande motionerna har fått en synnerligen ingående behandling inom utskottet. Sällan har så många timmar ägnats åt ett ärende som i detta fall. Ett för oss alla aktuellt problem har i detta sammanhang också tagits upp till behandling, nämligen bullerstörningarna. Bara detta problem, som är mycket stort, skulle i och för sig kunna föranleda åtskilliga aspekter och synpunkter. Jag skall emellertid inte gå närmare in på den frågan. Det är väl bara att konstatera att när det gäller överljudsfrågan, som är så högaktuell, måste detta mycket svåra problem lösas genom internationella överenskommelser. En sak som vi här hemma mycket snabbt måste få till stånd är normerande principer för tillåtna bullernivåer. Några sådana har vi inte i dag och kan därför inte verkställa den planläggning som är nödvändig för att vi inte skall göra galenskaper i vår planering. Om det vore möjligt att mycket snabbt fastställa tolerabla bullernivåer, är jag övertygad om att vi också skulle kunna påverka flygplansindustrin att eftersträva framställning av tystare motorer. Jag vill gärna jämföra med förhållandena i USA, där man också har förstått att det är nödvändigt att minska flygplanens motorbuller. Där satsar man enligt uppgift inte mindre än 250 milj. kronor för att söka få till stånd mera tystgående jetmotorer.

Vi skall nog vara beredda att i vår planläggning räkna med att vi kommer att få betydligt mera tystgående jetflygplan än vi har i dag. Den utvecklingen tror jag vi kan hälsa med största tillfredsställelse. Vi är nu mitt uppe i jetåldern. Vi kan inte komma ifrån det.

**Ang. lokalisering av flygplatser inom stockholmsregionen**

Men vi skall givetvis eftersträva att få mera tystgående motorer.

Jag beklagar att man i den allmänna debatten om bullerstörningar tycks ha missuppfattat själva begreppet jet och att det gått något slags troll i detta ord. Begreppet jet är ingenting annat än en viss princip för framdrivning av luftfarkoster, och bullernivåer och bullerstörningar har vi med alla tänkbara former av flygplanstyper.

Det här är inte en fråga, herr talman, som bara berör flyget, utan den torde ha minst lika stor aktualitet på andra transportområden, såsom järnvägar, motorvägar osv. Det kan i dag ifrågasättas om det inte förekommer större bullerstörningar från andra transportgrenar än flyget.

Med samma motivering som regeringen hade när den stoppade reguljär jettrafik på Bromma skulle säkerligen all trafik behöva stoppas på delar av Storstockholms och en del andra orters lokaltrafik liksom på vissa starkt trafikerade vägar.

Vi har i en av motionerna tagit upp och kritiserat i dag rådande förhållanden. Jag anför en sådan sak som kommunikationerna från våra flygplatser, såväl Arlanda som Bromma, in till Stockholms centrala delar. Jag har sagt och jag vidhåller att de redan i dag är föråldrade och kommer att vara det så mycket mer i framtiden.

I ett remissyttrande som har kommit in har Storstockholms lokaltrafikföretag uttalat sig mycket negativt exempelvis rörande spårbunden trafik till Bromma. Detta är grundat på analyser av passagerarnas resvanor med den ringa turtäthet som i dag förekommer på matarlinjen 110 mellan Alvik och Bromma.

Herr talman! Gör man turtätheten ännu mindre försvinner trafikunderlaget helt. Det är inte överraskande att inte mer än 400—500 passagerare per dag nyttjar dessa kollektiva fortskaffningsmedel med nuvarande uppläggning av trafiken. Det är inte överras-

kande att kanske 90 procent av alla passagerare som ankommer till och avreser från Brommafältet — enligt uppgift lär det vid normaltrafik vara 4 000 —5 000 flygpasagerare per dag — åker med andra fortskaffningsmedel och därmed ställer till ytterligare kommunikationstrassel.

Vi har tagit upp frågan om den dåliga placeringen av Hagaterminalen. Terminalen måste onekligen få ett annat läge än den har i dag. Vi har be-lyst den dåliga ramptjänst som bedrivs på såväl Arlanda som Bromma. Vi har talat om den illa skötta transittrafiken mellan Arlanda och Bromma. Det rör sig om ett ganska stort antal passagerare per dag, och med den splittring av inrikesflygtrafiken som synes komma till stånd nästa år, kommer självfallet detta förhållande att bli ännu mera försämrat ifall inte åtgärder vidtages.

Jag sade inledningsvis, herr talman, att mycket har hänt, och det är riktigt. Alldeles nyligen förutsade man ju förbättringar just beträffande det vi kritiserade i januari i år. Här tänker man sig att det skall bli direkt busslinje från Arlanda till eventuellt Odenplan i stället för Hagaterminalen, och enligt tidningsuppgifter i dagarna tänker man nu stoppa in direkta busslinjer mellan Bromma och Sergels torg. Jag hälsar detta med tillfredsställelse och hoppas att man får en sådan turtäthet att bussarna avgår i skälig tid från staden ut till flygfältet före flygplanens avgång och att de också avgår från Bromma när man landat där och fått sitt bagage, så att man snabbt kan komma in till Stockholms centrum.

Men trots att jag är glad över denna förbättring som tydligen kommer till stånd redan i mitten av december, tror jag att detta endast kan vara provisoriska lösningar som inte kommer att passa in i morgondagens samhälle. De prognoser som man har gjort upp innebär att vi på de två i dag befintliga

**Ang. lokalisering av flygplatser inom stockholmsregionen**

flygfälten redan 1980 skall ha inte mindre än åtta miljoner flygpassagerare i Stockholmsområdet. Tror man på en sådan utveckling, vilket jag gör, borde man på ett helt annat sätt undersöka hur man skall ordna även kommunikationerna mellan flygplatserna och Stockholms centrala delar.

Vad som i dagens läge gör mig lite ledsen är vad man skulle kunna kalla den cirkus som nu tycks råda i förhållandet mellan kommunikationsdepartementet, KSL, luftfartsverket och SAS—Linjeflyg rörande investeringarna på Arlanda. Efter det beslut som riksdagen har fattat om hur det skall gå till är det förvånansvärt hur man här skyfflar ärendena fram och tillbaka sinsemellan och inte är sams. För min del ser jag det så att detta kan fördröja introduktionen av jetplan i svensk inrikestrafik. Det skulle i sin tur resultera i att vi inte får den kapacitetsökning som är nödvändig. Vi får inte de snabba förbindelser som också är nödvändiga, och vi får förmodligen högre flygtaxor i stället för den sänkning som skulle kunna vara möjlig.

Dessa frågor har helt nyligen tagits upp av berörda parter i KSL som den 2 oktober i år uppvaktat kommunikationsdepartementet angående en statlig utredning av flygfältsfrågorna i Stockholmsområdet. Samtidigt har KSL sagt ifrån att man inte är intresserad och att man inte kan se det bara som en regionfråga i Stockholm, utan det är en riksfråga när det gäller att betala investeringarna. Luftfartsverket skickar över bollen och säger i sin tur att flygbolagen skall vara med och betala investeringarna. Tydligt vet man inte hur man vill ha det på detta område, och det gör att det är ännu mera nödvändigt än någonsin att en stark hand får hålla i dessa frågor. Det är intressant att se att KSL har gått så långt att man nu tydligt skall diskutera hur man skall göra med utredningen om den framtida flygfältsorganisationen och placeringen här i Stockholm. Stats-

rådet och statssekreteraren i kommunikationsdepartementet säger att staten inte tänker föranstalta om några utredningar rörande flygfältsfrågorna i Stockholmsregionen, eftersom denna uppgift ligger inom ramen för den regionala planeringen, men självfallet skulle luftfartsverket kunna representeras i utredningen.

I utskottets utlåtande har vi, herr talman, skrivit följande ord som jag citerar: »Utskottet finner det emellertid i hög grad angeläget att lämpliga markområden för ytterligare flygplatser i regionen reserveras så snart detta är möjligt.» Det är riktigt, det är en sak som bör åvila KSL och regionplanekontoret inom regionplaneförbundet. Så tar utskottet upp frågan om att titta på dessa saker och behandla även bullerproblemet: »Det synes också angeläget att utredningsarbetet bedrivs skyndsamt samt redan från början sker i nära samarbete och kontakt med vederbörande departement och myndigheter, ävensom med representanter för trafikutövarna.» Jag är glad över att vi i utskottet enats kring att stryka under detta. Men sedan tillägger vi, herr talman: »Först sedan en prövning i sådan ordning skett och därav föranledda förslag framlagts kan enligt utskottets uppfattning ett ställningstagande till anläggnings- och byggnadsbehoven ske.»

