

## Nr 143

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:t proposition angående riktlinjer för lots- och fyrväsendets organisation och för statliga sjöfartsavgifter jämte motioner.*

(4:e avd.)

### Propositionen

I propositionen nr 119 har Kungl. Maj:t under åberopande av utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 3 april 1970 be-  
rett riksdagen tillfälle att avge yttrande över de av departementschefen  
förordade allmänna riktlinjerna för lotsningsverksamheten m. m. samt  
för bestämning av kostnadsansvar och avgifter för sjöfarten.

I propositionen anges riktlinjer för lotsningsverksamheten. Servicenivån  
skall primärt anpassas till efterfrågan med beaktande av säkerhetskrav och  
internationella överenskommelser. En ordning, som i princip innebär lots-  
frihet, införs. Lotstväng avses dock gälla för fartyg med farlig last och  
för fartyg i allmänhet i svårnavigabla farvatten, varvid förutsätts undan-  
tag för mindre fartyg. Huvudmannaskapet för lotsningen med undantag för  
Vänern bör liksom hittills åvila staten.

Vidare redovisas — utifrån en bestämning av handelssjöfartens kostnads-  
ansvar — grunderna för ett nytt avgiftssystem för sjöfarten inklusive in-  
rikes sjöfart. Nuvarande fyr- och båkavgift och lotsavgift ersätts av sär-  
skilda s. k. fyravgifter och lotsavgift. De nya avgifterna beräknas totalt ge  
intäkter som ungefär motsvarar vad som beräknas inflyta med nuvarande  
avgifter. Lotsavgiften minskas relativt sett för att lotsningsbenägenheten  
skall bibehållas vid en från säkerhetssynpunkt tillfredsställande nivå. Kost-  
naderna för statens isbrytarverksamhet undantas från handelssjöfartens  
kostnadsansvar. Sjöfartsinspektionens periodiska sjösäkerhetsbesiktningar  
avgiftsbeläggs.

### Motionerna

I detta sammanhang har utskottet behandlat

*dels de likalydande motionerna I: 1215 av herr Manne Olsson och II: 1421  
av herr Andersson i Södertälje vari hemställts att riksdagen i yttrande över  
propositionen måtte uttala att lotstväng skall föreligga i Mälaren och Söder-  
tälje kanal för fartyg med farlig last oavsett fartygens storlek och att riks-  
1—0104410 Bihang till riksdagens protokoll 1970. 6 saml. Nr 143*

dagen måtte uttala att lotstväng skall föreligga på sträckan Landsort—Södertälje för fartyg med farlig last,

*dels* de likalydande motionerna *I: 1218* av herr Schött och *II: 1428* av herr Oskarson vari hemställda att riksdagen med avslag å propositionen hos Kungl. Maj:t måtte anhålla om ny utredning och nytt förslag ang. riktlinjer för lots- och fyrväsendets organisation och för statliga sjöfartsavgifter,

*dels* de likalydande motionerna *I: 1219* av herr Wallmark och *II: 1426* av herrar Hedin och Wennerfors vari hemställda att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t *dels* måtte uppdraga åt Kungl. Maj:t att snarast utarbeta förslag om organisationen av den lokala sjösäkerhetstjänsten med anlitan- de av de aktiva lotsarnas sakkunskap, *dels* måtte ge Kungl. Maj:t till känna vad i övrigt anförts i förevarande motioner i fråga om bl. a. bestämmelserna för lotsning och sjöfartsavgifternas storlek,

*dels* de likalydande motionerna *I: 1220* av herr Wallmark och *II: 1430* av herr Wennerfors och fru Mogård vari hemställda att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t uttalar att Dalarö lotsuppassningsställe icke måtte in- dragas,

*dels* de likalydande motionerna *I: 1221* av herr Österdahl och *II: 1429* av herr Sellgren vari hemställda att riksdagen måtte uttala att den lokala fyr- avgiften för utrikes fart måtte tas ut endast efter fartygets nettodräktighet samt att Kungl. Maj:t får i uppdrag att i övrigt vidta de åtgärder som an- visats i motionerna,

*dels* motionen *II: 1422* av herr Rosqvist vari hemställda att riksdagen vid behandling av propositionen i skrivelse till Kungl. Maj:t ger till känna vad i motionen anförts rörande lotsplikten samt inrättande av lokala sjösäker- hetsnämnder, m. m.,

