

RIKSDAGENS PROTOKOLL



Nr 32

FÖRSTA KAMMAREN

1969

21—24 oktober

Debatter m. m.

Tisdagen den 21 oktober

Sid.

Interpellation av herr Nilsson, Ferdinand, (cp) ang. föreslagen höjning av taxorna för järnvägsfrakt	4
--	---

Torsdagen den 23 oktober

Svar på enkla frågor:

av herr Nilsson, Ferdinand, (cp) ang. det statliga stödet vid nyetablering och utveckling av företag	7
av herr Strandberg (m) om överföring från postlönekonto till annan bank	9

Svar på interpellation av herr Österdahl (fp) ang. trafiken mellan Gotland och fastlandet	10
---	----

Interpellation av herr Werner (vpk) ang. trafikbyggnadsproblemen i Storstockholmsregionen	13
---	----

Meddelande ang. enkel fråga av herr Werner (vpk) ang. medinflytande inom anstaltsvården för i fångvårdsanstalt intagna personer	14
---	----

Fredagen den 24 oktober

Interpellationer:

av herr Wallmark (m) ang. viss undervisning för yrkesverkamma studerande	15
av herr Lundström (fp) ang. liberalare tillståndsgivning för vissa charterresor	16

Samtliga avgjorda ärenden**Torsdagen den 23 oktober****Sid.**

Val av valmän jämte suppleanter för utseende av en riksdagens ombudsman	6
---	---

Tisdagen den 21 oktober

„Kammaren sammanträdde kl. 16.00.

Upplästes en till kammaren inkommen ansökning av följande lydelse:

Till riksdagens första kammare

Undertecknad anhåller härmed om ledighet från riksdagsarbetet från och med den 22 till och med den 25 denna månad på grund av deltagande i OECD:s parlamentarikermöte i Paris.

Stockholm den 21 oktober 1969

Ingrid Diesen

Den begärda ledigheten beviljades.

Föredrogs och hänvisades till konstitutionsutskottet Kungl. Maj:ts proposition nr 126, med förslag till lag om kommunalt partistöd.

Föredrogs och hänvisades motionen nr 1062 till bevillningsutskottet och motionen nr 1063 till lagutskott.

Anmälades att till kammaren överlämnats

dels Kungl. Maj:ts propositioner:

nr 127, angående riktlinjer för omorganisation av den centrala skatteförvaltningen; och

nr 130, med förslag till lag om viss skattefrihet för utdelning på aktie i Svensk interkontinental lufttrafik aktiebolag (SILA), m. m.;

dels ock Kungl. Maj:ts skrivelse nr 131, om förordnande av en statsrådsledamot att utöva den befattning med riksdagsärenden som enligt § 46 riksdagsordningen tillkommer en ledamot av statsrådet.

De kungl. propositionerna och den kungl. skrivelsen blevo nu var för sig föredragna och lagda på bordet.

Upplästes och lades till handlingarna följande till kammaren inkomna

Protokoll, hållet vid sammanträde med herr talmannen och herrar vice talmän i riksdagens första kammare samt de ledamöter som blivit utsedda att jämte dem tillsätta tjänstemän hos kammaren, samt kammarens sekreterare, den 17 oktober 1969.

§ 1

Beviljades kanslisten fru Inga-Britt Linderstål — i anledning av barnsörd den 8 augusti 1969 — begärd tjänstledighet med A-avdrag under tiden 1/10 1969—3/2 1970 och förordnades som vikarie fru Ingeborg Bock under tiden 13/10 1969—3/2 1970 mot arvode enligt löneklass A 18 jämte de avlöningsförmåner i övrigt som skulle tillkommit henne, om hon varit extra tjänsteman i lönegrad Ag 18.

§ 2

Beviljades heltidsanställda stenografen fröken Vera Jansson ledighet för sjukdom från allt stenograferingsarbete, motsvarande halv tjänstgöringsskyldighet, under tiden 6/10—28/11 1969. Förordnades deltidsanställda stenografen fru Eva Klang att fr. o. m. 16/10 1969 tills vidare under fröken Janssons sjukledighet fullgöra stenografering vid samtliga plena mot arvode enligt löneklass A 23 jämte de förmåner i övrigt som skulle tillkommit henne, om hon varit extra tjänsteman i lönegrad Ag 23.

Interpellation ang. föreslagen höjning av taxorna för järnvägsfrakt

§ 3

Förordnades halvtidsanställde stenografen fru Mary Malm att fr. o. m. den 16/10 1969 tills vidare under innehavarens — fru Eva Klang — förordnande på annan tjänst jämväl uppehålla hennes halva tjänst och således hel tjänst som stenograf mot arvode enligt löneklass A 21 jämte de avlöningsförmåner i övrigt som skulle tillkommit henne, om hon varit extra tjänsteman i lönegrad Ag 21.

§ 4

Beviljades maskinskrivarna vid snabbprotokollet fru Karin Borg och fru Ingrid Nordstrand tjänstledighet under tiden 16/10—höstsessionens slut 1969 och anställdes i deras ställe fru Margareta Lindroth och fru Inga-Britt Ulvesand.

Det antecknades, att till maskinskrivare vid snabbprotokollet skulle utgå dels expektansarvode med 250 kronor för månad under vilken tjänstemannen varit närvarande minst 75 % av den tid han kallats till tjänstgöring, dels timarvode med kronor 14: 50 för tjänstgöring före kl. 18.00, kronor 17: 65 mellan kl. 18.00—22.00 och kronor 20: 75 efter kl. 22.00.

§ 5

Beslöts att helt månadsarvode skulle utgå till kontaktmannen riksdag—skola, adjunkten Hans-Olof Hanselid, under tiden 1/10—höstsessionens slut 1969.

År och dag som ovan.

K.-G. Lindelöw

Interpellation ang. föreslagen höjning av taxorna för järnvägsfrakt

Herr NILSSON, FERDINAND, (cp) erhöill på begäran ordet och anförde:

Herr talman! Styrelsen för statens järnvägar har föreslagit en höjning av biljettpriser liksom av frakttaxorna för styckegods, ilstyckegods och paketgods

ävensom mindre vagnslaster med 8 procent och för större vagnslaster på minst 10 ton med 5 procent. Avgifter för sovplatser, sittplatser samt rabattkort och årskort lämnas oförändrade, men priset på 67-kort höjs från 15 till 20 kr.

