

Onsdagen den 5 april

Kl. 10.00

Onsdagen den
5 april 1972

§ 1 Herr talmannen meddelade att herr *Möller* i Göteborg enligt till kammaren inkommet läkarintyg var sjukskriven under tiden den 1–21 april.

Herr Möller i Göteborg beviljades erforderlig ledighet från riksdagsgörömlålen.

§ 2 Meddelande ang. veckans sammanträden

Herr TALMANNEN yttrade:

Dagens sammanträde kommer att -- efter middagsuppehåll kl. 18.00--19.30 -- fortsåttas till omkring kl. 24.00.

Kammarens arbetsplenium torsdagen den 6 april inleds kl. 13.00 med en frågestund på ungefår 1 timme. Därefter behandlas utskottsbetånkanden varvid jordbruksutskottets huvudtitel upptas först. Årendebehandlingens avslutas senast omkring kl. 19.00, varefter eventuellt återstående enkla frågor och några interpellationer besvaras.

Sammanträdet fredagen den 7 april kl. 10.00 inleds med behandling av justitieutskottets betånkande angående kriminalvården. Årendebehandlingen avslutas på fredagen senast omkring kl. 15.30. Därefter lämnas interpellationssvar.

De utskottsbetånkanden som eventuellt inte medhinnas vid de här redovisade sammanträdena upptas vid kammarens arbetsplenium onsdagen den 12 april kl. 10.00, då mycket få nya årenden föreligger till behandling.

§ 3 Föredrogs och hänvisades Kungl. Maj:ts propositioner

- nr 44 till försvarsutskottet,
- nr 62 och 71 till jordbruksutskottet,
- nr 73 till justitieutskottet samt
- nr 77 till skatteutskottet.

§ 4 Föredrogs och hänvisades till finansutskottet

riksdagens revisorers berättelse över verkstålld granskning av Stiftelsen Riksbankens jubileumsfond, såvitt gäller verksamheten under år 1971, samt

skrivelse från fullmäktige i riksbanken angående åndringar i bankoreglementet.

Nr 51

Onsdagen den
5 april 1972

*Anslagen till väg-
väsendet, m. m.*

§ 5 Föredrogs och hänvisades motionerna
nr 1515–1526 till socialutskottet,
nr 1527–1534 till utbildningsutskottet,
nr 1535–1537 till socialförsäkringsutskottet,
nr 1538–1543 till utbildningsutskottet,
nr 1544–1557 till näringsutskottet,
nr 1558 till jordbruksutskottet,
nr 1559 till finansutskottet,
nr 1560–1566 till näringsutskottet,
nr 1567 till konstitutionsutskottet,
nr 1568 till skatteutskottet och
nr 1569 till försvarsutskottet.

§ 6 Föredrogs, men bordlades åter skatteutskottets betänkande nr 14, socialförsäkringsutskottets betänkanden nr 15 och 16, socialutskottets betänkanden nr 2–4 och 7, utbildningsutskottets betänkanden nr 7 och 8, jordbruksutskottets betänkanden nr 5 och 6 samt näringsutskottets betänkande nr 15.

§ 7 Föredrogs och bifölls interpellationsframställningarna nr 102 och 103.

§ 8 Utgifterna på driftbudgeten inom kommunikationsdepartementets verksamhetsområde

Föredrogs trafikutskottets betänkande nr 1 i anledning av Kungl. Maj:ts i propositionen 1972:1 gjorda framställningar rörande utgifterna på driftbudgeten för budgetåret 1972/73 inom kommunikationsdepartementets verksamhetsområde jämte motioner.

Punkten 1

Utskottets hemställan bifölls.

Punkten 2

Anslagen till vägväsendet, m. m.

Kungl. Maj:ts i propositionen 1972:1 bilaga 8 framlagda förslag till medelsanvisning för budgetåret 1972/73 under de skilda väganlagen m. m. innebar

att till Statens vägverk: Ämbetsverksuppgifter anvisades ett förslagsanslag av 5 120 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen (punkt B 1, s. 92–93),

att till Drift av statliga vägar anvisades ett reservationsanslag av 914 800 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen (punkt B 2, s. 93–94),

att till Byggnad av statliga vägar anvisades ett reservationsanslag av 725 470 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen (punkt B 3, s. 94–95),

att till Bidrag till drift av kommunala vägar och gator anvisades ett reservationsanslag av 144 130 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen (punkt B 4, s. 95–96),

att till Bidrag till byggnad av kommunala vägar och gator anvisades ett reservationsanslag av 331 000 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen (punkt B 5, s. 96–97),

att till Bidrag till drift av enskilda vägar m. m. anvisades ett reservationsanslag av 60 000 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen, samt att under budgetåret 1972/73 statlig lånegaranti för lån avseende inköp av vägunderhållsmaskiner för vissa enskilda vägar beviljades intill ett belopp av 120 000 kronor (punkt B 6, s. 97–98),

att till Bidrag till byggnad av enskilda vägar anvisades ett reservationsanslag av 23 400 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen (punkt B 7, s. 99),

att till Tjänster till utomstående anvisades ett förslagsanslag av 10 030 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen (punkt B 8, s. 100)

samt att till Avsättning till statens automobilskattemedelsfond anvisades ett förslagsanslag av 1 000 kronor (punkt B 9, s. 100–101).

I detta sammanhang hade behandlats

dels motionen 1972:35 av herr Henmark m. fl. (fp, c, m),

dels motionen 1972:63 av herr Andersson i Örträsk m. fl. (s, c),

dels motionen 1972:85 av herr Helén m. fl. (fp), såvitt nu var i fråga,

dels motionen 1972:139 av herr Enskog m. fl. (fp),

dels motionen 1972:141 av herr Josefson i Arrie m. fl. (c) vari hemställt att riksdagen hos Kungl. Maj:t skulle anhålla om utredning av dels frågan om fullständig täckning med statsbidrag av kostnaderna för den enskilda väghållningen, dels frågan om formerna för byggnad och drift av enskilda vägar,

dels motionen 1972:248 av herr Eriksson i Ulfaby (c),

dels motionen 1972:250 av herr Fälldin m. fl. (c) vari hemställt att riksdagen som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna att vägplaneringen såsom ett instrument i lokaliserings- och regionalpolitiken skulle syfta till en positiv befolknings- och näringslivsutveckling i landets olika delar enligt i motionen angivna riktlinjer,

dels motionen 1972:253 av herr Johansson i Skärstad m. fl. (c),

dels motionen 1972:354 av herr Nilsson i Agnäs m. fl. (m),

dels motionen 1972:355 av herr Petersson i Gäddvik m. fl. (m),

dels motionen 1972:360 av herr Westberg i Ljusdal m. fl. (fp),

dels motionen 1972:517 av herr Andersson i Ljung m. fl. (m),

dels motionen 1972:528 av herrar Larsson i Umeå (fp) och Ångström (fp),

dels motionen 1972:531 av herr Nilsson i Agnäs m. fl. (m) vari hemställdts att riksdagen hos Kungl. Maj:t skulle anhålla att Kungl. Maj:t av trafiksäkerhetsskäl verkställde utredning syftande till begränsning av vägsaltets användning,

dels motionen 1972:533 av herr Tobé (fp),

dels motionen 1972:708 av herrar Antby (fp) och Rydén (fp),

dels motionen 1972:710 av herr Carlsson i Vikmanshyttan m. fl. (c),

dels motionen 1972:713 av herr Fälldin m. fl. (c) vari, såvitt nu var i fråga, hemställdts att riksdagen B. till Bidrag till drift av enskilda vägar m. m. för budgetåret 1972/73 anvisade ett reservationsanslag av 73 000 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen, C. som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna att den förestående revisionen av flerårs- och fördelningsplanerna skulle bygga på förutsättningen att vägplaneringen såsom ett instrument i lokaliserings- och regionalpolitiken skulle syfta till en positiv befolknings- och näringslivsutveckling i landets olika delar, D. 1. skulle avslå förslaget att beteckningen på anslaget Bidrag till kommunala vägar och gator ändrades till reservationsanslag, 2. hos Kungl. Maj:t skulle anhålla om att utredningen angående den kommunala ekonomin fick i uppdrag att undersöka verkningarna av ändrad beteckning på nämnda anslag,

dels motionen 1972:715 av herr Hörberg m. fl. (fp, s, c, m),

dels motionen 1972:716 av herr Hörberg m. fl. (fp, s, c, m),

dels motionen 1972:717 av herr Johansson i Skärstad m. fl. (c),

dels motionen 1972:721 av herr Lothigius m. fl. (m) vari, såvitt nu var i fråga, yrkats att utbyggnaden av motorvägarna E 4 och E 6 påskyndades och att förslag om avgiftsfinansiering av större broar och motorvägar förelades riksdagen,

dels motionen 1972:722 av herr Sellgren m. fl. (fp),

dels motionen 1972:1178 av herr Andersson i Nybro m. fl. (c, fp),

Nr 51

Onsdagen den
5 april 1972

*Anslagen till väg-
väsendet, m. m.*

dels motionen 1972:1180 av herr Bengtsson i Göteborg m. fl. (c) vari hemställt att riksdagen till Kungl. Maj:t uttalade att halkbekämpning med hjälp av salt borde upphöra,

dels motionen 1972:1182 av herr Dahlgren m. fl. (c),

dels motionen 1972:1191 av herr Fransson (c) och herr förste vice talmannen Bengtson (c),

dels motionen 1972:1197 av herr Helén m. fl. (fp) vari hemställt att riksdagen hos Kungl. Maj:t begärde att ett program för en ökning av väganslagen för de närmaste åren förelades riksdagen, att riksdagen som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna att vid fördelningen av väganslagen mellan riks- och länsvägar stor hänsyn skulle tas till behovet av ett från närings- och regionalpolitiska synpunkter väl fungerande vägnät, att riksdagen beslutade att till Bidrag till drift av enskilda vägar m. m. för budgetåret 1972/73 anvisa ett reservationsanslag av 73 000 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen, samt att riksdagen beslutade att till Bidrag till drift av kommunala vägar och gator för budgetåret 1972/73 anvisa ett förslagsanslag av 144 130 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen,

dels motionen 1972:1201 av herr Hörberg m. fl. (fp, c, m) vari hemställt att riksdagen hos Kungl. Maj:t begärde att statsbidragen för drift av kommunala vägar och gator skulle enligt statsbidragskungörelsens nuvarande föreskrifter bibehålla karaktären av förslagsanslag,

dels motionen 1972:1211 av herr Magnusson i Kristinehamn m. fl. (vpk) vari, såvitt nu var i fråga, föreslagits att riksdagen uttalade sig för ett förbud mot saltning av vägar och gator,

dels motionen 1972:1213 av herr Nilsson i Tvärålund m. fl. (c),

dels motionen 1972:1223 av herrar Rimås (fp) och Hamrin (fp),

dels motionen 1972:1226 av herr Stadling m. fl. (s, c) vari hemställt att riksdagen som sin mening uttalade att spridning av vägsalt borde upphöra,

dels motionen 1972:1229 av herr Svanström (c),

dels motionen 1972:1230 av fru Söder m. fl. (c),

dels motionen 1972:1233 av herr Westberg i Ljusdal m. fl. (fp) vari föreslagits att riksdagen hos Kungl. Maj:t skulle anhänga om 1. att flerårsplanen för vägbyggandet perioden 1970—1974 omprövades i syfte att få en snabbare upprustning och utbyggnad av vägnätet i synnerhet i regioner där det var angeläget att stärka förutsättningarna för näringslivet

samt 2. att frågan om fullständig täckning med statsbidrag för den enskilda väghållningen och formerna för byggande och drift av enskilda vägar gjordes till föremål för utredning samt

dels motionen 1972:1236 av herr Åkerlind m. fl. (m).

Utskottet hemställde

1. att riksdagen för budgetåret 1972/73 anvisade

a. till Statens vägverk: Ämbetsverksuppgifter ett förslagsanslag av 5 120 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen,

b. till Drift av statliga vägar ett reservationsanslag av 914 800 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen,

c. till Byggande av statliga vägar ett reservationsanslag av 725 470 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen,

2. att riksdagen

a. med bifall till Kungl. Maj:ts förslag och med avslag å motionerna 1972:1201, 1972:713 och 1972:1197, sistnämnda båda motioner såvitt nu var i fråga, till Bidrag till drift av kommunala vägar och gator för budgetåret 1972/73 anvisade ett reservationsanslag av 144 130 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen,

b. skulle avslå motionen 1972:713 i vad den avsåg begäran om utredning rörande verkningarna av ändrad beteckning på driftanslaget,

3. att riksdagen till Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator för budgetåret 1972/73 anvisade ett reservationsanslag av 331 000 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen,

4. att riksdagen

a. med bifall till Kungl. Maj:ts förslag och med avslag å motionerna 1972:713 och 1972:1197, nämnda motioner såvitt nu var i fråga, till Bidrag till drift av enskilda vägar m. m. för budgetåret 1972/73 anvisade ett reservationsanslag av 60 000 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen,

b. medgav att under budgetåret 1972/73 statlig länegaranti för lån avseende inköp av vägunderhållsmaskiner för vissa enskilda vägar beviljades intill ett belopp av 120 000 kronor,

5. att riksdagen för budgetåret 1972/73 anvisade

a. till Bidrag till byggande av enskilda vägar ett reservationsanslag av 23 400 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen,

b. till Tjänster till utomstående ett förslagsanslag av 10 030 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen,

c. till Avsättning till statens automobilskattemedelsfond ett förslagsanslag av 1 000 kronor,

6. att riksdagen i anledning av departementschefens uttalanden samt motionerna 1972:250, 1972:713 i vad avsåg förestående revision av flerårs- och fördelningsplanerna, 1972:1197 i vad avsåg fördelningen av väganlagen mellan riks- och länsvägar, 1972:141 och 1972:1233, sistnämnda motion i vad avsåg bidragsgivningen till enskilda vägar, som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört beträffande den fortsatta vägplaneringen m. m. samt frågan om statsbidragsgivning till enskild väghållning,

7. att riksdagen skulle avslå
 - a. motionen 1972:85 i vad avsåg skrivelse till Kungl. Maj:t om den långsiktiga vägplaneringen,
 - b. 1972:1197 i vad avsåg skrivelse till Kungl. Maj:t om ett program för en ökning av väganlagen under de närmaste åren,
8. att riksdagen skulle avslå
 - a. motionen 1972:1178,
 - b. motionen 1972:1191,
 - c. motionen 1972:35,
 - d. motionen 1972:710,
 - e. motionen 1972:1229,
 - f. motionen 1972:1236,
 - g. motionen 1972:1233 i vad den avsåg omprövning av flerårsplanerna för vägbyggnader under perioden 1970—1974,
9. att riksdagen skulle avslå
 - a. motionen 1972:715,
 - b. motionen 1972:716,
 - c. motionen 1972:721 i vad avsåg utbyggnaden av motorvägarna E 4 och E 6,
10. att riksdagen skulle avslå motionerna 1972:528, 1972:1213, 1972:63 och 1972:354,
11. att riksdagen skulle avslå
 - a. motionen 1972:708,
 - b. motionen 1972:722,
 - c. motionen 1972:517,
 - d. motionen 1972:717,
 - e. motionen 1972:355,
 - f. motionen 1972:360,
12. att riksdagen skulle avslå motionen 1972:721 i vad den avsåg begäran om förslag till avgiftsfinansiering av större broar och motorvägar,
13. att riksdagen skulle avslå
 - a. motionen 1972:1230,
 - b. motionen 1972:1223,
 - c. motionen 1972:248,
 - d. motionen 1972:139,
14. att riksdagen skulle avslå motionen 1972:1182,
15. att riksdagen i anledning av motionerna 1972:531, 1972:1180, 1972:1226 och 1972:1211, sistnämnda motion i vad den avsåg förbud mot saltning av vägar och gator, som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört rörande de i motionerna upptagna frågorna om användande av salt på vägarna m. m.,
16. att riksdagen skulle avslå
 - a. motionen 1972:533,
 - b. motionen 1972:253.