*dels* motionen *II: 1427* av fru Jonäng och herr Eriksson i Bäckmora vari hemställda att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t uttala att lots- platserna vid Hudiksvall och vid Söderhamn måtte bibehållas i nuvarande funktion,

*dels* motionen *I: 1254* av herr Gösta Jacobsson vari hemställda att riks- dagen måtte i anslutning till propositionen uttala *att* lotsplikten principiellt bör bibehållas, *att* vid nedläggandet av lotsplatser sjösäkerhetskraven måste vara avgörande *samt att* vad i motionen anförts om lotsorganisationen måtte beaktas. Vidare har hemställda *att* riksdagen måtte besluta att lots- upppassningsställena i Ystad och Åhus skall bibehållas. Slutligen har yrkats *att* riksdagen måtte besluta att rätten för hamnarna att hålla egna hamn- lotsar bibehålles.

## Utskottet

I propositionen erinras om den omorganisation av sjöfartsverkets centrala förvaltning som beslöts av 1969 års riksdag. I samband därmed uttalades att de av statsmakterna antagna trafikpolitiska riktlinjerna i fortsättningen borde vara avgörande för inriktningen och utformningen av verksamheten inom sjöfartsverkets arbetsområde. Denna skulle ges en mera ekonomisk inriktning med i princip full kostnadstäckning som mål. Särskild hänsyn borde därvid tas till angelägenheten av de arbetsuppgifter som representeras av sjöräddnings- och isbrytarverksamheten. Förändringarna inom verkets centrala förvaltning förutsattes skola följas av en anpassning även i vissa delar av den regionala organisationen. Vidare förutsattes ändringar i gällande avgiftssystem senare komma till stånd.

I propositionen har förslag i sistnämnda båda hänseenden lagts fram grundade på de betänkanden härom som avgivits av lotsorganisationsutredningen och sjöfartsutredningen och som varit föremål för en omfattande remissbehandling. De i propositionen sålunda framlagda förslagen synes utskottet väl ägnade att läggas till grund för beslut i frågan, och utskottet kan följaktligen inte biträda yrkandet i motionerna I: 1218 och II: 1428 att riksdagen måtte avslå propositionen och anhålla om ny utredning och nya förslag i dessa frågor. Motionerna avstyrks därför.

Departementschefen erinrar om att den totala lotsningsfrekvensen minskat betydligt under de senaste åren. På vissa kuststräckor har antalet lotsningar gått ned mycket kraftigt, vilket enligt propositionen får ses som ett uttryck för att något reellt behov för sjöfarten av en så viltförgrenad lotsorganisation som den nuvarande knappast längre föreligger. Departementschefen finner det därför naturligt att en ytterligare koncentration av lotsningsverksamheten sker till de kustavsnitt och hamnar som alltjämt är av betydelse för sjöfarten. Den framtida efterfrågan på lotsningstjänster anses i princip böra vara avgörande för i vilken utsträckning denna koncentration bör ske. Det erinras vidare om att den tekniska utvecklingen lett till att fler fartyg numera är utrustade med kvalificerade anordningar för säker navigering och att utmärkningen av farlederna successivt förbättrats genom tillkomsten av nya och effektivare säkerhetsanordningar. Mot bakgrund bl. a. härav förordar departementschefen att lotsorganisationen utformas på grundval av ett system med i princip *allmän lotsfrihet*. Lotstväng avses dock gälla för fartyg med farlig last och för fartyg i allmänhet i svårnavigabla farvatten, varvid undantag förutsätts för mindre fartyg.

I anledning av nämnda förslag har i motionerna I: 1215 och II: 1421 hemställts att riksdagen måtte uttala att lotstväng skall föreligga i Mälaren och Södertälje kanal för fartyg med farlig last oavsett fartygens storlek samt att lotstväng också skall föreligga på sträckan Landsort—Södertälje.