Vi har fått veta att SJ tar det lugnt i fråga om konkurrens hot från inrikesflyg och lastbilstransporterna. De får väl också vidkännas kostnadsökning i fråga om löner m. m. Genom utbyggnad av terminalsystemet, varvid godset från ett femtiotal terminaler avses skola sändas ut med bilar, vill man skärpa konkurrensen med långtradartrafiken. Men det statliga företaget har också andra uträkningar. Chefen för SJ säger i ett tidningsuttalande:

»Dessutom kommer bilskatteutredningen med förslag om några veckor och det kan väntas höjning för den tunga trafiken.»

Från andra håll ryktas om att det är fråga om en successiv fördubbling av bilskatten för vissa vagnar i den tyngre vägtrafiken, inkluderande även den nya släpvnagnsskatt som träder i kraft med ingången av 1970. Den tyngre trafiken skall beskattas hårdare medan viss skattelättnad varslas för mindre och medelstora lastbilar.

En sådan statsdirigerad parkörning på fraktmarknaden med både höjda järnvägsfrakter och fördyrade bilfrakter drabbar de stora avstånden och glesbygderna. Det är ju på regeringshåll nymodernt att tala vackert om Norrlandsproblemen. Klart är att lokalisering av näringslivet till dessa landsändar försvåras genom en sådan fraktspolitik både genom dyrare kostnader för det som skall köpas från andra håll och av de dyrare transporterna av vad man vill sälja. Bittert säger man sig från den mindre företagarsidan ha erfarenheten att det nog går bra för storföretagen att förhandla med SJ. De många mindre och medelstora tycker sig däremot ha svårare att hävda sig. Om exempelvis företag i livsmedelsbranschen tvingas att anlita SJ medför

Interpellation ang. föreslagen höjning av taxorna för järnvägsfrakt

det utom annat omlastningar som kan orsaka varuskador. Som exempel har vidare anförts att en transport av tio ton djupfrost kött från Stockholm till Boden nu per järnväg kostar 40 procent mera än med lastbil.

Om en annan sida av saken har en huvudstadstidning frågat chefen för SJ: »Men passagerarna — tål de hur mycket taxehöjning som helst?»

Den tillfrågade svävade något på målet i sitt svar. Nyligen har också undersökning inom SJ visat hän på ganska stor priskänslighet hos passagerarna. »Chocksänkningen» av biljettpriserna mellan Stockholm och vissa Mälärstäder, bl. a. Enköping och Västerås, har lett till resultat som man inom SJ på förfrågan av en tidning karakteriserat som »mycket intressanta».

I samband härmed har från SJ:s sida bekräftats att prissänkningen för resor mellan Stockholm och de fyra Mälärstäderna lett till att *dels* biljettförsäljningen ökat med 32 procent — vilket borde vara ett led i SJ:s samhällsvårdande funktion — och *dels* SJ:s intäkter icke oväsentligt ökat.

Det förefaller vara värt att övervägas om icke den höjning av biljettpriserna som nu av järnvägsstyrelsen föreslås kan medföra både ett försvagande av SJ:s sociala insats i samhällslivet och ett sämre ekonomiskt resultat.

Under hänvisande till anförda synpunkter vill jag utbedja mig kamma-

rens tillstånd att till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet få rikta följande frågor:

Vill statsrådet vid sin prövning av järnvägsstyrelsens förslag till höjda fraktsatser och därmed sammankopplade bilskatteproblem beakta de betänkliga konsekvenserna för näringslivet och dess lokalisering till glesbygder med stora avstånd?

Vill statsrådet vid förestående omprövning av SJ:s biljettpriser även överväga utvägen att genom sänkta priser åstadkomma vidgad service åt allmänheten och ökade inkomster åt SJ?

På gjord proposition medgav kammaren, att ifrågavarande spörsmål finge framställas.

Anmäldes och bordlades en av herr *Nilsson, Ferdinand*, och herr *Mattsson* undertecknad motion, nr 1064, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 126, med förslag till lag om kommunalt partistöd.

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

In fidem

K.-G. Lindelöw

/ Solveig Gemert

Torsdagen den 23 oktober

Kammaren sammanträdde kl. 16.00; och dess förhandlingar leddes av herr förste vice talmannen.

Företogs val av tjugufyra valmän för utseende av en riksdagens ombudsman.

Herr ANDRE VICE TALMANNEN erhöll på begäran ordet och yttrade:

Herr talman! För vartdera av de val, som skall förrättas vid detta plenum, ber jag att få avlämna gemensamma listor, en för varje val. Listorna har godkänts av de av kammaren valda ledamöterna i talmanskonferensen, och varje lista upptar namn på så många personer, som det ifrågavarande valet avser.

Herr andre vice talmannen avlämnade därefter två särskilda listor.

Den lista, som avsåg valet av valmän, upptog under partibeteckningen »Den gemensamma listan» följande namn:

- herr Strand (s)
 - » Pettersson, Georg, (s)
- fröken Mattson (s)
- herr Andersson, Axel, (fp)
 - » Virgin (m)
 - » Nilsson, Ferdinand, (cp)
 - » Svedberg, Erik, (s)
 - » Palm (s)
 - » Magnusson (s)
- fru Segerstedt Wiberg (fp)
- herr Kaijser (m)
 - » Hedström (s)
 - » Svanström (cp)
 - » Wärnberg (s)
 - » Dahlberg (s)
 - » Alexanderson (fp)
 - » Eskilsson (m)
 - » Lundin (s)
 - » Olsson, Erik, (s)
 - » Nilsson, Nils, (cp)

- herr Sörlin (s)
 - » Ernulf (fp)
 - » Ohlsson, Ebbe, (m)
 - » Hjorth (s)

Efter det denna lista upplästs och av kammaren godkänts, förklarades de å listan upptagna personerna hava blivit utsedda till valmän.