Reservationer hade avgivits

1. beträffande anslaget till Bidrag till drift av kommunala vägar och gator av herrar Gustafson i Göteborg (fp), Dahlgren (c), Lothigius (m),

Onsdagen den
5 april 1972

*Anslagen till väg-
väsendet, m. m.*

Persson i Heden (c), Sellgren (fp), Håkansson (c) och Komstedt (m), som ansett att utskottet under 2 a bort hemställa,

att riksdagen i anledning av Kungl. Maj:ts förslag och med bifall till motionerna 1972:1201, 1972:713 och 1972:1197, sistnämnda båda motioner såvitt nu var i fråga, till Bidrag till drift av kommunala vägar och gator för budgetåret 1972/73 anvisade ett förslagsanslag av 144 130 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen,

2. beträffande anslaget till Bidrag till drift av enskilda vägar m. m. av herrar Gustafson i Göteborg (fp), Dahlgren (c), Persson i Heden (c), Sellgren (fp) och Håkansson (c), som ansett att utskottet under 4 a bort hemställa,

att riksdagen i anledning av Kungl. Maj:ts förslag och med bifall till motionerna 1972:713 och 1972:1197, nämnda motioner såvitt nu var i fråga, till Bidrag till drift av enskilda vägar m. m. för budgetåret 1972/73 anvisade ett reservationsanslag av 73 000 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen,

3. beträffande avgiftsfinansiering av större broar och motorvägar av herrar Gustafson i Göteborg (fp), Lothigius (m), Sellgren (fp) och Komstedt (m), som ansett att utskottet under 12 bort hemställa,

att riksdagen i anledning av motionen 1972:721, såvitt nu var i fråga, som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna vad reservanternas anförda rörande försök med avgiftsfinansiering av vissa större broar och vägar.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman! Jag kommer att tala för de tre reservationer som finns vid den här punkten men jag vill först understryka en sak, nämligen att det inte är reservationer som är karakteristiskt för betänkandet på denna punkt, utan vad som är karakteristiskt för betänkandet på denna punkt — liksom på flera andra som vi senare kommer att behandla — är att man från olika utgångspunkter har lyckats komma till en enhällig uppfattning inom utskottet, och det tror jag är mycket värdefullt med tanke på den ökade betydelse som trafikpolitiken får i vårt samhälle.

Utskottet föreslår sålunda enhälligt med anledning av motioner att vägverket skall få i uppdrag att göra en översyn av statsbidragssystemet för enskilda vägar och föreslå de förbättringar i detta system som kan befinnas erforderliga. Detta är viktigt med tanke på de svårigheter som enskilda väghållare brottas med.

Utskottet föreslår också enhälligt med anledning av motioner att Kungl. Maj:t uppdrar åt vägverket att snarast låta sammanställa och utvärdera erfarenheterna från saltningen av vägarna och att resultatet härav redovisas för riksdagen.

På ytterligare en punkt, som är ännu väsentligare, har vi inom utskottet lyckats att uppnå enighet, nämligen när det gäller den fortsatta behandlingen av den mer långsiktiga vägplaneringen.

Statsverkspropositionen är i år särskilt intressant, eftersom den redovisar departementschefens syn på Vägplan 1970, som var ett resultat

av en utredning som arbetade i fem år för att dra upp riktlinjerna för vägpolitiken fram till år 1985. Vägplaneutredningen har gjort ett mycket värdefullt arbete. Det kanske finns anledning att understryka det med tanke på den kritik som från många håll, även från vårt håll, har riktats mot den. Den har utarbetat en metodik för den långsiktiga vägplaneeringen och en ekonomisk kalkylmodell för bedömning av vägprojekt. I denna kalkylmodell har utredningen försökt göra en samhällsekonomisk beräkning. Man har tagit med bilarnas driftkostnader, tidsåtgången, trafikolyckor m. m. När det gäller att göra en kalkyl som beaktar även andra faktorer än den rena trafikekonomin har man beträffande vägarna hunnit längre än vad som är fallet beträffande något annat transportmedel.

Kritik har emellertid riktats mot kalkylmodellen både från folkpartiet och från andra partier. Vi har påpekat att kalkylen, trots att den är ett ambitiöst försök, inte tar tillräcklig hänsyn till det förhållandet att trafikpolitiken måste inordnas i en regionalpolitisk målsättning – att kalkylen fortfarande i alltför stor utsträckning är en trafikekonomisk kalkyl.

Hur man gör sådana kalkyler för vägpolitikens lönsamhet är inte bara av teoretiskt intresse utan det påverkar på ett mycket handgripligt sätt fördelningen av vägmedel mellan olika delar av landet. I rådande läge med de kommunsammanslagningar som förekommer har vi fått större behov av kommunikationer mellan olika delar av kommunerna. Skolskjutsarna får en allt större betydelse genom centraliseringen av skolsystemet, och vi vet vilka svårigheter föräldrar, som enligt moderna begrepp inte bor särskilt centralt, redan nu kan ha att få tillfredsställande transporter för sina barn till skolorna. Det har vidare skapats kommunikationsproblem t. ex. genom utflyttningen av statliga verk, varigenom nya trafikbehov uppstår, och inte minst genom hela vår regionalpolitiska satsning. Det är som vi ser det viktigt att trafikpolitiken samverkar med regionalpolitiken. Annars kommer kanske en regionalpolitisk satsning, som man gör med olika medel, inte att stödjas av trafikpolitiken utan kommer måhända i vissa fall att direkt motverkas av denna. Detta vill vi till varje pris undvika.

Det är med mycket stor tillfredsställelse jag har läst vad departementschefen säger i statsverkspropositionen beträffande den ambition som man måste ha att inordna trafikpolitiken i ett regionalpolitiskt sammanhang. Vi kan från folkpartiet i allt väsentligt ansluta oss till de huvudtankegångar som departementschefen där har framfört.

Departementschefen säger att det behövs ett fortsatt utvecklingsarbete. Vi har i en motion sagt att vad riksdagen behöver är ytterligare preciseringar när det gäller den långsiktiga vägpolitiken. En utredning har arbetat med detta i fem år, och resultatet av dess arbete kan rimligen inte få hänga i luften. Det är nödvändigt att det ges mera preciserade riktlinjer för vägpolitiken. Det har också, som vi vet, vägverket begärt.

Nu har departementschefen sagt att han skall fortsätta arbetet med detta och lägga fram resultatet för *regeringen*. Vi hade från folkpartiets sida i en motion föreslagit att riksdagen skulle från regeringen begära ett mera preciserat ställningstagande till den långsiktiga vägplaneringen. Det

Onsdagen den
5 april 1972

Anslagen till vägväsendet, m. m.

här är ju en väldigt viktig fråga. Vi kunde inom utskottet konstatera en ganska stor samstämmighet i synen på dessa ting, och jag tycker att det var mycket värdefullt att vi kunde ena oss om att uttala att det fortsatta planerings- och utredningsarbetet skulle bedrivas med all möjlig skyndsamhet och att som resultat härav ett långsiktigt program för de totala väginvesteringarna inom landets olika delar skulle föreläggas riksdagen. Det är vi alltså överens om i utskottet.

Däremot finns det olika uppfattningar om hur stora resurser som i framtiden skall behöva tillföras vägväsendet. Det framgår av motionerna och i någon mån av de reservationer som jag kommer att säga några ord om i det här sammanhanget. Från folkpartiets sida hade begärts att regeringen skulle lägga fram en plan för ökning av väganslagen under de närmaste åren. Det ingick i den kompromiss som träffades i utskottet att vi inte fullföljde det kravet. Frågan om hur stora belopp vägväsendet behöver tillföras under de närmaste åren — man kan kanske dra ut perspektivet ända till 1985 — har utskottet inte tagit ställning till. Som jag ser det blir den rätta tidpunkten att ta ställning till detta när riksdagen får sig förelagt det långsiktiga program som utskottet har uttalat sig till förmån för.

Oavsett hur vi ser på möjligheterna att tillföra vägarna ekonomiska resurser i framtiden, tycker jag nog att vi bör kunna vara överens om att det behövs stora resurser för vägar. Jag tror inte att utskottsmajoritetens talesman kommer att ge uttryck för någon annan uppfattning, när jag nämner vad vägverket säger om behovet. Det är sant att under 1971 sattes det i gång beredskapsarbeten för ett sammanlagt belopp av 500 miljoner kronor. Det är ett mycket stort belopp; det är i varje fall dubbelt så stort som det belopp man årligen brukar få i AMS-medel, och man skulle kunna tro att saken därmed i stort sett skulle vara klar. Men så bedömer man inte detta från vägverkets sida. Vägverkets generaldirektör har sagt att man trots de stora AMS-insatserna inte kommer till rätta med den sjunkande vägstandarden, som han uttrycker sig. Han sammanfattar läget så här:

”Vi har inte tillräckliga anslag för att tillfredsställande kunna underhålla våra vägar. Vi har inte tillräckliga byggnadsanslag för att upprätthålla pågående arbetsvolym och än mindre för att fullfölja flerårs- och långtidsplanerna. Vi har inte tillräckliga anslag för att ge kommunerna driftbidrag i enlighet med gällande kungörelse. Byggnadsbidraget till dem blir också restriktivt. Vi har inte tillräckliga anslag till vare sig drift eller byggande av enskilda vägar i den utsträckning som vore ekonomiskt berättigat. Vi har inte tillräckliga anslag för att rationellt kunna utnyttja vägverkets resurser.”

Det är klart att väganslagen måste vägas mot andra statsutgifter, och det kan hända att det blir trångt vid avvägningen, men det viktiga är att vi som en utgångspunkt är överens om de stora behov som finns.

Så vill jag, herr talman, säga några ord om de tre reservationerna. Jag skall ta dem bakifrån.

Reservationen 3 säger att man försöksvis bör pröva avgiftsfinansiering av vissa motorvägar och större broprojekt men att detta skall ske endast i de fall då det finns alternativa färdvägar där ingen avgift utgår.

Bakgrunden till detta är att man beräknar att det blir stora behov av vägbyggande i fortsättningen. Om vi skall bygga motorvägar, vilket är motiverat ur många synpunkter, inte minst ur trafiksäkerhetssynpunkt, kommer det att sluka stora belopp, och risken är att det inte blir tillräckligt mycket pengar över för ett väl fungerande riksvägnät och länsvägnät, som det heter enligt de gamla beteckningarna. Därför menar vi reservanter att man försöksvis borde kunna pröva ett avgiftssystem. Jag yrkar bifall till reservationen 3.

I reservationen 2 begäres en ökning av driftanslaget för enskilda vägar med 13 miljoner kronor. De enskilda vägarna är mycket viktiga från regionalpolitisk synpunkt när det gäller virkestransporter, när det över huvud taget gäller möjligheterna att få en ekonomisk och social utjämning i glesbygderna, och de är även viktiga för fritids- och friluftsliv. Här är förhållandena sådana att statsbidragskungörelsen de facto satts ur kraft. Herr Dahlgren kommer att närmare beröra denna fråga, och jag nöjer mig med att yrka bifall till reservationen 2.

Reservationen 1 slutligen, herr talman, fäster uppmärksamheten vid ett mycket viktigt förhållande. Det är nämligen så att departementschefen genom att ändra ett halvt ord minskar anslaget till kommunerna med inemot 20 miljoner kronor utan att så att säga förändra beloppet. Han har faktiskt höjt beloppet, men det är en helt annan sak. Departementschefen säger att det i fortsättningen skall vara *reservationsanslag* och icke förslagsanslag till drift av statsbidragsberättigade kommunala vägar och gator, och det innebär att de anslag som departementschefen föreslår *inte får överskridas*.

Det är så att staten skall bidra med 95 procent av kostnaderna för underhållet av statsbidragsberättigade gator och vägar. Eftersom det är omöjligt att veta precis hur stora underhållskostnaderna kan bli — det beror på snöröjning och andra saker som man inte kan beräkna i detalj — är detta just ett *förslagsanslag* och får därför överskridas. Anslaget utgår efter vissa grunder, och storleken på det utbetalda beloppet blir beroende av den verksamhet som bedrivs i enlighet med dessa principer.

Vägverket utsätter kraven för mycket hårda prutningar, och kommunerna får därför inte alls vad de skulle vilja ha. Även med den restriktiva inställning som vägverket har till utgifterna har verket förutsett att det kommer att gå åt 162 miljoner kronor, men statsrådet vill ge 144 miljoner kronor, och det beloppet får inte överskridas. Detta innebär att de 100 större kommunerna i landet får en extra börda på uppskattningsvis inemot 20 miljoner kronor.

Kommunförbundet har i en skrivelse den 1 oktober förra året påpekat att statsbidragskungörelsens intentioner inte kan fullföljas. Det är mycket viktigt, eftersom ändringen av anslagsbeteckningen går rakt emot gällande regler för statsbidrag. Departementschefen tar också konsekvenserna härav, då han säger att om detta går igenom kommer han att ändra statsbidragskungörelsen.

Jag tycker att kammarens ledamöter i varje fall skulle kunna vara med om att undanröja detta hot mot kommunerna. Vi har inte begärt någon ökning av departementschefens anslag, men vi har begärt att det fortfarande skall vara ett förslagsanslag så att samma regler som hittills

Onsdagen den
5 april 1972

*Anslagen till väg-
väsendet, m. m.*

skall gälla för bidrag till driften av de kommunala gator och vägar som är statsbidragsberättigade.

Med detta ber jag, herr talman, att få yrka bifall också till reservationen 1.

I detta anförande instämde herr Westberg i Ljusdal (fp).

Herr DAHLGREN (c):

Herr talman! När riksdagen nu har att ta ställning till trafikutskottets betänkande nr 1 finns det anledning att göra några kommentarer kring detta.

Utöver propositionen har utskottet även haft att ta ställning till 37 motioner. Det stora antalet motioner får väl närmast ses som ett uttryck för att allt inte är så välbeställt inom detta område som det borde vara. Det är därför utomordentligt glädjande att utskottets ledamöter på så många punkter har funnit gemensamma värderingar som har resulterat i en enig skrivning.

Beträffande den framtida vägplaneringen har utskottet kraftigt understrukit vad departementschefen anför i statsverkspropositionen och har därutöver sagt: "Den integrerade väg- och trafikplanering som nu bör eftersträvas måste vidare ske i nära kontakt med samhällsplaneringen i stort och i högre grad än hittills samordnas med en aktiv lokaliserings- och regionalpolitik. Arbetsmarknadspolitiska och allmänt näringspolitiska målsättningar måste härvid beaktas varjämte hänsyn måste tas till trafiksäkerhetsmässiga och miljömässiga synpunkter. De resurser som avsätts för vägändamål bör i enlighet härmed fördelas på ett sådant sätt att alla delar av landet får ett vägnät som tillsammans med andra åtgärder skapar bättre förutsättningar för befolknings- och näringslivsutvecklingen. Lönsamhetsbedömningarna måste sålunda styras av kravet härpå."

Här har utskottet slagit fast att vägplaneringen skall vara ett instrument i regional- och lokaliseringspolitiken och att lönsamhetsbedömningarna vid en väginvestering inte enbart skall bygga på trafikströmmarnas storlek utan mera på den nytta man kan ha av vägen från regional- och lokaliseringssynpunkt. Det betonas vidare att det inte bara är den funktion ett visst vägavsnitt har enligt den i propositionen redovisade klassindelningen som man skall ta hänsyn till, utan också de transportbehov som vägen skall tillgodose. Som exempel på sådana transportbehov nämns skolskjutstransporter och andra resor som befolkningen i framför allt mera glesbygdsbetonade områden måste företa för att nå olika former av samhälls service.

Jag är, herr talman, glad över denna skrivning. Det finns såvitt jag förstår inte ett enda län i det här landet som inte har vägar som måste betraktas som högst otillfredsställande och därmed också som direkt olämpliga och trafikfarliga för så pass ansvarsfulla transporter som skolbarnstransporter får anses vara. Det är bra att detta nu kommer att beaktas i den framtida vägplaneringen. En kommande upprustning av dessa vägar gör det inte bara möjligt för de bofasta människorna att lättare komma till kommunernas tätorter för den service de är i behov av,

utan ger dem också på ett markant sätt en möjlighet att bo kvar och pendla mellan bostad och arbete. För näringslivets del är det viktigt att det nu också har blivit fastslaget, att arbetet skall inriktas på en successiv utbyggnad av de sekundära vägarnas standard så att de klarar den tyngre 10/16-tonstrafiken.