Även i motionerna I: 1219 och II: 1426 har yrkats att Mälaren i sin helhet skall beläggas med lotstväng. Dessutom har i dessa motioner föreslagits att — vid gränsdragningen för lotstvänet för fartyg med allmänfarlig last — även fartygens bredd specificeras och således inte bara deras nettodräktighet och längd. Enligt motionen II: 1422 åter bör avgörande för lotstvänet i stället vara farledens beskaffenhet, trafikintensiteten, fartygets storlek, kaj och förtöjningsförhållandena, kvantiteten farlig last samt fartygets egna oljeförråds mängd och kvalitet. Vidare anses en förutsättning för den föreslagna lotsfriheten böra vara att en rad trafikreglerande åtgärder införs.

Utskottet finner motionärernas förslag i och för sig beaktansvärda. Som tidigare nämnts är dock avsikten enligt propositionen att en straffsanktionerad lotsplikt skall föreligga för tankfartyg och andra fartyg med allmänfarlig last samt i svårnavigabla farvatten. Sjösäkerhetssynpunkter talar sålunda, också enligt propositionen, för att lotstväng införs t. ex. vid fart i trånga farleder, i hamninlopp och i farleder med intensiv trafik. Som exempel på farvatten där sådant lotstväng bör kunna komma i fråga nämns farlederna till Luleå, Stockholms skärgård, Södertälje kanal samt Göteborgs skärgård. En lämplig avvägning av lotsavgifterna anses vidare kunna skapa bättre garantier för ett vidsträcktare utnyttjande av lots i bl. a. fall av de slag varom här är fråga. För att bibehålla lotsningsbenägenheten på en från sjösäkerhetssynpunkt godtagbar nivå föreslås därför avgifterna för lotsning i det kommande systemet sänkas med ca 25 % i förhållande till nuläget.

Det förutsätts slutligen att i samband med Kungl. Maj:ts meddelande av bestämmelser rörande lotsplikten och med ledning av lotsorganisationsutredningens synpunkter härvidlag — avgränsningen av lotsplikten med avseende å fartygs storlek m. m. närmare klarläggs. Utskottet finner det angeläget att så sker samt förutsätter att vid avgränsningen miljö- och säkerhetsaspekterna tillmäts stor betydelse. Dessutom bör uppdragas åt sjöfartsverket att uppmärksamt följa utvecklingen på området samt att vidta i anledning härav eventuellt erforderliga åtgärder. Även behovet av trafikreglerande åtgärder av det slag som nämnts i motionen II: 1422 — såsom inrättande av huvudleder, enkelriktningar och anmälningsplikt till lotsplatser m. m. — synes böra uppmärksammas liksom formerna för att på detta arbetsområde bereda utrymme för den lokala lotspersonalens sakkunskap och medinflytande. Under hänvisning till det anförda synes tillräcklig anledning inte föreligga att från riksdagens sida göra så långtgående uttalanden som motionärerna krävt. Motionerna I: 1215 och II: 1421 avstyrks därför liksom i nu berörda delar motionerna I: 1219 och II: 1426 samt II: 1422. Utskottet avstyrker jämväl yrkandet i motionen I: 1254 att riksdagen måtte uttala att lotsplikten principiellt bör bibehållas.

