

Tisdagen den 12 januari  
Kl. 16.00

Tisdagen den  
12 januari 1971

---

§ 1 Anställdes val av femton ledamöter i valberedningen.

Därvid lämnades på begäran ordet till

Herr FÖRSTE VICE TALMANNEN, som yttrade:

Mellan partierna har träffats överenskommelse om förslag till ledamöter och suppleanter i valberedningen. Förslagen framgår av en promemoria som utdelats till kammarens ledamöter. Jag ber nu att få framföra dessa förslag och hemställer att valen sker med acklamation.

Kammaren godkände att förevarande val finge ske med acklamation.

På därefter gjord proposition utsågs följande personer till ledamöter i valberedningen:

Johansson i Ljungby (s)  
Pettersson i Visby (s)  
Fälldin (c)  
Dahlén (fp)  
Geijer, Arne, i Stockholm (s)  
Virgin (m)  
Bergegren, fröken (s)  
Antonsson (c)  
Ekström (s)  
Gustafson i Göteborg (fp)  
Svanberg (s)  
Andersson i Knäred (c)  
Sigurdsen, fru (s)  
Hernelius (m)  
Werner i Tyresö (vpk)

§ 2 Företogs val av femton suppleanter i valberedningen.

Kammaren beslöt på gjord proposition att till suppleanter i valberedningen utse följande personer:

Brandt (s)  
Bergman (s)  
Eriksson i Bäckmora (c)  
Andersson i Örebro (fp)  
Svedberg (s)  
Regnéll (m)  
Mellqvist (s)  
Dockerred (c)  
Alemyr (s)

Wirtén (fp)  
Gustavsson i Eskilstuna (s)  
Jonasson (c)  
Skantz, fru (s)  
Kristensson, fru (m)  
Marklund, fru (vpk)

Herr TALMANNEN anförde:

Kammarens plenum kommer att ajourneras för att valberedningen skall få tillfälle att bereda valet av konstitutionsutskott.

Jag får härmed kalla valberedningens ledamöter och suppleanter att omedelbart efter det beslut om ajournering fattats sammanträda i talmanskonferensens rum.

På hemställan av herr talmannen beslöt kammaren nu, kl. 16.03, att ajournera sina förhandlingar till kl. 16.30 för att valberedningen skulle få tillfälle att bereda valet av konstitutionsutskott.

§ 3 Då förhandlingarna kl. 16.30 återupptogs anställdes val av tjugosju ledamöter i konstitutionsutskottet.

Ordet lämnades på begäran till

herr JOHANSSON i Ljungby (s), som yttrade:

Herr talman! För valet av ledamöter och suppleanter i konstitutionsutskottet har valberedningen enhälligt godkänt gemensamma listor av det utseende som framgår av till kammarens ledamöter utdelad promemoria. Såsom ordförande i valberedningen ber jag att få framlägga dessa listor.

Den av herr Johansson i Ljungby beträffande detta val avlämnade listan upptog under partibeteckningen »Den gemensamma listan» följande namn:

Pettersson i Visby (s)  
Adamsson (s)  
Larssor i Luttra (c)  
Dahlén (fp)  
Nilsson i Östersund (s)  
Hernelius (m)  
Henningsson (s)  
Fälldin (c)  
Thunvall, fru (s)  
Gustafson i Göteborg (fp)  
Palm (s)  
Antonsson (c)  
Boo (c)  
Johansson i Trollhättan (s)  
Werner i Malmö (m)  
Nelander (fp)  
Dahlberg (s)

Hermansson i Stockholm (vpk)  
Henrikson (s)  
Mossberg (s)  
Richardson (fp)  
Pettersson i Örebro (c)  
Schött (m)  
Svensson i Eskilstuna (s)  
Bergqvist (s)  
Fiskesjö (c)  
Ahlmark (fp)

Nr 3

Tisdagen den  
12 januari 1971

---

Sedan denna lista upplästs och av kammaren godkänts förklarades de å listan upptagna personerna utsedda till ledamöter i konstitutionsutskottet.

§ 4 Företogs val av tretton suppleanter i konstitutionsutskottet.

Den av herr Johansson i Ljungby avlämnade lista, som avsåg detta val, upptog under partibeteckningen »Den gemensamma listan» följande namn:

Andersson i Storfors (s)  
Andersson i Billingsfors (s)  
Gustafsson i Byske (c)  
Sterne (fp)  
Nygren (s)  
Lothigius (m)  
Gustafsson i Barkarby (s)  
Andersson i Knäred (c)  
Häll (s)  
Ernulf (fp)  
Ryding, fru (vpk)  
Larsson i Borrby (c)  
Mogård, fru (m)

Efter det denna lista upplästs och av kammaren godkänts förklarades de å listan upptagna personerna utsedda till suppleanter i konstitutionsutskottet.

Herr TALMANNEN yttrade:

Jag får härmed kalla konstitutionsutskottets ledamöter och suppleanter att kl. 17.00 sammanträda i talmanskonferensens rum.

§ 5 Interpellation nr 1 ang. nedläggningen av persontrafiken på järnvägslinjen Bollnäs—Orsa

Ordet lämnades på begäran till

Herr ERIKSSON i Bäckmora (c), som yttrade:

Herr talman! Enligt vad som framkommit genom meddelande i tidningspressen har SJ fått regeringens tillstånd att lägga ned persontra-

fiken på järnvägslinjen Bollnäs--Orsa. Genom sin sträckning berör ifrågavarande järnvägslinje ett flertal kommuner med ett betydande befolkningsunderlag och expanderande tätorter. Bollnäs stad, med ett utvecklat näringsliv, bildar tyngdpunkten inom regionen. Men såväl Alfta som Edsbyn kan uppvisa en fortgående expansiv industriell utveckling, som bl. a. bidragit till en positiv befolkningsutveckling inom respektive kommuner.

Det kan utan vidare konstateras att järnvägslinjen i fråga är en värdefull tillgång för boendet och näringslivet inom regionen. Sedd ur kommunikationssynpunkt har järnvägslinjen Bollnäs--Orsa knutit samman två betydande huvudorter inom respektive Hälsingland och Dalarna. För persontrafiken mellan dessa landskap är järnvägen en nära och bra förbindelse. Under förutsättning att godstransporterna kommer att upprätthållas även i fortsättningen, måste beträffande persontrafiken ersättningstrafik ordnas genom insättande av snabba och täta bussförbindelser. Med hänsyn till att vägnätet på vissa delsträckor är av dålig standard synes en upprustning av dessa vara ofrånkomlig. I avvaktan på dessa åtgärder bör SJ icke tillåtas lägga ned persontrafiken. En ytterligare omständighet som bör beaktas innan nedläggningsbeslutet går i verkställighet är i vad mån SJ-personal kommer att friställas bl. a. på grund av indragning av vissa järnvägsstationer. Åtgärder bör i så fall vidtagas för att bereda denna en tryggad sysselsättning.

Med hänvisning till vad som anförts anhåller jag om kammarens tillstånd, att till herr kommunikationsministern få framställa följande frågor:

1) Vilka överväganden och motiv ligger till grund för regeringens beslut om tillstånd för SJ att lägga ned persontrafiken å järnvägslinjen Bollnäs--Orsa?

2) I vilken omfattning kommer ersättningstrafik att ordnas liksom en upprustning av vägnätet i fråga genomföras samt medel härtill ställas till förfogande?

3) Vilken inverkan på sysselsättningen för bl. a. SJ-personalen kommer nedläggningen av persontrafiken och indragningen av vissa järnvägsstationer att få?

Denna anhållan bordlades.

## § 6 Interpellation nr 2 ang. judarnas ställning i Sovjetunionen

Ordet lämnades på begäran till

Herr AHLMARK (fp), som yttrade:

Herr talman! De tre miljoner judarna i Sovjetunionen utsätts för ett allt hårdare förtryck. Myndigheterna hindrar dem från att utöva sin kultur; man förbjuder skrifter på jiddisch och hebreiska, stänger teatrar, förhindrar undervisning på något judiskt språk. Man försvarar deras religionsutövning genom att minska antalet synagogor och på annat sätt beskära verksamheten för mosaiska trosbekännare. Man bedriver mot "sionismen" en kampanj som i tonfall, formuleringar och perspektiv ofta

övergått i antisemitisk propaganda. Samtidigt hindrar man judarna i Sovjet från att återförenas med släktingar i Israel.

Under 1970 skärptes detta tryck månad för månad. Många judars svar har varit att med större öppenhet och i beundransvärt mod stå upp för sina mänskliga rättigheter. Tusentals judar begär nu att få emigrera och sänder brev till utlandet för att få sin situation känd. Regimens motreaktion har bl. a. varit rättegången i Leningrad i december 1970 mot ett antal judar för ett påstått försök att kapa ett flygplan. De stränga straffena vid denna politiska process och ryktena om ytterligare rättegångar visar att den sovjetiska regeringen med brutala metoder tänker slå ner det växande motståndet hos de ryska judarna.

I en fyrpartimotion i den svenska riksdagen förra året – nr II:358 undertecknad av Per Ahlmark (fp), Evert Svensson (s), Thorbjörn Fälldin (c) och Staffan Burenstam Linder (m) – krävde vi att riksdagen skulle uttrycka "sin oro för och sitt avståndstagande från de antisemitiska inslagen i den politik som förs i Sovjetunionen och delar av Östeuropa, främst Polen". Minst lika viktigt är självfallet, att regeringen i bestämda ordalag och i olika sammanhang fördömer det skärpta förtrycket av judarna i Sovjet.

Med anledning av vad som här anförts hemställer jag om kammarens tillstånd att till herr ministern för utrikes ärendena ställa följande frågor:

1. Vad är utrikesministerns åsikt om den propaganda och politik gentemot de ryska judarna som regeringen i Sovjetunionen nu bedriver?
2. I vilka sammanhang har den svenska regeringen inför den sovjetiska regeringen klargjort sin inställning till förtrycket av judarna?
3. Tänker regeringen i någon internationell organisation ta upp förföljelserna av de sovjetiska judarna?
4. Vad kan Sverige, enligt utrikesministerns mening, göra för att framhäva de sovjetiska judarnas rätt att förena sig med släktingar i Israel?

Denna anhållan bordlades.