Anställdes val av sex suppleanter för de valmän, som av kammaren fått i uppdrag att utse en riksdagens ombudsman.

Den av herr andre vice talmannen avlämnade lista, som gällde detta val, upptog under partibeteckningen »Den gemensamma listan» följande namn:

- herr Hedlund (s)
- fru Lindström (s)
- herr Nyquist (s)
 - » Peterson, Eric, (fp)
 - » Nilsson, Yngve, (m)
 - » Andreasson (cp)

Sedan denna lista upplästs och av kammaren godkänts, förklarades de å listan upptagna personerna hava blivit utsedda till valmanssuppleanter.

Upplästes följande till kammaren inkomna ansökningar:

Till riksdagens första kammare

Härmed anhåller vi om ledighet från riksdagsarbetet under tiden den 29/10—den 8/11 för att delta i Interparlamentariska unionens konferens i New Delhi.

Stockholm den 22 oktober 1969

Carl Eskilsson

Rikard Svensson

Ang. det statliga stödet vid nyetablering och utveckling av företag

Till riksdagens första kammare

Undertecknad anhåller härmed om ledighet från riksdagsarbetet under tiden den 28—den 31 oktober för deltagande i Hyresgäströrelsens Bostadspolitiska utrednings sammanträde på Malta.

Stockholm den 23 oktober 1969

Thure Dahlberg

De begärda ledigheterna beviljades.

Ang. det statliga stödet vid nyetablering och utveckling av företag

Herr statsrådet och chefen för inrikesdepartementet **HOLMQVIST** erhöll ordet för att besvara herr *Ferdinand Nilssons* (cp) fråga angående det statliga stödet vid nyetablering och utveckling av företag, vilken fråga intagifs i kammarens protokoll för den 16 oktober, och anförde:

Herr talman! Herr Ferdinand Nilsson har frågat mig dels om jag uppmärksammat de svårigheter, som skapats i orter nära stödområdesgränsen på grund av de olika förutsättningarna att erhålla statligt lokaliseringstöd, och dels om jag vill bevaka att statligt lokaliseringstöd inte utnyttjas för att locka företag från en industrifattig ort till en annan.

På den första delfrågan vill jag svara, att stödområdesgränsen inte utgjort något avgörande hinder för lokaliseringpolitiska stödåtgärder även utanför stödområdet. I ett inte obetydligt antal fall har stöd utgått även utanför området. 1968 års lokaliseringstudering har att pröva lämpligheten av den nuvarande geografiska avgränsningen för stödverksamheten.

Beträffande den andra delfrågan vill jag understryka att en sådan verksamhet är oförenlig med riktlinjerna för lokaliseringpolitiken. Frågan om kommunalt stöd åt enskilda företag är f. n. under utredning i kommunalrättskommittén. Enligt direktiven bör kommit-

tén söka skapa ett regelsystem, som hindrar att kommunala subventioner lämnas i syfte att påverka enskilda företags lokalisering.

Herr **NILSSON, FERDINAND**, (cp):

Herr talman! Jag ber att till statsrådet och chefen för inrikesdepartementet få framföra mitt tack för att han har velat besvara frågorna.

Jag är dock litet tveksam beträffande statsrådets svar på min första fråga. Jag hade frågat om han hade uppmärksammat de svårigheter som skapats i orter nära stödområdesgränsen. Statsrådet svarar nu att stödområdesgränsen inte har utgjort något avgörande hinder. Jag vågar väl inte dra den slutsatsen att statsrådet inte har upptäckt svårigheterna? Jag har i min fråga hänvisat till ett uttalande från ett av de stackars län som gränsar till ett stödområde. Uttalandet är gjort av länsstyrelsen och planeringsrådet.

Länsstyrelsens och planeringsrådets uppfattning är »att lokaliseringpolitiska insatser kan vara påkallade även i områden utanför stödområdet och att uppdelningen av landet i två hälfter när det gäller det statliga lokaliseringstödet därför bör tas upp till omprövning och sådant stöd fortsättningsvis bedömas efter samma grunder i hela landet». Länsstyrelsen och planeringsrådet »vill erfarenhetsmässigt påtala de särskilda olägenheter som en fast geografisk gränsdragning innebär för områden belägna inom ett visst avstånd utanför stödområdesgränsen. Trots att områdena på båda sidor gränsen som regel har likartade näringsgeografiska förutsättningar kan företagsetableringar komma att ske på grund av de fördelar lokaliseringstödet ger. Man kan också räkna med att företag, med hänsyn till lokaliseringstödet, kan komma att flytta mellan grannkommuner på ömse sidor om stödgränsen».

Sådan är vår erfarenhet från Uppsala län, och det är detta som har gjort att jag över huvud taget ställde min fråga.

Ang. det statliga stödet vid nyetablering och utveckling av företag

När statsrådet påstår att något »avgörande» hinder inte föreligger, så har han rätt. Något »avgörande» hinder föreligger inte. Men vi har i Uppsala län kunnat konstatera att de hinder som nu existerar räcker. I Uppsala län har vi hittills inte fått någonting av lokaliseringsmedlen, och då tycker vi att gränsen är relativt fast.

Sedan har vi gjort en annan erfarenhet, som vi nyligen har fått exemplifierad i det mycket omtalade fallet i Östhammar. Ett företag förklarade för kommunen i Östhammar, att det ville flytta till ett område innanför gränserna för lokaliseringsstödet, ty då skulle företaget få det bättre. På det sättet anser företaget sig kunna pressa kommunen till medgivanden. Man kan naturligtvis påstå att företag inte kan göra så. Det kanske inte var på det sättet. Allt är outrett. Företaget använder dock stödområdesgränsen såsom ett påtryckningsmedel gentemot kommunen.