Det är riktigt. Det är alltså nu regionplanekontoret här som skall arbeta så mycket det orkar och titta på själva markfrågorna. Men enligt min uppfattning räcker det inte. Jag använde nyss uttrycket »den starka handen som bör vila över det hela». Därför vill jag säga: Har vi i vårt utlåtande understrukt detta och enats kring detta i statsutskottets fjärde avdelning, vill jag för egen del tillägga att departementschefen på intet sätt får tveka att gripa in i dessa betydelsefulla frågor, om han inte omgående ser att ett resultat föreligger. Det blir nog en fullständig omöjlighet för departementschefen att inte

**Ang. lokalisering av flygplatser inom stockholmsregionen**

med kraft ingripa, när han väl har titat litet närmare på detta. Blir det inte på det sättet som jag skisserat här, då får departementschefen verkligen finna sig i att vi med kraft kommer att påtala detta förhållande. Kommunikationsministern har ju visat sig — åtminstone när det gäller den s.k. frivilliga kommunsammanslagningens reformen — som en handlingens man med förmåga att ta till orda och handla kvickt. Här har han sin nya chans.

Jag har velat nämna detta. Trots att vi kommit fram till ett enhälligt utlåtande och till denna skrivelse till Kungl. Maj:t, finns det självfallet förfärligt mycket att säga. Här har bara gjorts några påpekanden i en för hela riket så betydelsefull fråga.

**Fru WALLENTHEIM (s):**

Herr talman! I anslutning till föreliggande enhälliga utskottsutlåtande om flygplatsfrågorna inom Storstockholmsregionen vill jag, herr talman, kort anföra några synpunkter.

Regeringens beslut att inte tillåta jettrafik av typ DC 9 på Bromma för att åstadkomma en förbättring av bullersituationen där får till följd att inrikesflyg med sådana plan måste överföras till Arlanda. Beslutet nödvändiggör vissa investeringar för utökade plattformar, passagerarutrymmen och åtgärder för förbättrade förbindelser med Stockholm. De remissyttranden till motionerna som återfinnes i utskottets utlåtande är dagtecknade i våras, alltså före regeringens beslut. Samtliga remissinstanser såg en överflyttning av inrikesflyget till Arlanda som en av förhållandena påtvingad åtgärd. Luftfartsverket fann en sådan möjlighet föreligga på begränsad sikt.

SAS anförde: »En överflyttning av den reguljära inrikestrafiken, med dess nuvarande omfattning och framtida planerade utbyggnad, från Bromma till Arlanda är av många skäl icke möjlig. Den vore också praktiskt omöjlig att

genomföra med nuvarande provisoriska terminalanordningar på Arlanda flygplats.»

Man anförde också att avståndet till Stockholm från Arlanda flygplats var mindre lämpligt för reguljär inrikes trafik på längre sikt.

Utöver de praktiska hindren, för litet kapacitetsutrymme på marken inom nuvarande terminalanläggningar och avståndet till Stockholm, klagade man från företagets sida inte närmare vilka de avgörande skälen var för att man inte kunde acceptera utnyttjandet av Arlanda som ett kombinerat flygfält för utrikes- och inrikestrafik.

Såväl passagerarbefordran som godstrafik med flyg kommer helt visst att snabbt öka också i fortsättningen. En ny primärflygplats blir sålunda framdeles erforderlig. Det synes mig självklart att reservation av lämplig mark för en sådan i en region med en så expansiv utveckling som den i Stockholms län måste ske snabbt om mark över huvud taget skall kunna anskaffas inom rimligt avstånd från stadskärnan.

Om detta framtida behov av en ny primär flygplats får anses klarlagt, är det enligt min mening inte klarlagt att Arlanda inte skulle kunna under en avsevärd tid framöver tjäna som ett kombinerat flygfält för såväl inrikes- som utrikestrafik. Såvitt jag kunnat utröna av handlingarna och förstått av fördragningarna inom avdelningen synes ett sådant mera permanent utnyttjande av Arlanda icke ha ingått i målsättningen och följaktligen icke heller i de planerade investeringsinsatserna. Naturligtvis vill jag inte som lekman vare sig uttala någon bestämd mening om det möjliga eller ändamålsenliga i att utnyttja Arlanda flygfält på det sätt som jag här anför. Vad jag önskar och även finner rimligt är att frågan om ett sådant utnyttjande av Arlanda inte utan vidare avföres såsom orimlig utan blir föremål för en seriös och förutsättningslös prövning som sedermera får en mera allmän redovisning. Den

**Ang. lokalisering av flygplatser inom stockholmsregionen**

enstämmiga meningen bland remissinstanserna är att Arlandas areal tillåter en betydande kapacitetsutveckling. Vad gäller vägtrafiken till och från Arlanda har stora pengar satsats på motorväg och tillfartsvägar. En ny flygplats kräver utöver statsbidrag enligt beslutade normer för själva flygplatsen även betydande trafikinvesteringar. Dessa blir naturligtvis ofrånkomliga i sinom tid, men de behöver måhända inte nödvändigtvis bedömas som en relativt närliggande samhällsutgift — en inte oväsentligt synpunkt, synes det mig, då så många andra ytterst angelägna utgiftskrav ställer anspråk på det finansiella utrymmet.

Den beräknade befolkningsutvecklingen inom Stockholms län angavs av herr Hjerne i avdelningen till cirka två miljoner år 2000; norr om Stockholm — aktuellt för Arlandas del — en till en och en halv miljon. Man bör emellertid i Arlandas naturliga tillfartsområde inräkna även uppsalaregionen och delar av Västmanland. För denna snabbt växande befolkning är rationella och billiga kommunikationer till Stockholm av ett vitalt intresse, och det kommer naturligtvis att framtvunga betydande statsbidragsbelopp.

Jag delar helt herr Strandbergs uppfattning att kommunikationerna till och från Arlanda inte är tillfredsställande. Kraven ökar på snabbare förbindelser och ökad turtäthet. Den fråga som inställer sig är: Är två effektiva trafiksystem inom denna länsdel, båda mot Stockholm, en tvingande nödvändighet? Kan inte en integrerad transportförsörjning som väl tillgodoser såväl Arlandas behov som den ofasta befolkningens ävägbringas? Från AB Storstockholms lokaltrafik framhålls att resandefrekvensen med expressbuss 560 till och från Arlanda är för låg för att motivera en spårbunden linje enbart för Arlanda. Av yttrandet kan man enligt min mening inte dra någon annan slutsats än att lönsamhetsfrågan kommer i ett helt annat läge, därest en ra-

tionell samordning av trafikförsörjningen inom regionen kan ske. En integrerad trafiklösning sägs vara orealistisk på grund av att många markresor och nödvändiga stopp reducerar tidsvinsten i luften. Restidsdifferensen mellan Bromma respektive Arlanda och Stockholm, i det senare fallet till den olyckligt placerade Hagaterminalen, är cirka 20 minuter. Om Hagaterminalen, vilket jag utgår ifrån måste ske alldeles oavsett min frågeställning, får en mera central placering i direkt anslutning till tunnelbanesystemet, kan med rätta större anspråk på hastighet och framkomlighet ställas från flygtrafikanternas sida än den som skulle kunna erhållas genom en på lämpligt sätt samordnad effektiv trafikapparat inom det berörda området. Med all respekt för snabbhetens betydelse för industri, affärsfolk, ämbetsmän osv. ställer man sig ovillkorligen frågan om inte några minuters tidsvinst värderas högre än vad den verkligen är värd.

Det finns ute i världen ett flertal flygfält för såväl inrikes som utrikes trafik, och statsutskottets fjärde avdelning har studerat några. Jag kan inte erinra mig att jag vid något tillfälle har hört en antydning om att man varit missnöjd med ett sådant arrangemang. På flera håll konstaterade vi att antalet flygoperationer, starter och landningar, var mycket stort — jag skulle tro flera per timme än vad som kunde bli tänkbart för Arlandas del.

Nya flygplanskonstruktioner görs ideligen med betydelse för flygplatsernas bansträckningar, banlängder m.m. Säkerhetsanordningarna i luften och på marken förbättras oavbrutet, vilket är av vikt för bl.a. operationssäkerheten. Stora satsningar görs i USA och förmodligen också på andra håll för att få fram mera tystgående flygmotorer. Allt detta kommer måhända att förändra läget beträffande Brommafältets fortsatta användning. Som alla vet arbetar å andra sidan starka intressen för att friställa detta för bostadsbebyg-



## Ang. lokalisering av flygplatser inom stockholmsregionen

gelse. Den tekniska utvecklingen på flygplanssidan kommer också att beröra frågan om ett nytt primärflygfält, i vart fall påverka tidsfaktorn för när ett sådant fält måste stå färdigt att tas i anspråk.

Andra viktiga saker skulle finnas att beröra i detta sammanhang, t. ex. vad herr Strandberg har berört — charter-, taxi- och allmänflyget. Av tidsskäl går jag inte in på det.