Vad utskottet här har sagt om vägplaneringens inriktning är att denna såsom ett instrument i lokaliserings- och regionalpolitiken skall syfta till en positiv befolknings- och näringslivsutveckling i landets olika delar. Detta gäller då inte bara den mera långsiktiga bedömningen, utan sådana hänsyn skall tas redan nu vid den förestående revisionen av flerårs- och fördelningsplanerna. Denna skrivning är föranledd av centerns och folkpartiets partimotioner, vilka skall beaktas i den kommande vägplaneringen.

När det sedan gäller investeringsramarnas storlek är det alldeles klart att man kan ha olika uppfattningar. Vi har i centerpartiet inte varit beredda att föreslå en investeringsram under en planperiod fram till 1985 på det grundmaterial som nu föreligger. Vi är väl medvetna om det stora behov som finns, och vi har ofta kritiserat regeringen för att anslagen varit för små. Vi har också senast för någon månad sedan i riksdagen begärt 50 miljoner mera till driften av de allmänna vägarna — och vi kommer att fortsätta med att varje anslagsår noga ta ställning till vad som föreslås i förhållande till det behov som föreligger. Men att nu ta ställning till en investeringsram fram till 1985 på mer än 50 miljarder kronor, som Vägplan 1970 föreslog, är vi inte beredda att göra. För ett sådant ställningstagande krävs ett fortsatt utrednings- och planeringsarbete. Utskottet har också begärt att ett sådant långsiktigt program för de totala väginvesteringarna inom landets olika delar skall föreläggas riksdagen.

I fråga om driften av enskilda vägar är situationen den att det finns en statsbidragskungörelse utfärdad, innehållande fordringar för att statsbidrag skall utgå och bestämmelser angående bidragets storlek, om dessa fordringar är uppfyllda. Trots detta finns i dag mer än 600 ansökningar om statsbidrag för enskild väghållning som icke kan bifallas — på grund av medelsbrist. Det är naturligtvis en helt orimlig situation, där man låter enskilda människor själva ta det ekonomiska ansvaret för en väg trots att samhället sedan många år tillbaka sagt att det skall hjälpa till. Man kan fråga sig hurdan reaktionen skulle bli om barnbidrag till nyblivna föräldrar eller pensioner till nyblivna pensionärer inte kunde betalas ut därför att det saknas pengar. I princip är det ingen skillnad i fråga om statens åtaganden mellan dessa bidrag och vägbidraget.

Vi har den uppfattningen att vad staten har åtagit sig skall den också klara ut, och jag yrkar därför bifall till reservationen 2, som gäller ett med 13 miljoner kronor förhöjt bidrag till enskilda vägar.

Däremot är det tillfredsställande att man inom utskottet är väl medveten om det orimliga i det nuvarande förhållandet och att utskottet enats om att föreslå riksdagen att ge Kungl. Maj:t till känna att vägverket skall få i uppdrag att på grundval av det planerings- och utredningsarbete som man där utfört dessutom göra en översyn av statsbidragssystemets utformning samt föreslå de förbättringar som kan anses erforderliga för de enskilda vägarna.

Nr 51

Onsdagen den
5 april 1972

*Anslagen till väg-
väsendet, m. m.*

Detta uttalande är värdefullt. Jag vill uttrycka den förhoppningen att vi skall få ett statsbidragssystem som avlastar såväl vägföreningars som vägsamfälligheters medlemmar den nuvarande orättvisa utdebitering som det utan tvivel innebär när de själva till viss del skall svara för nödvändiga vägar och att det nya statsbidragssystemet skall vara så utformat att det ökar möjligheten att ta in nya vägar och iordningställa dessa till en högre standard än vad som för närvarande är möjligt.

Vad utskottets ordförande har sagt om att förändra anslaget till drift av kommunala vägar och gator från förslagsanslag till reservationsanslag instämmer jag i, och jag yrkar bifall även till reservationen 1. Jag instämmer också i vad herr Gustafson i Göteborg sagt i övrigt med undantag av vad herr Gustafson anfört om reservationen 3 angående avgiftsfinansiering av vissa vägprojekt.

Vi kan från centerpartiet inte ansluta oss till en sådan åtgärd. Visserligen är det så att investeringsbehovet är enormt för de vägar som skall byggas och att anslagen är otillräckliga, men vi har den uppfattningen att en avgiftsfinansiering inte är en garanti för att vi skall kunna få ett ökat totalt vägbyggande.

Ett annat skäl till att vi har gått emot denna motion är att vi rent principiellt har den uppfattningen att vägarna skall vara öppna för alla utan extra avgifter. Det skall inte vara så att den som anser sig ha råd att betala en extra avgift skall kunna ta en snabbare och trafiksäkrare väg. Den möjligheten skall stå till buds för alla. Dessutom måste avgiftsfinansieringen ses mot bakgrunden av den totala motorfordonsskattens storlek – och den anser vi i centerpartiet i dag ha tillräcklig storlek.

Det finns alltså inte någon anledning att föreslå nya pålagor för bilismen. Avgiftsfinansieringen är, som den nu är föreslagen i den gemensamma reservationen, en sådan ny pålaga.

Jag yrkar, herr talman, bifall till reservationerna 1 och 2 samt i övrigt bifall till utskottets hemställan.

I detta anförande instämde herr Persson i Heden, fröken Pehrsson och herr Polstam (samtliga c).

Herr LOTHIGIUS (m):

Herr talman! Jag ber först att få instämma i vad herrar Gustafson i Göteborg och Dahlgren har sagt om den enighet som allmänt råder inom utskottet när det gäller dessa betänkanden som i dag behandlas, och jag hoppas att inte utskottets ärade talesman kommer att finna det irriterande att höra detta en tredje gång. Det är ju en honnör till bl. a. majoriteten i utskottet, när man kan säga det.

Men sedan, herr talman, några kritiska anmärkningar i början.

Rubriken på det avsnitt som vi nu har att behandla är "Den långsiktiga vägplaneringen m. m. jämte allmän översikt över utvecklingen inom vägväsendet". Kan det då vara fel att lägga några rosor på den grav som gömmer en familj av vägplaner, som dog därför att de aldrig fick näring att leva? Den ena vägplanen har avlösts av den andra. De har dött mycket unga. Begravningsentreprenör har varit en kommunikationsminister.

Vägplanerna har kommit till för att man skall få ett så säkert och

riktigt expertutlåtande som möjligt för att bedöma investeringar samt få en klarare bild av trafikens utveckling och på dess grund vidta de åtgärder som erfordras. Att en departementschef sedan gör sina politiskt-ekonomiska bedömanden och att dessa avviker från vägplanen kan vi alla ha full förståelse för. Även en annan regering än den vi nu har skulle inte i alla stycken kanske kunna följa vägplanen.

Så långt kan vi alltså vara överens. Men, herr talman, därifrån och till den behandling som vägplanen har rönt av den socialdemokratiska regeringen och majoriteten i denna kammare är steget mycket långt. Jag vet få produkter som periodvis tillkommit med så mycken expertis bakom sig – på regeringens eget initiativ – men som aldrig tillnärmelsevis kunnat fullföljas. En ny vägplan har efter några år ersatts av åter en ny, och den nya vägplanen har aldrig kunnat påbörjas innan den överspelats eller rättare sagt undergrävs eller begravts av andra departementets bedömningar eller erkännanden att ekonomin inte tillåter att vi i det här sammanhanget hänger med i utvecklingen.

Vi från moderata samlingspartiet vill påstå att socialdemokratin saknar förutsättningar att skapa den ekonomi som erfordras för att realistiskt och klokt bygga ut vägnätet i takt med den faktiska utvecklingen. Vi tror heller inte att man inom rimlig tid kommer att kunna göra det med den ekonomiska politik som för närvarande bedrivs. När vi alltså beträffande anslaget till Bidrag till drift av enskilda vägar m. m. följer den socialdemokratiska majoriteten och inte kan delta i en uppräknings med 13 miljoner, som folkpartiet och centern föreslår, beror detta på att utrymmet i budgeten enligt vårt bedömande inte medger en sådan uppräknings. De enskilda vägarna skulle väl behöva detta tillskott och mer därtill. Det är inte vi som är skuld till att det är på detta sätt – utrymme saknas alltså i budgeten.

Reservationen 3 vid punkten 2 bygger på en motion från moderata samlingspartiet, där vi tagit upp frågan om en försöksverksamhet med avgiftsfinansiering av större broar och motorvägar. Det är ett gammalt krav som vi framfört år efter år i riksdagen från vårt håll. Om inte pengarna räcker till, om man önskar en hastigare upprustning av vägnätet, om vägslitaget har blivit mycket större än vi räknat med – något som faktiskt dubbdäcken bl. a. förorsakat – och om man vill öka säkerheten snabbare, då får man finna sig i att söka åtgärder som visserligen kan förorsaka den enskilde bilisten vissa besvär, herr Dahlgren, men som dock ställer honom inför en valmöjlighet, där han får betala en mindre slant för en bekvämare och snabbare färdväg. För den tyngre trafiken och för näringslivets viktiga transporter är valet inte svårt; för dessa transporter utnyttjas den kortare, den större vägen.

Det finns också en annan synpunkt, och det är att man fördelar trafiken något bättre än genom att låta en trafiksträcka – en ny sådan – ta hela belastningen. Att inte våga försöka och inte våga experimentera på detta område är att inte hänga med i utvecklingen och att inte anpassa sig till den situation vi nu befinner oss i.

Herr talman! Mot bakgrund av vad mina kamrater tidigare sagt i denna debatt vill jag med vad jag nu anfört yrka bifall till reservationerna 1 och 3 av herr Gustafson i Göteborg m. fl.

Onsdagen den
5 april 1972

*Anslagen till väg-
väsendet, m. m.*

Herr HUGOSSON (s):

Herr talman! Trafikutskottets betänkande nr 1 är en dyr handling. Under dagens lopp skall riksdagen bevilja åtskilliga hundratals miljoner — för att inte säga miljarder — till kommunikationsområdet. Och med tanke på den debatt som har ägt rum och som äger rum om våra vägar, järnvägar, bussar etc. är det frapperande att den borgerliga oppositionen så till fullo har accepterat regeringens grundsyn på detta område. Det är 13 miljoner kronor som oppositionen så att säga har satt en bock i kanten för; i övrigt har oppositionen helt accepterat den grundsyn som regeringen har givit uttryck för i årets statsverksproposition när det gäller anslagen till kommunikationsdepartementets verksamhetsområde. Och naturligtvis, herr Lothigius, är jag på intet sätt irriterad över att den borgerliga oppositionen accepterar regeringens grundsyn på dessa frågor. Men när man lyssnade på herr Lothigius anförande kunde man undra varför han har anslutit sig till majoritetens förslag, när han ju säger att den ekonomiska politik som regeringen och socialdemokratin för inte ger de resurser man vill ha till vägområdet.

I årets statsverksproposition har departementschefen för det första redovisat Vägplan 1970 och de remissvar som har avgivits i anslutning till den utredningen. Departementschefen anser att man i den utredningen har överskattat den framtida ökningen av antalet personbilar och därav följande trafikarbete, och i departementet anser man att de av vägverket senare gjorda uppskattningarna i det avseendet är rimligare.

För det andra anser departementschefen att det är tveksamt om man skall låta tidsvinstfaktorn få en så dominerande plats i lönsamhetsberäkningarna som fallet är i Vägplan 1970 samt att ett säkrare bedömningsunderlag härför liksom när det gäller att värdera olycksfallskostnaderna måste eftersträvas. I statsverkspropositionen framhålles att den av utredningen förordade kalkylmodellen utgör ett resultat av ett kvalificerat utvecklingsarbete i syfte att "inom en viktig sektor söka konkretisera och utvärdera de samlade nyttoeffekterna av olika åtgärder för att underlätta en såvitt möjligt optimal resursanvändning". Men liksom departementschefen har ett enigt utskott ansett att ett fortsatt utvecklingsarbete bör bedrivas för att få fram underlag som gör det möjligt att på ett bättre sätt än hittills bestämma den vikt som rimligen bör tillmätas vissa av de komponenter som ingår i kalkylmodellen i Vägplan 1970.

Den grundsyn som departementschefen givit uttryck för när det gäller Vägplan 1970 har utskottet enhälligt accepterat. Vidare har utskottet understrukit vad departementschefen sagt om att den integrerade väg- och trafikplanering som måste eftersträvas skall ske i nära kontakt med samhällsplaneringen i stort och i högre grad än hittills samordnas med en aktiv lokaliseringspolitik och en aktiv regionalpolitik. Detta framför departementschefen i statsverkspropositionen, och det ställer sig ett enigt utskott bakom. Att så sker tycker jag är utomordentligt värdefullt.

I anslutning till regeringens förslag på vägområdet har det, såsom herr Dahlgren framhöll, väckts 37 motioner. Folkpartiet har i en partimotion anført att en mera preciserad syn på vägplaneringen måste till för den period som Vägplan 1970 avser. Motionärema menar att man måste påskynda utbyggnaden på vägområdet med hänsyn till att det enligt deras

uppfattning uppstått stora eftersläpningar under de senaste åren.

Utskottets värderade ordförande frågade mig om jag som talesman för majoriteten i utskottet kunde acceptera den grundsyn som vägverket har givit uttryck för när det gäller behovet av anslag på vägområdet. Förvisso kan jag göra det. Utskottet har också i betänkandet uttalat: "Utskottet är också för egen del väl medvetet om de avsevärda behov som föreligger på vägområdet samt väginvesteringarnas stora betydelse för såväl näringslivets utveckling som för samhället i dess helhet." Utskottet har med andra ord enhälligt understrukt att det föreligger stora behov på detta område. Men därmed är det inte sagt att man till fullo måste tillgodose vägverkets äskanden i detta sammanhang. Vägverket skall naturligtvis framföra sina önskemål och motivera dessa. Men vi politiker måste – även vi som tillhör trafikutskottet – göra en avvägning och inte enbart prioritera en liten del av samhället, låt vara att den förvisso är mycket viktig. Enligt årets budget beräknas statsverkets inkomster öka med 7 procent, medan anslagen till vägväsendet ökas med 7,7 procent. Detta tycker jag i och för sig är ett uttryck för vilken vikt regeringen lägger vid vägväsendets utbyggnad. I detta hårt ansträngda budgetläge ökar alltså anslagen till vägväsendet mer än inkomsterna till statskassan. Därtill kommer – och detta hade vi anledning att diskutera här i kammaren för en månad sedan – att över 500 miljoner kronor går till vägväsendet – inte till vägverket men till vägväsendet – via AMS. Det är ungefär 300 miljoner mer än vad som normalt kanaliseras till vägväsendet via AMS. Man kan alltså säga att vägväsendet, såväl i årets statsverksproposition som i den konjunkturpolitiska satsning som regeringen gjort, har fått en synnerligen hög prioritet.

Herr talman! Jag vill alltså på nytt understryka att det är utomordentligt glädjande att oppositionen har ställt sig bakom regeringens grundsyn i detta avseende.

Jag skall nu något kommentera de tre reservationer som är fogade till utskottets betänkande under denna punkt. Trafikutskottet har tillstyrkt att riksdagen i enlighet med Kungl. Maj:ts förslag till Bidrag till drift av kommunala vägar och gator för budgetåret 1972/73 anvisar ca 144 miljoner kronor. Detta innebär en ökning av anslaget i förhållande till innevarande budgetår med ca 22 miljoner kronor. Utskottets majoritet tillstyrker också att detta anslag i likhet med de övriga vägdriftanslagen uppförs som reservationsanslag.

I reservationen I till utskottsbetänkandet anför en utskottsminoritet, bestående av moderata samlingspartiets, folkpartiets och centerpartiets representanter i utskottet, att man inte kan tillstyrka att anslaget uppförs som reservationsanslag. Reservanterna säger: "Därest nuvarande möjligheter att – i enlighet med gällande författningsbestämmelser – överskrida anslaget faller bort kan staten komma att undandra sig tidigare åtagna förpliktelser och ökade kostnader härigenom komma att överföras på kommunerna." För dessa tankegångar gjorde sig herr Gustafson i Göteborg till talesman.

Flera faktorer har bidragit till att Kungl. Maj:ts förslaget att anslaget uppförs som reservationsanslag. Som utskottet anför är de två övriga driftanslagen upptagna som reservationsanslag. Genom förändringen till

Nr 51

Onsdagen den
5 april 1972

Anslagen till vägväsendet, m. m.

reservationsanslag även av anslaget till driften av kommunala vägar och gator kan statsmakterna i förväg få kännedom om belastningen på anslaget. Vidare vet kommunerna på ett tidigare stadium vilka statsbidrag de kan räkna med. Detta måste väl ändå vara till fördel för kommunerna när det gäller att lägga upp en rationell driftverksamhet inom kommunerna och göra prioriteringar mellan olika driftåtgärder.