Kommunalmännen i norra Uppland har en bestämd anledning att vara försiktiga med sådana här saker. Vi har det bekanta Älvkarlebyfallet, där ett företag flyttade från Älvkarleby för att tack vare ett statskommunalt reservarbete på 2 700 000 kronor erhålla industrilokaler på Frösön. När jag påtalade detta fall, svarade den dåvarande inrikesministern att han var alldeles säker på att någon flyttning inte skulle bli av, ty företaget hade lovat honom att stanna kvar. Företaget kanske hade lovat, men det höll inte sitt löfte. Jag hade hört mig för både i kommunen och hos dem i Stockholm som har att inspektera de lokaler som företaget skulle skaffa sig inom kommunen. Företaget hade där givit besked om att det var fråga om ett provisorium. Så fort lokalerna på Frösön var färdiga, skulle företaget flytta dit. Så gjorde det också.

Under sådana förhållanden är det klart att man tar hotelser av detta slag ganska mycket på allvar, ty man har sett hur det kan gå. Därför anser jag det vara väldigt bra att statsrådet sva-

rar — där är jag tacksam i sak — att sådan verksamhet är oförenlig med riktlinjerna för lokaliseringpolitiken. Det är även min uppfattning, och det är vår uppfattning i gränstrakterna.

Statsrådet hänvisar också till en utredning i kommunalrättskommittén. Jag skulle vara väldigt tacksam, om vi kunde räkna med att det ges direktiv till vederbörande myndigheter att se upp, när ett företag vill flytta från en ort till en annan med hjälp av statligt stöd — det må vara lokaliseringsstöd, statskommunalt reservarbete eller användande av investeringsfonder — och att också beakta hur det är ställt i den kommun som företaget vill flytta ifrån. Jag vore glad, om statsrådet gav en sådan anvisning, ty det skulle skapa någon trygghet för de kommuner som nu har sådana där »flyttfåglar». Företagen skulle inte kunna flytta alltför vårdslöst och det statliga stödet inte utnyttjas alltför hänsynslöst för att pressa kommunerna.

Emellertid är jag tacksam över att inrikesministern och jag har samma principiella uppfattning om detta. Det hade vi för övrigt också när det gällde de koncentrerade rationaliseringsområdena inom jordbruket. Jag yrkade på att vi inte skulle ha administrativa gränser utan att vi skulle se till fakta och använda denna förträffliga företagsform även på andra håll än i några utvalda län. Som statsrådet erinrar sig, ville somliga av mina partikamrater pruta på anslaget för ändamålet, medan jag däremot ville öka på det för att kunna utvidga området. Men i princip var vi väl överens, eller hur?

Herr statsrådet HOLMQVIST:

Herr talman! Herr Nilsson vill ha Uppsala län inom stödområdet, och det finns kanske flera som tycker på det sättet. Jag är inte alldeles övertygad om att representanter för de nordliga länen skulle vara så förtjusta, om vi sade att stödet skall sättas in överallt,

Om överföring från postlönekonto till annan bank

ty då uppnås ju inte den effekt som vi egentligen har avsett. Jag har framhållit att när det finns särskilda skäl, kan man ge stöd också utanför området. Något sådant är därför inte helt utslutet, men det skall finnas starka skäl för att det skall kunna ges speciellt stöd.

Herr Nilsson har tagit upp ett fall — han har nämnt Östhammar — men jag skall inte gå in på att diskutera det. Jag tror emellertid att i det fallet föreligger det inte någon ansökan om lokaliseringstöd, vare sig i form av lån eller bidrag. I det fallet är det väl en kommun som har lockat företaget med vissa förmåner. Det finns en del kommuner som har stora ambitioner att försöka utveckla sitt näringsliv och som då går längre än vad som kan vara motiverat i det sammanhanget. Den saken är föremål för utredning, och vi kan inte göra någonting åt den här.

Om det kan vara till någon glädje för herr Nilsson, skall jag gärna säga att jag har varit i kontakt med arbetsmarknadsstyrelsen och fått det beskedet att man där har samma syn på dessa frågor som vi båda har, nämligen att dessa stödformer inte skall användas i konkurrensen mellan kommunerna. Det är således inte tal om att sådant kan få sanktion i arbetsmarknadsstyrelsen heller.

Herr NILSSON, FERDINAND, (cp):

Herr talman! Jag skall inte förlänga debatten mycket. Det är verkligen inte bara till någon utan ganska mycken glädje, det sista meddelande som inrikesministern lämnade.

Emellertid sade jag inte att det där företaget i Östhammar hade något underlag för sin hotelse att flytta till Jämtland med hjälp av statliga medel. Jag sade bara att företaget hade hotat med det, och att det funnits fall som varit analoga, varför man måste ta hotet på allvar.

Det är riktigt, som statsrådet sade,

att stöd kan ges även utanför stödområdet, om det finns »särskilda skäl», men de lokala myndigheterna i länen — planeringsråd, länsarbetsnämnder osv. — befinner sig i helt olika situationer, beroende på om länet ligger innanför eller utanför stödområdets gräns. Skall man gå utanför stödområdesgränsen, fordras det dessutom en speciell uttryckning från kanslihuset, ett Kungl. Maj:ts särskilda beslut, och jag anser att det är en ganska extraordinär åtgärd, som man inte kan räkna med vidtas särskilt ofta. Jag vill betona att jag har den uppfattningen att det inte skall behöva föreligga alldeles speciella skäl för att lokaliseringstöd skall kunna lämnas till områden utanför gränserna, där stöd väl behövs, utan man bör kunna gå efter samma normer där som innanför gränserna. Alldeles särskilda skäl borde inte vara nödvändiga för att hålla spärrlinjen.

Överläggningen ansågs härmed slutad.

Om överföring från postlönekonto till annan bank

Herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet NORLING erhöi ordet för att besvara herr *Strandbergs* (m) fråga om överföring från postlönekonto till annan bank, vilken fråga intagits i kammarens protokoll för den 17 oktober, och yttrade:

Herr talman! Herr Strandberg har frågat om jag vill medverka till att löntagare som erhåller lön på s. k. postlönekonto ges möjlighet att automatiskt föra över lönen till av löntagaren önskat konto i annan bank.