Frågan om Arlanda flygfälts mera permanenta användning för såväl inrikes som utrikes flyg skulle för transitotrafiken innebära uppenbara fördelar. Jag kan i det sammanhanget påpeka att enligt ett uttalande av generaldirektör Winberg krävs 6 mils avstånd mellan Arlanda och ett eventuellt annat flygfält för att möjliggöra fri flygrörlighet. Om man i vart fall för en tid framöver kunde kombinera den reguljära in- och utrikestrafiken på Arlanda, uppnådde man en annan vinst, man kunde koncentrera bullerstörningarna till en punkt.

Mina viktigaste bevekelsegrunder för detta mitt anförande, herr talman, är emellertid dels den betydelse för trafikfrågans rationella lösning i den norra länsdelen som formerna för Arlandafältets användning skulle kunna tänkas få och som jag anser ingående bör prövas, dels den samhällsekonomiska aspekten vad gäller prioritering av tillgängliga samhällsekonomiska resurser på olika investeringsprojekt. Utnyttjandet av Arlanda flygfält på det sätt jag pläderat för skulle för en icke obetydlig tidrymd stå, synes det mig, väl i överensstämmelse med de riktlinjer som har förestavat 1963 års trafikbeslut.

Då jag, herr talman, i debatten inom avdelningen inte har kunnat få gehör för dessa mina synpunkter, har jag dristat mig att framföra dem här i kamraren.

Herr BERGLUND (s):

Herr talman! I statsutskottets utlåtande är det några punkter som jag vill ta upp till närmare diskussion. I tredje stycket på s. 8 i utlåtandet säger statsutskottet följande:

»I vad avser lokaliseringen av en flygterminal inom centrala Stockholm vill vi slutligen erinra om att den nuvarande lokaliseringen till Haga tillkom som en följd av att Stockholms stad icke kunde medge trafik med busar till och från Arlanda flygplats innanför Stockholms tullar.»

Denna historieskrivning är inte med verkliga förhållandet överensstämmande. Som vi känner till hade SAS ursprungligen sin terminal vid Nybroplan. Vid tillkomsten av Arlanda ansåg man att den inte räckte till. Man tog då upp överläggningar med gatunämnden och byggnadsnämnden för att få fram en ny terminal, och man fick förslag på en hel del platser. Från stadens sida hävdades att terminalen borde ligga i anslutning till tunnelbana och man anvisade lägen vid Odenplan och vid Rådmanngatan. Svårigheten med dessa förslag var ur SAS' synpunkt att det vid Odenplan var fråga om en bebyggd fastighet. Platsen vid Rådmanngatan var något lättare tillgänglig.

När dessa överläggningar pågick bröt SAS det hela och placerade utan vidare flygterminalen vid Haga, eftersom man där kunde bygga på billig mark som domänstyrelsen förvaltade. Man förstod från SAS' sida inte till fullo värdet av goda kommunikationer för en flygterminal. SAS' misslyckande på denna punkt bör därför inte skyllas på Stockholms stad. Man har helt enkelt varit för kortsynt när det gällt att bedöma den framtida utvecklingen.

Med anledning av herr Strandbergs anförande vill jag också meddela att det nu på lördag öppnas direkt buss trafik mellan Bromma och Sergels torg. Denna innebär att man har anslutning till varje flyglägenhet både från terminalen vid Sergels torg—Sveavägen och

### Ang. lokalisering av flygplatser inom stockholmsregionen

från Bromma. Man har alltså i kommunikationshänseende full anslutning. Res-tiden är 18 minuter.

Det här utlåtandet kan man också an-lägga en hel del principiella synpunk-ter på, som kanske även berör syste-met för kostnadsfördelningen vid byg-gandet av flygplatser. Det allmänna be-talar ju för närvarande kostnaderna för dessa. Efter fjolårets riksdagsbeslut skall också kommunerna bidra till fi-nansieringen. Om vi nu ser Bromma-frågan från den utgångspunkten så är läget det, att SAS vill modernisera sina flygplanstyper för inrikes flygtrafik. Man vill införa DC-9 på Bromma. Detta medges av luftfartsstyrelsen, men dess beslut överklagas av Stockholms stads hälsovårdsnämnd. Nämndens överkla-gande tillstyrks av remissinstanser, och överklagandena bifalles av Kungl. Maj:t.

I detta läge säger SAS att man vill flytta en del av inrikestrafiken till Ar-landa. Detta påkallar i sin tur upprust-ningar på Arlanda, och det är samhäl-let som får betala de kostnaderna. Men grunden till det hela är ju SAS' önskan att införa modernare flygplanstyper, och det passar man på att göra i detta sammanhang, och samhället åsamkas en kostnad.

Men hela flygaffären och kostnaden för den bör väl ligga på en hand. Kost-naderna för att flyga bör bäras av flyg-passagerarna. Flyget har numer en så stark ställning som trafikmedel att det bör kunna bära sina egna kostnader.

Flygets konkurrent järnvägen har fått bära sina trafik kostnader — för statio-ner och allt — och om den inte har kunnat göra detta har staten hjälpt till. Här går staten in utan att det är styrkt att detta är nödvändigt. Vi betalar kost-nader från det allmänna, vi ökar flyg-bolagens vinster, och när det sedan blir fråga om att inlösa de enskildas andel i flygbolagen har man drivit upp vins-terna genom att samhället i annan ord-ning tagit kostnaden för en del av fly-gets verksamhet, nämligen för flygplat-serna. Däremot har samhället inte di-

rekt tagit några kostnader för järnvägs-stationer. Dessa har helt enkelt inräk-nats i driften för järnvägsnätet. Varför inräknas inte flygplatskostnaderna i kostnaderna för flyget? Det vore väl rimligt i detta läge, ty flyget har — som det påpekats — blivit ett trafik-medel som kommit för att stanna. Var-för skall man då subventionera detta trafikmedel? Varför skall inte detta bära sina egna kostnader och konkur-rera på lika villkor med järnvägarna?

Oavsett hur man löser dessa frågor måste man givetvis upprusta Arlanda, och denna oklarhet på olika punkter får inte leda till att man inte gör någon-ting åt Arlanda. Man bör försöka vid-taga någon åtgärd och därefter bringa klarhet i kostnadsfrågan.

Detta ärende är intressant också ur en annan synpunkt, nämligen att man enligt min mening överskattar flygti-derna i luften och negligerar markti-derna. Vad man först bör gripa sig an med beträffande flyget är att förkorta tiden för in- och urlastning av passa-gerare och gods. Därvidlag har vi i frå-ga om inrikestrafiken oerhört mycket att lära oss både i New York och i Hamburg, och jag rekommenderar där-för SAS att studera förhållandena där. För inrikestrafiken behövs ju ingen tidsödande passkontroll eller genom-gång av gods.

Jag vill också poängtera att om man flyttar inrikesflyget till Arlanda och använder jet kommer man inte snabba-re fram, ty körtiden från Arlanda till centrala Stockholm är 40 minuter mot 18 minuter från Bromma. Vidare kan inte DC-9:orna utnyttjas i full utsträck-ning inom inrikestrafiken, därför att de kräver relativt lång tid för start och landning. Deras flyghöjd är högre än motorflygets, vilket gör att det blir ungefär samma tider till Arlanda som man för närvarande har beträffande motorflyget vid Bromma.

Slutsatsen i utskottsutlåtandet, att man skall försöka få fram en ny flyg-plats, är det väl ingenting att säga om,

**Ang. lokalisering av flygplatser inom stockholmsregionen**

men först måste man, som herr Strandberg har påpekat, utarbeta normer för bullermätningar så att man får klart för sig vilket buller som är tolererbart för människan. Om stockholmsregionen år 1990 — som man tror — kommer att omfatta hela Mälardalen fram till Eskilstuna i väster måste man fråga sig var en flygplats skall placeras som med nuvarande frekvenser inte stör bostadsbebyggelsen med sitt buller och som samtidigt ligger nära stadens kärna.

Vi måste också gripa oss an med det problem som man i Förenta staterna i ganska stor utsträckning funderat över och där flygplanen konstrueras med tanke på detta, nämligen att få fram plan vilka inte bullrar lika mycket som planen för närvarande gör. Detta måste väl lyckas, ty det är en viktig fråga. Vi har fått så mycket buller av flygplan som vi kan tolerera, och när miljöfrågorna blir alltmera känsliga måste flygplanskonstruktörerna inrikta sin verksamhet på plan som bullrar mindre i stället för plan som går hastigare.

I ärendet förekommer ju en begäran om en utredning av frågan om en ny flygplats. Jag vill då bara sända med det budskapet på vägen att man bör gripa sig an problemet att åstadkomma en tolerabel bullernivå så att det blir klarlagt var gränserna skall gå samt att flygbolagen bör försöka att i första hand rationalisera sin marktjänst och sträva efter att förvärva plan som är så litet bullerstörande som möjligt i stället för att skaffa sig plan som är så snabba som möjligt. Jag tror att dessa synpunkter hör framtiden till.