Man kan inte, som någon av oppositionens talesmän gjorde gällande, säga att denna ändring av anslaget i och för sig innebär en övervältring av kostnader från stat till kommun. Även fortsättningsvis kommer anslagsäskanden från kommunerna att noga prövas. Vägverket har synnerligen goda möjligheter att få kännedom om kostnadsförändringar, eftersom man där har erfarenheter av sin egen driftverksamhet att falla tillbaka på. Den kraftiga uppräkningsen av anslaget för budgetåret 1972/73 från 122 miljoner kronor till drygt 144 miljoner kronor är ju också ett tecken på att regeringen även fortsättningsvis önskar ge statsbidrag enligt gällande författning, även om naturligtvis en av anslagsförändringen betingad ändring i själva författningen måste göras. Det är alltså fel att hävda att man genom att ändra benämningen på detta anslag övervältrar kostnader på kommunerna. Statsverkspropositionens förslag innebär en ökning med 22 miljoner kronor och alltså inte, som herr Gustafson i Göteborg sade, en minskning med 20 miljoner kronor.

Herr talman! Jag skall även något kommentera reservationen 2. Trafikutskottets majoritet har tillstyrkt att anslaget Bidrag till drift av enskilda vägar m. m. i enlighet med Kungl. Maj:ts förslag för budgetåret 1972/73 upptages till 60 miljoner kronor, och utskottsmajoriteten avstyrker därför de motioner som föreslår ett högre anslagsbelopp. I reservationen 2 föreslår en minoritet i utskottet att riksdagen för detta anslag anvisar ett belopp på 73 miljoner kronor, dvs. 13 miljoner kronor mera än vad Kungl. Maj:t föreslagit. Det är, herr talman, dessa 13 miljoner kronor – som jag inledningsvis omnämnde – som utgör den stora skillnaden mellan den borgerliga oppositionens och regeringens förslag när det gäller anslag till våra vägar.

Allmänt gäller att medelsanvisningen under denna punkt är resultatet av en prioritering av olika medelsbehov inom ramen för det tillgängliga medelsutrymmet. Detta gäller även statsbidragsgivning till drift av enskilda vägar. Anslaget har dock föreslagits öka med 5,5 miljoner kronor, vilket skall jämföras med ett oförändrat anslag mellan budgetåren 1970/71 och 1971/72.

Det är riktigt som sägs att en stor del av den föreslagna ökningen går åt till indexreglering av kostnaderna för vägobjekt, vartill redan bidrag utgår. Man får då inte glömma att detta är ett angeläget ändamål, som i och för sig alltså kräver avsevärda resurser från statens sida. Antalet vilande ansökningar för erhållande av statsbidrag var vid det senaste årsskiftet ca 600, som herr Dahlgren nämnde.

Det av utskottet tillstyrkta anslaget innebär ändå att en viss avbättring av denna balans kommer att ske. Vid en ansökan om statsbidrag från exempelvis en vägsamfällighet rör det sig nämligen inte om avsevärda belopp. En normal, genomsnittlig ansökan innebär ett årligt bidragsbelopp i storleksordningen 5 000 kronor. Till detta belopp kommer i vissa

fall bidrag för iståndsättningsarbeten. Det är svårt att i förväg uppskatta hur många nya ansökningar som kan bifallas för år 1972, det kalenderår som statsbidraget för budgetåret 1972/73 avser. Med hänsyn tagen till att statsbidragsgivningen till vissa vägobjekt utgår på grund av utflyttning m. m. kan man antaga att antalet nya beviljade ansökningar kommer att bli mellan 100 och 200. Vissa ytterligare ansökningar tillkommer naturligtvis under året utöver dem som redan är vilande, men man bör ändå kunna räkna med att antalet vilande ansökningar vid nästa årsskifte snarare minskat än ökat jämfört med antalet vid senaste årsskiftet.

Herr talman! Även på denna punkt yrkar jag bifall till utskottsmajoritetens förslag och avslag på reservationen 2.

Låt mig slutligen något beröra reservationen 3. I en motion från moderata samlingspartiet har yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t skall hemställa om förslag beträffande avgiftsfinansiering av större broar och motorvägar. Trafikutskottets majoritet föreslår att riksdagen avslår dessa motioner. Utskottet hänvisar bl. a. till att frågan utretts av 1960 års vägsakkunniga och redovisas i ett betänkande, som sedermera anmäldes i proposition och lämnades utan erinran av såväl departementschefen som riksdagen. Vidare hänvisar utskottet till det utredningsarbete som pågår inom dels utredningen rörande vägtrafikens kostnadsansvar m. m., dels bilskatteutredningen.

I reservationen 3 till utskottsbetänkandet föreslås alltså att försök görs med avgiftsfinansiering av vissa större broar och vägar. Bakom denna reservation står representanter för folkpartiet och moderata samlingspartiet.

I sin motivering till utskottets avstyrkande av motionen refererar utskottet utförligt vad 1960 års vägsakkunniga framhöll i sitt betänkande bl. a. att de för den allmänna samfärdseln nödvändiga vägarna och förbindelserna i princip skall byggas genom det allmänna och att avgifter inte får uttagas för deras begagnande. Man ansåg att det var helt riktigt att förfara på detta sätt.

Vägsakkunniga framhöll vidare att även om behovet av en viss avgiftsfinansierad förbindelse vore så stort att en investering i och för sig sannolikt skulle vara företagsekonomiskt lönsam kunde vid bedömandet av härvid uppkommande frågor dock inte bortses från allmänna prioriteringsgrunder. Man måste nämligen räkna med att för utförandet av dessa projekt kapitalmarknaden måste tas i anspråk, kanske till nackdel för andra viktiga investeringar. Avgörande för ställningstaganden härvidlag borde till sist vara omfattningen av samhällets totala resurser, vilka alltid måste framstå som begränsade. Frågan om avgiftsfinansiering borde också ses mot bakgrunden av den totala motorfordonsbeskattningens storlek.

Vad de vägsakkunniga i sitt betänkande framhöll år 1960 gäller fortfarande i dag. När man nu från samhällets sida håller på att bygga upp en planerings- och prioriteringsmetodik för väginvesteringar, där hänsyn tas till bl. a. närings- och regionalpolitiska aspekter och till övrig samhällsplanering, kan en avgiftsfinansiering av vissa objekt inte bidra till ett totalt sett bättre resursutnyttjande. Jag tycker dessutom att starka rimlighets- och jämlikhetsskäl talar emot en avgiftsfinansiering, och jag

Onsdagen den
5 april 1972

*Anslagen till väg-
väsendet, m. m.*

vill till fullo instämma i de synpunkter som herr Dahlgren på den här punkten framförde.

Det är inte förvånande att moderata samlingspartiet motionerar i den här frågan — jag tror att det här var förre vice talmannen Cassels stora fråga då han på 1960-talet förde fram dessa krav -- men det är förvånande, herr talman, att folkpartiet på sin drift ut mot höger har hamnat på samma reservation som moderata samlingspartiet i detta sammanhang.

Jag tycker att det är litet genant att man vill återuppliva grindslanten genom att avgiftsfinansiera viktiga vägar och broar; och jag undrar i vilken utsträckning folkpartiets respektive moderata samlingspartiets reserver har diskuterat med minnesgoda lidingöbor, som fram till mitten av 1940-talet hade det tvivelaktiga nöjet att betala en avgift för att få passera Lidingöbron.

Herr talman, jag ber att med det anförda få yrka bifall till utskottets hemställan på alla punkter i trafikutskottets betänkande nr 1.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Herr talman! Låt mig först när det gäller reservationen 3 påpeka att det är fråga om en försöksverksamhet i avvaktan på pågående utredningsarbete.

Herr Hugosson sade att det är förvånande att vi har uppnått enighet inom utskottet, och han tycks närmast beskriva det hela så att det är fråga om en underkastelse från oppositionens sida. Det intressanta i utvecklingen när det gäller trafikpolitiken är att vi undan för undan, genom diskussion och överläggningar, har närmat oss varandra från våra olika utgångspunkter. De synpunkter som departementschefen nu anför i statsverkspropositionen om vägplanen känner vi väl igen, för de har framförts från folkpartiet och centerpartiet vid upprepade tillfällen. Och jag tror inte att våra bidrag till debatten varit helt meningslösa, även om departementschefen givetvis har sina synpunkter. Jag tycker att det är glädjande att vi kommer fram till ett läge där vi får klart för oss att trafikpolitiken måste integreras i en lokaliseringspolitik.

Sedan vill jag ta upp vad herr Hugosson sade beträffande det statsbidrag som utgår till drift av kommunala vägar och gator. Det är bra med ett reservationsanslag, säger herr Hugosson, för då vet kommunerna vad de får. Nu vet kommunerna vad de får. De vet att de får 95 procent av de utgifter de har för driften av de statsbidragsberättigade gatorna och vägarna, även om dessa driftkostnader av oförutsedda anledningar skulle bli högre än vad som är beräknat. Bidragen utgår nämligen enligt gällande kungörelse. Men vad skulle de veta, om vi förändrade anslaget till ett reservationsanslag? Jo, då vet de att även om utgifterna stiger, kommer de icke att få statsbidrag för stegringarna. Anledningen till att vi bör ha kvar formen *förslagsanslag* är just den att rörelsens karaktär är sådan, att man inte i förväg kan säga precis hur mycket pengar som kommer att gå åt.

Men nu kom herr Hugosson med en intressant upplysning, och därför vill jag ställa en fråga till herr kommunikationsministern, eftersom jag förstår att han kommer att uppträda här i talarstolen. Herr Hugosson

sade: Avsikten är att bidrag även i fortsättningen skall utbetalas enligt statsbidragskungörelsens intentioner, även om man formellt måste göra denna ändring. Är det verkligen så? Vägverket har sagt att det kommer att gå åt 162 miljoner. Departementschefen har prutat till 144 miljoner. Men vad händer om utgifterna blir 162 miljoner, herr kommunikationsminister?

Nr 51

Onsdagen den
5 april 1972

*Anslagen till väg-
väsendet, m. m.*

Herr DAHLGREN (c) kort genmäle:

Herr talman! Herr Hugosson gjorde gällande att det är 13 miljoner kronor som skiljer oppositionens — som han uttryckte sig — och regeringens förslag. Naturligtvis är detta riktigt i nuläget, men herr Hugosson glömmer då bort att så sent som för en månad sedan diskuterade vi i denna kammare ett förhöjt anslag med 50 miljoner kronor. Herr Hugosson m. fl. gick emot detta förslag, som just gällde anslaget till drift av allmänna vägar.

Jag tror att den arbetslöshet vi nu har, herr Hugosson, tyvärr kan visa sig vara bestående. Därav skulle följa att det skulle behövas ytterligare beredskapspengar. Om arbetslösheten fortsätter, antar jag att de kommer. Av detta följer i sin tur att vägarna skulle kunna få ytterligare medel på det sättet. Detta är anledningen till att centerpartiet i nuläget inte har begärt ytterligare medelförstärkning. I realiteten är det ju så att de pengar som riksdagen nu beviljar till vägar för budgetåret 1972/73 används av vägverket kalenderåret 1973 med början den 1 januari 1973. Jag kan försäkra herr Hugosson att om det skulle visa sig att beredskapspengar inte förstärker vägverkets anslag, kommer vi att på tilläggsstat begära ytterligare medel för underhåll av allmänna vägar.

Det finns för närvarande 600 vilande ansökningar om bidrag till enskilda vägar, men herr Hugosson menade att detta inte var så farligt, eftersom det rörde sig om små belopp. Det är möjligt att beloppen är små, men jag skulle vilja ställa frågan: Anser herr Hugosson att statliga författningar och statsbidragskungörelser skall följas? Det är denna sak vi diskuterar. Här finns en statsbidragskungörelse, som reglerar hur vi skall förfara. Trots detta har 600 ansökningar inte kunnat beviljas under en tidsrymd av två år. Jag vet inte om det här är så små företag i och för sig. Sammanlagt rör det sig om en väglängd på 1 679 kilometer. Det rör sig om vägar på sammanlagt 200 kilometer med en trafikbelastning på mellan 200 och 300 bilar per dygn. Detta är enligt min mening ett stort ekonomiskt problem för dessa människor som numera själva får klara en statlig uppgift. Men jag vore tacksam om herr Hugosson ville svara på min fråga om författningarna skall följas.

Herr LOTHIGIUS (m) kort genmäle:

Herr talman! Herr Hugosson säger att jag kritiserar regeringen och frågar varför jag då är med på regeringens förslag i det utskottsbetänkande som här föreligger.

Det är ju helt enkelt därför att ekonomin sköts av ett annat departement. Min kritik riktas inte mot kommunikationsministern som departementschef utan mot kommunikationsministern i egenskap av en som är med och formar den ekonomiska politik som nu förs.

Onsdagen den
5 april 1972

Anslagen till vägväsendet, m. m.

När nu enighet råder i utskottet är det ganska viktigt att den enigheten följs upp av departementschefen, så att man får fram önskningarna och påskyndar de förslag till åtgärder som faktiskt är framförda i utskottets betänkande.

Avgiftsfinansieringen är inte alls att jämföra med den gamla grindslanten. Har man den situation som man har, då får man arbeta efter lägligheten.

Här är det inte fråga om ensidig jämlikhet, därför att här har man en valmöjlighet. När det gäller avgiftsfinansieringen är det fråga om att bedriva en försöksverksamhet och se hur den fungerar. Den skall prövas på vägar där man har denna valmöjlighet. Jag skulle mycket väl kunna tänka mig att det vore riktigt att införa en avgiftsfinansiering på den nya vägen från Huskvarna upp över Gränna och fram till Ödeshög – det är ju i mina områden. Det är dock 5,5 -- 6 mil ny fin väg, där man har en parallell väg att använda för den trafik som inte vill betala den extra kostnaden för den nya vägen.

Herr HUGOSSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Till herr Gustafson i Göteborg vill jag säga att jag uttryckte stor tillfredsställelse över att utskottet var enigt när det gällde grundsynen på vägväsendet och den framtida utbyggnaden av vårt svenska vägväsende. Jag hälsade med stor tillfredsställelse att oppositionen har accepterat de synpunkter som departementschefen framfört i årets statsverksproposition.

I sitt första inlägg sade herr Gustafson i Göteborg att vi hade nått enighet i utskottet som en följd av motioner som hade väckts ifrån oppositionens sida. I sitt andra inlägg säger herr Gustafson helt riktigt att det är med utgångspunkt i regeringens förslag som vi har nått enighet i utskottet, och det tycker jag var ett klarläggande.

Sedan är det naturligt att ingen blir opåverkad av en politisk diskussion som förs. Egendomligt vore det väl ifall vi politiker inte tog hänsyn till synpunkter som framförs från olika håll.

Ja, herr Dahlgren, det är riktigt att vi för en månad sedan diskuterade 50 miljoner kronor mer till vägväsendet. Det framhöll jag också i mitt förra inlägg. Det var på tilläggsstat som man från folkpartiets och centerpartiets sida hade krävt dessa 50 miljoner. I det sammanhanget anförde jag i diskussionen att över 500 miljoner kronor gick till vägväsendet över AMS och att vi därför i ett trängt ekonomiskt läge inte kunde satsa ytterligare 50 miljoner kronor.

Det förvånansvärda är ju, herr Dahlgren, att det som var riktigt i februari månad uppenbarligen från oppositionens sida icke anses riktigt i dag, den 5 april. Nu föreligger inte något krav om 50 miljoner. Kravet har reducerats till 13 miljoner. Hade vi, herr talman, haft denna debatt om en månad, hade vi kanske varit helt eniga även på den punkten.