Departementschefen framhåller vidare i fråga om *lots- och fyrväsendets*

organisation att han inte är beredd att nu ansluta sig till den modell för ytterligare rationaliseringsåtgärder som lotsorganisationsutredningen föreslagit. I detta sammanhang omnämnes att sjöfartsverket räknar med att under de närmaste åren följande ytterligare förändringar kan komma i fråga, nämligen sammanläggning av Hudiksvalls, Söderhamns och Gävle lotsplatser, inordning av Furusunds lotsplats under Stockholms lotsplats, sammanläggning av Lysekils och Nordkosters lotsplatser samt indragning av lotsuppassningsställena Dalarö, Storugns och Ystad. Mot bakgrund av den hittillsvarande utvecklingen av lotsningsfrekvensen förklaras verkets bedömning härvidlag i och för sig rimlig. De ingående och allsidiga överväganden som förändringar i lotsorganisationen motiverar anses dock tala för att även planerade indragningar eller sammanläggningar av lotsuppassningsställena underställs Kungl. Maj:ts prövning. Utskottet vill för sin del understryka departementschefens uttalande härom och anser det sålunda vara av vikt att en sådan prövning kommer till stånd. I samband härmed måste vidare beaktas att i lots- och fyrväsendets arbetsuppgifter förutom lotsning ingår underhåll av fyrar, utsättning, intagning och underhåll m. m. av bojar och prickar etc. Lots- och fyrväsendet ingår också tillsammans med en rad andra organ i den statliga sjöräddningsverksamheten och havsövervakningen. Nämnade förhållanden nödvändiggör enligt utskottets uppfattning att organisationsfrågorna inte bedöms enbart ur företagsekonomiska synpunkter — begränsade till sjöfartsverkets arbetsområde — utan från allmänt samhällsekonomiska och lokaliseringspolitiska grunder och berörande även övrig verksamhet avseende kust- och havsövervakningen m. m. Under hänvisning härtill och i avvaktan på den förenämnda prövningen har utskottet inte funnit sig berett att — på sätt i motionerna I: 1220 och II: 1430 samt II: 1427 ävensom I: 1254 yrkats — tillstyrka att riksdagen gör särskilda uttalanden beträffande de i motionerna angivna lotsplatserna och lotsuppassningsställena. Motionerna i fråga avstyrks därför. Av samma skäl avstyrks yrkandena i motionen I: 1254 att riksdagen skall göra ett särskilt uttalande rörande nedläggandet av lotsplatser samt att vad i motionen i övrigt anförts om lotsorganisationen måtte beaktas.

I motionerna I: 1219 och II: 1426 har hemställts att riksdagen måtte uppdraga åt Kungl. Maj:t att snarast utarbeta förslag om omorganisation av den lokala sjösäkerhetstjänsten — med anlitan av de aktiva lotsarnas sakkunskap. Vidare har i motionen II: 1422 hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t ger till känna vad i motionerna anförts — berörande bl. a. inrättande av lokala sjösäkerhetsnämnder. Utskottet får i anledning härav anföra följande.

I propositionen framhålles att staten bär huvudansvaret för att *sjöräddningsväsendet* anordnas på ett ändamålsenligt sätt och att det åligger sjöfartsverket att samordna sjöräddningsarbetet. Personal och övriga re-

surser inom lots- och fyrväsendet spelar en betydelsefull roll i samarbetet mellan olika statliga och andra organ för att upprätthålla en effektiv sjöräddningstjänst och övervakning av våra kuster. I detta samarbete deltar med viktiga uppgifter sådana statliga myndigheter och institutioner som televerket, tullverket, polisen, marinen, flygvapnet och luftfartsverket. Även om genom det fortsatta rationaliseringsarbetet vissa problem i fortsättningen kan uppkomma på detta område bör enligt departementschefen — genom den handläggningsordning som förutsatts i fråga om ändringar i lotsorganisationen — garantier kunna skapas för att även sjöräddnings- och övervakningsaspekterna blir beaktade i rimlig utsträckning.

Enligt vad utskottet inhämtat kommer att inom kort tillkallas en sakkunnig för att i samarbete med vederbörande myndigheter och organ se över sjöräddningens och kustövervakningens verksamhetsformer. Översynen skall syfta till att — mot bakgrund av en inventering av tillgängliga materiella och personella resurser — klargöra vilka åtgärder av samordningskaraktär som bör vidtas för att säkra ett effektivt utnyttjande av resurserna. I sammanhanget avses ansvarsförhållandena mellan berörda organ närmare klarläggas och därigenom en bättre grund skapas för lämpliga institutionella och mer praktiskt inriktade samarbets- och samordningsarrangemang.

I avvaktan på resultatet av förenämnda utredning är utskottet inte berett att — på sätt motionärerna yrkat — göra några uttalanden om i vilka former arbetet på sjösäkerhetsområdet skall bedrivas men förutsätter givetvis att såväl de aktiva lotsarnas sakkunskap som annan sakkunskap på området kommer att tas till vara på lämpligaste sätt. Under hänvisning härtill och då utskottet ej heller i övrigt funnit sig kunna biträda motionärernas yrkanden i dessa frågor avstyrks motionerna i berörda delar.