Herr STRANDBERG (h) kort genmäle:

Herr talman! Låt mig bara få konstatera beträffande herr Berglunds påpekande om den felaktiga historieskrivningen på sidan 8 i utlåtandet om Hagaterminalens tillkomst att den historieskrivningen — det kan jag lugnt påstå — har vi vid utskottsbehandlingen

över huvud taget inte tagit någon som helst hänsyn till. Det är en sak som ni får göra upp om här i Stockholm. Det enda vi har kommit fram till är att Hagaterminalen är dåligt placerad.

Jag vågar bedöma det så, att herr Berglund har hittat ett enormt gott motionsuppslag till januari månad, nämligen att gå fram med en motion om att totalt riva upp vad riksdagen 1967 beslöt rörande den framtida luftfartspolitiken här i landet. Om man gör gällande att vi nu för att SAS byter flygplans- typ skall ge oss på en helt ny luftfartspolitik är man, herr Berglund, inne på ett område som jag trodde att herr Berglund verkligen skulle behärska. Jetflygplanen, herr Berglund, har kommit för att stanna. Det finns ingen möjlighet för oss att acceptera att vi såsom snart ensam nation i världen skulle hålla fast vid en flygplanstyp, som inte längre går att köpa — framför allt gäller det med tanke på långlinjerna i detta land, vilka kan jämföras med flygsträckorna i det europeiska flygtrafiknätet. Menar herr Berglund att vi skall börja producera propellerdrivna flygplan i detta land, driva dem här och tro att vi på det sättet kan få ned bullernivån? Nej, det går inte att diskutera på det sättet.

Likadant är det när herr Berglund resonerar om den rationella marktjänsten. Visst bör den rationaliseras. Men, herr Berglund, rikta då denna framställning till den som i första hand har ansvaret för en rationellare mark- och ramptjänst, nämligen den myndighet som har monopol på detta, alltså luftfartsverket. Så ligger det till i sakfrågorna. I samband med behandlingen av dessa motioner har vi — man kan ha andra uppfattningar, det är jag medveten om — utgått från det beslut som riksdagen fattade 1967. Då beslöt riksdagen enhälligt — såvitt jag kan minnas rådde det fullständig enighet på den punkten — att även flygfält i stockholmsregionen skall i ekonomiskt hänseende behandlas precis lika som

**Ang. lokalisering av flygplatser inom stockholmsregionen**

alla andra flygfält i riket där staten är inblandad.

Herr BERGLUND (s) kort genmäle:

Herr talman! Jag vill bara framhålla att herr Strandberg har missförstått min mening. Jag har nämligen samma uppfattning beträffande flygtrafiken som jag har om järnvägstrafiken, nämligen att flygtrafiken skall bära sina egna kostnader på samma sätt som järnvägstrafiken. I den mån flygtrafiken inte gör det, får staten rent allmänt subventionera den. Staten skall inte ge speciella subventioner, vilka leder till att flygbolagen får stora inkomster. När sedan staten skall lösa ut enskilda intressenter, får den ju vara med och betala sina egna subventioner. Jag anser att denna ordning är felaktig. Jag gav exemplet med utflyttningen av inrikesflyget till Arlanda för att visa hur oklok den nuvarande ordningen är. Bara för att SAS här vill ändra sina flygplans typer och därigenom skapa större vinster, får det allmänna större kostnader.

Herr STRANDBERG (h) kort genmäle:

Herr talman! Låt mig bara säga till herr Berglund att så enkelt kan man inte ta på problematiken. Herr Berglund känner väl ändå till att de flygbolag som trafikerar våra statliga flygfält betalar avsevärda belopp i start- och landningsavgifter och vad därtill hörer — kanske de högsta i Europa. Det är ju inte flygbolagen som äger flygfälten. Jag har väldigt svårt att förstå herr Berglunds resonemang om nya subventioner. Vi får väl göra som i vanliga fall här i kammaren: vi får gå ut och göra upp i korridoren.

Herr TISTAD (fp):

Herr talman! Man blir ganska förvånad när man hör den uppfattning om flygtrafik och flygpolitik som chefen

för det stora lokala trafikföretaget i Stockholm hyser. Han tycks betrakta övergången till jetplan i inrikestrafiken såsom något slags nyck av SAS eller uteslutande som en åtgärd av SAS för att öka sina inkomster. Vi står väl ändå, herr talman, inför en utveckling som vi måste acceptera här i Sverige, om vi skall följa med. Annars får vi säga nej och riskera att halka efter i den internationella konkurrensen. SAS och Linjeflyg kan helt enkelt inte fullgöra sina förpliktelser enligt konsessionen — att i skäligen omfattning upprätthålla trafik och täcka trafikbehovet — om de inte kan övergå från de flygplan av typen Metropolitan, som nu används i de flesta fall, till jetplan som har större total kapacitet och genom sin tekniska utrustning och driftsäkerhet garanterar en väsentligt högre regularitet. Flyget måste betraktas som ett väsentligt inslag i vår infrastruktur. Man får inte se det uteslutande från företags-ekonomiska synpunkter.

Det problem som behandlas i utskottsutlåtandet är den långsiktiga frågan om flygplatserna i stockholmsregionen, men det finns också en mera kortsiktig aspekt på frågan, vilken behandlades här i kammaren för något mer än en månad sedan i samband med en enkel fråga. Då denna inte gav tillräckligt utrymme för debatt med hänsyn till frågans vikt, må det tillåtas mig att återvända till det problem som då behandlades.

Diskussionen gällde då huruvida man under en övergångstid, intill dess en långsiktig lösning uppnåtts, skulle kunna tillåta jettrafik på Bromma. Statsrådet Lundkvist förklarade som svar på en enkel fråga av herr Strandberg att han inte ville ompröva regeringens beslut att förbjuda jettrafik på Bromma, detta med hänsyn till de bullerstörningar som en sådan trafik skulle medföra. Herr Strandberg sade mycket riktigt — han har i det fallet fått medhåll av de två senaste talarna — att det är nödvändigt att vi snarast får normer

**Ang. lokalisering av flygplatser inom stockholmsregionen**

för tillåtna bullernivåer. Nödvändigheten härav illustreras inte minst av den behandling som frågan om jettrafik på Bromma har fått. Den bullerundersökning som utförts har — enligt vad man kan finna av handlingarna — ganska grundligt missförstått.

Det finns, herr talman, tre metoder att mäta flygbuller. Den första metoden innebär att man drar upp konturerna för de olika ljudnivåerna, dvs. kartlägger de olika flygplanens »bullermattor» vid olika flygriktningar. Sedan räknar man ut hur många människor som bor innanför de olika decibelkonturerna och anser frågan slutbehandlad med det. Den metoden ger emellertid inte ett acceptabelt mått på störverkan, eftersom man inte tar hänsyn till överflygningsfrekvensen vilken ur störningssynpunkt har lika stor betydelse som bullernivån.

Den andra metoden innebär att man beräknar antalet bullerexponeringar på en viss bullernivå. Det sker med någonting som kallas störningsekvivalent dagfrekvens och metoden innebär att man med hjälp av vissa koefficienter förvandlar nattstarter till dagstarter, om jag så får uttrycka det.

Det tredje och mest utvecklade förfarandet är den s. k. EBE-metoden, som innebär ungefär följande: Personer som bor i områden med starkare buller vägs in tyngre än de som bor i områden med svagare buller. Normen är att 10 decibels skillnad medför en tio gånger tyngre invägning, detta trots att en ökning med 10 decibel bara innebär en fördubbling av ljudnivån. Personer som bor alldeles inpå flygplatsen och därför störs av starter och landningar åt båda håll räknas in dubbelt. Kvälls- och nattstarter bedöms som mera störande — kvällsstarter vägs in tre gånger och nattstarter tio gånger tyngre än dagstarter. Med den metoden kan man i ett enda tal uttrycka den totala störningsnivån för operationerna med en viss flygplantyp.

Generaldirektör Bo Lundberg har ut-

fört en sådan undersökning beträffande Bromma, dels för det flygprogram som förekom på Bromma 1967, dels för det program som luftfartsstyrelsen medgav för 1970. Det visade sig att 1970 års program totalt sett skulle innebära en förbättring ur bullersynpunkt jämfört med 1967 års program. Förbättringen visar sig vara störst när bedömningen begränsas till höga bullernivåer, dvs. till störningarna för dem som bor närmast flygplatsen och i banans förlängning. Å andra sidan finns det ett mindre antal personer som kommer att utsättas för ökade störningar, men de är jämförelsevis få. Det är omöjligt att ur de gjorda beräkningarna få fram hur många dessa personer är, men om man håller sig till de verkligt störande bullernivåerna kommer man fram till att det torde vara omkring 200 personer som utsätts för en ökad störning.