### § 7 Interpellation nr 3 ang. fortbildningen av körkortsinnehavare, m. m.

Ordet lämnades på begäran till

Herr WIKLUND i Stockholm (fp), som yttrade:

Herr talman! Den starka våg av biltrafikolyckor, som massmedierna under senare tid givit skakande besked om, har med rätta väckt en kraftig reaktion med krav på extra motåtgärder utöver de mera traditionella trafiksäkerhetsåtgärder, som sedan länge prövats. Enligt uppgift har närmare 250 fotgängare bildöats under 1970, många under den allra senaste tiden bl. a. vid markerade övergångsställen. Därtill kommer de många skadade och kanske för livet lemlästade olycksoffren bland fotgängarna samt det betydande antal personer, som under eller i samband med färd med bil (förare eller passagerare) dödas eller svårt skadats.

Det antages allmänt eller får anses styrkt att av de tre orsaksfaktorerna till trafikolyckorna, nämligen bilen, vägen (gatan) och människan, den

sistnämnda faktorn spelar den mest framträdande och ofta även den avgörande rollen och detta inte minst vid de svåraste olyckorna. Det finns därför anledning att ägna alldeles särskilt intresse åt bilförarens kompetens att på tekniskt riktigt sätt köra bil under moderna trafikförhållanden och under samtidigt iakttagande av trafiksäkerhetens regler.

Här skall uppmärksamheten riktas på endast *en* av metoderna att höja trafiksäkerheten: åtgärder för att åstadkomma en allmän höjning av bilförarens trafikkunskaper och körförmåga och det större hänsynstagande till andra trafikanter och till övriga trafiksäkerhetsfaktorer, som förhoppningsvis kan bli resultatet av sådana åtgärder.

Som ett led i samordningen av trafiksäkerhetsarbetet bildades 1968 en till trafiksäkerhetsverket knuten planeringsnämnd med representanter för de statliga myndigheter, som arbetar med arbetarskydd, bebyggelseplanering, väghållning, skolväsende, trafikövervakning, fordonskontroll, trafikreglering, förarutbildning, information, sjukvård, forskning, materialprovning, miljövård och försvar samt representanter för landstings- och kommunförbunden och AB Svensk bilprovning. Denna nämnd utarbetade ett gemensamt arbetsprogram med förslag till olika åtgärder, som de i nämnden företrädde organen avsågs skola genomföra eller initiera under tiden 1.1.1969 – 30.6.1970. Nämnden har nyligen framlagt ett nytt arbetsprogram avseende tiden 1.7.1970 – 30.6.1972. I båda dessa arbetsprogram har även frågan om vidareutbildning av fordonsförare i korthet berörts. I det senaste programmet redovisas att viss kursverksamhet för vidareutbildning av förare av utryckningsfordon samt tunga lastbilar nu initierats eller startat. För övriga körkortsinnehavare synes en mera "långsiktig" vidareutbildning genom NTF i samarbete med bl. a. Trafikskolornas riksförbund och motororganisationerna inte ha nått förbi ett tidigt planeringsstadium. Kursverksamhet för motorförarens fortbildning förekommer dock sedan någon tid i mindre omfattning.

I vidareutbildningsfrågan väckte jag förra året en motion (II:15), vari yrkades att trafiksäkerhetsverket skulle få i uppdrag att påskynda organisation och planering av den fortbildning av körkortsinnehavare, som ingick i nämnda ämbetsverks då föreliggande trafiksäkerhetsprogram, att därvid de folkliga organisationerna skulle inbjudas att medverka som arrangörer av olika aktiviteter med syfte att om möjligt göra fortbildningen i trafikkunskaper och körskicklighet till en folkrörelse med därigenom brett och starkt genomslag samt att förslag i ämnet med beräkning av kostnaderna och hur dessa skulle täckas skulle framläggas nästföljande år, dvs. år 1971.

Till motivering för dessa yrkanden anförde jag att frågan om en fortlöpande förarkontroll, som ofta diskuterats och vars förutsättningar såsom en stickprovskontroll länge varit under utredning av trafiksäkerhetsverket, visserligen var viktig. Men denna kontroll borde av psykologiska skäl inte sättas in som enda åtgärd för att driva körkortsinnehavare att uppehålla och utveckla sina trafikkunskaper och körskickligheten utan förenas med ett med lika stor publicitet som i fråga om denna kontroll insatt, attraktivt arrangerat erbjudande om vidareutbildning. Jag fortsatte detta resonemang i motionen genom att fråga om man inte rent av har mest att vinna på organiserade strävanden i syfte att i antyd

form i växande utsträckning söka fortbilda körkortsinnehavarna. Trafiksäkerhetsarbetets "image" skulle säkerligen vinna på om det polisiära draget – t. ex. i form av förarkontroll – inte hade så framträdande plats. Jag anförde därefter i motionen:

"Enligt undertecknads mening kan fortbildningen av körkortsinnehavare i vad avser såväl trafikknusaker (kunskap om olika trafikregler, trafikmärkenas innebörd, trafiknykterhetsproblemet etc.) som körskicklighet genom lämpliga kontakter med de stora folkliga organisationerna (inklusive deras bildningsverksamhet) och gott handlag från organisationernas sida med sannolikhet lätt utvecklas till en bred aktivitet med karaktär av en folkrörelse. Den stora betydelsen av en väsentligt bättre trafiksäkerhet bl. a. genom fortbildning av körkortsinnehavarna inses av alla, varför ett 'utspelet' genom kontakt med hela folkrörelse-Sverige säkerligen skulle möta starkt gensvar. Kontakter med de frivilliga organisationerna får i varje fall inte begränsas till motororganisationerna, där medlemmarnas bilintresse torde vara så stort att fortbildningsbehovet bland dessa kan förväntas vara tämligen begränsat. Motororganisationerna skulle väl i första hand kunna medverka med insatser avseende tillhandahållande av instruktörer och informationsmaterial till kampanjer, kurser och konferenser, organisation av dessa etc., medan folkorganisationerna skulle kunna stå som engagerande medarrangörer till de helst stort upplagda kurs- och träningskampanjer, som kan komma i fråga, medverkan med spridning av faktamaterial etc. Det gäller under alla förhållanden att skapa bredd åt hela denna angelägenhet, så att så många som möjligt av körkortsinnehavarna nås och engageras. Erfarenheter av här åsyftat, brett samarbete i samband med upplysningskampanjen före högertrafikomläggningen bör härvid utnyttjas under fördjupning av samarbetskontakterna jämfört med vad som var fallet under denna kampanj. Det närmare organisations- och planeringsarbetet efter nu antydda linjer bör ankomma på trafiksäkerhetsverket under medverkan av ledningen för de folkorganisationer som här avses."

Såvitt känt har emellertid några åtgärder hittills inte vidtagits för att få till stånd det här åsyftade, breda samarbetet kring en större kampanj för popularisering av vidareutbildningen eller vad som i presskommentarerna till motionen kallades "repövningarna" för körkortsinnehavare. Statsutskottets relativt positiva uttalande om motionen har tydligen inte gjort större intryck. Utskottet anförde:

"Vidkommande de i motionen II:15 framförda förslagen vill utskottet erinra om den verksamhet inom här ifrågavarande område som enligt motionären redan planeras inom trafiksäkerhetsverket och f. ö. även omfattas av den förenämnda planeringsnämndens arbetsprogram. Vad särskilt beträffar det föreslagna samarbetet med de folkliga organisationerna och deras bildningsverksamhet rörande *fortbildning av körkortsinnehavare* finner utskottet detsamma i och för sig värt beaktande. Då emellertid utskottet anser sig kunna utgå från att trafiksäkerhetsverket vederbörligen uppmärksammar och tillvaratar de möjligheter till frivilliga insatser från bl. a. nämnda organisationers sida som kan visa sig föreligga synes någon särskild framställning i ämnet från riksdagens sida ej erforderlig."

Statsutskottets och riksdagens förhoppning om gehör för motionens förslag synes sålunda inte ha lett till mera påtagliga resultat. Detta är så mycket mera beklagligt som en brett upplagd kampanj av äsyftat slag skulle vara ytterst lämplig att nu sätta in, om det utbyte av alla gamla körkort, som enligt ett aktuellt utredningsförslag (SOU 1970:26) skall genomföras, inom den närmaste framtiden kommer till stånd.

Med stöd av vad sålunda anförts får jag anhålla om kammarens tillstånd att till herr kommunikationsministern få framställa följande frågor:

1. Anser statsrådet särskilda åtgärder för att få till stånd en förbättring av körkortsinnehavarnas trafikkunskaper och körskicklighet behövliga som ett led i arbetet att motverka den senaste tidens ökning av olyckorna i motortrafiken, särskilt dödsolyckorna bland fotgängare?

2. Är statsrådet villig att medverka till att en bred kampanj i samarbete med de folkliga organisationerna för vidareutbildning av körkortsinnehavare – i enlighet med vad jag nu skisserat och motionsvis framfört med visst instämmande av riksdagen – snarast kommer till stånd?

3. Vilka andra åtgärder är statsrådet beredd att medverka till för att om möjligt snabbt förbättra trafiksäkerheten?

Denna anhållan bordlades.

### **§ 8 Interpellation nr 4 ang. beredskapssituationen på livsmedelsförsörjningsområdet**

Ordet lämnades på begäran till

Herr HANSSON i Skegrie (c), som yttrade:

Herr talman! När 1967 års riksdag beslöt att en nedbantning av den svenska livsmedelsproduktionen borde ske och ett riktmärke av lägst 80 procent av självförsörjning fastställdes utgick man från kalkyler som gjorts upp inom 1960 års jordbruksutredning. Där uttalades att dåvarande lagerhållning skulle kunna tillåta en sänkning av självförsörjningsgraden till 85 procent. Men om produktionsvolymen understeg denna gräns måste lagerreserverna utökas. Detta gällde såväl färdiga livsmedel som produktionsförnödenheter.

Sedan detta beslut fattades har nedläggningen av odlad mark gått ganska snabbt och produktionen av vissa viktiga livsmedel har sjunkit snabbare än vad som beräknades år 1967. Detta gäller främst mjölkproduktionen. Vi står redan i den situationen att vi måste importera smör. I 1967 års beslut uttalades att produktionen borde anpassas till den inhemska efterfrågan på såväl mjölk som mjölkprodukter och att produktionen av olika jordbruksvaror skulle inriktas på sådana som Sverige har de bästa förutsättningarna att framställa. Det torde vara obestridligt att de naturliga förutsättningarna för mjölkproduktion är goda i vårt land, men däremot är inte de ekonomiska förutsättningarna sådana att dessa möjligheter kan utnyttjas. Med otillräcklig mjölkproduktion följer inte bara en bristande tillgång på animaliskt protein utan också

en minskning kalorimässigt av vår beredskap.