I fråga om *det statliga farledsväsendet* betonas i propositionen vikten av att sjöfartsverket tar till vara de möjligheter till besparingar som kan föreligga genom en begränsning av antalet farleder i fall där detta är utan påtaglig olägenhet för sjöfarten och genom en fortsatt automatisering av fyrar och andra säkerhetsanordningar. Även om utskottet i princip kan ansluta sig till denna uppfattning anser utskottet dock frågorna härom böra bedömas med försiktighet, då genom ett bibehållande av exempelvis nuvarande inomskärsleder den tyngre yrkessjöfartens önskemål om en avlastning av leder som är viktiga för den kan tillgodoses. Att så sker torde vara av betydelse inte minst av sjösäkerhetsskäl.

Vad av departementschefen i övrigt anförts beträffande *huvudmannskapet för lotsningsverksamheten, lots- och fyrväsendets regionala organisation samt farledsväsendet* har inte gett utskottet anledning till erinran. Härav följer att utskottet avstyrker yrkandet i motionen I:1254 att riksdagen måtte i nu förevarande sammanhang besluta att rätten för hamnarna

att hålla egna hamnlotsar bibehålls. Utskottet vill f. ö. framhålla att — enligt propositionen — beträffande hamnlotsorganisationen och hamnlots-tvånget utredningar och undersökningar skall verkställas i samråd med vederbörande hamnar och hamntressenter innan slutlig ställning tas.

I propositionen redovisas vidare — utifrån en bestämning av handelssjöfartens kostnadsansvar — grunderna för ett *nytt avgiftssystem för sjöfarten* inklusive inrikessjöfart. Departementschefen förklarar sig i anslutning här till inte beredd att förorda ett avgiftssystem som är lika långtgående vad gäller uppdelningen av kostnadsansvaret som sjöfartsutredningen föreslagit. Kostnaderna för den statliga isbrytningen föreslås även i fortsättningen skola bestridas av skattemedel och närmast betraktas som ett driftbidrag till sjöfarten främst på Norrlandskusten. Sjöfartsinspektionens periodiska sjösäkerhetsbesiktningar avgiftsbeläggs däremot.

Nuvarande fyr- och båkavgift och lotsavgift avses ersättas av en obligatorisk fyravgift för utrikes fart, vars storlek i en allmän del är geografiskt oberoende och i en lokal del är avpassad efter lotsledens längd. Här till kommer en obligatorisk fyravgift för inrikes fart samt en lotsavgift som uttas endast när lots anlitas.

För att bättre anpassa avgiftssystemet till kravet på kostnadsansvarighet anses ett större antal resor än f. n. böra avgiftsbeläggas. Avgifterna skall också bättre anpassas till de lokala farledernas längd. Vidare skall som sjöfartsutredningen föreslagit obligatoriska avgifter utgå för resor mellan svenska hamnar. Från kostnadsansvarighetssynpunkt anses det motiverat att även bogsering av gods, främst timmer, beläggs med avgifter, varjämte vissa rabatter som av skilda anledningar under årens lopp tillkommit för speciella slags fartyg och speciell trafik i huvudsak slopas. Väsentligt förklaras vara att avgiftssystemet inom ramen för en rimlig fördelning av kostnadsansvaret konstrueras så, att uppbörd och administration kan ske utan ett komplicerat och kostsamt förfarande.

De nya avgifterna beräknas totalt ge intäkter som ungefär motsvarar vad som beräknas inflyta med nuvarande avgifter samt föreslås — liksom de nya lotsningsbestämmelserna — träda i kraft den 1 januari 1971.

Departementschefens förslag i nu berörda delar har utskottet funnit sig kunna godta. Utskottet konstaterar därvid med tillfredsställelse att departementschefen frångått sjöfartsutredningens förslag om full kostnadstäckning inte enbart för trafikgrenen sjöfart i dess helhet utan även för olika delar av verksamheten, olika geografiska områden etc. Enligt utskottets uppfattning måste vid bedömningen av dessa frågor hänsyn tas till de lokaliserings- och regionalpolitiska strävandena. Som departementschefen själv framhållit måste också de särskilda problem som sjöfarten på Norrlandskusten erbjuder samt det mindre och medelstora tonnageets speciella betingelser m. m. beaktas. Utskottet vill i sammanhanget vidare understryka

att sjöfartsverket enligt förslaget skall få rätt att besluta om sådana avvikelser — t. ex. i form av rabatter i avgiftssystemet — som är företagsekonomiskt motiverade. Slutligen förutsätter utskottet att verkningarna i olika hänseenden av det nya avgiftssystemet fortlöpande följes upp samt att de åtgärder som av förhållandena kan påkallas utan tidsutdräkt vidtas.