Postlönekontot kan i korthet sägas vara ett kombinerat postgiro- och sparkonto, som erbjuder stor flexibilitet i fråga om användningen. Från ett postgirokonto kan man göra kostnadsfria betalningar — gireringar — till snart sagt varje företag och institution i lan-

Ang. trafiken mellan Gotland och fastlandet

det och dessutom till en mängd privatpersoner. Vidare kan postlönekontoinnehavaren utan uppsägning lyfta sina lönedel var han önskar på landets postanstalter eller hos lantbrevbärare och postombud. Sammanlagt finns mer än 6 000 sådana serviceställen. På de pengar som inestår på kontot utgår ränta enligt samma regler som gäller för motsvarande slag av medel i andra banker. Alla utbetalningar från ett postgirokonto sker på blanketter som skrivs ut av kontoinnehavaren. Det har från början varit naturligt att välja samma system för postlönekonton. Vill man göra en överföring till bank av hela kontobehållningen går detta alltså bra genom en kostnadsfri girering. För att underlätta regelbundet återkommande överföringar tillhandahåller postbanken gratis gireringsblanketter, på vilka alla av kontokunderna önskade uppgifter tryckts.

F. n. pågår ett omfattande utvecklingsarbete inom postbanken i syfte att dels ytterligare förbättra servicen, dels öka automatiseringen i bokföringsarbetet. Sannolikt blir det möjligt för banken att mer och mer överta arbete som nu utförs av kontoinnehavarna själva. Den av herr Strandberg önskade ändringen kan beräknas bli prövad i samband med de övriga omläggningar som kommer att genomföras inom en nära framtid.

Herr STRANDBERG (m):

Herr talman! På sedvanligt sätt ber jag att få tacka statsrådet för svaret på min enkla fråga.

Dagsläget är att mellan affärsbanker, sparbanker och jordbrukskassor finns överenskommelser innebärande att en anställd, som genom sin arbetsgivare erhållit lönekonto i en bank, kan uppdras åt denna bank att automatiskt föra över lönen till av den anställda önskat konto i annan bank. Däremot har postbanken och poststyrelsen hittills vägrat att acceptera en sådan automatisk

överföring för de löntagare som erhåller lön på vad jag i min fråga benämnt postlönekonto. Med hänsyn härtill har såväl Sparbanksföreningen som Bankföreningen gjort hemställan till poststyrelsen att få en ändring till stånd. Detta går emellertid inte postbanken med på. Postbanken tillåter inte heller att den anställda ändrar postlönekontots adressuppgift till att avse annan bank. När sådana eventuella adressändringar kommer postbanken till handa, lämnas de till och med helt utan avseende.

Från poststyrelsens sida säger man nu, att sådana här överföringar är tekniskt ogenomförbara i dag, vilket jag kan ha viss förståelse för. Men jag kan ändå inte tycka annat än att postbankens hållning strider mot vedertagen praxis i banksystemet i övrigt och därför borde ändras.

Herr statsrådet ger en liten ljuspunkt i de sista raderna i frågesvaret, där han säger att den av mig önskade ändringen kan beräknas bli prövad i samband med de övriga omläggningar som kommer att genomföras inom en nära framtid. Jag hoppas verkligen att statsrådet delar min uppfattning att löntagarna bör ha valfrihet. Därför skulle jag vara tacksam om statsrådet i fortsättningen vill titta på detta ärende — inte bara se till att denna ändring »kan beräknas bli prövad», utan också att den blir genomförd, och detta inte bara i en nära framtid utan i en mycket nära framtid. Det är löntagarnas krav i detta hänseende.

Överläggningen förklarades härmed slutad.

Ang. trafiken mellan Gotland och fastlandet

Ordet lämnades härefter ånyo till herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet NORLING, som tillkännagivit, att han hade för av-

Ang. trafiken mellan Gotland och fastlandet

sikt att vid detta sammanträde besvara jämväl herr *Österdahls* (fp) interpellation angående trafiken mellan Gotland och fastlandet, och nu anförde:

Herr talman! Herr *Österdahl* har frågat mig dels vilka åtgärder regeringen vidtagit sedan januari 1969 för att lösa trafikproblemen mellan Gotland och fastlandet, dels vilka nya initiativ som under den närmaste tiden kan emotes från min sida för att lösa dessa för Gotlands befolkning så vitala trafikproblem.

På initiativ av min företrädare har förhandlingar med intressenter i Gotlandstrafiken angående en samarbetsöverenskommelse om regelbunden sjötrafik mellan Gotland och fastlandet och därtill anslutande landtrafik pågått sedan maj 1968. Under våren och sommaren i år har kontakter ägt rum med Rederi AB Gotland i syfte att försöka nå en överenskommelse i enlighet med de riktlinjer som övriga parter tidigare enats om. I mitten av förra månaden meddelade rederiet att man efter förnyad prövning inte funnit skäl ändra sitt tidigare beslut att inte godkänna överenskommelsen.

Med hänsyn till den korta tid som stått till buds sedan Rederi AB Gotland lämnat sitt slutgiltiga besked kan jag för dagen inte säga vilka åtgärder och initiativ som kommer att tas.

Herr **ÖSTERDAHL** (fp):

Herr talman! Jag tackar statsrådet för svaret på min interpellation, som bestod av två frågor.

Den första frågan, som avsåg vilka åtgärder regeringen vidtagit sedan januari 1969, ställde jag därför att jag i januari hade en enkel fråga i denna kammare i samma ärende och då av statsrådet Geijer fick besked om att Gotlandsbolagets styrelse inte ansett sig kunna godta det preliminära avtal som slutits beträffande Gotlandstrafiken. Under våren och sommaren har regeringen återigen haft kontakter med Got-

landsbolaget i denna fråga och fått nej igen.

Vad innehöll då denna överenskommelse, som Gotlandsbolaget skulle godta? Jo, bland annat att en särskild sjöfartsdelegation med representanter för hamnkommunerna och trafikföretagen skulle tillsättas. Delegationen skulle för sjötrafiken ha vissa uppgifter, som angavs i andra paragrafen. Där står att delegationen skulle ange riktlinjer i fråga om tonnage, linjer, trafikfrekvens och trafikstandard i övrigt samt taxestruktur. För det andra skulle delegationen för varje trafiksäsong efter förslag av rederi som omfattas av detta avtal fastställa trafikprogram och taxor.