Jag förstår så väl att herr Lothigius skjuter undan den där tanken om jämlikhet. Det ligger helt i linje med moderata samlingspartiets grundsyn. Men där skiljer vi oss åt. Jag kan utifrån jämlikhetssynpunkter inte acceptera att man skall öka framkomligheten för en del människor som har råd att betala för att få utnyttja bättre vägar. Exemplet med vägen

från Huskvarna till Gränna var illa valt. Jag tycker inte det är lämpligt att man skall tillåta en kraftig ökning av trafiken på den gamla vägen mellan Huskvarna och Gränna. Denna väg är gammal, smal och krokig och därför bör även från trafiksäkerhetssynpunkt trafiken begränsas på den gamla vägen.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Herr talman! Jag sade i mitt första anförande att utskottet med anledning av motioner har enat sig om att föreslå *framställningar* till Kungl. Maj:t om en översyn av statsbidragsgivningen till enskilda vägar och en redovisning av försöks- och utredningsverksamheten när det gäller vägsaltningen. Det är fullständigt korrekt.

Beträffande den långsiktiga vägplaneringen har vi i utskottet kommit överens om att en långsiktig planering bör *föreläggas riksdagen*. Det har föreslagits i en motion, som visserligen formellt blir avslagen i den här kompromissen, men förslaget är i alla fall värdefullt, för det är då vi får möjligheter att ta ställning till hur stora resurser vi skall ge vägväsendet i framtiden. Det är mycket möjligt att vi inte blir eniga på den punkten, men det får vi se då.

Herr Hugosson sade ingenting alls om statsbidragen till kommunerna. Det förstår jag därför att jag ställde frågan till kommunikationsministern. Det är emellertid ont om minuterna, och jag vill nu gärna komplettera vad jag sade förra gången jag var uppe.

Departementschefens förslag innebär att kommunerna icke kommer att få det statsbidrag som de är berättigade till enligt nuvarande allmänna principer. Vägverket har beräknat bidraget till 162 miljoner kronor. Det brukar pruta ganska skoningslöst. Kommunerna är inte alls nöjda med verkets prutningar på den punkten. Det har också varit överskridanden tidigare därför att det har tillkommit ytterligare utgifter. Därför innebär departementschefens förslag ingenting annat än att han sätter ett tak för utgifterna, oavsett om de i verkligheten blir mycket större, och det borde de kommunala representanterna i den här kammaren känna till. Kommunförbundet har också, såvitt jag vet enhälligt i skrivelse, daterad i oktober 1971, framhållit de här sakerna.

Den som vill bevara kommunernas möjligheter att få statsbidrag i *enlighet med nu gällande bestämmelser* måste, såvitt jag förstår, rösta med reservationen.

Herr DAHLGREN (c) kort genmäle:

Herr talman! Herr Hugosson menade att de 50 miljoner kronor som vi hade begärt och diskuterat i februari månad hade vi nu glömt bort. Fullt så lätt får väl herr Hugosson ändå inte göra det för sig i debatten. De 50 miljonerna i februari gällde ju det innevarande året, kalenderåret 1972. Vad vi i dag diskuterar är verksamheten under kalenderåret 1973. Jag har sagt, herr talman, att vi i dag har svårt att överblicka huruvida det kommer ytterligare beredskapspengar till vägarna. Jag har också sagt att om så inte sker kommer vi i slutet av året att på tilläggsstat begära de pengar som vi anser fattas.

Sedan har herr Hugosson fortfarande inte svarat på min fråga om han

Nr 51

Onsdagen den
5 april 1972

Anslagen till vägväsendet, m. m.

anser att statsbidragskungörelser skall följas. Om herr Hugossons svar är ja, borde pengar också beviljas till de medel som de 600 ansökningarna gäller.

Herr HUGOSSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Jag vill först säga till herr Dahlgren att jag inte förstår varför centerpartiet, om man nu där anser att det skulle ha utgått ytterligare 50 miljoner kronor även för kommande budgetår, då inte i motioner har krävt detta. Det var bara det konstaterandet jag gjorde. Vi får väl diskutera detta när tilläggsstaten för ifrågavarande anslag kommer någon gång i januari 1973. Om centerpartiet då väcker motioner härom, får vi ta ställning till frågan, och vi får då också se vad som står i tilläggsstaten. Är det så att arbetslösheten inte nedbringas på en acceptabel nivå, är jag alldeles säker på att ytterligare medel kommer att anvisas via AMS till vägväsendet för att nedbringa arbetslösheten.

Jag vill härefter återkomma till vad herr Gustafson i Göteborg sade om bidragen till drift av kommunala vägar och gator. Jag slog fast i mitt första inlägg – det tycks man helt ha glömt bort här i diskussionen, och reservanterna vill inte tala om det – att anslaget ökar från 122 miljoner till 144 miljoner, en höjning med 22 miljoner kronor som föreslås i samband med att detta anslag omvandlas till ett reservationsanslag.

Slutligen vill jag säga att detta inte behöver innebära – och jag anser inte heller att det kommer att göra det – att man övervältrar kostnader från stat till kommun. Jag sade att denna kraftiga uppräknings av anslaget till drygt 144 miljoner kronor är ett tecken på att regeringen även fortsättningsvis önskar ge statsbidrag enligt gällande författningar. Jag skall inte svara på en fråga som ställts till kommunikationsministern. Jag gav bara uttryck för den uppfattning som utskottets majoritet framfört i sitt betänkande.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Allra först vill jag ta upp den, så vitt jag vet, enda fråga som riktats till mig, nämligen den som ställts av herr Gustafson i Göteborg. Jag tyckte att herr Hugosson gav det svar som också jag skulle kunna ge. En upprepning är kanske onödig, men låt mig ändå liksom herr Hugosson säga, att den uppräknings av anslaget med 22 miljoner kronor som har skett i årets statsverksproposition väl i och för sig är en borgen för att statsmakterna och regeringen avser att söka kontinuerligt solagera kommunerna även under de år som kommer, under förutsättning att, som avsikten naturligtvis har varit, kommunernas starka aktivitet på detta område kommer att fortsätta. Jag tycker alltså inte, herr Gustafson, att det ligger något av motsägelse i resonemanget att staten genom en så pass kraftig uppräknings som det gäller bl. a. i förväg vill – om vi nu inte skall använda ett så kraftigt ord som "garantera" – åtminstone försäkra kommunerna om att de bör ha goda möjligheter att inte märka någon väsentlig skillnad under de år som kommer jämfört med tidigare år.

Men, herr talman, anledningen till att jag begärt ordet är närmast att vi i årets statsverksproposition vad gäller kommunikationsdepartementets verksamhetsområde har lagt tyngdpunkten på behandlingen av vägväsen-

dets anslag. Anledningen till detta är ju inte bara det förhållandet att det här rör sig om årliga anslag på dryga 2 miljarder kronor. Det som gör att vi i år mera ingående tagit upp vägväsendet till behandling är regeringens ställningstagande till den långsiktiga vägplaneringen och därmed sammanhängande frågor. Bakgrunden är, som här redan flera gånger sagts, vägplaneutredningens betänkande Vägplan 1970. I förra årets statsverksproposition sade jag att den rad av viktiga frågor inom vägpolitiken som togs upp i Vägplan 1970 krävde ingående och allsidiga överväganden, även med beaktande av de många synpunkter som anförts av remissinstanserna. Jag var därför inte beredd att då närmare gå in på dessa frågor utan avsåg att återkomma till dem vid en senare tidpunkt.

När regeringen i årets statsverksproposition lägger fram sina ställningstaganden till vägplanen och därmed till den långsiktiga vägplaneringen, är det glädjande att se att trafikutskottet i allt väsentligt enhälligt kunnat stödja regeringens förslag. Men jag vill ändå, herr talman, ta tillfället i akt att något ytterligare kommentera ställningstagandena till Vägplan 1970.

Jag vill erinra om att den långtidsplanläggning av den allmänna väghållningen som utvecklats inom vägverket under senare år och som även vägplaneutredningen tagit fasta på kan indelas i två faser: dels inventering av behov, dels prioritering av hur dessa behov skall tillgodoses i tiden. Inventeringen av behov sker i en behovsplan, och prioriteringen av behoven görs i en långtidsplan. Behovsplanerna avser att konkretisera målet för väginvesteringarna under en period om 10--15 år på dels riksvägar och primära länsvägar — vad vi kallar huvudvägnätet — dels sekundära och tertiära vägar.

Planerna grundar sig dels på bedömningar av framtida efterfrågan på vägtjänster, alltså trafikprognoser, dels på uppgifter om vägarnas nuvarande standard i jämförelse med uppställda standardnormer. I långtidsplanen angelägenhetsgraderas de projekt som skall utföras inom den närmaste tioårsperioden. Projekten är där ordnade i tidsföljd. Parallellt med långtidsplanen upprättas flerårsplaner, som avser de närmaste fem åren och för vilka den formella gången vid upprättandet följer de regler som är inskrivna i vägkungörelsen.

Som hjälpmedel vid graderingen av vägprojekten i långtidsplaner och flerårsplaner används för närvarande en lönsamhetsmodell som utvecklats inom vägverket. Modellen utgör helt enkelt en typ av investeringskalkyl. Där beräknas vad som kan sägas vara summan av vinster i väg- och trafik kostnader, ställd i relation till investeringskostnader. Positiva lönsamhetstal ger alltså högre avkastning än den använda kalkylräntan — normalt åtta procent —, negativa ger lägre avkastning.

I kalkylen värderas, med utgångspunkt i framräknade trafikvolym och trafikflöden samt förutsatt kalkylränta, var för sig byggnads- och driftkostnader, fordonskostnader, trafikanternas tidskostnader och samhällets kostnader för trafikolycksfallen. Fordons- och bensinskatt samt försäkringsavgifter inkluderas inte i kalkylen utan betraktas som väg- respektive olycksfallskostnader. Tidsvärdet uppskattas till ett belopp per personbilstimme, och varje olycka värderas med hänsyn till dess samhällsekonomiska konsekvenser. Låt mig, herr talman, redan här säga

Onsdagen den
5 april 1972

*Anslagen till väg-
väsendet, m. m.*

att tidsvärdets storlek liksom olycksvärdets storlek av naturliga skäl alltid kan diskuteras.

Lönsamhetstalet bildar tillsammans med övriga värderingsfaktorer – sociala och regionalpolitiska faktorer, miljö-, markanvändnings- och försvaraspekter – beslutsunderlag för prioriteringen. Andra faktorer som spelar in vid prioriteringen är trafiksäkerhetskrav, krav på kontinuitet i fråga om den geometriska standarden och bärighetsstandarden, byggnadstekniska synpunkter, möjligheterna till etapputbyggnad och möjligheterna att få godtagbara anslutningar, önskvärdheten av vissa kanaliseringseffekter, t. ex. styrning av vissa transporter till ett stomvägnät för att undvika utbyggnad av parallella vägar, osv.

Men lönsamhetstalet har inte varit ensamt avgörande vid prioriteringen hittills. Det kan man se genom att jämföra lönsamhetstalen för vägprojekten, upptagna i vägverkets långtidsplan, med de år byggnadsmedel är upptagna för objekten. Det visar på icke oväsentliga avvikelser betingade av de skilda hänsynstaganden som jag nyss anförde. När projekten rangordnas ser man till stor del ut över länsgränserna. Genom att rangordna projekten oberoende av län får man ett kontinuerligt vägnät i standardhänseende och dessutom en så god användning av tillgängliga resurser som möjligt.

I vägkungörelsen finns som jag nyss sade bestämmelser om hur upprättande av flerårsplaner, alltså planerna för den närmaste femårsperioden, för vägbyggandet skall ske. Dessa bestämmelser innebär bl. a. att kommunerna skall höras om vilka vägprojekt de finner angelägna och att de skall beredas tillfälle att avge yttrande över upprättade förslag till flerårsplan. Bestämmelserna innebär vidare att om vägverk och länsstyrelser inte är överens beträffande någon plan skall frågan om fastställandet av planen hänskjutas till Kungl. Maj:ts avgörande. I anslutning till vägkungörelsen lämnar Kungl. Maj:t särskilda direktiv om vilka principer som skall vara vägledande för planeringen och vilken investeringsnivå planerna bör upprättas för.

Herr talman! Vad jag hittills talat om har gällt nuvarande förhållanden. Principerna för de under 1969 fastställda flerårsplanerna – alltså för den femårsperiod för vägbyggandet vi nu står mitt i – har grundats på de riktlinjer som jag här talat om. Flerårsplanerna är till stor del inriktade på huvudvägnätet. Vägobjektens samhällsekonomiska lönsamhet har i första hand varit väsentlig för prioritering i fråga om planerna. Man har beaktat både näringslivets behov av tillfredsställande transportmöjligheter och behoven av kapacitetsstarka trafikleder inom och mellan tätortsregionerna. Av stor betydelse har också varit hänsynen till sådana vägförbättrande åtgärder som höjer trafiksäkerheten.

I Vägplan 1970 förordar vägplaneutredningen som jag antydde en metodik för den långsiktiga vägplaneringen som ansluter till den hittills tillämpade metodiken. Vägplaneutredningen redogör också för den inom vägverket använda modellen för lönsamhetsbedömning av vägprojekt. Man finner att den är utvecklingsbar och ändamålsenlig vid prioritering av vägprojekt i samband med upprättande av långtidsplaner.

Vägplaneutredningen understryker att – såsom hittills också skett – vid den slutliga rangordningen av projekt hänsyn också bör tas till sådana

faktorer som inte kunnat beräknas i den ekonomiska kalkylen.

Det övervägande antalet remissinstanser över vägplanen betecknar strävandena att bedöma den samhällsekonomiska nyttan av väginvesteringar som ambitiösa och metoderna väl värda att vidareutveckla. Åtskilliga remissinstanser påpekar emellertid att flera komponenter i den använda kalkylmodellen är osäkra och anser därför att ytterligare överväganden är motiverade.

Jag har efter att ingående ha studerat vägplaneutredningens förslag och med hänsyn till vad remissinstanserna sagt funnit att den av vägplaneutredningen förordade kalkylmodellen utgör resultatet av ett kvalificerat utvecklingsarbete i syfte att inom denna viktiga sektor underlätta användningen av de resurser som står oss till buds.

Med sina brister bör den därför även i fortsättningen kunna användas som ett hjälpmedel bl. a. vid prioritering av vägprojekt inom flerårs- och långtidsplanerna, men jag anser dock att ett fortsatt utvecklingsarbete måste bedrivas för att på ett bättre sätt bestämma den vikt som rimligen bör ges vissa av de i kalkylmodellen ingående komponenterna.

Jag nämnde nyss vilka jag närmast tänker på. Det gäller inte minst tidsvärderingen. Det gäller storleken av olyckskostnaderna, och det gäller valet av kalkylräntan.

Utvecklingsarbetet bör alltså enligt min mening vidgas. Det finns ett klart behov av att i det fortsatta långsiktiga utvecklingsarbetet eftersträva att väga in samhällsekonomiska effekter som inte ryms inom den nuvarande modellen. De vidgade regionalpolitiska och näringspolitiska aspekter som läggs på samhällets investeringar i andra hänseenden ökar detta behov av utvecklingsarbete inom vägpolitiken. Syftet med ett vidgat utvecklingsarbete kan sägas vara att ta fram ett underlag som gör det möjligt att klarlägga och värdera de grundläggande sambanden mellan väginvesteringar och vägnätets standard å ena sidan och bebyggelse- och näringslivsutveckling å andra sidan. Från ett sådant underlag kan planeringsmetodiken utvecklas så att det blir möjligt att från en given investeringsnivå bättre än hittills bedöma och prioritera vägbehoven inom ramen för en även till regionalpolitiken och näringspolitiken lämpligt anpassad vägpolitik.

En sådan vidareutveckling av planeringsmetodiken kommer av naturliga skäl att bli tidskrävande, varför resultatet av utvecklingsarbetet kommer till användning när vägplaneringen utformas på litet längre sikt. Jag har därför funnit det angeläget att i avvaktan på den mer generellt tillämpliga planeringsmetodiken även på kortare sikt ge ett ökat ekonomiskt utrymme för regionalpolitiska och näringspolitiska hänsyn vid överväganden beträffande väginvesteringar och andra åtgärder på vägområdet.

Prioriteringen av väginvesteringarna får därför enligt min mening under de närmaste åren inte bestämmas enbart med hänsyn till trafikunderlaget – även om detta givetvis måste tillmätas stor betydelse – utan bör även ske med hänsyn till bebyggelse- och näringslivsutvecklingen. I statsverkspropositionen har jag lämnat flera exempel på fall där sådan hänsyn kan och bör tas vid den revidering av flerårsplanen som skall göras under innevarande år och som avser tiden 1973–1977.