Det kan också allvarligt ifrågasättas om inte vår totala produktion under ett normalt skördeår redan tenderar att uppnå eller har uppnått den nedre gräns som förutsattes för nuvarande beredskapslagring. Emellertid är inte produktionsvolymen under fredstid det avgörande för hur försörjningen kommer att bli vid en avspärning. Vår livsmedelsförsörjning beror till mycket stor del av huruvida vi förfogar över tillräckliga lager av viktiga produktionsmedel för livsmedelsframställningen såsom konstgödsel, kraftfoder, drivmedel, bekämpningsmedel etc.

År 1969 framlade statens jordbruksnämnd en omfattande utredning som visade att vår beredskap i fråga om dylika förnödenheter var klart otillräcklig. Man ansåg att en uppbyggnad av tillräckliga lager av dessa varor skulle kräva ett belopp av ca 225 miljoner kronor. Med hänsyn till beloppets storlek föreslog man att 50 miljoner kronor årligen borde anvisas för detta ändamål under en femårsperiod. Framställningen bifölls emellertid inte.

Med hänsyn härtill och till det snabbt vikande underlaget för vår inhemska livsmedelsförsörjning kan det befaras att vårt beredskapsläge för närvarande inte är av den omfattning som riksdagsbeslutet år 1967 avsåg utan väsentligt understiger vad som kan tolereras i fråga om tryggheten av vårt oberoende vid avspärning. Livsmedelsberedskapen måste ses som ett oundgängligt komplement till den militära beredskapen och bör därför ägnas all uppmärksamhet.

Med hänvisning till vad jag här anfört hemställer jag om riksdagens tillstånd att till herr jordbruksministern få framställa följande fråga:

Är herr statsrådet villig att inför riksdagen lämna en redogörelse för vår beredskapssituation på livsmedelsförsörjningens område?

Denna anhållan bordlades.

### § 9 Interpellation nr 5 ang. verkningarna av det nya skattesystemet

Ordet lämnades på begäran till

Herr BOHMAN (m), som yttrade:

Herr talman! Den 1 januari i år trädde ett nytt skattesystem i kraft. Det leder till en stark ökning av det totala skattetrycket, främst till följd av höjningen av mervärdeskatten och den kraftiga skärpningen av marginalsatserna framför allt i mellaninkomstlägena. Stat och kommun kommer att ta i anspråk en allt större del av den enskildes inkomstökningar. En inkomsttagare i 30 000-kronorsklassen måste sälunda vid en förbättring av årsinkomsten med 1 000 kronor därav avstå 600 kronor eller mera. Därjämte uppkommer negativa effekter för eventuella bostadstillägg och barndagshemsavgifter.

Regeringspartiet har hävdat att det nya skattesystemet skulle ge lättnader åt två tredjedelar av samtliga inkomsttagare. Uppgiftens riktighet kunde ifrågasättas redan då den lämnades. I 1970 års skatteproposition illustrerades skatteomläggningens verkningar för personer i olika civilstånd och inkomstgrupper. Ifrågavarande tabeller byggde

emellertid på en väsentligt lägre kommunal utdebitering än den som numera tillämpas och utgick från ett annat penningvärde än det som nu gäller. De nya marginalskatterna kommer därför redan i år att få en långt mer ingripande effekt än vad som förutsattes vid tabellernas utarbetande. Påståendet om skatteförslagets gynnsamma konsekvenser för den övervägande majoriteten skattebetalare saknar därför i dag troligen verklighetsunderlag. För skattebetalarna måste det anses vara ett angeläget önskemål att kunna överblicka de fulla konsekvenserna för i varje fall det närmaste året av det som socialdemokraterna betecknade som efterkrigstidens mest betydande skattereform.

Med hänsyn härtill får jag anhålla om kammarens tillstånd att till herr finansministern få rikta följande interpellation:

Är herr statsrådet villig att låta verkställa en utredning som klarlägger det nya skattesystemets verkningar på ekonomin för olika grupper av skattebetalare med beaktande jämväl av de minskningar i eventuellt uppburna bostadstillägg och ökningar av föreskrivna barndaghemsavgifter som inträder vid höjda nominella inkomster?

Denna anhållan bordlades.

### § 10 Interpellation nr 6 ang. förbättrad information om säkerhetspolitiken och totalförsvaret

Ordet lämnades på begäran till

Herr BOHMAN (m), som yttrade:

Herr talman! I sin årliga skrivelse till regeringen har överbefälhavaren gjort gällande att de värnpliktigas kunskaper om försvaret och den svenska säkerhetspolitiken är "mindre tillfredsställande". Samtidigt har från olika håll pekats på de brister som för närvarande vidlåder försvarsupplysningen och på den stora okunnighet om det svenska försvaret, dess mål och medel, som är förhärskande inom snart sagt hela svenska folket.

Vårt försvar är en förutsättning för vår alliansfria utrikespolitik. Försvarsorganisationen är en omfattande och betydelsefull del av vårt samhälle. Det råder enighet mellan de demokratiska partierna om att vårt folk skall till försvaret avsätta en högst betydande del av landets ekonomiska resurser.

Det är samhällets plikt att ge medborgarna erforderlig information om totalförsvaret. Den allmänna värnplikten måste bygga på allmän förståelse för försvaret om det skall kunna fylla sin funktion inom ramen för den svenska säkerhetspolitiken.

Det är uppenbart att informationsverksamheten i dag inte är tillfredsställande. Bristen på kunskapsförmedlare utanför den rent militära organisationen är påfallande. Särskilt anmärkningsvärt är det bristande intresset för aktiv försvarsupplysning inom det stora monopolföretaget Sveriges Radio. Den helt otillräckliga informationsverksamheten står i bjärt kontrast mot företagets intresse för den för försvaret negativa agitation som bedrivs av vissa mot vårt lands samhällsordning starkt

kritiska grupper och som inte minst därigenom fått en betydande genomslagskraft under senare år.

Med anledning härav får jag anhålla om kammarens tillstånd att till herr försvarsministern rikta följande interpellation:

Vilka åtgärder är statsrådet beredd att vidtaga för att intensifiera och förbättra informationen om den svenska säkerhetspolitiken och totalförsvarets uppgifter och organisation i syfte att fördjupa allmänhetens intresse och kunskaper för dessa för landets frihet väsentliga frågor?

Denna anhållan bordlades.

### § 11 Interpellation nr 7 ang. utredning om kostnadsutvecklingen vid Sveriges Radio

Ordet lämnades på begäran till

Herr BOHMAN (m), som yttrade:

Herr talman! Sveriges Radio kommer i år att redovisa ett underskott på omkring 72 miljoner kronor. Underskottet förväntas framdeles komma att öka. De medel som finns fonderade i radiofonden, för närvarande ca 238 miljoner kronor, kommer inom kort att vara förbrukade. Med oförändrade licensavgifter kommer detta att ske redan om något år.

Gjorda prognoser för kostnadsutvecklingen vid Sveriges Radio under den följande femårsperioden visar, att företagets kostnader kommer att stiga brant. 1975/76 kan de förväntas vara ungefär dubbelt så höga som i dag.

Det är uppenbart, att dessa starkt stegrade kostnader i längden inte kan bestridas med nuvarande finansieringsformer. Successiva licenshöjningar är visserligen en tekniskt framkomlig väg, men den skulle på mycket kort tid leda till licensavgifter av en höjd som inte kan godtagas.

Det är riksdagen som beslutar om de licensavgifter som till den övervägande delen finansierar Sveriges Radio. Detta till trots är riksdagens insyn i Sveriges Radios ekonomi begränsad. I praktiken har riksdagen mycket små möjligheter att bedöma om de medel som anvisas används på ett rationellt sätt. De uppgifter som Sveriges Radio redovisat för bl. a. riksdagen har dessutom varit behäftade med felaktigheter som försvårat möjligheterna att få en klar bild av företagets bekymmersamma ekonomiska situation.

Inom Sveriges Radio bedrivs för närvarande ett rationaliseringsarbete för att om möjligt dämpa takten i kostnadsstegringarna. Sådana åtgärder bör hälsas med tillfredsställelse. Det måste emellertid anses som angeläget, att även riksdagen tillförsäkras möjlighet att granska ekonomin i ett företag som finansieras genom dess beslut. Kostnadsutvecklingen vid Sveriges Radio kan inte rimligen fortgå mycket längre utan att grunderna för riksdagens beslut rubbas.

Med åberopande av vad här anförts får jag anhålla om kammarens medgivande att till herr utbildningsministern få rikta följande interpellation:

Är herr statsrådet beredd att uppdraga åt en för ändamålet tillsatt parlamentarisk utredning att granska kostnadsutvecklingen och det framtida medelsbehovet vid Sveriges Radio?

Denna anhållan bordlades.

### § 12 Interpellation nr 8 ang. statligt stöd till turistanläggningar på Öland

Ordet lämnades på begäran till

Herr BÖRJESSON i Glömminge (c), som yttrade:

Herr talman! Med den ökade fritiden följer behov av ökad turism och fritidsvistelser på annan ort för många samhällsgrupper. Detta gör att turist- och fritidsanläggningar kommer att krävas i större utsträckning. Samtidigt krävs på grund av den internationella konkurrensen att dessa anläggningar har god standard. Handelsbalansen och valutasituationen är sådana för vårt land att en ökning av den inhemska turismen framstår som alltmer önskvärd.

Turismen är ett komplement till försörjningen i områden som har vikande befolkningsunderlag, som har svårt att få nya arbetsplatser vid näringslivets omstrukturering och som vanligtvis får alltför liten del av den centrala resursfördelningen i landet. Öland är ett sådant område.

För närvarande byggs en bro mellan Öland och fastlandet, och den kommer sannolikt att stimulera turismen, men landskapets möjligheter att möta en ökad turism synes vara helt otillräckliga. De öländska kommunerna saknar ekonomiska resurser och har alltför låg skattekraft för att ensamma kunna anskaffa anläggningar för turism och fritidsändamål som kan anses vara erforderliga.