Denna delegation skulle alltså fastställa taxorna för Gotlandsbolagets trafikverksamhet. Trodde verkligen det tidigare statsrådet och hans förhandlare, att Gotlandsbolaget skulle under-teckna ett avtal som lade beslutanderätten beträffande taxorna utanför bolagets kontroll? Det är väl en ganska verklighetsfrämmande tanke.

Genom den förhandlingsteknik som i år har drivits från regeringens sida har ytterligare nio månader lagts till de tidigare 24 år som regeringen har haft på sig i denna fråga. Ingenting har egentligen hänt. Jag måste beklaga detta.

Varför har regeringen bitit sig så fast i denna sjöfartsdelegation, då andra möjligheter givetvis bör stå till buds i denna fråga. Det har tidigare sagts att Gotlandsbolaget har erbjudit staten att köpa aktier i bolaget, och jag skulle gärna vilja ha ett besked av statsrådet om det är riktigt att bolaget också har erbjudit staten att sätta till en representant i bolagets styrelse. Vad har man gjort med dessa erbjudanden?

För övrigt är det väl också så att det preliminära avtal som slöts i november 1968 inte utgör någon tillfredsställande lösning av trafikfrågorna mellan Gotland och fastlandet. Avtalet slöts efter långa och hårda förhandlingar, och det

Ang. trafiken mellan Gotland och fastlandet

har från gotlänningarnas sida endast preliminärt undertecknats av hamnkommunerna.

Min förhoppning stod naturligtvis till den andra frågan i interpellationen, nämligen vilka nya initiativ som vi under den närmaste tiden kunde vänta från herr statsrådet. Statsrådet svarar att han inte för dagen kan säga vilka åtgärder och initiativ som kommer att tas. Jag kan förstå detta svar, eftersom statsrådet är ny på sin post. Min förhoppning är dock att statsrådet nu söker finna nya lösningar på detta för Gotland så vitala problem. En lösning av trafikfrågorna mellan Gotland och fastlandet är nämligen den första förutsättningen för att det gotländska näringslivet skall kunna utvecklas på ett tillfredsställande sätt och att gotlänningarna skall få drägliga inkomstförhållanden och en möjlighet att få fortsätta sin gärning på Gotland i ett någorlunda differentierat näringsliv.

Som det nu är belastas det gotländska näringslivet och konsumenterna av fraktkostnader, som är ungefär tre gånger så stora som dem som gäller för motsvarande avstånd på fastlandet. Mellan exempelvis Visby och Stockholm är det cirka 20 mil. Frakten på en långtradare, där i flertalet fall dragbilen kopplats bort i Nynäshamn, kostar nu 110 kronor per ton gods vid en last av 15 ton per släpvagn för dessa 20 mil. 110 kronor per ton! Vad kostar det nu att frakta samma godsmängd 20 mil på fastlandet? Jo, 35 kronor per ton eller knappt en tredjedel av kostnaderna till Gotland. Det är ju en oerhörd skillnad och en stor kostnad, som hårt belastar de produkter som skall till eller från Gotland och som ytterligare dubbelt belastar de företag som skall ta sina råvaror utanför ön och sedan också sälja färdigvarorna utanför Gotland. Detta medför lägre produktpriser och därmed också lägre löner på Gotland än på andra håll och höga konsumtionspriser. Att läget är sådant bestyrkes av att skatteunderlaget på Got-

land är det lägsta bland alla län i Sverige. Det utgör knappt 70 procent av medelskattekraften i landet, och t. ex. Stockholms län har mer än dubbelt så många skattekrönor per invånare som Gotland.

Jag vill anföra dessa siffror för att statsrådet skall förstå, att det är synnerligen angeläget att någonting snart händer på denna front. Tyvärr synes regeringens förhandlare helt ha tappat kontakten med representanterna för Gotlands folk och med de lokala myndigheterna i denna fråga. Det första man borde göra är väl att snarast igen ta upp kontakterna med gotlänningarna och söka en lösning från nya utgångspunkter. Såvitt jag kan se, bör det knappast föreligga några tekniska hinder att få ner fraktkostnaderna till samma nivå som på fastlandet. Det är främst en ekonomisk fråga, som inte kan lösas utan att statsmakterna ställer erforderliga medel till förfogande. Hur dessa medel skall användas, finns det också lösningar på. Vi måste också komma ihåg att Gotland inte får någon del av den s. k. kollektivbiljetten på över 200 miljoner kronor som utgår till SJ för kostnader på trafiksvaga järnvägslinjer. Gotland saknar ju järnvägar.

Tiden för handling är inne, tycker jag, och det har den varit länge. Om man inte kan överblicka kostnaderna eller andra konsekvenser av ekonomiskt stöd till Gotlandstrafiken, så gör ett avtal av försökskaraktär, så att vi kan se hur utfallet blir, och rätta till eventuella felaktigheter efter kort tid! Det kan inte vara riktigt att Gotland skall dras med dessa höga kostnader, när färjetrafiken i övrigt i landet är kostnadsfri utom med några få undantag. Vägverket har enligt uppgift inte mindre än 122 färjor i trafik på 94 färjleder. Av dessa är alla utom två avgiftsfria — och de är uthyrda. Det finns också ett tiotal enskilda färjor här i landet som har statliga subventioner, så principiellt bör det inte möta några svårigheter att ta helt bort eller minska

Interpellation ang. trafikbyggnadsproblemen i Storstockholmsregionen

fraktkostnaderna på Gotlandsfärjorna till samma nivå som vid trafik på fastlandet.

Herr talman! Genom pressen har vi sett att regeringen även i fortsättningen kommer att låta staten stå för isbrytar-kostnaderna. Det är ett beslut som visar att den nye kommunikationsministern förstår de perifert liggande landsdelarnas problem, i detta fall Norrlands problem. Jag hoppas att statsrådet i sin handläggning av Gotlands trafikfrågor skall visa att han också kan lösa Gotlands trafikproblem på ett tillfredsställande sätt.