Nr 51

Onsdagen den
5 april 1972

*Anslagen till väg-
väsendet, m. m.*

För flerårsplanarbetet bör således enligt min mening gälla att vid sidan av lönsamhetskalkylen en bedömning av vägens funktion i det samlade transportsystemet skall vara vägledande. Det gäller bl. a. vägar i mindre tätt befolkade områden. Det gäller vägar med en trafikolycksfrekvens som ligger onormalt högt. Men det finns också en rad andra exempel på olika typer av transportbehov som bör beaktas och som bör kunna föranleda undantag från en rent trafikekonomisk bedömning vid fördelning av vägmedel. Låt mig, herr talman, nämna några:

Näringslivets behov av tillfredsställande transportmöjligheter, särskilt för råvaru- eller produkttransporter m. m., för att stimulera en gemensam näringslivsutveckling inom regionalpolitiskt viktiga områden; behoven av trafikleder med tillräcklig kapacitet inom och mellan tätortsregionerna samt behoven av vägförbindelser mellan kommunernas eller kommunblockens perifera områden och deras centra; de särskilda behoven av vägförbindelser för t. ex. arbetsresor, olika typer av serviceresor såsom skolskjutsar — de har tidigare nämnts här men jag upprepar det —, resor för att nå allmän och kommersiell service inom regioner där alternativa transportmöjligheter saknas; samt de vägbehov som kan föreligga inom områden som är speciellt attraktiva från turistsynpunkt och där således turistrnäringen är av stor betydelse för bygden eller regionen.

Jag tänker också rent allmänt på behoven av särskilda vägförbindelser eller anordningar på väg för att förbättra den kollektiva trafikstandarden. Jag tror att jag redan har nämnt vikten av att satsa på trafiksäkerhet vid vägbyggande men upprepar det för säkerhets skull ytterligare en gång. Samtidigt skall vi naturligtvis inte bortse från väginvesteringarnas allmänt miljöförbättrande effekt.

Behovet av betydligt utökade medel för att kontinuerligt kunna utföra beläggningsarbeten eller förbättra beläggningen på en stor del av vårt vägnät är ytterligare ett exempel. Fler exempel skulle kunna nämnas, herr talman, men jag nöjer mig med de här.

Vi hade under året 1971 en sänkning av antalet i trafiken omkomna människor, en trend som glädjande nog fortfarande håller i sig. Men vi skall under inga förhållanden ta ut någon enda liten seger i förskott på det området; vi skall bara varje månad med tacksamhet notera nedgången under de senaste 12–15 månaderna.

Naturligtvis beror en sådan här förändring på någonting — antagligen på en mängd samverkande faktorer. Men in i bilden kommer säkert som en av komponenterna effekterna av väginvesteringarna. De har exempelvis inneburit att ett antal äldre vägar med mer eller mindre intensiv trafik, med farliga fastighetsutsläpp, med låg geometrisk standard osv. ersatts med nya vägar, byggda enligt modern teknik. Det stora flertalet vägomläggningar innebär också en väsentlig förbättring av miljöförhållandena, som jag har sagt, och det måste vi också ha i minnet när vi diskuterar vägpolitiken.

Under innevarande år kommer också behovs- och långtidsplanerna att revideras. Med utgångspunkt i vad som anförs i statsverkspropositionen, vilket trafikutskottet i stort har anslutit sig till, kommer direktiv i linje med vad här tidigare sagts att lämnas vägverket och länsstyrelserna för revideringsarbetet med de olika vägplanerna.

Mot bakgrund av vad jag sagt om den nya inriktningen av väginvesteringarna står det klart att vi med ett ja i dag från riksdagens sida i fortsättningen får en ökad samordning mellan vägpolitik och regionalpolitik, och det är enligt regeringens bedömning en helt och hållet riktig utveckling. Vi kommer naturligtvis även under kommande år att få leva med ett starkt behov av prioritering i vår ekonomi, och det finns därför ingen anledning för mig, eller för regeringen, att vid ett tillfälle som detta sticka under stol med att den av regeringen förordade nya inriktningen av väginvesteringarna som nu föreläggs riksdagen, kan innebära en viss förändring i fråga om takten i utbyggandet av vissa delar av huvudvägnätet. Det betyder inte, såvitt jag förstår, någon mera märkbar förändring, men det kan exempelvis medföra en viss tidsförskjutning av mycket kostnadskrävande nya projekt. Det kan innebära viss fördröjning i tiden vid byggandet av någon eller några mil motorväg.

Vi satsar, som jag tidigare sagt, mycket stora summor varje år på vägbyggande och vägunderhåll, men vi kan inte lyfta oss själva i håret. Det bör vara en för oss alla gemensam uppgift, när det gäller ett så viktigt mål som att garantera ett välutvecklat vägnät i hela landet, såväl i tätort som i glesbygd, att verka för en allmän förståelse för en viss omfördelning under kommande år av våra samlade resurser. Det bör i fråga om vårt välutvecklade huvudvägnät kunna ske också emot den bakgrunden att vi på olika sätt söker arbeta för att vårt järnvägsnät får sätta in sina outnyttjade resurser för långväga transporter. Ökningen av transportarbetet på de längre avstånden under de närmaste åren bör i stor utsträckning kunna kanaliseras till järnvägen. Om vi uppnår detta, kommer trycket på det tunga, genomgående vägnätet inte att bli så starkt under den närmaste framtiden.

Som framgår av vad jag sagt är det ett viktigt beslut som vi i dag har att fatta, när vi tar ställning till den framtida inriktningen av väginvesteringarna. Jag vill därför än en gång, herr talman, uttrycka min stora tillfredsställelse över den uppslutning kring regeringens förslag som trafikutskottets betänkande innebär. Har vi nått enighet om den kombination av trafikekonomiska och samhälls- och regionalpolitiska bedömningar som den framtida vägplaneringen bör grundas på, då har vi tagit ett stort steg framåt.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Herr talman! Först en kommentar beträffande statsbidraget till driften av kommunala gator och vägar. Om statsrådet har för avsikt att även i fortsättningen utbetala bidrag i enlighet med de principer som nu gäller, varför ändrar då statsrådet beteckningen på anslaget? För den händelse det blir en ökad aktivitet på grund av oförutsedda omständigheter när det gäller underhåll av statsbidragsberättigade kommunala gator och vägar, får alltså kommunerna inte detta ökade bidrag som de har rätt till.

Vägverket har beräknat att det kommer att kosta 162 miljoner kronor. Statsrådet anslår 144 miljoner med tak. Om det går åt 162 miljoner, ämnar då statsrådet på tilläggsstat föreslå ytterligare medel så att kommunerna får det som de är berättigade till enligt nuvarande

Onsdagen den
5 april 1972

*Anslagen till väg-
väsendet, m. m.*

principer — givetvis efter den mycket hårda prutning som vägverket gör? Det vore intressant att få ett svar på denna fråga. Jag tror att många ute i kommunerna som känner kommunalskatterna så tungt är intresserade av det svaret.

Sedan får jag säga att det var ett utomordentligt intressant anförande som statsrådet höll. Statsrådet vidgade det något till att omfatta trafikpolitiken i dess helhet och framhöll järnvägarnas stora roll. Jag vill bara säga att vi från trafikutskottet kommer att i ett betänkande ta upp hela trafikpolitiken och att vi i ett annat betänkande längre fram kommer att ta upp trafiksäkerhetsfrågorna — det är därför vi inte har berört dem i detta betänkande.

Det intressanta var att vi i fråga om vägarna har en utgångspunkt för vår bedömning. Majoritetens talesman i utskottet och jag har varit överens om att vägverkets bedömning av behovet är realistisk. Sedan kan man diskutera vad som skall göras med utgångspunkt i denna bedömning. Vi kan konstatera att vägverket säger att under de två föregående åren medelsttilldelningen för driften av statliga vägar har inneburit en faktisk reduktion beräknad till 280 miljoner kronor. Man säger också att följderna av detta blir kapitalförstörelse, minskad framkomlighet och försämring av trafiksäkerheten. Jag tror att det är viktigt att vi vet detta. När sedan kommunikationsministern skall slåss med andra departementschefer om tilldelningen av de knappa medel som finns, är det väl bra att ha ett trafikutskott bakom sig som är medvetet om de stora behoven på detta område.

Det finns ytterligare en synpunkt. Om konjunkturen går uppåt, vilket vi alla hoppas, kommer AMS-medel inte att stå till förfogande i samma omfattning som nu. Då behövs det vägmedel.

Herr DAHLGREN (c) kort genmäle:

Herr talman! I statsrådets anförande fanns inga andra värderingar och målsättningar än de som man kan återfinna i trafikutskottets yttrande och som vi alla är eniga om.

Vad man möjligtvis kan beklaga är att statsrådet inte hade några synpunkter på det otillfredsställande låga anslaget till de enskilda vägarna. Det är ju också så att vägväsendet inte bara omfattar en planering och ett byggande av nya vägar. Det gäller i många fall även ombyggnad av och förbättringsarbeten på befintliga vägar, och det är också i hög grad fråga om hårdbeläggning av nuvarande grusvägar. Tyvärr går medel för sådana här åtgärder över anslaget till drift av enskilda vägar och kan alltså inte påverkas av vare sig flerårs- eller långtidsplaner, och därav följer att varken kommuner eller länsstyrelser har någon möjlighet att påverka händelseförloppet när det gäller förbättringar av dessa vägar.

Dessutom är det ju så, som vi har sagt förut i debatten, att anslaget till drift av allmänna vägar i dag har en sådan låg nivå på grund av kostnadsläget att de här arbetena praktiskt taget helt har försvunnit och vägverket i stället får nöja sig med serviceåtgärder, renhållning, grusning, snöröjning osv.

Jag befarar, herr kommunikationsminister, att vi råkar väldigt illa ut om vi inte företar ändringar på det här området. Jag tror på herr

statsrådets ärliga vilja att nu förbättra vägarna i glesbygderna och skolresvägarna samt över huvud taget föra en vägpolitik med regionalpolitisk anpassning. Men då måste man också radikalt förändra anslaget för att förbättra just den här typen av vägar som jag här redovisat.

Jag skulle även vilja fråga statsrådet: Vilken anslagsnivå gäller nu för den revision av flerårs- och fördelningsplaner som man är i färd med att göra?

Herr LOTHIGIUS (m) kort genmäle:

Herr talman! Det var, tycker jag, en trevlig föreläsning – pedagogiskt väl upplagd – som kommunikationsministern gav här. Man fick en klar bild av hur kommunikationsministern ser på dessa frågor. Men jag skulle vilja sätta några frågetecken i kanten.

Då det gäller vägplanen var det väl så att den första vägplanen inte kunde fullföljas – dvs. i stort fullföljdes den med anledning av att ”den tredje statsmakten” AMS grep in i sammanhanget och man räknade in AMS-pengarna, så att man kunde komma på en status som var ungefär likartad med den som vägplanen gav uttryck för. När kommunikationsministern säger att man skall göra ytterligare överväganden i fråga om den nya vägplanen, är det då inte ett försök att komma ifrån vägplanen definitivt? Det är väl bättre att säga att vi har i nuvarande situation över huvud taget inte en sådan ekonomi att vi kan genomföra denna vägplan – om man inte räknar med att AMS återigen skall gripa in med stora pengar.

Sedan kom herr kommunikationsministern in på vägpolitiken och regionalpolitiken. Jag håller i stort sett med om att här skall en vettig regionalpolitik via vägpolitiken följas upp. Men jag vågar göra det politiska ställningstagandet, herr kommunikationsminister, att jag säger att det vore fel när det gäller trafiken och vägarna att enögt se på regionalpolitiken. Trafiken är dock utslagsgivande för hur man skall bygga vägarna. Och detta blir avgörande för om vi skall kunna minska de olyckor som sker på vägarna. Man kan inte komma ifrån att det är på detta sätt.

Vidare lägger AMS varje år ned ungefär 200 miljoner kronor på en stor del av Norrlands vägar. Det är regionalpolitik som förs när sådana medel på det sättet kommer vägarna till del. Och i år lägger AMS ned mellan 500 och 600 miljoner kronor på vägar som delvis är av det här slaget.

Som avslutning vill jag säga några ord till herr Hugosson, som talade om jämlikheten och hävdade att moderata samlingspartiet inte är så mycket för denna. Låt mig ta ett exempel. Hur skulle herr Hugosson vilja ha det med Öresundsbron? Skulle man inte kunna tänka sig att avgiftsbelägga den bron, när den har byggts, med hänsyn till behovet av att nå kontakt med kontinenten? Är det fråga om jämlikhet i det sammanhanget också?

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Här har ställts ett par tre frågor som jag tycker det är riktigt att jag svarar på omedelbart.

Herr Gustafson i Göteborg återkom till detta med reservationsanslag

Onsdagen den
5 april 1972

*Anslagen till väg-
väsendet, m. m.*

kontra förslagsanslag och formulerade då sin fråga ungefär så här, om jag uppfattade honom rätt: Om man i kommunerna vid årets slut har en brist på ett par tiotal miljoner, går Kungl. Maj:t då in med ett anslag på tilläggsstat? Ja, herr Gustafson, ett reservationsanslag är just ett reservationsanslag, och därmed menar man att ett bestämt belopp fastlägges och att man sedan utgår från att budgeten skall hålla. Sedan kan emellertid situationer inträffa – jag vill inte påstå att detta gäller speciellt för vägväsendets område; det kan lika gärna hända på andra håll – där man av olika anledningar som man inte känner till från den ena gången till den andra kan ha anledning att gå in med ett tilläggsanslag. Men huvudprincipen när det gäller beteckningarna reservationsanslag och förslagsanslag behöver herr Gustafson i Göteborg och jag knappast diskutera. Självfallet är det här fråga om ett fixerat anslag. Som jag sade förra gången, när jag svarade på denna fråga – som egentligen herr Hugosson tog upp i sitt anförande -- hoppas vi att med den uppräknings som nu gjorts på 22 miljoner jämfört med föregående år skall det vara möjligt att följa upp arbetet på sådant sätt att man ute i kommunerna kanske inte märker så stor skillnad.

Herr Dahlgren frågade vilken medelsnivå man skall arbeta med när nu flerårsplanerna upprättas. Det är 1973 års medelsnivå.

Sedan är det klart, herr Lothigius, att man inte skall se enbart på regionalpolitiken vid bestämmandet av väginvesteringarna. Gör man det kan följden bli en snedbelastning åt andra hållet, om jag så får uttrycka det. Men i mitt tidigare anförande sade jag: "För flerårsplanarbetet bör således enligt min mening gälla att vid sidan av lönsamhetskalkylen en bedömning av vägens funktion i det samlade transportsystemet skall vara vägledande." Det är mitt svar, herr Lothigius. I princip skall landets vägnät betraktas som en enhet. Man skall naturligtvis på mera trafikstarka leder kunna arbeta med vägbyggande och vägförbättringar på ett annat sätt, tekniskt och kanske även ekonomiskt. Det ligger i sakens natur. Men i princip skall man enligt min och regeringens mening betrakta landets vägnät som en enhet.

Sedan skall jag inte blanda mig i diskussionen om en eventuell avgiftsbeläggning av vissa vägar, en fråga som ju har framskymtats i en motion av moderater och folkpartister. Men jag tillåter mig ändå säga att regeringen delar den uppfattning som talesmannen för utskottsmajoriteten här har givit uttryck för, nämligen att vi i vårt land knappast allvarligt och realistiskt kan diskutera en avgiftsfinansiering av våra vägar. Det blir då fråga om att börja ta betalt för normala mänskliga tjänster, gamla och invanda tjänster som vi alla sedan vi föddas blev räknat med att kunna ta i anspråk utan att behöva betala för morgon, middag och kväll.

Herr Lothigius frågade i slutet av sitt förra inlägg om man ändå inte skulle kunna diskutera en avgiftsbeläggning när det gäller Öresundsbron. Ja, herr Lothigius, den dagen den sorgen; då har många av oss i denna kammare blivit ännu mer gråhåriga.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Herr talman! Låt mig först när det gäller avgiftsbeläggningen säga att det inte var fråga om gamla, invanda, normala tjänster. Det var inte fråga

om det vanliga vägnätet, utan det gällde, såsom framgick av motionerna, en försöksverksamhet för speciella väg- och broprojekt. Jag tror att Öresundsbron kan bli ett sådant, som vi kanske kan bli eniga om.