En statlig utredning är tillsatt och i verksamhet för att utforma regler för statligt stöd till turistanläggningar men synes även ha i uppdrag att pröva utformningen av vissa enskilda projekt. Öland får anses tillhöra de områden utanför allmänna stödområdet där statligt stöd för turistprojekt är motiverat. Det är angeläget att ett sådant stöd kan träda i funktion i samband med att bron tas i bruk.

Med stöd av den anförda motiveringen hemställs om kammarens tillstånd att till herr jordbruksministern få rikta följande fråga:

Anser statsrådet att statligt stöd till turistanläggningar på Öland bör anordnas och är statsrådet beredd att medverka till förverkligandet av tanken på ett sådant stöd?

Denna anhållan bordlades.

### § 13 Interpellation nr 9 ang. uppmjukning av prisstoppet för importerade varor

Ordet lämnades på begäran till

Herr WENNERFORS (m), som yttrade:

Herr talman! 1965 avvisade en arbetsgrupp inom handelsdepartemen-

tet tanken på prisreglering. Man hävdade att en prisreglering sannolikt skulle få det "nuvarande varuurlvalet att minska". Vill man göra regleringen effektiv "räcker det nämligen inte med att reglera själva priserna, eftersom företagen kan kringgå en sådan åtgärd och sänka vissa kostnader genom att försämra varornas kvalitet, förenkla modellerna eller minska servicen". Risk för minskad konkurrens uppstår. Produktion och varuförsörjning snedvrides. Det blir till förmån för utländska företag och utvecklingstakten dämpas.

I maj 1970 antog riksdagen bankoutsiktets uttalande, där det bl. a. framhölls i anledning av motionsyrkanden om prisstopp: "Ett dylikt bör därför ifrågakomma endast i extra ordinära situationer, där de inflatoriska krafterna är så starka att ekonomisk-politiska åtgärder av generell slag inte är tillräckligt verkningfulla. Det är också blott i sådana speciella fall som – i Sverige och andra länder – mera genomgripande regleringar av priser och löner genomförts." Motionsyrkandet om utredning avslogs således.

Trots dessa och många andra uttryck för stark tveksamhet i fråga om några som helst positiva verkningar av prisregleringsinstrumentet – förutom i krig, krigsfara eller påtagligt allvarligt krisläge – beslöt regeringen den 28 augusti 1970 om prisstopp.

I samband härmed uttalades farhågor för olika svårigheter och negativa konsekvenser för importföretag, om generell dispens för inträffade importprishöjningar icke medgavs. Utvecklingen har bekräftat farhågorna. Många företag har fått vidkännas betydande höjningar av importpriserna. De utländska leverantörerna har naturligt nog inte varit särskilt benägna att tillämpa annan prissättning för svenska företag. Leverantörerna har pekat på sina egna problem med kostnaderna. Som bekant är prisnivån i flera av leverantörländerna stigande. För de svenska importföretagen bjuds ytterst begränsade möjligheter att avskärma sig från denna utveckling.

Om det inte blir en uppmjukning av prisstoppet för importerade varor har importföretagen att välja mellan tre olika vägar:

1. De måste söka alternativa inköpskällor.
2. De måste bära kostnadshöjningen inom sin egen marginal.
3. De måste upphöra med importen.

I undantagsfall är den första vägen möjlig utan alltför stora negativa konsekvenser. För flertalet innebär uppsökandet av alternativa inköpskällor omläggning av inköpskontakter och inköpsrutiner, vilket är tidsödande. Likvärdiga produkter finns inte att tillgå. En övergång till andra produkter eller kvaliteter innebär för köparna nya ritningsunderlag, typprovningar osv.

Den andra vägen, att bära kostnadshöjningen inom sin egen marginal, är inte särskilt realistisk i dag. De senare årens kostnadsstegringar har redan lett till försämring av företagens lönsamhet. Måste importprishöjningar dessutom inrymmas i den egna marginalen uppstår allvarliga risker för sysselsättningen.

Om företagen för det tredje tvingas upphöra med importen kan det drabba såväl för svensk industri nödvändiga råvaror, maskiner och reservdelar som för konsumenterna angelägna varor. I båda fallen uppstår

allvarliga störningar i landets varuförsörjning.

Att den nuvarande ordningen kan få mycket negativa konsekvenser finns åtskilliga exempel på. Osäkerheten beträffande behandlingen av importprishöjningar drabbar på ett särskilt olyckligt sätt företag inom branscher där försäljningen är säsongbetonad. Inför kommande år känner företagen stark tvacksamhet om leveransmöjligheterna. Inom exempelvis lantbruksmaskinbranschen och andra liknande branscher sker prissättningen från utlandet säsongvis.

Eftersom förhandlingar om leveranser våren 1971 i många fall inte hann avslutas före prisstoppsdagen den 7 oktober 1970 skulle med gällande ordning den utländska leverantören våren 1971 leverera maskiner till priser som fastställdes redan hösten 1969. Förhållandet är ohållbart. Definitiva avslut kommer inte till stånd. Risk uppstår att maskinerna icke kan levereras i tid. Dessutom minskas möjligheterna att dra fördel av leverantörernas försäsong- och andra prestationsrabatter. Prisstoppet leder således till högre priser på den svenska marknaden.

Nackdelarna med prisstoppet är många och besvärande. Alldeles särskilt gäller detta de importerade varorna. Mot bakgrunden av det anförda anser jag en uppmjukning av prisstoppet för importerade varor synnerligen angelägen. Ett generellt dispensförfarande bör få tillämpas vid konstaterade importprishöjningar.

Med stöd av vad jag här anfört hemställer jag om kammarens tillstånd att till herr handelsministern få ställa följande fråga:

Är herr statsrådet beredd att snarast ta initiativ till uppmjukning av prisstoppet för importerade varor?

Denna anhållan bordlades.

#### § 14 Interpellation nr 10 ang. enhetliga regler beträffande beskattningen av lastbilstrafiken i Sverige och Norge

Ordet lämnades på begäran till

Herr ERIKSSON i Arvika (fp), som yttrade:

Herr talman! Vid ett flertal tillfällen har problemet med de olika beskattningsreglerna för lastbilstrafik i Norge och Sverige varit uppe till debatt i riksdagen. I en enkel fråga framställd till finansministern har jag tidigare krävt besked huruvida statsrådet var beredd att vidtaga åtgärder som skulle bidra till att få enhetliga beskattningsregler.

Genom det beslut som det norska stortinget fattade i slutet av förra året om en höjd kilometeravgift har läget för de svenska åkarna ytterligare starkt försämrats. De nu gällande bestämmelserna innebär att en svensk åkare betalar sin bilskatt i Sverige samt dessutom kilometeravgift i Norge. Den norske åkaren har inga skatteavgifter för transporter i Sverige. I gränstrakterna medför detta att de svenska åkarna har mycket svårt att konkurrera när det gäller den gränsöverskridande trafiken. Exempel finns på svenska åkare som betalar 15 000 – 16 000 kronor i bilskatt i Sverige och som under år 1970 dessutom erlagt kilometeravgift i Norge på 25 000 – 30 000 norska kronor, alltså över 20 000 svenska

kronor. Genom stortingets beslut om att införa en differentierad och starkt höjd kilometeravgift har läget för de svenska åkarna i gränstrakterna blivit prekärt.

De bilar som är mest vanliga för transport av virke m. m. har en totalvikt av 15 – 20 ton. För en sådan bil med släp blir kilometeravgiften 40 öre + 30 öre, alltså 7 norska kronor per mil mot tidigare 3 norska kronor per mil. Man får en bild av effekten av detta om man ser på kostnaden för en mycket vanlig transport, som är massavedstransporter från Sverige till Drammen i Norge. För en bil av nyss nämnd storlek innebär stortingsbeslutet en kostnadshöjning per resa från tidigare 106 till 246 norska kronor.

Vad som är alldeles speciellt förvånande är att höjningen av kilometeravgiften för utlandsregistrerade bilar trädde i kraft den 1 januari 1971 men för norska åkare gäller först den 1 juli 1971.

Siffran från tullstationerna visar att det finns en stark ökning av antalet norska lastbilar som delvis utför sina transporter genom Sverige. Detta skapar självfallet ännu större oro bland företrädarna för den svenska åkerinäringen. Enligt min mening måste snabba åtgärder vidtagas från den svenska regeringens sida för att skapa rättvisa i detta problem.

Med hänvisning till det anförda hemställes om kammarens tillstånd att till herr finansministern framställa följande fråga:

Avser statsrådet att vidtaga åtgärder som bidrar till att skapa likvärdiga skattevillkor för svenska och norska åkare när det gäller den gränsöverskridande trafiken?

Denna anhållan bordlades.

### **§ 15 Interpellation nr 11 ang. trafik- och taxepolitiken inom statens järnvägar**

Ordet lämnades på begäran till

Herr ERIKSSON i Arvika (fp), som yttrade:

Herr talman! En stigande olust gör sig gällande inför de omfattande järnvägsnedläggningarna. Dessa medför en ökad osäkerhet i glesbygderna om möjligheterna för mindre orter till en fortsatt trafikservice av rimlig standard. Företag och människor kan härigenom dra sig för att stanna eller slå sig ned på mindre orter.

Järnvägsnedläggningarna leder också till en ökning i utnyttjandet av andra trafikmedel och därmed en ökad belastning framför allt på vägnätet. Det är bekant att en sådan omläggning av efterfrågan på trafikmedel medför både direkta samhällskostnader för väghållning och indirekta genom ökade trafikolyckor.

Det är då naturligt att ett betydande missnöje gör sig gällande även inför de aviserade taxehöjningarna inom SJ. Sådana taxehöjningar gör det för allt fler billigare att använda bil i stället för tåg. Högre taxor medför lägre trafikunderlag, och lägre trafikunderlag kräver enligt nuvarande sätt att räkna höjda taxor.

Nuvarande metoder för beräkning av lönsamheten inom SJ och därpå

grundad taxesättning är uppenbart otillräckliga eftersom de leder till dessa icke önskade resultat. Kostnader kan naturligtvis definieras och beräknas på olika sätt. Man borde se över de nu gällande principerna. Det bör vara möjligt att få ett mått på företagets effektivitet samtidigt som man tar med samhällsekonomiska bedömningar innan man fattar beslut om taxesättningen.