Om jag som en representant här i kammaren för gotlänningarna skulle få uttala några önskemål, så skulle de vara: Ta omgående upp förhandlingar om Gotlandstrafiken med representanter för Gotland! Sök få en överenskommelse till stånd, så att vi inte får högre transportkostnader mellan Gotland och de orter på fastlandet dit transporterna sker än vad man har på motsvarande avstånd på fastlandet, kort sagt samma fraktkostnader som om vi hade landförbindelse! Anslå medel härtil i nästa statsverksproposition, om så behövs under en försöksperiod!

Det är viktigt att något göres omgående. Låt inte denna fattiga och mest isolerade del av vårt land bli bortglömd! Särskilt aktuellt tycker jag att det är nu i låglöne- och jämlikhetsdebattens dagar. Den landsdelen behöver och förtjänar uppmärksamhet. Vi ställer nu på Gotland våra förhoppningar till statsrådet Norling.

Jag tackar än en gång för svaret.

Herr statsrådet NORLING:

Herr talman! Herr Österdahl åberopar en del i det förslag till samarbetsöverenskommelse som förelåg fram till för mycket kort tid sedan. Nu har emellertid Rederi AB Gotland lämnat beskedet att bolaget inte är berett att acceptera det förslaget. Man kan naturligtvis på det här sättet rycka ut olika delar i detta förslag till avtal, alldeles

beroende på vad man tycker att resonemanget bör röra sig om.

Jag vill emellertid konstatera att enligt detta förslag till samarbetsöverenskommelse var staten beredd att göra ekonomiska insatser i första hand med tanke på att förbättra villkoren för konsumenterna. Det var det helt avgörande för oss. Och skall man kunna komma fram till en samarbetsöverenskommelse i den här frågan så gäller det ju — här som i alla andra frågor — att parterna, oavsett om staten är en av intressenterna eller icke, kommer varandra till mötes.

Överläggningen ansågs härmed slutad.

Föredrogs och hänvisades till bevillningsutskottet Kungl. Maj:ts propositioner:

nr 127, angående riktlinjer för omorganisation av den centrala skatteförvaltningen; och

nr 130, med förslag till lag om viss skattefrihet för utdelning på aktie i Svensk interkontinental lufttrafik aktiebolag (SILA), m. m.

Föredrogs och lades till handlingarna Kungl. Maj:ts skrivelse nr 131, med tillkännagivande att Kungl. Maj:t förordnat statsrådet Carl Lidbom att under innevarande riksdag utöva den befattning med riksdagsärenden, som jämlikt § 46 riksdagsordningen tillkommer en ledamot av statsrådet;

och skulle underrättelse om denna skrivelses innehåll genom utdrag av protokollet meddelas vederbörande utskott samt riksdagens kanslideputerade.

Föredrogs och hänvisades motionen nr 1064 till konstitutionsutskottet.

Interpellation ang. trafikbyggnadsproblemen i Storstockholmsregionen

Herr WERNER (vpk) erhöll på begäran ordet och yttrade:

Herr talman! De förutsatta begränsa-

Meddelande ang. enkel fråga

de investeringsramarna för olika trafikprojekt under de närmaste åren har för Stockholms stads och läns vidkommande vållat stora svårigheter. Medan enligt uppgjort minimiprogram cirka 6 miljarder skulle erfordrats i statsbidrag enligt gällande bestämmelser förutses enligt statens vägverk hälften eller cirka 3 miljarder under tioårsperioden 1970—1980. Den meddelade fördelningsplanen för år 1970—1974 innebär att viktiga vägtrafikbyggen inte kan genomföras eller att den beslutade utbyggnaden av T-banenätet inte kan genomföras enligt den fastställda tidsplanen. T-baneutbyggnaden har från de kommunala myndigheternas sida baserats på den överenskommelse (Hörjelöverenskommelsen) som träffades år 1964. Nu föreliggande förslag innebär att staten inte håller sin del av överenskommelsen, att utbyggnaden av T-banenätet avsevärt försenas eller att väsentliga investeringskostnader lastas över på kommunerna till nackdel för skattebetalarna.

Snålheten i fråga om beräknade statsbidrag innebär risk för att Stockholmsregionens bostadsförsörjningsprogram måste minskas, eftersom bostadsbyggandet förutsätter att det finns kommunikationer mellan nya bostads- och arbetsområden. Den snäva statsbidragstilldelningen — vilken jag för egen del anser i första hand bör komma utbyggnaden av de kollektiva trafikmedlen till del — innebär sålunda att de statliga myndigheterna hindrar den nödvändiga bostadsförsörjningen i regionen.

Den senaste fasen i detta ärende, motsättningen mellan de kommunala myndigheternas önskemål att prioritera T-baneutbyggnaden och länsstyrelsens ståndpunkt att ge företräde åt utbyggnaden av riksvägarna E 4 och E 3 inom den förutsedda statsbidragsramen, har ytterligare komplicerat detta ärende.

Med hänvisning till vad jag anfört hemställer jag om kammarens tillstånd

att till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet få ställa följande frågor:

1. Är statsrådet beredd att klargöra hur statsrådet för sin del ser på frågan om trafikbyggnadsproblemen i Storstockholmsregionen?

2. Är statsrådet beredd medverka till ökade statsbidrag för trafikbyggnationen i regionen för att inte hindra bostadsförsörjningen?

På gjord proposition medgav kammaren, att ifrågasvarande spörsmål finge framställas.

Anmälades och bordlades följande motioner:

nr 1065, av herr *Jansson, Paul, m. fl.*, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 122, angående Vänerns och Vätterns förbindelse med Västerhavet; samt

nr 1066, av herr *Ernulf*, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 123, med förslag till förordning om ändring i förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt.

Meddelande ang. enkel fråga

Meddelades, att jämlikt § 20 i kammarens ordningsstadga följande enkla fråga den 22 oktober framställdes av herr *Werner (vpk)* till herr statsrådet och chefen för justitiedepartementet: »Hur ser Statsrådet mot bakgrunden av inträffade händelser på möjligheterna att vid internerings- och fångvårdsanstalterna tillvarata möjligheterna att uppnå internernas medverkan för att skapa en bättre vårdmiljö?»