Nu har det sagts — även av statsrådet Lundkvist den 7 november här i kammaren — att man inte kan väga antalet personer som utsätts för ökade störningar mot det antal personer som utsätts för mindre störningar; får över huvud taget några personer ökade störningar måste olägenheten därav bedömas som så stor att jettrafik inte kan tillåtas. Vid närmare eftertanke framstår dock ett sådant betraktelsesätt som fullständigt orimligt. Om man enkelriktar en gata och flyttar över trafiken i ena riktningen till en annan gata, får de människor som bor vid denna en ökad bullernivå; alltså kan en sådan åtgärd inte tillåtas med detta betraktelsesätt. Ändå görs ju ständigt och jämt sådana trafikregleringar i våra städer. Det är uppenbarligen en bedömningsfråga hur man skall göra avvägningen i sådana fall, varvid man måste ta hänsyn både till den totala förbättringen för det stora flertalet, de lokala försämringarna i vissa fall och de lokala förbättringarna i andra fall. Problemet kan inte avfärdas med något slags generell formel, så som här skett. Den undersökning som har gjorts beträffan-

### Ang. lokalisering av flygplatser inom stockholmsregionen

de Bromma ger inte tillräckligt underlag för att göra en bedömning av detta slag. Undersökningen bör dock fullföljas därför att det kan tänkas att ett så litet antal människor skulle få försämringar i detta fall, att de mycket väl skulle kunna erbjudas bostad på annat håll. Detta skulle sannolikt vara den enklaste och billigaste lösningen.

I detta sammanhang skall vi inte bortse från att det under 1950-talet förekom en väsentligt mycket mera störande trafik på Bromma än det gör i dag. Den var ännu mera störande än den trafik som skulle förekomma 1970, om det trafikprogram som regeringen nu har förbjudit skulle komma att förverkligas. Under 1950-talet, då trafiken alltså var i hög grad störande, kröp bebyggelsen allt närmare Brommafältet. Det byggdes i stor utsträckning inom de områden, som nu anses vara alltför bullerstörda, utan att hälsovårdsnämnden i Stockholm eller någon av Stockholms andra vederbörande myndigheter hade någonting att erinra däremot.

Frågan huruvida jettrafik skall tillåtas på Bromma får absolut icke avgöras utslutande med hänsyn till de lokala intressena. Stockholms betydelse som huvudstad och som knutpunkt för hela inrikesflyget ger frågan en avsevärt vidare aspekt. Här gäller det hela landets intresse av snabba och tidsenliga flygförbindelser mellan olika landsdelar, och det gäller därför att pröva alla tänkbara utvägar för att nå en lösning, så att vårt land inte sackar efter i utvecklingen när det gäller inrikesflyget.

Tyvärn måste man säga att Arlanda inte utgör någon lösning. Arlanda ligger alltför långt från Stockholm för att kunna accepteras som inrikesflygplats. Dessutom behövs det två flygplatser i stockholmsområdet. Ett faktum är att stockholmsområdet i fråga om flygintensitet i Europa kommer närmast efter London och Paris. Det är alldeles uppenbart att inom detta område måste tillskapas ett ökat antal flygplatser.

Det är kanske inte förvånande att

KSL inte vill betala kostnaderna för en utbyggnad av Arlanda, eftersom vi har vant oss vid att stockholmarna har väldigt svårt att acceptera de förpliktelser som följer med att vara invånare i en huvudstad; man vill ha allting gratis av staten och bara njuta fördelarna av att bo i en huvudstad och inte betala för det.

Var stod stockholmarna, när vi debatterade frågan om det kommunala bidraget på 37,5 procent här i riksdagen år 1967? Från denna talarstol restes då erinringar mot att kommunerna över huvud taget skulle betala någonting. Man sade att flygplatserna var en regional angelägenhet och att det var omöjligt att på ett rättvist sätt fördela kostnaderna mellan landsting och kommuner. Ingen stockholmsrepresentant gjorde sig hörd i den debatten, och jag kan inte erinra mig att någon stockholmare röstade för förslaget att staten helt skulle svara för kostnaderna.

Det förhållandet att staten svarar för kostnaderna, herr Berglund, innebär inte att kostnaderna stannar på staten. Det är givetvis flygbolagen och flygtrafikanterna som i det långa loppet får betala kostnaderna, även om inte kostnadstäckningen under en övergångstid är hundraprocentig.

Jag vill med den största tillfredsställelse notera att herr Berglund nu kommer att sätta in direktbussar mellan Sergels torg och Bromma. Trafikförhållandena mellan Stockholms centrum och Bromma har varit inte mindre än en skandal. Under de tider då de inrikes flygplanen i stort antal avgår från Bromma vid 18—19-tiden, har det förekommit halvtimmestrafik mellan Alvik och Bromma. Den som — utan att studera tidtabellen i förväg — förhoppningsfullt har startat en resa från exempelvis T-centralen, som vi riksdagsmän ofta gör, har därför riskerat att få vänta vid hållplatsen i Alvik upp till en halv timme på att komma till huvudstadens inrikesflygfält. Detta kan inte betecknas som tillfredsställande.

**Ang. lokalisering av flygplatser inom stockholmsregionen**

Ordet skandal är nog det rätta i detta sammanhang. Jag noterar därför med mycket stor tillfredsställelse att det nu kommer att bli en bättre ordning.

Herr BERGLUND (s) kort genmäle:

Herr talman! När man säger att stockholmsregionen inte är särskilt villig att betala sammanhänger det väl med att man har byggt en flygplats en gång och överlämnat den till staten. Vidare gör man gällande att inte bara stockholmsregionen utan även kringliggande län skall vara med och betala. Det är i avvaktan på detta som frågan har uppskjutits.

Det är alltså det argumentet som framförts. Jag har inget barn gemensamt med dem som förhandlar för Stockholm utan vill här bara ge en bild av läget.

Herr PERSSON, FRITZ, (s):

Herr talman! Sedan vi nu har fått lyssna till dessa sakkunniga utlåtanden om flygplatser och flygplan, bullernivåer och jetplan, decibel och allt vad det nu heter, så kanske det inte finns något bättre sätt att komma ned på jorden igen än att erinra om att vi i utskottsutlåtandet har blivit helt eniga om skrivningen. Viktigt är också att vi i utskottsutlåtandet har understrukt en rad av de frågor och problem, som har luftats av de talare som före mig varit uppe i talarstolen.

Jag vill bara erinra om vad som på några punkter har skrivits. Herr Strandberg menade att det har hänt en del sedan han väckte sin motion. Det har det ju faktiskt gjort. Utskottet har ju understrukt, att det är angeläget att lämpliga markområden för ytterligare flygplatser i denna region reserveras så snart som det är möjligt.

Men det har ju skett en del på detta område. Det har ju utskottet i sitt ut-

låtande tidigare nämnt. Kommunalförbundet — KSL — har erinrat om att det pågår en utredning på regionplane-kontoret, som avser att kartlägga det framtida behovet av flygplatser i Stockholm och som också skulle leda till att man reserverade mark för sådana flygplatser.

Utskottsutlåtandet har även erinrat om att kommunikationsdepartementet har överlagt med representanter för berörda myndigheter och trafikföretag. Då har man aktualiserat frågan om en mera centralt belägen flygterminal än den som nu finns på Haga. Man har också givit SJ i uppdrag att titta på den här frågan, och SJ har utfört vissa preliminära undersökningar. Överläggningar har inletts med KSL om investeringar i Arlanda och Bromma flygplatser.

Det är alltså en rad åtgärder som har vidtagits. Det finns fler men jag vill bara erinra om dessa.

Det har emellertid i ett par yttranden nämnts ett par saker som jag är litet tveksam om. Herr Strandberg sade, att »departementschefen bör ingripa med kraft» om någon fördröjning av det arbete som pågår regionalt i Stockholm skulle kunna påvisas.

På den punkten är jag mycket tveksam. Det är ju ändå så att vi har ett kommunalt planmonopol, och det är regionen som skall svara för planeringen inom regionen. Detta har också fastslagits i 126 § i byggnadslagen, som behandlar regionplaner. Där sägs det ifrån att det är regionplanemyndigheterna som skall sköta planeringen av trafikleder, flygplatser, områden för tätbebyggelser, friluftsområden, vattenförsörjning och avlopp m. m. Det är alltså klart utsagt i byggnadslagen.

Men inte nog med det. De kommunala myndigheterna har sagt ifrån att staten *inte* bör ingripa i sådana avseenden.

Jag vill i detta sammanhang citera en del av det enhälliga uttalande som antogs av stadsförbundets nittonde kon-

### Ang. lokalisering av flygplatser inom stockholmsregionen

gress i Örebro den 2—3 juni 1966. Där heter det: »Stadsförbundets 19:de kongress i Örebro, som behandlat frågan om central-regional-kommunal planering, uttalar som sin uppfattning, att huvudansvaret för denna samhällsplanering inom regional ram — som är en utbyggnad och avpassning efter utvecklingens krav av hittillsvarande kommunala arbetsuppgifter — även skall utformas och fastläggas som en kommunal demokratisk självstyrelseuppgift. Om så ej sker, kommer det väsentliga element i det svenska folkstyret, som den kommunala självstyrelsen utgör, successivt att urholkas och på längre sikt i väsentliga stycken gå förlorad. — Kommunstyrelserna i vårt land har visat sig väl skickade att bemästra de stora och krävande uppgifter, som i en dynamisk samhällsutveckling pålagts dem. Det finns givna förutsättningar för att självstyrelsen även på det regionala planet skall kunna bemästra det nya ansvaret och de nya uppgifterna.»