Översynen bör bl. a. omfatta nuvarande krav på räntabilitet. Vidare bör den omfatta beräkningar av de kostnader, som driftsinskränkningar medför för andra samhällsorgan, och de totala samhällskostnaderna i övrigt. Taxesättningen bör granskas även i fråga om avvägningen mellan person- och frakttaxor samt mellan taxorna på korta respektive långa sträckor. Bland det som i övrigt borde prövas är en utvidgad försöksverksamhet i olika avseenden. Det gäller vidgad försöksverksamhet dels med taxenedsättningar i syfte att få över trafik från väg till järnväg och alltså öka underlaget, dels med tursättning. Dåligt underlag kan i många fall bero på dålig turtäthet och service. Den förbättrade turtätheten på de mest lönsamma banorna har säkert bidragit till en ytterligare förbättrad lönsamhet.

Med hänvisning till det anförda hemställes om kammarens tillstånd att till herr kommunikationsministern få framställa följande frågor:

1. Anser statsrådet att den nuvarande trafik- och taxepolitiken, som medför ökad takt i järnvägsnedläggningarna och ständigt höjda taxor, är tillfredsställande?

2. Avser statsrådet att medverka till en omprövning av metoderna för beräkning av lönsamheten inom järnvägstrafiken?

Denna anhållan bordlades.

### **§ 16 Interpellation nr 12 ang. tillämpningen av bestämmelserna om förtidspension för husmödrar**

Ordet lämnades på begäran till

Herr GUSTAVSSON i Alvesta (c), som yttrade:

Herr talman! I samband med behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 66 år 1970 uttalade andra lagutskottet beträffande invalidiserad husmors möjlighet att erhålla förtidspension: "Propositionsförslaget innebär vidare en viss uppmjukning av invaliditetsbedömningen beträffande handikappade husmödrar. Hittills har man för gift kvinna som uteslutande varit sysselsatt med arbete i hemmet bedömt hennes arbets- och förvärvsförmåga med hänsyn till hennes förmåga att utföra sådant arbete. Riksförsäkringsverket har funnit det befogat att man vid bedömandet av en husmoders arbetsförmåga generellt också tar hänsyn till i vad mån hon skulle kunna utföra något förvärvsarbete utom hemmet. Den omständigheten att en invalidiserad husmor kan utföra ett visst mått av hushållsarbete borde inte hindra att hon kan få hel förtidspension." Utskottet säger vidare: "Liksom departementschefen är utskottet av den uppfattningen att nuvarande praxis många gånger varit alltför snäv och att viss uppmjukning därför är motiverad."

Efter de informationer som riksförsäkringsverket lämnat vid konferens med försäkringskassornas representanter under hösten 1970 synes det råda oklarhet om tillämpningen av vad andra lagutskottet uttalat och riksdagen sedermera beslutat beträffande möjligheterna för husmödrar att erhålla hel förtidspension.

Med hänvisning till vad som anförts hemställer jag om kammarens medgivande att till herr socialministern få ställa följande fråga:

Anser statsrådet att tillämpningen av de nya bestämmelserna om husmödrars möjlighet att erhålla förtidspension är sådan att den överensstämmer med riksdagens beslut och intentionerna i detta beslut?

Denna anhällan bordlades.

### § 17 Interpellation nr 13 ang. de föreslagna taxehöjningarna vid statens järnvägar

Ordet lämnades på begäran till

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk), som yttrade:

Herr talman! Styrelsen för statens järnvägar har hemställt till regeringen om att få vidta taxehöjningar från och med den 1 april 1971. Höjningarna uppgår till 9 procent på vanliga tur- och returbiljetter och 12 procent på månadskorten. För vagnslasttrafik begärs höjningar med varierande 6 och 10 procent. Dessutom höjs enligt förslaget diverse andra avgifter: priserna på rabattkort, sovplatsbiljetter etc.

SJ:s överskott för budgetåret 1969/70 anges till ca 52 miljoner kronor men borde enligt uttalande för pressen av SJ-chefen ha legat på 145 miljoner kronor. Den summan sägs vara normal för vinstgivande företag, och till den kategorin anser generaldirektören vid SJ enligt samma tidningsuttalande att SJ bör höra. Det är av denna anledning och väntade löneökningar som sålunda taxorna skall drivas ytterligare i höjden. Dessa taxehöjningar har kommit med täta mellanrum, ibland t. o. m. ett par gånger om året. Regeringen har bifallit framställningarna. Vid ett tillfälle, den 1 januari 1967, hade SJ begärt att få höja persontrafiktaxorna över 100 kilometer med 5 procent, men regeringen dubblade budet och höjde med 10.

Denna taxepolitik liksom den statliga trafikpolitiken i övrigt har utsatts för en stark och växande kritik. Vid varje tillfälle har den mötts med hänvisningarna om att det ju är riksdagen själv som genom sitt beslut år 1963 om riktlinjer för den statliga trafikpolitiken godkänt grunderna för den förda taxe- och trafikpolitiken. Den kommunistiska riksdagsgruppen anmälde för sin del i en motion år 1963 en starkt avvikande mening och känner sig oförhindrad att påyrka ett frångående av 1963 års trafikbeslut. Detta är emellertid en sak. Bortsett härifrån kan frågan ställas om hur dessa riktlinjer tillämpats och om ändamålsenligheten av den begärda taxehöjningen.

Ideliga höjningar av taxorna minskar utnyttjandet av SJ:s tjänster. De stimulerar till ökad utbredning av bilismen med alla dess konsekvenser. LO:s representant i SJ:s styrelse, herr Clas-Erik Odhner, avlämnade år

1969 i anslutning till styrelsens beslut om taxehöjning ett särskilt yttrande. I detta anförs bl. a. att en taxehöjning av den storlek som kravet på lönsamhet i dess nuvarande utformning nödvändiggör kan få mycket ogynnsamma långsiktiga effekter på transportstrukturen i landet genom att driva ut sådana transporter på landsvägarna som järnvägen ur samhällsekonomisk synpunkt bör ombesörja.

Omdömet har samma berättigande i dag när det gäller den nu begärda taxehöjningen som år 1969. Denna måste också ses mot bakgrunden av regeringens beslut om prisstopp liksom situationen för löntagarna. Anställda i enskild och offentlig tjänst kan företa sina tågresor i första klass utan att oroas av SJ:s taxehöjningar. Det är emellertid inte fallet med alla dem som skall begagna sig av SJ:s färdmedel från och till arbetet och inte heller för familjer och folkpensionärer som vill hälsa på anförvanter. Det är åtskilliga av dessa som inte har och aldrig kommer att få egen bil. De höjda taxorna tvingar dem att avstå från att resa. Om den åttaprocentiga taxehöjningen år 1969 skrev tidningen Metallarbetaren att om bara en av tio genom höjda biljettpriser skräms bort från att resa blir det en dålig affär. ”Tio personer som åker för 100 kr var betalar sammanlagt 1 000 kr. Nio som åker för 108 kr var ger bara 972 kr till SJ.”

Bedöms det hela från närings- och lokaliseringpolitiska utgångspunkter eller från social synpunkt måste samma starka betänkligheter resas som vid besvarandet av frågan om det ens ur ekonomisk synpunkt är klokt att på sätt som sker driva den s. k. lönsamhetsaspekten. Den starka kritik som kommit till uttryck under senare års riksdagar mot 1963 års trafikbeslut och dess tillämpning påverkade märkbart utformningen av statsutskottets utlåtande år 1969 i anledning av väckta trafikpolitiska motioner (utlåtande nr 167). I detta sägs att hänsyn också skall tas till sociala, näringspolitiska och lokaliseringpolitiska förhållanden och även till inverkan ur trafiksäkerhets-, arbetarskydds- och miljösynpunkter liksom de följdkostnader härav som samhället har att bestrida. Ett bifall till SJ-ledningens framställning om taxehöjningar står inte i överensstämmelse med de citerade synpunkterna ur utskottsutlåtandet. Det rimmar också dåligt med kommunikationsminister Norlings i pressen refererade uttalande på Transportarbetareförbundets kongress i augusti 1969 om att den trafikpolitiska bedömningen inte får ske uteslutande från lönsamhetssynpunkt utan med i bilden måste också tas närings- och lokaliseringpolitiska aspekter.

Med stöd av det anförda hemställer jag om kammarens tillstånd att till herr kommunikationsministern få rikta följande frågor:

Anser statsrådet de från SJ:s styrelse begärda taxehöjningarna överensstämma med uttalandena om att den trafikpolitiska bedömningen inte får ske uteslutande från lönsamhetssynpunkt utan med i bilden måste också tas närings- och lokaliseringpolitiska aspekter?

Anser statsrådet sådana höjningar överensstämma med syftet med regeringsbeslutet om prisstopp? Kan taxehöjningar vid SJ på sikt vara tillrädliga ens ur SJ-företagets egna ekonomiska och lönsamhetssynpunkter?

Anser statsrådet de förhållanden som föranlett SJ-ledningen att ånyo

begära regeringens medgivande att företa taxehöjningar motivera en grundläggande revidering av 1963 års trafikbeslut?

Vill statsrådet medverka till att SJ-ledningens hemställan om taxehöjningar avslås av regeringen?

**Nr 3**

Tisdagen den  
12 januari 1971

---

Denna anhållan bordlades.

### **§ 18 Interpellation nr 14 ang. ifrågasatt nedläggning av järnvägslinjen Karungi—Övertorneå och billinjen Övertorneå—Pajala**

Ordet lämnades på begäran till

Herr STRIDSMAN (c), som yttrade:

Herr talman! Vid en presskonferens i Luleå den 26 augusti i fjol presenterade kommunikationsministern en modellplan för regional trafikplanering att tillämpas på försök i Norrbottens län. Planeringen syftar till att dra upp riktlinjer för en övergripande regional trafikplanering. Avsikten därmed är att förbättra betingelserna för att få en godtagbar kommunikationsservice.

Samtidigt som kommunikationsministern tillsatt en arbetsgrupp för denna trafikplanering i Norrbotten planerar SJ att lägga ner järnvägslinjen Karungi—Övertorneå och billinjen Övertorneå—Pajala. SJ:s planer på nedläggning av järnvägslinjen i Tornedalen synes ha tillkommit helt utan hänsyn till att Norrbotten utsetts till försökslän för en grundlig genomgång av kommunikationsfrågorna. Man får intrycket att ledningen för SJ dåligt känner till dessa centrala planer.

I sammanhanget bör också uppmärksammas vad statsutskottet skrev i sitt utlåtande nr 191 år 1970 med anledning av väckta motioner, att ytterligare nedläggningar av järnvägar inte må företas förrän resultatet av tidigare av riksdagen begärd översyn föreligger.