Jag fick en bekräftelse av departementschefen på att det är ett reservationsanslag till kommunerna. Departementschefen kunde inte lova att komma med något tillägsanslag om dessa medel inte skulle räcka till. Att anslaget höjts är i och för sig ganska naturligt med tanke på de pris- och löneökningar som skett. Det intressanta är emellertid vad vägverket har beräknat att det kommer att kosta, nämligen 18 miljoner kronor mer än vad finansministern föreslår i anslag. De som vill att kommunerna skall ha ersättning enligt hittillsvarande regler gör nog därför klokast i att stödja reservationen på denna punkt.

Vägarna och vägpolitiken över huvud taget skulle vara värda en ingående diskussion. Det är ju en ny vägpolitik vi håller på att utforma, och en mycket intressant sådan. En viktig punkt, som kommit fram i de senaste årens vägdebatter, är att man genom att försöka beräkna lönsamheten på vägarna - låt vara att metoderna ännu är bristfälliga - kan få en hjälp när det gäller att göra avvägningen mellan väginvesteringar och andra investeringar i samhället. Förut har väginvesteringar varit ett nödvändigt ont. Nu har man fått klart för sig att försummar man vägarna så får man höjda varupriser, förlängda restider och ökade olycksrisker som följd. Här får vi en hjälp att föra fram väginvesteringarna till den plats de behöver ha.

Jag håller också med om att den här vägpolitiken innebär att man ägnar större intresse åt den regionalpolitiska synpunkten på vägar där trafiken för närvarande inte är så särskilt stark.

Frågan i vilken omfattning vi skall ha råd att bygga motorvägar och andra snabba vägar får vi ta ställning till när vi har bättre förutsättningar att se den långsiktiga vägplaneringen.

Herr LOTHIGIUS (m) kort genmäle:

Herr talman! Jag är på det klara med vad kommunikationsministern har sagt om avvägningen och regionalpolitiken. Men jag blir ändå litet orolig när kommunikationsministern tar upp den tidsförskjutning som måste ske när det gäller de större vägarna. Den skall alltså ske till förmån för regionalpolitiken. Det är ju de större vägarna som tar den stora trafiken och som är pulsåderna i vårt land. Det är därför viktigt att vi underhåller och bygger ut dem.

Herr talman! När det gäller vägavgifterna är jag inte så konservativ - även om jag är traditionellt bunden - att jag måste finna mig i 1700-, 1800- och delar av 1900-talets politik i det avseendet. Jag kan mycket väl tänka mig en förändring. När man bygger nya stora vägar för en svindlande snabbt ökad trafik kan jag tänka mig att man också finner nya möjligheter att finansiera dessa. Det har ingenting med jämlikhet att göra, utan det har med en praktisk ekonomisk politik att göra. Det är nödvändigt för att klara vårt vägsystem åt de vägfarande här i landet.

Nr 51

Onsdagen den
5 april 1972

*Anslagen till väg-
väsendet, m. m.*

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Om vi skall kunna fullfölja den av regeringen föreslagna och av trafikutskottet tillstyrkta, delvis nya inriktningen av vägpolitiken med en tänkbar viss omprioritering av väganlagen, tror jag att det är viktigt att vi i dag diskuterar vilka ekonomiska följder en sådan politik i vissa avseenden kan få. Det är renhårigt att göra det nu, innan vi fattar beslutet. Annars kan man lätt om några år komma tillbaka och säga att det var ingen som stod upp och sade att denna politik skulle få de och de konsekvenserna.

Det är därför riktigt att jag i dag säger till herr Lothigius att vi — om vi vill ha ett vägnät vars olika delar behandlas i princip lika, var vägarna än går fram — skall vara beredda, när vi gör omprioriteringar, att gemensamt också göra den ekonomiska omprioritering som kan visa sig nödvändig. Såvitt jag förstår skall vi, som jag sade, inte behöva märka så mycket av detta. Det kan innebära att byggandet av någon eller några mil motorväg förskjuts något eller några år i tiden. Det är, herr Lothigius, enklare att låta bli att använda en väg som inte är byggd än att tvingas använda en existerande men dålig väg. Därför tror jag inte att detta skall behöva få några mer märkbara konsekvenser.

Jag tillade också att — och jag hoppas att herr Lothigius delar den uppfattningen — vi samfällt och med olika metoder bör kunna resonera oss fram till en viss omfördelning av de allra tyngsta långväga transporter- na från landsväg till järnväg. Vi bör naturligtvis vara överens om det, eftersom vi — såvitt jag vet — är överens om det när vi diskuterar järnvägspolitiken; vi bör då knappast ha någon annan uppfattning om den saken i dag när vi diskuterar vägpolitiken.

När det gäller frågan om avgiftsbeläggning av vägar har jag inte mer att tillägga. Personligen tror jag inte att svenska folket är berett att ändra på den politik vi i dag driver och införa avgiftsfinansiering av vissa delar av vårt vägnät, även om den nuvarande ordningen skulle bygga på traditioner som går flera hundra år tillbaka i tiden.

Herr DAHLGREN (c) kort genmäle:

Herr talman! Jag vill i anledning av herr statsrådets senaste anförande säga att vi i centerpartiet naturligtvis har uppfattat det så, att om man gör en satsning på regionalpolitik och ökat vägbyggande inom den sektorn och anslagsmedlen är begränsade, måste man pruta någon annanstans. Vi har med öppna ögon skrivit under vad som i betänkandet sägs om att så kan bli fallet, dvs. att det kanske kan bli nödvändigt att bygga ett mindre antal kilometer motorväg till förmån för det i dag lågtrafikerade vägnätet i övrigt.

Jag är, herr talman, förvånad över att herr Lothigius som deltagit i utskottsarbetet nu tar upp denna diskussion — utskottet är ju enigt på denna punkt. Den diskussionen borde herr Lothigius ha tagit upp på ett mycket tidigare stadium.

Herr TOBÉ (fp):

Herr talman! Sedan nu huvudpunkterna i betänkandet behandlats ber jag att få säga några ord om motionen 533, som handlar om skydd mot trafikbuller vid byggande av väg.

Riksdagen antog ju en ny väglag i december 1971, och frågan berördes i propositionen. Trafikutskottet diskuterade inte några lösningar i det här avseendet utan hänvisade till den pågående trafikbullerutredningen. På samma sätt uttalade sig departementschefen, men han hänvisade också till två andra utredningar, vägkostnadsutredningen och bygglagutredningen.

I motionen har jag anfört att om alla dessa utredningar skall avvaktas så kommer säkerligen hela 1970-talet att gå utan att någon lösning ges på dessa frågor. Vad saken gäller är vilken hänsyn som måste tas då vägdragningar medför buller för befintlig bebyggelse eller hindrar ny bebyggelse. Ibland konstateras vid vägbyggande att vägen behöver förses med anordningar för bullerskydd i form av murar eller vallar eller genom att vägen nedsänks. Dessa anordningar bör självfallet ingå i kostnaderna för vägbyggandet och belasta väghållaren, staten eller kommunen, den senare med rätt till statsbidrag.

En lösning av denna fråga är så mycket viktigare som byggande av allmän väg primärt är undandragen prövning enligt miljöskyddslagen. Däremot kan trafiken på vägen senare komma att inskränkas, om frågan kommer upp till prövning. Det kan t. ex. ske genom att närboende drar frågan om skadestånd för bullerstörningar inför fastighetsdomstol. Det är också möjligt att ett ingripande från hälsovårdsnämnd kan komma att inskränka vägens nyttjande. Det kan bli ett dyrbart vägbygge, om resultatet blir att en fin väg inte får användas på avsett vis.

Att ordna upp dessa frågor kommer helt naturligt att kosta pengar, men det är ett pris som vi i dagens läge måste betala för att undvika att människor får hörselskador och blir bullerstörda av motortrafik. I Vägplan 1970, som statsrådet nämnde, finns det en del intressanta tankar om hur man skall kalkylera en vägs motivering. Där har också tagits upp en del frågor om hur miljövinster kan värderas i pengar. Det är första gången jag har sett detta nämnas i ett svenskt betänkande, och många intressanta frågor har tagits upp där. Det visar att de som utarbetade vägplanen och vägverkets företrädare är inne på dessa frågor. Just vid ett vägbygge finner man exempel på hur miljöpåverkan kan värderas i pengar. En vägdragnings som ur trafiksynpunkt fyller lönsamhetstalet åstadkommer kanske bullerstörningar och, som statsrådet sade, t. ex. trafikfarliga situationer. Detta skall man ta hänsyn till. Om man av dessa orsaker ändrar eller flyttar vägen eller vidtar anordningar mot buller kan det bli ett mått på kostnaden för en miljövinst.

Trafikutskottet har behandlat motionen. Utskottet säger sig alltså vara av samma uppfattning som i december 1971 och avstyrker motionen. Jag skall inte heller yrka bifall till motionen, men jag tyckte det fanns anledning att säga några ord i denna fråga. Den kommer igen.

Herr ERNULF (fp):

Herr talman! Utskottet återger och instämmer på s. 9 i betänkandet i ett uttalande av departementschefen av innebörd att man vid fördelning av väganlagen inte bara skall ta hänsyn till trafikens omfattning utan också, åtminstone i vissa fall, till glesbygdsområdenas särskilda behov av vägar.

I propositionen formuleras uttalandet så att det bör finnas möjlighet att i särskilda fall komplettera de rent trafikekonomiska utvärderingarna med samhällsekonomiskt betingade hänsyn till behovet av speciella regionalpolitiska åtgärder, t. ex. skolskjutstransporter och vissa andra resor, som befolkningen i glesbygdsområdena företar.

Allt detta låter både vackert och riktigt, men det är klart att en riksdagsman med glesbygdsområden i sin valkrets kan bli betänksam när meddelanden duggar ned om uppskov med vägbyggande och vägförbättringar i hans hemtrakt. Statsrådet Norling gjorde i höstas ett studiebesök i Älvsborgs läns södra del, och jag vill här uttala mitt tack för det. Han studerade därvid en del vägar. Jag tror att han kan vitsorda att det finns ett stort behov av förbättringar av vägnätet där.

Om man menar allvar med talet om att motverka en befolkningskoncentration till de större tätorterna och verkligen vill ge arbetsmöjligheter åt alla de småföretag som finns i de mindre tätorterna måste man hålla vägarna i användbart skick. Jag hoppas att statsrådets studiebesök i södra Älvsborg skall leda till åtgärder av det slag som propositionen så vackert talar om och att åtminstone de största bristfälligheterna i vägnätet i Sjuhäradsbygden snarast skall kunna avhjälpas. För näringslivet och befolkningen i Sjuhäradsbygden är detta det just nu kanske allra viktigaste önskemålet när det gäller statliga åtgärder.

Sedan är det självfallet också angeläget, såsom anförts i motionen 715 av herr Hörberg m. fl., att man samordnar arbetet på motorvägen Borås–Göteborg med byggandet av Härryda flygplats, så att motorvägen är färdig när flygfältet tas i bruk. Om detta inte blir fallet kommer det att uppstå utomordentligt stora trafikproblem på sträckan från Borås på nuvarande väg mot Göteborg. Men detta är väl så klart att man kan utgå ifrån att det blir beaktat trots att utskottet inte velat göra något uttryckligt uttalande i frågan.

Herr HUGOSSON (s):

Herr talman! Jag begärde närmast ordet med anledning av herr Tobés inlägg i debatten. Så sent som i höstas hade riksdagen att ta ställning till den nya väglagen, och i det sammanhanget förelåg motioner motsvarande dem som väckts vid årets riksdag och som gäller huruvida skyddsanordningar mot buller osv. enligt väglagen skall få inräknas i väganordningar.

Vi har i trafikutskottet avstyrkt denna motion därför att vi anser att det inte framkommit någonting från hösten 1971 till våren 1972 som kan ändra vår uppfattning. Vi sade förra året att vi ville avvakta bland annat trafikbullerutredningen innan några eventuella förändringar görs på denna punkt. Det är alltså ett enigt utskott som har avstyrkt den här motionen, och herr Tobé har heller inte yrkat bifall till densamma.

När jag ändå är i talarstolen, herr talman, kan jag inte undgå att på nytt ta upp diskussionen med herr Lothigius om avgiftsbeläggning av vissa vägar och broar. I motionen pekar motionärerna på att avgifterna skulle gälla alldeles specifika projekt, och herr Lothigius tog upp en eventuell framtida Öresundsbro och frågade: Vore det inte ur jämlikhets-synpunkt bra om man fick den till stånd och fick en avgiftsfinansiering? – Jag vill bara hänvisa till vad statsrådet sade, att en eventuell sådan bro

ligger mycket långt fram i tiden. Därtill vill jag säga att det är en fråga som inte avgörs endast i detta hus, utan det är ett samnordiskt projekt där åtminstone Danmark skall vara med. Jag tog upp den frågan utifrån jämlikhetssynpunkt och sade att herr Lothigius inte synes ha någon förståelse för det, och jag vidhåller vad jag tidigare sade.

Herr Lothigius frågade: Vore det inte lämpligt att avgiftsfinansiera den nya motorvägen mellan Jönköping och Gränna? Jag kan inte förstå att man kan föra fram en sådan tankegång. Denna nya motorväg mellan Jönköping och Gränna tillkom som en följd av den ökade trafikvolymen men framför allt för att den gamla vägen var trafikfarlig.

Nu vill herr Lothigius avgiftsfinansiera denna väg så att de som dagligen skall åka från Gränna, Brötjemark, Skärstad osv. till sina arbetsplatser i Huskvarna och Jönköping antingen skall betala en extra avgift utöver den kostnad, som resan till och från arbetet innebär, eller också skall de åka på en väg som vi från trafiksäkerhetssynpunkt ansåg vara mindre tillfredsställande. Jag tycker att detta är en utmaning mot de människor, som bor i min gamla hembygd i Jönköpingstrakten. Det är en utmaning med tanke på att regionplanen för Jönköpings kommun förutsätter en utbyggnad norr ut som en följd av goda kommunikationer.

Herr Lothigius borde diskutera denna sak med jönköpingsborna och invånarna i den nya storkommunen. Han bör fråga dem i vilken utsträckning de är intresserade för att betala en avgift för att åka från Gränna, Brötjemark, Skärstad osv. till sina arbetsplatser. Sådana förslag har ingenting med jämlikhet att göra. De som någon gång i egenskap av turister passerar vägen kan naturligtvis betala en avgift, men de som ofta behöver nyttja vägen skall inte utöver de kostnader de har för resor till och från arbetsplatsen behöva åläggas en ytterligare avgift. Detta går icke ihop med den syn jag har på dessa frågor.

Herr PERSSON i Heden (c):

Herr talman! Jag har ett minne av att det sagts att den del av länsväg 40, som berör Borås—Göteborg, skall byggas om och bli färdig i samma stund som Härryda flygfält blir färdigt att tas i bruk. I fråga om delen Göteborg—Härryda torde det inte råda något tvivel om att vägbyggnaden synkroniseras med byggnaden av flygfältet.

Annorlunda är det med delen Borås—Härryda. Här fordras onekligen ökad anslagstilldelning, om denna ombyggnad inte skall försenas. Förseningen kan komma att uppgå till flera år i jämförelse med iordningställandet av flygfältet.

I en tidigare interpellationsdebatt har jag här i kammaren påtalat denna vägdels dåliga standard. Det har tydligt klarlagts för statsrådet Norling dels vid hans besök i Älvsborgs län, dels vid debatter här i kammaren att denna vägdels många och svåra trafikfällor, som förorsakat ytterst allvarliga trafikolyckor vid olika tillfällen. Här fordras verkligen en ökad insats för att snarast kunna förbättra denna vägdels. Blir inte vägen Borås Härryda färdigbyggd tills flygfältet tas i bruk, då trafiken på densamma ökar kraftigt, kommer trafikolyckorna sannolikt att öka oroväckande. Därför skulle jag i detta sammanhang vilja vädja och hemställa till statsrådet Norling och regeringen om att redan i

Onsdagen den
5 april 1972

*Anslagen till väg-
väsendet, m. m.*

kommande budget upptaga ökade anslag så att vi verkligen kan iståndsätta denna vägdel. Vi har i södra delen av Älvsborgs län, inte minst i Borås kommunblock, diskuterat denna problematik och har den uppfattningen att man måste iordningställa vägen i samband med flygfältet. Jag tror ännu att det finns möjligheter att så kan ske, det gäller endast att vi får medel till detta ändamål. Det är ett faktum att om anslagsgivningen går i samma takt som nu, kommer det att dröja ända till frammot 1980 innan vägen Borås–Härryda blir klar. I så fall kommer många olycksfall med allvarliga återverkningar att ske på denna väg. Det tror jag kommer att kosta samhället mer än om vi nu utanordnar större anslag. Jag vill vädja till regeringen att överväga detta.