Det sista stycket, som jag nu vill citera, ställer herr Strandbergs uppfattning i en annan belysning. Kongressen uttalar: »Stadsförbundets kongress riktar en allvarlig vädjan till statsmakterna att vid de avgöranden som nu förestår i fråga om samhällsplaneringens utbyggnad och organisation på länsplanet, bygga vidare på den kommunala självstyrelsens grund till gagn för det fria folkstyret.»

Det är ju ord och inga visor!

Jag skulle vilja tillägga en annan sak. Stockholmsregionens regionplaneförbund har ett regionplanekontor, som troligen har större resurser än något annat regionalt organ i landet, kanske större resurser än till och med staten utan vidare kan ställa till förfogande. KSL:s kontor bör ha goda möjligheter att klara av sådana frågor, utan att statsmakterna ingriper innan planeringen är klar så långt att det är statsmakternas tur att vara med.

Nu har KSL meddelat i lördags i någon tidning — det var kanske Dagens

Nyheter — att man räknar med att vara klar med utredningsarbetet under första hälften av nästa år. Jag tror att uppgiften är riktig, men jag har fått den i andra hand. Är det på det sättet finns det väl så mycket mindre anledning att tänka sig att staten skulle vara med förrän det gällre anläggning och byggande efter det att man har fått fram lämpliga markreservationer i regionen.

Vi har, som sagt, blivit eniga om detta utskottsutlåtande. Det hade kanske räckt med att bara yrka bifall till utlåtandet. Det har jag inte gjort tidigare, herr talman, och jag skall be att få göra det nu.

Herr STRANDBERG (h) kort gemäle:

Herr talman! I anslutning till vad herr Fritz Persson uttalade här vill jag bara påpeka, att det är riktigt som han säger att vi varit eniga i utskottet om skrivningen. Även jag slår gärna vakt omkring det kommunala planmonopolet och de nuvarande bestämmelserna härom i byggnadslagstiftningen. Stadsförbundets uttalande känner jag också väl till — det har ju diskuterats.

Vi har således en enig skrivning om utredning, men jag säger för egen del, att om denna utredning inte sker med den snabbhet, som nu måste till för att denna fråga skall bringas till sin lösning, då har departementschefen skäl att ingripa. Därmed har jag inte sagt att man omedelbart måste ha en statlig utredning eller liknande.

Slutligen: Så sent som den 2 oktober i år har man från KSL-representanters sida på departementsplanet kastat fram tanken på en statlig utredning av flygfältsfrågorna i stockholmsområdet. Men departementschefen har sagt nej till detta, och med hänsyn därtill har vi accepterat denna skrivning.

Jag ville nämna detta så att det inte skall uppstå några missförstånd oss emellan på denna punkt.



**Ang. lokalisering av flygplatser inom stockholmsregionen**

Herr PERSSON, FRITZ, (s) kort genmäle:

Herr talman! Jag vill notera, att herr Strandberg menar att mot de kommunala organens mening borde departementschefen ingripa i ett sådant fall. I en särskild situation, som kan uppkomma i denna region, borde man alltså gå förbi den ordning som vi på olika sätt fastställt och som överensstämmer med de kommunala organens önskemål.

Det är på denna punkt som jag menar att det finns en skiftning i våra uppfattningar. Jag vill göra klart, att så långt tror jag inte att jag vill gå. Jag menar att detta skall skötas regionalt i enlighet med de riktlinjer vi dragit upp för denna verksamhet.

Herr SCHÖTT (h):

Herr talman! Som medmotionär i detta ärende ber jag att få säga några ord.

Även jag vill erinra om att vi så sent som den 7 november, hade en debatt i flygfrågan. Det gällde då framför allt Bromma flygplats och dess framtid. Jag deltog i den debatten och framhöll då, liksom herr Tistad har gjort här i dag, att detta är en riksfråga. Det är en fråga som berör inte bara Stockholm utan i hög grad hela vårt land, inte minst de landsändar som nu har ytterligt besvärliga kommunikationer på grund av SJ:s politik med dess många järnvägsnedläggelser.

Arlanda är icke acceptabelt som alternativ. Det ligger för långt från Stockholm. Förbindelserna in till huvudstaden är för dåliga. Det är alltså ytterligt angeläget att vi kan få behålla inrikestrafiken på Bromma.

Herr talman! Jag känner ett mycket starkt behov av att uttala min glädje över det besked vi fick av herr Berglund om att vi nu åter äntligen får en direkt bussförbindelse mellan Stockholms centrum och Bromma. På sin tid hade vi en terminal på Nybroplan. Därifrån fanns direkt förbindelse ut till

Bromma, och den anlitas av många. Den försvann, och vi har icke fått någon fullgod ersättning. För egen del har jag upprepade gånger efterlyst en sådan. Jag har haft diskussioner med kommunikationsministrarna — både herrar Skoglund, Palme och Lundkvist — i denna fråga.

Äntligen skulle alltså den frågan nu vara löst. Det har sagts att trafiken från Sergels torg kommer i gång på lördag. Vi skall hoppas att det stämmer. Jag vill erinra om att det en gång fanns angivet i Stockholms telefonkatalog att det fanns en terminal med ungefär det läget. Men den kom aldrig till stånd. Vi får hoppas att den nu verkligen kommer att inrättas.

Jag vill passa på att uttala den förhoppningen, att det inte bara blir en buss som avgår från Sergels torg, utan att där också ordnas på ett hyggligt sätt för resenärerna, att där blir en terminal, att vi får en hygglig väntsal, att där blir möjligheter att lämna in resgods osv.

På de flygfrågor i övrigt som har debatterats här, skall jag inte ge mig in. Jag vill i det stycket endast understryka, hur angeläget det är att frågan om lokalisering av flygplatser inom stockholmsregionen ägnas avsevärt större uppmärksamhet. Jag tycker att kravet på denna uppmärksamhet bör gälla såväl de regionala myndigheterna som regeringen.

Över huvud taget, herr talman, har jag den uppfattningen att flygfrågorna måste ägnas större intresse, också här i riksdagen. Detta blir allt angelägnare på grund av de försämrade järnvägsförbindelser som stora delar av vårt land har att räkna med.

Herr LUNDSTRÖM (fp):

Herr talman! Jag vill helt instämma med dem som anser att man inte på längre sikt kan ha Arlanda som ett centrum för inrikesflyget i stockholms-trakten. Därom är väl också alla eniga.

**Ang. lokalisering av flygplatser inom stockholmsregionen**

Arlanda ligger för långt bort. Men i den debatt som fördes när flygplatsen förlades till Arlanda talades det inte om att det var särskilt långt.

Det måste därför byggas en annan flygplats för inrikesflyget närmare Stockholms city under förutsättning att man inte kan ha kvar den på Bromma.

Det går inte att bestrida bullerproblemet på Bromma. Jag har varit med om flera sammankomster där man från experthåll försökt visa att Stockholms hälsovårdsnämnds bullerundersökning var felaktig. Enligt min mening har man inte lyckats därmed någon gång.

Bullerproblemet är i själva verket mycket stort. Det gäller inte bara de 17 hus som ligger alldeles in på flygfältet, precis intill staketet vid gränsen. Dessa hus vill man köpa och flytta bort. Jag undrar vad de som så ivrigt talar för att man skall flytta en massa hus till andra ställen själva skulle säga om det gällde deras egna villor. Problemet är inte så lätt! Bullret är störande inte bara för invånarna i dessa 17 hus utan för mycket stora områden i Bromma, där bullret från jetflyget är mer eller mindre besvärande. Ännu har vi jetbuller ibland under nätter, när plan måste gå ner på brommafältet.

Att jag inte talar som teoretiker i det här fallet framgår väl av att jag bor ganska nära flygplatsen på Bromma, även om jag inte bor i någon av de 17 villor som skall flyttas. Jag kan acceptera bullret för min egen del, men jag känner till att de som bor 50—100 meter närmare flygplatsen än jag är ytterligt förtvivalade över störningarna.

Det är oriktigt att påstå att man inte framförde några protester under Caravelle-tiden på Bromma. Det gjorde man visst! Jag deltog själv i protester över förhållandena. Det gällde visserligen inte mig själv men vissa andra, som bodde närmare och som led svårt av bullret. Man försökte få slut på trafiken, vilket också så småningom lyckades.

Med detta vill jag ha sagt, att jag

tror att det är alldeles nödvändigt att överge tanken på att ha jettrafik på Bromma. Man bör med kraft inrikta sig på att få markområde anvisat för en ny flygplats, som också kan ta jettrafik, speciellt för inrikesflyget, och att den förlägges så nära city som möjligt. Det finns troligen vissa möjligheter härtill.