Av vad i det föregående anförts följer att utskottet avstyrker de i motionerna I: 1219 och II: 1426 framställda yrkandena rörande handelssjöfartens kostnadsansvar och sjöfartsavgifternas storlek. I förstnämnda hänseende synes dock motionärernas önskemål i viss mån tillgodosedda genom vad utskottet i det föregående anført om att lotsorganisationens utformning inte får bedömas ur enbart företagsekonomiska synpunkter. Någon åtgärd från riksdagens sida i anledning av motionärernas nu berörda yrkanden i övrigt torde enligt utskottets uppfattning ej heller vara påkallad.

Utskottet avstyrker jämväl yrkandet i motionerna I: 1221 och II: 1429 att riksdagen måtte uttala att den lokala fyravgiften för utrikes fart måtte tas ut endast efter fartygets nettodräktighet och ej efter fartygets netto-dräktighet och farledens längd som i propositionen föreslagits. I motionerna har vidare föreslagits att Kungl. Maj:t får i uppdrag att vidta vissa åtgärder — i huvudsak syftande till avgiftslättnader för sjötrafiken utmed Norrlandskusten samt mellan Gotland och fastlandet. I dessa hänseenden synes motionärernas önskemål i viss mån tillgodosedda genom vad utskottet i det föregående anført beträffande det föreslagna avgiftssystemets tillämpning m. m. Utskottet förutsätter också att Kungl. Maj:t uppmärksam följer utvecklingen på området. Motionerna avstyrks under hänvisning härtill även i denna del.

Vad av departementschefen i övrigt anförts och förordats har ej gett utskottet anledning till erinran eller särskilt uttalande.

#### Utskottet hemställer

1. att riksdagen avslår motionerna I: 1218 och II: 1428,
2. att riksdagen avslår motionerna I: 1215 och II: 1421, I: 1219 och II: 1426, II: 1422 samt I: 1254, sistnämnda fyra motioner i vad de avser bestämmelser för lotsning,
3. att riksdagen avslår motionerna I: 1220 och II: 1430,
4. att riksdagen avslår motionen II: 1427,
5. att riksdagen avslår motionen I: 1254 i vad den avser lotsplatser, vissa lotsuppassningsställen och lotsorganisationen i övrigt,
6. att riksdagen avslår motionerna I: 1219 och II: 1426 samt II: 1422 i vad de avser omorganisation av den lokala sjö-



säkerhetstjänsten och inrättande av sjösäkerhetsnämnder m. m.,

7. att riksdagen avslår motionerna I: 1219 och II: 1426 i vad de avser sjöfartsavgifternas storlek,

8. att riksdagen avslår motionen I: 1254 i vad den avser bibehållandet av rätten för hamnarna att hålla egna hamnlotsar,

9. att riksdagen avslår motionerna I: 1221 och II: 1429,

10. att riksdagen som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört rörande de i statsrådsprotokollet förordade allmänna riktlinjerna för lotsningsverksamheten m. m. samt för bestämning av kostnadsansvar och avgifter för sjöfarten.

Stockholm den 27 oktober 1970

På statsutskottets vägnar:

GÖSTA BOHMAN

---

Vid ärendets slutbehandling inom utskottet har närvarit

från f ö r s t a kammaren: herrar Bohman (m), Fritz Persson (s), Axel Andersson (fp), Rikard Svensson (s), Virgin (m), Ivar Johansson (cp), fru Wallentheim (s), herrar Mårtensson (s), Per Jacobsson (fp), Bertil Petersson (s), Bengt Gustavsson (s), Bengtson (cp), Nyman (fp), Björk (s) och Thorle Nilsson (s) samt

från a n d r a kammaren: herrar Karlsson i Olofström (s), Mellqvist (s), Eliasson i Sundborn (cp), Gustafson i Göteborg (fp), Nordstrandh (m), fru Lewén-Eliasson (s), herrar Lindholm (s), Johansson i Norrköping (s), Enskog (fp), Cassel (m), fru Holmberg (s), herrar Andersson i Knäred (cp), Jönsson i Arlöv (s), Zachrisson (s) och Elmstedt (cp).