Utskottet anförde bl. a.: "Utskottet vill i anledning härav hänvisa till den förenämnda arbetsgruppen för utarbetandet av modellplan för regional trafikplanering och dess uppdrag. I avvaktan på resultatet av gruppens arbete och för möjliggörandet av en förutsättningslös prövning av olika trafikalternativ inom skilda regioner är det enligt utskottets uppfattning angeläget att uppkommande frågor om järnvägsnedläggelser bedöms med stor försiktighet. Redan enligt 1963 års trafikbeslut får f. ö. nedläggningsfrågor inte bedömas från enbart järnvägsekonomiska synpunkter utan skall avgöras med beaktande även av olika sociala och näringspolitiska aspekter."

Enligt min uppfattning måste sociala, lokaliseringspolitiska och näringspolitiska hänsyn vara grundläggande för ett ställningstagande till frågan om nedläggning av järnvägslinjen i Tornedalen.

Den föreslagna ersättningstrafiken kommer att medföra betydande fraktfördyringar. För jordbruket, som är en dominerande näringsgren i gränsbygden, innebär en järnvägsnedläggning högre fraktkostnader för bl. a. fodervaror och därmed också högre produktionskostnader. Risk finns därigenom för att det kommande förslaget om ett bättre stöd till det norrländska jordbruket på grund av ökade fraktkostnader kan helt

49

urholkas för Tornedalsjordbrukarnas del.

Även för skogsbruket är det av betydelse för framtiden att järnvägen finns kvar. Under detta år kommer nämligen flottningen i Torne älv att nedläggas. Det innebär att stora kvantiteter virke därmed måste transporteras landvägen.

Under de senaste åren har folkminskningen i Tornedalen uppgått till drygt 1 000 personer årligen. En indragning av järnvägen skulle ytterligare påskynda utflyttningen. Tornedalen är den bygd som kanske mest drabbats av arbetslöshet och avfolkning. Hela gränsbygden är invecklad i en kamp för den fortsatta existensen.

Av förklarliga skäl är det inte underligt om beskedet från SJ att nedlägga all trafik på järnvägslinjen Karungi—Övertorneå och billinjen Övertorneå -Pajala väckt både oro och bestörtning hos befolkningen och företrädare för kommuner och näringsliv.

Det kan inte vara riktigt att bedöma en liten bandels lönsamhet i en utsatt avfolkningsbygd för sig utan man måste se länet som en helhet. Därför bör den mycket vinstgivande malmbanan medräknas i sammanhanget om man skall få en rättvis bild av lönsamhetsförhållandena.

Med hänvisning till det anförda får jag anhålla om kammarens tillstånd att till herr kommunikationsministern få ställa följande fråga:

Är statsrådet beredd medverka till att nedläggning av järnvägslinjen Karungi—Övertorneå och billinjen Övertorneå—Pajala förhindras med hänsyn till föreliggande sociala, lokaliseringspolitiska och näringspolitiska krav och med beaktande av malmbanans ekonomiska betydelse för den totala järnvägsverksamheten i Norrbottens län?

Denna anhållan bordlades.

### § 19 Interpellation nr 15 ang. aktualisering i FN av konventionen om förebyggande och bestraffning av folkmord

Ordet lämnades på begäran till

Herr TAKMAN (vpk), som yttrade:

Herr talman! Den internationella kommissionen för undersökning av USA:s krigsförbrytelser i Indokina höll sin första session i Stockholm från den 22 till den 25 oktober 1970. I sina slutsatser fastslog kommissionen att arten och omfattningen av de förbrytelser som begåtts av USA:s och dess allierades styrkor i Indokina under en lång period är folkmord, som är ett internationellt brott.

Konventionen den 9 december 1948 om förebyggande och bestraffning av brottet folkmord (genocide) behandlades av riksdagen i mars 1952 och ratificerades av Sverige den 9 maj 1952. Konventionens artikel 1 lyder: "De fördragsslutande parterna bekräftar att folkmord, vare sig det förövas i fredstid eller i krigstid, är ett brott enligt folkrätten, vilket de förpliktat sig att förebygga och bestraffa."

På svenskt initiativ togs frågan om kemisk och bakteriologisk krigföring upp till behandling i Förenta nationernas generalförsamling, som i december 1969 antog en resolution, i vilken konstaterades att

Genèveprotokollet den 17 juni 1925 rörande förbud mot användande i krig av kvävande, giftiga eller liknande gaser och bakteriologiska stridsmedel uttrycker de allmänt erkända folkrättsliga regler, som förbjuder användningen av alla biologiska och kemiska stridsmetoder i väpnade internationella konflikter. I resolutionen förklarades att användningen i sådana konflikter av "varje kemiskt medel för krigföring — — — som kan användas på grund av sina direkta giftiga verkningar på människor, djur eller växter" utgör en kränkning av de folkrättsliga reglerna såsom de uttrycks i Genèveprotokollet. Endast tre stater, USA, Portugal och Australien, röstade mot denna resolution.

Det svenska initiativet att aktualisera Genèveprotokollet och åter få en auktoritativ bekräftelse på att användningen av "varje kemiskt medel för krigföring" i väpnade internationella konflikter är ett brott mot folkrätten har fått stor betydelse. Inte minst hälsades det med tillfredsställelse av vetenskapsmän och andra i USA som söker få ett slut på aggressionen i Indokina och särskilt sökt rikta opinionens uppmärksamhet på den massiva användningen av "växtbekämpningsmedel" och stridsgaser mot folken i Vietnam, Laos och numera också Kambodja.

Ett liknande svenskt initiativ för att aktualisera folkmordskonventionen är i hög grad påkallat. Det finns då anledning erinra om de händelser och diskussioner som föregick och föranledde denna konvention. Sålunda förklarade Förenta nationernas generalförsamling genom sin resolution 96 (I) den 11 december 1946 att folkmord är ett brott enligt folkrätten, strider mot Förenta nationernas anda samt fördömes av den civiliserade världen.

Med stöd av vad jag här anfört hemställer jag om kammarens tillstånd att till herr ministern för utrikes ärendena få ställa följande fråga:

Kan statsrådet upplysa om huruvida regeringen har för avsikt att i Förenta nationerna ta initiativet till en aktualisering av konventionen den 9 december 1948 om förebyggande och bestraffning av brottet folkmord?

Denna anhållan bordlades.

## § 20 Interpellation nr 16 ang. tillämpningen av överenskommelsen om nordisk tentamensgiltighet vid universitet och högskolor

Ordet lämnades på begäran till

Herr KÄLLSTAD (fp), som yttrade:

Herr talman! I den utbildningsdebatt som fördes i riksdagens andra kammare den 1 december 1970 togs av både professor Bertil Ohlin och mig upp frågan om den nordiska tentamensgiltigheten. Herr Ohlin framhöll att man i Danmark nu inte längre godkänner svenska tentamina och prov för den som vill bedriva studier dels i Sverige, dels i Danmark.

Då jag i debatten gjorde ett liknande uttalande meddelade statsrådet Sven Moberg, att man under debattens gång tagit telefonkontakt med utbildningsministeriet i Köpenhamn. I det danska undervisningsministeriet hade frågan om upphävande av 1965 års beslut om tentamensgiltig-

het inte blivit aktualiserad. Inte heller i konsistoriet vid Köpenhamns universitet hade frågan om nordisk tentamensgiltighet varit uppe till diskussion under det senaste året, hävdade statsrådet Moberg.

Jag påtalade då att professorn i tyska vid Stockholms universitet, Gustav Korlén, i en tidningsartikel den 15 april 1970 rapporterat från ett internationellt symposium i München kring ämnet "De tyskspråkiga ländernas kultur i skol- och universitetsundervisningen". I samband med en redogörelse för det svenska UKAS-systemet hade, enligt professor Korlén, uppgiften att två terminers grundutbildning skulle ge kompetens för undervisning på gymnasiet uppfattats snarast som ett dåligt skämt. Den danske representanten hade, enligt professor Korléns rapport, skyndat sig "att meddela att Köpenhamns universitet nyligen beslutat avskaffa den nordiska tentamensgiltigheten". Inte ens vår treterminsutbildning godtogs längre som motsvarighet till danskarnas bifack; den omfattar fyra terminer och för huvudämnet krävs i Danmark fyra års studier. Detta enligt professor Korléns rapport, som jag hänvisade till i debatten. (Uppgifterna var hämtade ur Roland Edwardssons bok Språkdebatten 1969 – 1970, s. 95 f.)

Uppgift stod alltså mot uppgift. Statsrådet Moberg vidhöll sin uppfattning, att Köpenhamns universitet inte beslutat uppege den överenskommelse som träffats.

Det är av yttersta vikt för studerande vid de nordiska universiteten, enkannerligen studerande från Sverige som önskar fortsätta studier vid universitet i något av de övriga nordiska länderna – Danmark, Norge och Finland – att ha full klarhet i vad överenskommelsen beträffande tentamensgiltighet innefattar samt hur den tillämpas vid universiteten. Det är möjligt att ytterligare klarhet vunnits i denna fråga sedan debatten i den svenska riksdagen den 1 december 1970. Jag tänker härvidlag inte bara på tentamensgiltighetens tillämpning i Danmark utan även i de övriga nordiska länderna.

Med anledning av det anförda hemställer jag om kammarens tillstånd att till statsrådet Moberg få framställa följande fråga:

Är statsrådet beredd att redogöra för hur överenskommelsen om nordisk tentamensgiltighet tillämpas vid universitet och högskolor i övriga nordiska länder?

Denna anhållan bordlades.

## § 21 Interpellation nr 17 ang. beredskapen mot smittkoppor

Ordet lämnades på begäran till

Herr KÄLLSTAD (fp), som yttrade:

Herr talman! När det gäller vårt smittkoppskydd måste vi hålla beredskapen hög på alla fronter. Från läkarhåll – senaste numret av Läkartidningen, nr 2 år 1971 – har man med rätta påtalat riskerna med en förenkling av karantänskontrollen. Endast stickprovskontroll har föreslagits. Tillsammans med andra reselättnader skulle en sådan förenkling göra denna kontroll av smittosamma sjukdomar illusorisk – ännu

mera illusorisk än den är i dag. Detta är onekligen ett alarmerande påpekande. Det vore ytterst allvarligt, om vårt smittkoppskydd bara skulle vara en illusion.