Justerades protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 16.36.

In fidem

Bengt Lambe

/ *Solveig Gemert*

Fredagen den 24 oktober

Kammaren sammanträdde kl. 14.00.

Justerades protokollet för den 16 in-
nevarande månad.

Föredrogos och hänvisades
motionen nr 1065 till statsutskottet
och
motionen nr 1066 till bevillningsut-
skottet.

Anmäldes och bordlades Kungl.
Maj:ts till kammaren överlämnade pro-
position nr 133, med förslag till lag om
ändring i lagen (1959:517) om för-
längning av tiden för vissa servitut.

Anmäldes och bordlades
statsutskottets utlåtanden:

nr 124, i anledning av motioner om
fria läroböcker till vuxenstuderande;
samt

nr 125, i anledning av motioner an-
gående dispositionen av avvecklings-
skolornas donationsfonder;

bevillningsutskottets betänkande nr
52, med anledning av Kungl. Maj:ts
skrivelse med redogörelse från Nor-
diska rådets sjuttonde session, såvitt
skrivelsen hänvisats till bevillningsut-
skottet; ävensom

andra lagutskottets utlåtanden:

nr 61, i anledning av motioner om
visst tillgodoräknande av tjänstgöring
på fiskefartyg;

nr 62, i anledning av motioner om
förbud mot användning av DDT m. fl.
preparat;

nr 63, i anledning av motioner angä-
ende handläggningen av fall av miss-
tänkt barnmisshandel;

nr 64, i anledning av motioner om
viss ändring av reglerna i barnavårds-
lagen angående s. k. återflyttning;

nr 65, i anledning av motion om lag-
stadgad rätt till semester mellan jul och
nyår; samt

nr 66, i anledning av motioner om
översyn av reglerna om sjukförsäk-
ringsavgift.

Interpellation ang. viss undervisning för
yrkesverksamma studerande

Herr WALLMARK (m) erhöll på be-
gäran ordet och anförde:

Herr talman! De växande kraven på
för djupade kunskaper hos de anställda
ute i arbetslivet har bl. a. inneburit att
allt fler yrkesverksamma söker sig till
universitet och högskolor för att spe-
cialstudera ett eller flera ämnen. Denna
utveckling är inte bara önskvärd utan
även nödvändig om de redan yrkes-
verksamma skall kunna konkurrera
framgångsrikt med yngre välutbildade
akademiker.

Ett välkommet inslag i den bilden är
den försöksverksamhet med begränsade
högre studier som påbörjats för perso-
ner som inte har gymnasiekompetens
men varit yrkesverksamma i fem år och
uppnått tjugufem år.

Huvuddelen av dessa personer, vare
sig de har full gymnasiekompetens, är
dispenssökande eller faller inom för-
söksverksamheten, torde ha för avsikt
att bedriva sina studier vid sidan av
sitt yrkesarbete. Detta torde såväl från
den enskildes som arbetsgivarens och
samhällets synpunkt i flertalet fall vara
att föredraga och bör därför på olika
sätt uppmuntras och stödjas.

En förutsättning härför är emellertid
att det organiseras en s. k. långsam

Interpellation ang. liberalare tillståndsgivning för vissa charterresor

studiegång på såväl dagtid som kvällstid i de aktuella ämnena.

Med anledning av vad ovan anförts hemställas om kammarens tillstånd om att till statsrådet och chefen för utbildningsdepartementet få ställa följande fråga:

Vill herr statsrådet medverka till att de studerande som önskar studera vid sidan om sitt förvärvsarbete får möjlighet till undervisning med långsam studiegång under både dagtid och kvällstid samt att sådan undervisning meddelas i samtliga universitetsorter?

På gjord proposition medgav kammaren, att ifrågakarande spørsmål finge framställas.

Interpellation ang. liberalare tillståndsgivning för vissa charterresor

Ordet lämnades härefter till herr LUNDSTRÖM (fp), som yttrade:

Herr talman! Charterresor med flyg får enligt gällande bestämmelser i huvudsak endast anordnas till europeiska länder samt Medelhavsområdet i övrigt. Ansökningar från researrangörer som önskat anordna sällskapsresor med charterflyg till t. ex. Östafrika har avslagits. Detta har såvitt man kan bedöma skett därför att regeringen velat värna om det ordinarie trafikflygets passagerarunderlag.

Beslutet att endast medge tillstånd till charterresor om de går till Europa och Medelhavsområdet i övrigt får flera följder, som inte är önskvärda.

1. Svenska researrangörer kan inte tillgodose konsumentintresset för sällskapsresor till utomeuropeiska mål. I dag kan den, som inte har en sådan ekonomisk ställning, att han kan resa t. ex. till Östafrika med reguljärt flyg,

endast utnyttja möjligheten, att köpa sin resa från någon arrangör i t. ex. Västtyskland, Schweiz eller Storbritannien.

2. Det är ett intresse från många u-länder att få en ökad turisttrafik. Det skulle dels ge ökade valutainkomster, dels skapa ytterligare sysselsättnings-tillfällen. Att den förda svenska charterpolitiken direkt strider mot u-ländernas egna önskemål framgår bl. a. av Algerstadgan, där man i del 2, D, 7, uttalar att: »Passenger fares to developing countries should be concessional and attractive and other facilities should be provided in order to encourage tourist traffic.»

3. Många människor skulle säkert önska, att de kunde kombinera en badsemester med studium på platsen av ett u-lands förhållanden. Åtskilliga företrar med säkerhet det alternativet framför att öka turistinkomsterna i något av Medelhavsområdets diktaturländer.

Med hänvisning till det ovan anförda anhåller jag om kammarens tillstånd att till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet få ställa följande fråga:

Vill statsrådet medverka till en liberalare tillståndsgivning i fråga om charterresor till längre avlägsna mål än Medelhavsområdet?

Även denna anhållan bifölls.

Justerades protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 14.04.

In fidem

Bengt Lambe

/ Solveig Gemert