Jag instämmer alltså i de synpunkter som kommit till uttryck här från flera håll om att man måste skapa förutsättningar för att kunna bygga en ny flygplats.

Jag instämmer också i önskemålet att cityterminalen placeras centralt. De nuvarande förhållandena är enligt min mening fullständigt orimliga och har varit det hela tiden. Det är otillfredsställande att man inte har kunnat ordna en bättre plats tidigare. Om man verkligen försökt från början att ordna saken, skulle det inte ha varit lättare, och det får inte heller vara omöjligt i fortsättningen.

Vidare var det ett tredje önskemål jag skulle velat nämna, nämligen att man skulle förbättra kommunikationerna mellan city och Bromma flygplats, men jag har nu hört att det skall ordnas inom kort.

Till slut ett älskvärt ord till min gode vän herr Tistad med anledning av hans uppgift att stockholmarna »vill ha allting gratis». Detta måste vara ett fullständigt missförstånd. Varken Stockholms stads upplåning eller kommunalskatten i Stockholm talar för att stockholmarna får allting gratis. Däremot har herr Tistad och många andra från landet en del gratis, t. ex. när de åker buss och T-bana.

Herr TISTAD (fp):

Herr talman! Jag sade i mitt anförande att detta inte var ett stockholmsproblem utan ett rikspolitiskt problem. Långt mindre än ett stockholmsproblem är det hela ett brommaproblem.

Herr Lundström påstår att det är 17 villor i Bromma som skulle behöva

**Om samordning mellan statens järnvägars zontaxa samt järnvägens och postverkets busstaxor**

flyttas. Det är naturligtvis mycket synd om de villaägare som skulle drabbas. Vi byggde en motorvägsbro i min hemstad. Då fick 30—40 villor rivas och invånarna fick flytta. De bereddes alla lämpliga bostäder genom de kommunala myndigheternas försorg. En motorvägsbro över Nordre älv är visserligen ett stort problem, men flygplatsfrågan i huvudstaden är nog ett ännu större problem och dess lösning kan kanske vara värt sina offer.

Man har inte kunnat vederlägga hälsovårdsnämndens synpunkter, säger herr Lundström. Jag skulle vilja rekommendera herr Lundström att läsa rapport 108 som är bifogad luftfartsstyrelsens remissyttrande till Kungl. Maj:t. Den är författad av generaldirektör Bo Lundberg, och han riktar där en fullständigt tillintetgörande kritik mot hälsovårdsnämndens yttrande.

Hälsovårdsnämnden hävdar t. ex. att flygbuller egentligen skulle bedömas enligt anvisningarna till byggnadsstadgan, som anger att 30—35 decibel är den högsta tolerabla ljudnivån inomhus. 30 decibel är en visknings ljudnivå. Eftersom det skulle röra sig om 23 flygstarter och landningar per dag 1970, skulle man alltså inte kunna tolerera 23 viskningar dagligen utan att lida bullerskadorna.

Man kan kanske fråga sig varför byggnadsstadgan har en sådan gräns, men det är där fråga om ett kontinuerligt buller, varvid även ljud med en visknings styrka kan vara besvärande. Detta säger väl tillräckligt om det verklighetssinne som hälsovårdsnämnden i Stockholm ådagalagt då det gällt att ta ställning i denna fråga.

Herr LUNDSTRÖM (fp):

Herr talman! Beträffande de sju ton villorna bör i klarhetens intresse tilläggas, att enligt min minnesbild var det ungefär så många som skulle flyttas därför att de ligger alldeles intill flyg-

fältet. Men det finns säkert flera hundra villor som bebos av människor, som väl inte störs av viskningar, herr Tistad, utan av rejält buller. Jag räknar inte viskningar som buller, och här skiljer sig kanske våra uppfattningar.

Luftfartsstyrelsen framhåller att dessa senare villor inte behöver flyttas. Vederbörande skulle alltså få lov att tolerera bullret, men detta är inte min inställning till frågan.

Jag har läst generaldirektör Lundbergs promemoria, rapport 108, och varit med om att som ordförande leda en diskussion om den och åtskilligt annat som har med frågan att göra. Även om jag själv alltså inte deltog i den debatten anser jag mig kapabel att dra slutsatsen, att när de uppgifter som där lämnades ställs mot hälsovårdsnämndens uppgifter i dess undersökning om bullret, så står sig rapport nr 108 inte särskilt väl.

Till sist vill jag säga att det allmännas rabattering på de kollektiva samfärdsmedlen i Storstockholm — som främst kommer stockholmarna men även andra till del — genomsnittligt är över 20 procent. Det bör kanske också tas med i bilden, när man talar om att Stockholms stad, och likaså stockholmsregionen, skall ha »allting gratis».

Sedan överläggningen ansetts härmed slufad, bifölles vad utskottet i det nu ifrågavarande utlåtandet hemställt.

**Om samordning mellan statens järnvägars zontaxa samt järnvägens och postverkets busstaxor**

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

I de likalydande motionerna I: 349, av herrar Per Jacobsson och Stefanson,

### Om samordning mellan statens järnvägars zontaxa samt järnvägens och postverkets busstaxor

samt II: 440, av herr Larsson i Umeå *m. fl.*, hade yrkats, att riksdagen skulle besluta att bemyndiga Kungl. Maj:t att vidtaga åtgärder för en sådan samordning mellan statens järnvägars zontaxa samt järnvägens och postverkets busstaxor som avsåges i motionerna, varvid motsvarande samordning med enskilda trafikföretag samtidigt borde övervägas.

Utskottet hade i det nu föredragna utlåtandet på anförda skäl hemställt, att riksdagen måtte avslå motionerna I: 349 och II: 440.

Reservation hade anförts av herr Jacobsson, Per, (fp), som likväl ej antytt sin åsikt.

Herr JACOBSSON, PER, (fp):

Herr talman! Vi har nu befunnit oss i luften ett bra tag. När vi återvänder till trafiken på jorden vill jag gärna uttrycka min erkänsla för det tålmod, som fjärde avdelningen har visat min år efter år återkommande motion angående samordningen mellan statens järnvägars zontaxa och järnvägens och postens busstaxor. Jag konstaterar att våra gemensamma ansträngningar har gett vissa resultat, även om dessa hittills varit relativt blygsamma.

Från postverkets sida har den här gången inte förmärkts någon reaktion. Självfallet måste det ske en samordning mellan de båda verkens trafiksystem, om den avsedda effekten skall kunna uppnås.

Jag skall inte närmare kommentera det system med prisreduktioner som statens järnvägar har redovisat. Effekten är — vilket också framgår av det redovisade materialet — begränsad, samtidigt som man från statens järnvägars sida är angelägen betona att det system som prövas är säljmässigt betungande. Givetvis sneglar man även på lönsamhetsaspekten och konstaterar att genomgående taxor i trafik tåg—buss skulle medföra betydande inkomstbortfall.

Det är möjligt, men det visar i så fall närmast att problemet för den trafikerande allmänheten även har betydelse. Fördelen med genomgående taxor är givetvis störst i landets glesbygds- och fjällområden där reseavstånd med buss på 10—15 mil inte är någonting ovanligt. Effekten på sådana avstånd blir självfallet större än vad som framgår av de prisexempel som redovisas i utskottsutlåtandet.

Att det föreslagna taxesystemet skulle innebära vissa administrativa besvärligheter kan inte bestridas. Men jämfört med andra tekniska och organisatoriska problem, som statens järnvägar och postverket måste lösa, förefaller detta nog vara av begränsad storleksordning och mera av övergångskaraktär.

Utskottet finner också att med hänsyn till de påtagliga olägenheter för den närmast berörda befolkningen, som förhållandena på området innebär, är det i och för sig önskvärt att de av motionärerna aktualiserade taxefrågorna får en tillfredsställande lösning.

I fortsättningen skriver utskottet: »Såsom från SJ:s sida framhållits måste också av verket vidtagna taxereformer uppfylla kravet på kommersiellt berättigande.»

Där har vi väl egentligen den springande punkten. Skall huvudsyftet vara att i första hand sträva efter bibehållen lönsamhet, eller skall det vara att utjämna resekostnaderna för de befolkningsgrupper som i det avseendet får göra de största uppoffringarna? Jag är böjd för att anse det senare syftet vara det mest angelägna ur rättvisesynpunkt.

Med hänsyn till rådande konkurrensläge finner utskottet det nödvändigt, att statens järnvägar mycket noga prövar de ekonomiska förutsättningarna för nya taxereformer. Man kan undra om detta påpekande skall uppfattas som en varning till SJ att inte ge sig in på några äventyrligheter som kan innebära inkomstbortfall.