Den internationellt antagna inkubationstiden för smittkoppor är kort, konstaterades nyligen av Katastrofmedicinska organisationskommittén. Enligt Världshälsoorganisationens (WHO) bestämmelser, som följs i den svenska karantänkungörelsen, får misstänkta smittkoppsfall inte isoleras eller övervakas längre tid än 14 dygn. Men vid två smittkopps epidemier i Västtyskland – den senaste i Meschede, Westfalen, i fjol – iakttog man fall, där inkubationstiden varit 16 dagar. I Meschede isolerades s. k. kontakter 18 dygn. Såvitt jag förstår måste frågan om en förlängning av den antagna inkubationstiden göras aktuell.

Svensk lag om ympning mot smittkoppor säger, att ympningsplikt anses fullgjord, när ympningen "slagit an" (anslag) eller två ympningar företagits inom loppet av ett år. Den ympade skall för kontroll av ympningens verkan besiktigas av ymparen eller annan som förordnats därtill. Men detta gäller primovaccination. I medicinalstyrelsens cirkulär av den 11 oktober 1965 heter det bl. a. beträffande revaccination, att den visar vid besiktningen oftare ett negativt resultat än primovaccinationen. I en tid då allt fler reser allt snabbare till allt avlägsnare orter måste det för både resebyråer och den resande allmänheten framhållas med skärpa, att en ympning utan "anslag" är otillförlitlig.

Det måste anses ytterst alarmerande när Läkartidningen i sin ledare framhåller, att ymparnas kunskaper om hur man rätt utför en smittkoppsvaccination inte är vad den borde vara. Den alltmer resande svenska allmänheten kan inte leva i en situation där tillförlitligheten till smittkoppsvaccinationen är ifrågasatt av läkarexpertis.

I dag har omkring 6 000 internationella certifikatsstämplar lämnats ut till svenska läkare. Någon kunskapskontroll sker inte vid utlämnandet. För många läkare ligger kursen i skyddsympning långt tillbaka i tiden. Det kan övervägas, om inte socialstyrelsen borde dra in alla nu lämnade tillstånd att utfärda internationella vaccinationsintyg och begränsa behörigheten till läkare som har nödig kompetens.

Det är alltså angeläget att åtgärder vidtas för att minska riskerna för import av smittkoppor och för att befolkningens immunitetsstatus höjs.

Med hänvisning till det anförda anhåller jag om kammarens tillstånd att till herr socialministern få framställa följande fråga:

Ämnar statsrådet vidtaga några åtgärder för att göra vårt smittkoppskydd mera betryggande?

Denna anhållan bordlades.

## § 22 Interpellation nr 18 ang. ökat fraktstöd till mindre och medelstora företag, m. m.

Ordet lämnades på begäran till

Herr ÖHVALL (fp), som yttrade:

Herr talman! Inom trafikpolitikens område arbetar flera utredningar,

samtliga av största intresse ur lokaliseringpolitisk synpunkt. Avstånds-kostnaderna spelar en väsentlig roll vid företagens val av lokaliseringsort och utfallet blir då alltför ofta negativt för Norrland och speciellt för Norrbotten.

Det frakttöd som gäller fr. o. m. den 1 januari i år kan förväntas ge positivt utslag för vissa företag och verksamhetsgrenar, men de små och medelstora företagen kommer i stor utsträckning att gå miste om frakttödet därför att enskild sändning skall ha en vikt överstigande 500 kg för att vara frakttödsberättigad. Den nedre viktgränsen bör därför sänkas till 200 kg.

Persontransportkostnaderna har också visat sig utgöra en allvarlig konkurrensnackdel, och aviserade eller redan vidtagna taxehöjningar kan befaras direkt motverka de lokaliseringpolitiska satsningarna i framför allt norra delarna av stödområdet. Under hösten 1970, när de trafikpolitiska frågorna diskuterades livligt, angav kommunikationsministern att trots att de trafikpolitiska utredningarna arbetar på litet längre sikt kunde vissa frågor avgränsas från de trafikpolitiska riktlinjerna av lokaliseringpolitiska, näringspolitiska eller andra motiv. Enligt min mening föreligger välgrundade lokaliseringpolitiska motiv för att den inom kommunikationsdepartementet pågående undersökningen av persontransportkostnaderna bedrivs med största möjliga skyndsamhet så att förslag utan dröjsmål kan föreläggas riksdagen.

Med stöd av vad som här anförts hemställer jag om kammarens tillstånd att till herr kommunikationsministern få ställa följande frågor:

1. Vill statsrådet medverka till att formerna för frakttödet ändras så att mindre och medelstora företag i större utsträckning kan få del av stödet?

2. När beräknas departementsutredningen om persontransportkostnaderna vara slutförd och när kan förslag till riksdagen förväntas?

Denna anhållan bordlades.

### § 23 Interpellation nr 19 ang. det ändrade beslutet om gruvbrytningen i Stekenjokk

Ordet lämnades på begäran till

Herr ÅNGSTRÖM (fp), som yttrade:

Herr talman! Beslutet att på obestämd tid uppskjuta anläggningsarbetena vid Stekenjokkgruvan har väckt förstämning och pessimism i Norrlands inland. I det svåra sysselsättningsläge som råder i detta område skulle sysselsättningen vid gruvan och de indirekta verkningarna på servicenäringarna ha varit av största betydelse. Men frågan är om inte de psykologiska verkningarna av det negativa beslutet är det allvarligaste i sammanhanget. Stekenjokk hade blivit en symbol för den framtid som inlandsbon hoppats finna i hembygden och som till mycket stor del grundar sig på exploatering av slumrande naturtillgångar och de löften regeringen givit om aktiva insatser. Att de negativa reaktionerna blivit så starka beror inte minst på de knapphändiga och motsägelsefulla

informationer som lämnats i samband med beslutet att ställa Stekenjockprojektet på framtiden, och det måste betraktas som ett intresse av största vikt för befolkningen i berörda områden och för riksdagen att de dunkla punkterna klarlägges.

Bristande lönsamhet har angivits som skäl för att Stekenjockprojektet ställts på framtiden. I den information som statssekreterare Sven-Göran Olhede lämnade ordsbefolkningen vid ett opinionsmöte angavs att för den ekonomiska bedömningen ytterligare undersökningar behövde göras om malmkroppens sträckning, storlek och innehåll. Att undersökningarna ännu ej skulle vara slutförda är synnerligen anmärkningsvärt med tanke på den långa tid som dessa har pågått. Det är också märkligt mot bakgrunden av vad industriministern Krister Wickman själv uttalat i statsverkspropositionen till vårriksdagen: "De tekniska och ekonomiska förutsättningarna för att utnyttja Stekenjocksyndigheten får nu anses tillräckligt utredda för att ställningen skall kunna tas till frågan om gruvdrift. De ytterligare utredningar som behöver göras hänför sig bl. a. till gruvplaneringen och produktionsvolymen. Dessa moment ingår i den detaljprojektering som är ett nödvändigt första steg mot utbyggnad av gruvan." Industriministern anför vidare i sin skrivning, att den långsiktiga bedömningen av kopparpriset på världsmarknaden är en osäker faktor i bedömningen av projektets lönsamhet. De positiva sysselsättningseffekter gruvdriften skulle få för Västerbottens och Jämtlands inland får honom dock att fälla avgörandet att han finner gruvdriften vid Stekenjock motiverad.

Beträffande tidsplanen finns följande precisering:

"En tidsplan har utarbetats för projektet vilket innebär att anläggningsarbetena påbörjas våren 1971. Det pågående förberedelsearbetet bedrivs med all den skyndsamhet som erfordras för att denna tidsplan skall kunna hållas. Anläggningsarbetena beräknas vara avslutade före utgången av år 1973, då den egentliga gruvbrytningen avses börja." Det finns i propositionen inte någon antydning om ytterligare sakprövning av hela projektet. Den socialdemokratiska partistyrelsens uppvisningsbesök i Stekenjock i valrörelsens start har också uppfattats som en ytterligare bekräftelse på att saken var klar på beslutssidan och att bara det praktiska förverkligandet återstod.

Mot bakgrunden av detta och vad som i övrigt skrivits, sagts och agerats i ärendet är det naturligt att fråga: Vilka dramatiska förändringar har inträffat under de senaste månaderna som i ett slag ändrat underlaget för beslutsfattandet?

Ur landsändans synpunkt är det oroande att de rent företagsekonomiska synpunkterna fått en helt dominerande roll i industridepartementets och Statsföretags försvar för den inställda gruvstarten. Den berörda delen av Västerbottens och Jämtlands inland är utpräglad glesbygd med stora sysselsättningssvårigheter och har under den senaste femårsperioden fått vidkännas en stark åderlätning av människor i produktiv ålder. Om gruvdriften inte kommer till stånd, måste en stor grupp människor förflyttas till andra delar av landet med de kostnader detta innebär för samhället. Om gruvstarten försenas ytterligare några år på grund av nya utredningar och undersökningar kommer många

människor att under tiden bli tvungna att flytta. En återflyttning och/eller nyinflyttning till gruvområdet när brytningen kommer i gång belastar hela företaget samhällsekonomiskt. Ett klart önskemål i detta sammanhang är att den företagsekonomiska kalkylen kompletteras med en samhällsekonomisk kalkyl så att en ekonomisk totalbedömning kan göras.

Med stöd av det anförda anhåller jag om kammarens tillstånd att få framställa följande interpellation till herr industriministern:

Är statsrådet beredd att lämna en fullständig redogörelse för vilka nya förutsättningar som legat till grund för det ändrade beslutet om gruvbrytningen i Stekenjokk?

Har de samhällsekonomiska konsekvenserna inräknats, och vilken betydelse har dessa fått vid avgörandet?

Har kontakt tagits med Bolidens Gruv AB för att efterhöra om bolagets intresse för en gruvbrytning i Stekenjokk fortfarande kvarstår?

Denna anhållan bordlades.

§ 24 Upplästes följande till kammaren inkomna ansökan:

Till riksdagens kammare

Härmed anhåller undertecknad om befrielse från riksdagsarbetet fr. o. m. den 2 t. o. m. den 4 februari samt den 1 – 20 mars 1971.

Som skäl för min anhållan ber jag få anmäla, att jag under februari dagarna kommer att vistas i England och i mars deltaga i den svenska handelsdelegation som under Prins Bertils ledning skall resa till Australien och som arrangerats av Sveriges Industriförbund och Sveriges Allmänna Exportförening.