Påpekandet är annars enligt min me-

**Ang. arv, tillfallet allmänna arvsfonden efter Sten Bäckström**

ning synnerligen befogat. Statens järnvägar har verkligen anledning att ompröva sin taxepolitik både beträffande persontrafik och godsbefordran. Persontrafikens taxor bör särskilt omprövas när det gäller kortare och medellånga sträckor, där statens järnvägar i dag har uppenbara svårigheter att konkurrera med biltrafiken, speciellt i de fall där samåkning kan ske, samtidigt som de personförande tågens kapacitet inte på långa vägar utnyttjas. En sänkning av taxorna på kortare och medellånga distanser skulle sannolikt stärka konkurrenskraften och öka inkomsterna. Drastiska exempel skulle också kunna anföras beträffande styc-kegodstrafiken.

Utskottet finner att de åtgärder som vidtagits i betydande utsträckning tillgodoser motionärernas intresse. Jag kan bara medge att de gör det i begränsad mån. Jag hoppas därför att berörda myndigheter skall fortsätta sina ansträngningar att tillgodose motionens syfte. Själv lovar jag att inte glömma bort problemet.

Under detta anförande hade herr förste vice talmannen uppstått och avlägsnat sig, varvid ledningen av kammarrens förhandlingar övertagits av herr andre vice talmannen.

Efter härmed slutad överläggning bifölls vad utskottet i förevarande utlåtande hemställt.

**Ang. arv, tillfallet allmänna arvsfonden efter Sten Bäckström**

Föredrogs ånyo 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 återopande av utdrag av statsrådsprotokollet över finansären-

den för den 18 oktober 1968, föreslagit riksdagen medgiva, att 250 000 kronor av det arv, som tillfallit allmänna arvsfonden efter Sten Bäckström, finge avstås till Bo Älgekrans och att dennes skuld till Bäckströms dödsbo på 5 149 kronor 44 öre finge efterskänkas.

I anledning av propositionen hade väckts en motion, II: 1296, av fru *Eriksson* i Stockholm *m. fl.*

Utskottet hade i det nu föredragna utlåtandet av angivna orsaker hemställt, att riksdagen måtte

1. i anledning av Kungl. Maj:ts förslag och motionen II: 1296 medgiva, att 300 000 kronor av det arv, som tillfallit allmänna arvsfonden efter Sten Bäckström, finge avstås till Bo Älgekrans; samt

2. med bifall till Kungl. Maj:ts förslag och motionen II: 1296, såvitt nu vore i fråga, medgiva, att Bo Älgekrans' skuld till Sten Bäckströms dödsbo på 5 149 kronor 44 öre finge efterskänkas.

Herr BERGLUND (s):

Herr talman! Jag har inget att anföra beträffande det belopp som föreslås utgå till Bo Älgekrans. Jag vill bara ta upp justitieombudsmannens agerande i denna fråga samt anlägga några principiella synpunkter.

Justitieombudsmannen råkar vara släkt med herr Bäckström och han har även tjänstgjort som boutredningsman och testamentsexekutor. Han visste väl inte när han åtog sig uppdraget att detta skulle vara en kontroversiell fråga. Jag vet också att det finns olika vägar för riksdagen att kontrollera justitieombudsmannen och att det inte har förekommit något klandervårt i denna fråga.

Emellertid måste ju ombudsmannainstitutionen omfattas med förtroende inte bara av oss i riksdagen utan också av folk i allmänhet, och med tanke därpå har väl agerandet i det här ärendet inte varit så lyckat på alla punkter. Vill man komma med klander, kan man na-

**Ang. förbud för viss person att handhava djur**

turligtvis framhålla den omständigheten att vederbörande som boutredningsman kommit fram till att han skulle ha intill 200 000 kronor, men man har ju, om man bortser från arvsskatten, här kommit fram till det dubbla beloppet.

Skall man upprätthålla ett odelat förtroende för justitieombudsmannen, bör han inte ta privata uppdrag av något slag. Man vet ju inte var man kan hamna innan ett ärende är slutbehandlat. Jag såge helst att riksdagens ombudsmän inte tar några uppdrag. Eventuellt får man även göra en översyn av instruktionerna. Jag har inte hunnit studera om de instruktioner, som nyligen är antagna, medger sådana här privata uppdrag. Är så inte fallet, tycker jag att det inte bör tillåtas att riksdagens ombudsmän agerar såsom personliga sakförare, även om de råkar vara släkt med personen i fråga.

Efter det överläggningen förklarats härmed slutad, bifölls vad utskottet i det nu ifrågavarande utlåtandet hemställt.

Föredrogos ånyo 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 dubbelbeskäftning och förhindrande av skatteflykt beträffande skatter på inkomst och förmögenhet, m. m.; samt

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.

Vad utskottet i dessa betänkanden hemställt bifölls.

Föredrogos ånyo 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; samt

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

Vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt bifölls.

Vid förnyad föredragning av tredje lagutskottets utlåtande nr 70, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition nr 124 med förslag till förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648) (dieselavgaser), dels proposition nr 160 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, bifölls vad utskottet i detta utlåtande hemställt.

**Ang. förbud för viss person att handhava djur**

Föredrogos ånyo tredje lagutskottets utlåtande 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.

**Ang. förbud för viss person att handhava djur**

Genom en den 8 november 1968 dagtecknad proposition, nr 170, vilken hänvisats till lagutskottet och behandlats av tredje lagutskottet, hade Kungl. Maj:t, under återopande av utdrag av statsrådsprotokollet över justitieärenden och lagrådets protokoll, föreslagit riksdagen att antaga vid propositionen fogat förslag till lag angående ändring i lagen den 19 maj 1944 (nr 219) om djurskydd.

I propositionen hade bland annat föreslagits, att det i djurskyddslagen skulle införas en bestämmelse, som gäve länsstyrelse möjlighet att i vissa fall förbjuda den som vanvårdade djur att för viss tid eller tills vidare handhava djur.

Utskottet hade i det nu föredragna utlåtandet på återopade grunder hemställt, att riksdagen måtte bifalla propositionen nr 170.

Herr SKÄRMAN (fp):

Herr talman! Samtidigt som jag ber att få tillstyrka tredje lagutskottets förevarande utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till ändringar i djurskyddslagen vill jag med några få ord uttala ett tack till justitieministern för den snabba behandling denna fråga har rönt.

Så nyss som i början av årets riksdag inlämnades tvenne motionspar med yrkande om sådan ändring av djurskyddslagen att den, som ertappades med djurplågeri eller kvalificerad vanvård av djur, skulle kunna förbjudas att vidare handha djur som ägare eller vårdare. Jag stod som huvudmotionär för en av motionerna i denna kammare. Tredje lagutskottet ställde sig positivt till motionerna och gav i sitt utlåtande nr 20 detta till känna för Kungl. Maj:t. Något senare förklarade justitieminister Kling i en interpellationsdebatt i andra kammaren att man kanske får tänka om i denna fråga.

Redan samma riksdag får således ta ställning till ett utarbetat lagförslag, och

jag tror att de nya reglerna skall ha avsedd verkan. Visserligen hade det nog varit bättre att låta domstolen utdöma ett förbud att handha djur som en straffpåföljd, men jag har i den ingivna motionen förklarat att huvudsaken var att något hände. Åtgärder har också vidtagits, och jag vill ha ett tack till justitieminister Kling för detta antecknat till protokollet.

Jag vill även meddela att redan diskussionen om detta lagförslag enligt mina kontaktmän visat sig ha en positiv verkan och medfört att vissa notoriska vanvårdare börjat se om sina djur bättre. I senaste numret, nr 4, av tidskriften Djurens Rätt anklagas myndigheter och riksdagsmän för att vara »ovetande och ointresserade» i frågor angående djurskydd.

Jag tycker att den positiva behandlingen av denna fråga klart jävar tidskriftens anklagelse.

Herr talman! Jag vill med dessa ord yrka bifall till utlåtandet.

Sedan överläggningen ansetts härmed slutad, bifölls vad utskottet i förevarande utlåtande hemställt.

---

Vid förnyad föredragning av 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, bifölls vad utskottet i detta utlåtande hemställt.

---

På framställning av herr andre vice talmannen beslöts att å föredragningslistan för morgondagens sammanträde de två gånger bordlagda ärendena skulle uppföras i följande ordning: konstitutionsutskottets utlåtande nr 39, statsutskottets utlåtanden nr 198 och 199, bankoutskottets utlåtande nr 66, statsutskottets utlåtanden nr 197 och 186—196, första lagutskottets utlåtande nr 54, andra lagutskottets utlåtande nr 73, första

lagutskottets utlåtande nr 49, tredje lagutskottets utlåtande nr 71 samt jordbruksutskottets utlåtande nr 48.

Anmälades och bordlades

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

statsutskottets memorial:

nr 200, angående tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1968/69; samt

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.; samt

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; ävensom

bankoutskottets utlåtanden och memorial:

nr 67, i anledning av framställning från styrelsen för riksdagens förvaltningskontor om bemyndigande för styrelsen att bevilja pensioner och gratifikationerna 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; samt

nr 71, angående engångsunderstöd åt Margaretha Frantz.

Justerades protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 13.15.

In fidem

*Leif Ekberg*

*/Solveig Gemert*