Stockholm den 23 december 1970

*Gunnar Ericsson*

Kammaren biföll denna ansökan.

§ 25 Till bordläggning anmäldes Kungl. Maj:ts denna dag på rikssalen avlämnade

dels proposition nr 1 angående statsverkets tillstånd och behov under budgetåret 1971/72,

dels ock berättelse till 1971 års riksdag om vad i rikets styrelse sig tilldragit.

§ 26 Anmäldes och bordlades

dels Kungl. Maj:ts proposition nr 2 angående utgifter på tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1970/71,

dels ock Kungl. Maj:ts skrivelse nr 6 angående förordnande för

statsrådet Carl Lidbom att under instundande riksdag utöva den befattning med riksdagsärenden som enligt 46 § riksdagsordningen tillkommer en ledamot av statsrådet.

Vidare anmäldes till bordläggning justitieombudsmännens ämbetsberättelse.

**Nr 3**

Tisdagen den  
12 januari 1971

---

§ 27 Anmäldes och bordlades följande motioner:

Nr 1 av herr *Hermansson* i Stockholm *m. fl.* om övergång till republik

Nr 2 av herr *Hermansson* i Stockholm *m. fl.* om konstitutionell prövning av Sveriges anslutning till EEC

Nr 3 av herr *Sjöholm* om förbud mot kollektiv anslutning till politiskt parti

Nr 4 av herr *Sjöholm* om förbud för riksdagsledamot att tala från manuskript

Nr 5 av herr *Sjöholm* om skyldighet för kommunstyrelse att redovisa icke slutbehandlade motioner

Nr 6 av herrar *Sjöholm* och *Taube* om ändring av valbarhetsbestämmelserna för ledamot av byggnads- och fastighetsnämnd

Nr 7 av herr *Werner* i Malmö *m. fl.* angående utlandssvenska sjömans rösträtt

Nr 8 av herr *Wiklund* i Stockholm angående förbättrad information om riksdagens arbete

Nr 9 av herr *Sjöholm* om införande av en särskild luftförsämningsavgift vid försäljning av tobaksvaror

Nr 10 av herr *Sjöholm* om införande av generellt existensminimum

Nr 11 av herrar *Sjöholm* och *Petersson* i Röstånga om införande av arbetskolonier inom kriminalvården

Nr 12 av herrar *Andersson* i Örebro och *Petersson* i Röstånga angående försäkringsskyddet för förare av statligt motorfordon

Nr 13 av herr *Hermansson* i Stockholm *m. fl.* angående rätten för utlänning och utländskt företag att idka näring i riket

Nr 14 av herr *Åsling* om utredning av formerna för revisorsauktionationen

Nr 15 av herr *Hermansson* i Stockholm *m. fl.* om upprättande av diplomatiska förbindelser med Republiken Sydvietnams provisoriska revolutionära regering

Nr 16 av herr *Börjesson* i Falköping *m. fl.* om översyn av reglerna för änkepension

Nr 17 av herrar *Sjöholm* och *Taube* om obligatorisk begravningsförsäkring

Nr 18 av herr *Måbrink m. fl.* om förbud mot användning av herbicider

Nr 19 av herrar *Petersson* i Röstånga och *Andersson* i Örebro om tillskott från kyrkofonden för bestridande av avlöningsförmåner för kyrkoväktare

Nr 20 av herr *Sjöholm m. fl.* angående stödet till boxningssporten

- Nr 21 av herr *Sjöholm m. fl.* om förbud mot amatörboxning
- Nr 22 av herrar *Petersson* i Röstånga och *Nelander* om kombinerad jord- och skogsbruksutbildning inom gymnasieskolan
- Nr 23 av herr *Wirtén m. fl.* om biologisk kontroll m. m.
- Nr 24 av herr *Hedlund m. fl.* om en översyn av trafikpolitiken
- Nr 25 av herrar *Wiklund* i Stockholm och *Wikström* om införande av s. k. promilleregler inom sjötrafiken
- Nr 26 av herr *Wirtén m. fl.* angående sänkning av skatten på gas som drivmedel till bilar, m. m.
- Nr 27 av herr *Wirtén m. fl.* om åtgärder mot luftförorening genom motorfordon
- Nr 28 av herr *Helén m. fl.* om en plan för miljövårdsarbetet m. m.
- Nr 29 av herr *Helén m. fl.* angående internationell miljövård
- Nr 30 av herr *Källstad* om inrättande av ett nordiskt miljövårdsinstitut
- Nr 31 av herrar *Sjöholm* och *Werner* i Malmö om ett bättre djurskydd
- Nr 32 av herr *Wirtén m. fl.* om åtgärder mot miljöförstöring
- Nr 33 av herr *Torwald m. fl.* om upprustning och ombyggnad av småhus och flerfamiljshus.

§ 28 På hemställan av herr talmannen beslöts att Kungl. Maj:ts propositioner nr 1 och 2 samt motionerna nr 1 – 33 skulle sättas sist på föredragningslistan för kammarens nästa sammanträde.

### § 29 Meddelande ang. enkla frågor

Meddelades att följande enkla frågor denna dag framställdes, nämligen av

**Nr 1** Herr *Wikström* (fp) till herr socialministern angående tidpunkten för tillsättande av begärd utredning i tobaksfrågan:

När avser regeringen att tillsätta den utredning i tobaksfrågan, som 1968 och 1970 års riksdagar begärt?

**Nr 2** Herr *Ahlmark* (fp) till herr utbildningsministern angående Sveriges Radios ställning i förhållande till statsmakterna:

Är det förenligt med Sveriges Radios självständighet gentemot statsmakterna att en ledamot av regeringen tar kontakt med radiochefen för att försöka stoppa radio-TV-journalisternas nyhetsförmedling?

**Nr 3** Herr *Oskarson* (m) till herr kommunikationsministern angående åtgärder för att minska olycksfallsriskerna vid skolskjutsar:

Avser herr statsrådet att mot bakgrunden av de allvarliga olyckor, som under den senaste tiden inträffat i samband med skolskjutsar, vidtaga några särskilda åtgärder för att minska olycksfallsriskerna för dessa?

Nr 4 Herr *Andersson* i Örebro (fp) till herr handelsministern om åtgärder mot hasardspel:

Vilka åtgärder ämnar statsrådet vidtaga mot det alltmer tilltagande hasardspel som försiggår i landet, bl. a. med s. k. "enarmade banditer"?

Nr 3

Tisdagen den  
12 januari 1971

---

Nr 5 Fru *Kristensson* (m) till herr statsrådet Löfberg angående viss avgränsning genom kollektivavtal av arbetstidslagens tillämpningsområde på den statliga sektorn:

Anser herr statsrådet att en avgränsning av arbetstidslagens tillämpningsområde på den statliga sektorn kan ske genom kollektivavtal, såvitt avser frågan vilka tjänstemän som i arbetstidshänseende intar särskild förtroendeställning?

Nr 6 Herr *Sjöholm* (fp) till herr finansministern angående informationen om kontroll av uppgift om erlagd preliminär skatt:

Anser statsrådet den information vara tillräcklig som utgår till den skattebetalande allmänheten om nödvändigheten av att kontrollera det å debetsedeln för slutlig skatt upptagna beloppet för erlagd preliminär skatt?

Nr 7 Herr *Gustafson* i Göteborg (fp) till herr socialministern angående viss prisstegringskompensation inom den statliga frivilliga pensionsförsäkringen:

När kan de kvinnor, som får pension i den statliga frivilliga pensionsförsäkringen, räkna med att få särskilda pensionstillägg som kompensation för prisstegringarna?

Nr 8 Herr *Öhvall* (fp) till herr socialministern angående åtgärder mot tobaksrökningens skadeverkningar:

Avser statsrådet vidta några särskilda åtgärder med anledning av i dagarna framlagda nya forskningsrapporter om tobaksrökningens skadeverkningar?

Nr 9 Herr *Enskog* (fp) till herr kommunikationsministern om tidpunkten för framläggande av proposition om Mälarseledens fördjupning:

När beräknar kommunikationsministern att proposition om Mälarseledens fördjupning kan föreläggas riksdagen?

Nr 10 Herr *Mundebo* (fp) till herr kommunikationsministern om bättre lokaler för passagerartrafiken på Arlanda:

Vilka åtgärder avser regeringen att vidta för att snabbt få en bättre lösning av lokalfrågorna för passagerartrafiken på Arlanda?

Nr 11 Herr *Persson* i Heden (c) till herr handelsministern om åtgärder för att underlätta hemmaindustrins försäljning:

Ämnar statsrådet vidtaga åtgärder som underlättar för hemmamarknadsindustrin, speciellt TEKO-industrin, att sälja sina produkter på den svenska marknaden?

Nr 3

Tisdagen den  
12 januari 1971

---

**Nr 12** Herr *Turesson* (m) till herr civilministern angående bestämmelserna om 1973 års kommunala val:

Ämnar herr statsrådet förelägga riksdagen förslag till ändrad lagstiftning i så god tid, att även i kommunala val de olika partiernas röster får lika värde vid sammanräkningen av 1973 års val?

**Nr 13** Herr *Werner* i Malmö (m) till herr utrikesministern angående villkoren för svenskt statligt bistånd till Etiopien:

Anser herr statsrådet att man som villkor för fortsatt statligt bistånd till Etiopien utöver jordreformen även skall kräva att landets regering respekterar FN:s beslut om federal självständighet åt Eritrea?

**Nr 14** Fru *Jonäng* (c) till herr kommunikationsministern om särskilda åtgärder för att förbättra trafikfarliga vägar:

Vill statsrådet medverka till att särskilda åtgärder vidtas för att förbättra vägar som drabbats av svåra olyckor?

**Nr 15** Herr *Hedin* (m) till herr jordbruksministern angående etableringen av s. k. fläskfabriker:

Anser herr statsrådet det vara principiellt riktigt att tillåta etablering av en fläskfabrik i en bygd där en stark kommunal och allmän opinion motsätter sig etableringen?

**Nr 16** Herr *Clarkson* (m) till herr jordbruksministern om ett miljövänligare utförande av elkraftledning:

Vilka åtgärder kan vidtagas för att åvägabringa ett miljövänligare utförande av elkraftledning?

§ 30 Kammaren ätskildes kl. 16.55.

In fidem

SUNE K. JOHANSSON

*/Solveig Gemert*