Jag vill i övrigt – i likhet med vad de flesta gjort här i dag – uttala en tillfredsställelse över att man tycks på väsentliga punkter i detta ärende vara enig, varför kammaren här kan besluta i enighetens tecken. Jag vill ta det som ett gott omen, så att man framöver kan diskutera vägpolitiken på ett sådant sätt att man tillika kan lösa frågorna i enighetens tecken till fromma för vägarna, trafiken och näringslivet här i landet. Jag tror att det är en nödvändighet för att vi skall kunna klara situationen på våra vägar att vi i enighetens tecken löser frågorna, och avdelar så mycket pengar som behövs för detta ändamål.

En sådan investering är ekonomiskt försvarbar, den mest lönsamma man kan tänka sig i det här sammanhanget.

Slutligen också ett ord om våra enskilda vägar, där anslagen alltmer sinar, medan antalet enskilda vägkilometer blir fler. Man torde även här vara nödsakad att ompröva anslagsgivningen. Därvidlag vill jag också hemställa till regeringen att till nästa års budget absolut öka dessa anslag. Annars för vi en felaktig politik. Vi får komma ihåg att de enskilda vägarna är en del av samfärdseln. De utgör matarleder till de stora lederna. Utan de små, enskilda vägarna har inte heller de stora vägarna sin fulla funktion.

Herr LOTHIGIUS (m):

Herr talman! Min repliktid var slut varför jag inte kunde svara vare sig kommunikationsministern eller herr Dahlgren. Jag vill bara säga att moderata samlingspartiet står helt bakom detta utskottsbetänkande, där vi har gemensamma ståndpunkter. Men när man diskuterar frågorna här uppkommer nyanser, och jag ville känna kommunikationsministern på pulsen. Han förde fram att man inte kan klara motorvägarna i den takten, och jag ville veta i vilken takt man då skulle klara dem.

Det finns alltså inga delade meningar när det gäller den regionalpolitiska målsättningen och vägpolitiken, herr Dahlgren.

När det gäller avgiftsfinansieringen så händer det ibland att det finns riksdagsmän som inte vågar stå för att införa en ny metod eller synpunkt eller försöksverksamhet på sin egen ort. Man säger: Det kan gärna vara på en annan ort, men inte hemma hos mig. Därför sade jag, att när jag har den uppfattningen att en försöksverksamhet med vägavgifter bör göras, kan den gärna avse exempelvis sträckan Huskvarna–Ödeshög, där den nya vägen är färdig i höst någon gång.

Då kan man alltså pröva sig fram. Fungerar det inte riktigt som man

önskar, skall man naturligtvis lägga förslaget åt sidan, men man måste alltså försöka för att se om det utvecklas på ett riktigt sätt.

Däremot, herr Hugosson, använder samhället Skärstad inte motorvägen för att nå Jönköping. Det ligger på ett annat håll, och det vore en omväg för dem som bor där att göra det.

Överläggningen var härmed slutad.

Mom. 1

Utskottets hemställan bifölls.

Mom. 2 a

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 1 av herr Gustafson i Göteborg m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Gustafson i Göteborg begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammarén bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 1 punkten 2 mom. 2 a röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammarén bifallit reservationen nr 1 av herr Gustafson i Göteborg m. fl.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammaréns ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då herr Gustafson i Göteborg begärde rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja	—	163
Nej	—	156
Avstår	—	1

Mom. 2 b och 3

Utskottets hemställan bifölls.

Mom. 4 a

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 2 av herr Gustafson i Göteborg m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Dahlgren begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammarén bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 1 punkten 2 mom. 4 a röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammarén bifallit reservationen nr 2 av herr Gustafson i Göteborg m. fl.

Nr 51

Onsdagen den
5 april 1972

*Anslagen till väg-
väsendet, m. m.*

Onsdagen den
5 april 1972

*Anslagen till sjö-
fartsverkets
verksamhet, m. m.*

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då herr Dahlgren begärde rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja	—	198
Nej	—	120
Avstår	—	1

Mom. 4 b — 11

Utskottets hemställan bifölls.

Mom. 12

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 3 av herr Gustafson i Göteborg m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Lothigius begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 1 punkten 2 mom. 12 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 3 av herr Gustafson i Göteborg m. fl.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då herr Lothigius begärde rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja	—	229
Nej	—	89
Avstår	—	2

Mom. 13 — 16

Utskottets hemställan bifölls.

Punkterna 3 och 4

Kammaren biföll vad utskottet i dessa punkter hemställt.

Punkten 5

Anslagen till sjöfartsverkets verksamhet, m. m.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman! Jag har begärt ordet under denna punkt för att understryka ett uttalande som utskottet enhälligt gör och som vi inom utskottet anser vara av mycket stor betydelse. Det gäller Göteborgs möjligheter att utvecklas till en nordisk centralhamn och de svårigheter som Göteborg har i det hänseendet i konkurrensen med andra europeiska storhamnar, som kan fungera som alternativa anlöpshamnar. Vi har ju i vårt land ett avgiftssystem, som innebär att man finansierar sjöfartsver-

kets utgifter solidariskt över hela landet. Det är då självklart att Göteborg, som är den stora hamnen, drar in de stora inkomsterna som får bidra till att betala de övriga hamnarna i landet, som inte går så bra. Det är en princip som jag i statsutskottets fjärde avdelning var med om att införa, och den anser jag vara fullt riktig. Propåerna om att varje hamn skall behandlas för sig för att sjöfartsavgifterna på det sättet skall kunna sänkas kolossalt i Göteborgs hamn har jag följaktligen inte kunnat ansluta mig till.

Men – och här kommer en mycket viktig sak, som jag tycker att det finns anledning att understryka – när de nuvarande principerna för sjöfartsavgifterna fastställdes år 1970, godtog riksdagen följande uttalande av statsutskottet: "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."

Här har vi nu ett fall, nämligen när det gäller Göteborgs möjligheter att konkurrera med andra europeiska hamnar, där det uttalande som riksdagen gjorde 1970 är tillämpligt. Avgiftskonstruktionen är ju för närvarande sådan att man får betala för varje anlöp men med en viss rabattering så till vida att när ett fartyg har gjort t. ex. sju anlöp under ett år, utgår inte avgift för vad som kommer därutöver. Emellertid går trafiken mer och mer på stora enheter, och därmed kan man på grund av avgiftssystemets konstruktion få betala sjöfartsavgifter för en viss varukvantitet av en omfattning som egentligen inte var avsedd. Sjöfartsverket har redan på någon punkt medgivit en speciell rabatt, men här finns möjligheter att gå vidare, och trafikutskottet vill nu "understryka vikten av att – inom ramen för 1970 års riksdagsbeslut – hänsyn tas till Göteborgs hamns konkurrensförhållanden visavi övriga större hamnar i Europa som är eller kan bli alternativa anlöpshamnar till Göteborg". Anledningen till detta är att utskottet anser det vara av stor vikt att Göteborgs hamn utvecklas till en skandinavisk centralhamn.

Det finns också vissa företagsekonomiska möjligheter. Departementschefen beviljar nämligen anslag på ungefär 99 miljoner kronor, men inkomsterna beräknas bli 104 miljoner kronor. Där finns en marginal på 5 miljoner kronor, som lämpligen kan användas till rabattering på det sätt som riksdagen uttalade sig för 1970.

Trafikutskottet har alltså nu enhälligt understrukit angelägenheten av att det som riksdagen uttalade år 1970 också blir praktiserat.

Under detta anförande övertog herr förste vice talmannen ledningen av kammarens förhandlingar.

Herr LOTHIGIUS (m):

Herr talman! Under punkten om allmän översikt över sjöfartens utveckling har jag ett par saker att anföra som jag tycker att det är viktigt att trycka på. Sjöfarten behandlas sällan mera ingående här i riksdagen.

Nr 51

Onsdagen den
5 april 1972

*Anslagen till sjö-
fartsverkets
verksamhet, m. m.*

Onsdagen den
5 april 1972

*Anslagen till sjö-
fartsverkets
verksamhet, m. m.*

I motionen 720 från moderata samlingspartiet begärs att Kungl. Maj:t söker vidta ytterligare åtgärder för att undanröja hinder för fri internationell sjöfart och för att motarbeta flaggdiskriminering och lastpreferenser, att Kungl. Maj:t medverkar till att internationell och nationell lagstiftning får en sådan utformning att den utjämnar konkurrensförhållandena mellan svenska och utländska rederier, att Kungl. Maj:t vid förhandlingar med EEC säkerställer att svensk sjöfart icke kommer i sämre konkurrensläge i förhållande till rederierna inom EEC och att Kungl. Maj:t vid beräkning av avgifter och taxor främjar utvecklingen av Göteborgs hamn till skandinavisk centralhamn. Jag uttrycker min glädje, herr talman, över att utskottet finner dessa synpunkter vara av stort värde. Att utskottet formellt slutar med att avslå motionen betyder mindre när man uttalar sig i dess anda. Jag har alltså inte behövt reservera mig på denna punkt. Men jag vill påpeka, vilket man ofta glömmer bort, att vi i detta land praktiskt taget bor på en ö när det gäller transporter av exporterade varor, att sjöfartsnäringen bidrar till vårt lands bytesbalans med nära 2 miljarder, att prognosen under fem år framåt visar en 25-procentig ökning och att det är mycket viktigt att vi bedriver en sjöfartsvänlig inrikes- och utrikessjöfartspolitik.

Vi måste alltså med kraft bevaka våra intressen internationellt på detta område och förhindra sjöfartsprotektionismen, så att en fri konkurrens får råda om lasterna på världshaven. Har vi klart för oss de krafter som är i rörelse inom EEC för att inpassa sjöfarten i ett regelsystem kring Romfördraget? Den frågan skulle jag vilja ställa till kommunikationsministern. Vad betyder det för oss om Storbritannien, Danmark och Norge ansluter sig till den gemensamma marknaden och får en handelsflotta på 35–40 procent av världshandelsflottan? Var hamnar vi då? I dag seglar vi in 2,5 miljarder kronor i bruttointäkter på den nuvarande EEC-marknaden.

Jag skall inte gå in på kustsjöfarten och dess betydelse. Jag kommer att ta upp de frågorna i samband med debatten om vår trafikpolitik senare i år. Men jag skulle i likhet med herr Gustafson vilja sluta med att säga några ord om Göteborgs hamn utan att desavuera några andra av våra betydelsefulla hamnar.

Utskottets skrivning är här riktig, men den är också försiktig. Vi har emellertid kunnat enas i denna skrivning, och jag tycker att det är ganska värdefullt att man framhäver att Göteborgs hamn skulle kunna arbetas fram till en skandinavisk centralhamn. Skall vi få Göteborgs hamn till en skandinavisk centralhamn eller kommer en sådan hamn att ligga i Danmark eller Rotterdam eller någon annanstans på kontinenten? För att få Göteborgs hamn till centralhamn måste vi slåss för saken, vidta åtgärder som ger Göteborg samma konkurrensmöjligheter som andra storhamnar i Europa. Så är det tyvärr inte för närvarande, och det har herr Gustafson vidimerat genom sina synpunkter på avgifter osv. Det mest vansinniga vi kan göra är att hamna i något slags regionalpolitisk hamnpolitik där varje riksdagsman från sin hamnstads horisont i avundsjuka mot Göteborgs ställning vill förhindra att man tar den chans som Göteborgs läge innebär. Då blir varje hamn nästan lika liten och då har vi, herr talman, spelat bort möjligheterna att göra hela Sverige som nation en tjänst i detta sammanhang.

Herr HUGOSSON (s):

Herr talman! Trafikutskottet har ingående och med omsorg behandlat motionen 720, som väckts av representanter för moderata samlingspartiet och i vilken frågor på sjöfartens område har aktualiserats. Utskottet har kunnat konstatera att dessa frågor är föremål för aktivitet från regeringens sida. En speciell kommitté inom OECD behandlar frågorna om flaggdiskriminering och andra problem inom den internationella sjöfarten, och Sverige är representerat i den kommittén och för fram just de synpunkter som tas upp i motionen.

Jag vill i detta sammanhang också understryka det utomordentligt viktiga arbete som fackföreningsrörelsen utför på detta område. Svenska sjöfolksförbundet har i detta sammanhang verkligen försökt tillvarata inte bara de ombordanställdas utan även landets intressen.

När det gäller frågan om sjöfartens ställning i det framtida samarbetet mellan Sverige och EEC förutsätter utskottet att man vid de förhandlingar som pågår i Bryssel skall försöka säkerställa att svensk sjöfart inte kommer i ett sämre konkurrensläge i förhållande till rederierna inom EEC och att våra förhandlare gör allt som göras kan.

Det viktigaste är väl dock, vilket herr Gustafson i Göteborg och även herr Lothigius har påpekat, att ett enhälligt trafikutskott slår fast betydelsen av att Göteborgs hamn utvecklas till en skandinavisk centralhamn. Utskottet har inte funnit anledning att ändra eller ifrågasätta 1970 års riksdagsbeslut när det gäller sjöfartspolitik men understryker att inom ramen för detta beslut måste möjligheter föreligga att ta hänsyn till den internationella konkurrens som Göteborgs hamn är utsatt för.

1970 års beslut innebar att man införde en inrikes fyraavgift, att man införde principen om full kostnadstäckning samt att man bestämde att samma avgift skulle utgå för all trafik på rikets hamnar utan hänsyn till sjöfartsverkets kostnader för den enskilda hamnen. Vi har inte ifrågasatt detta beslut, men det är väl alldeles klart att de trafikpolitiska riktlinjer som 1970 års riksdag lade fast framför allt gäller nationellt. Några motsvarande statliga avgifter finns inte i de utrikeshamnar som Göteborg har att konkurrera med. Konkurrensen blir speciellt hård från kontinent-hamnarna när det gäller den transoceana containertrafiken och oljetrafiken. Det är från de utgångspunkterna som vi i trafikutskottet enhälligt uttalat att man skall ta hänsyn till den internationella konkurrens som Göteborgs hamn är utsatt för.

Jag kan exemplifiera vad dessa kostnader innebär från konkurrenssynpunkt för Göteborgs hamn. Vi tänker oss att man importerar 200 000 ton råolja, som införs till Göteborg på en 200 000-tonnare. Det kostar 183 740 kronor i avgifter. Om sedan råoljan raffinerar i Göteborg och skeppas vidare på mindre tonnage till övriga hamnar i landet, vilket är rätt vanligt, kan man räkna med att man för det antal fartyg som erfordras får en sjöfartsbelastning på 150 000–160 000 kronor. Tillsammantaget blir det ungefär 340 000 kronor som man får betala i sjöfartsavgifter därför att råoljan införes till Göteborg och raffinerar där. Om man i stället direktimporterar de raffinerade produkterna från t. ex. europeiska hamnar blir motsvarande kostnader 185 000 kronor. Det är

Nr 51

Onsdagen den
5 april 1972

*Anslagen till sjö-
fartsverkets
verksamhet, m. m.*

Onsdagen den
5 april 1972

*Anslagen till sjö-
fartsverkets
verksamhet, m. m.*

alltså en skillnad mellan 340 000 och 185 000 kronor till nackdel för Göteborgs hamn.

Det är från de här utgångspunkterna som trafikutskottet enhälligt tar upp den internationella konkurrenssituation som Göteborg befinner sig i. Trafikutskottet menar att man skall kunna komma till rätta med detta problem genom att utnyttja den "säkerhetsventil" som dåvarande statsutskottets fjärde avdelning fäste stort avseende vid när det här beslutet togs 1970, nämligen 16 § fyravgiftkungörelsen, där andra stycket lyder: "Sjöfartsverket får medge nedsättning av avgift, om det är förenligt med verkets ekonomiska intressen. Om synnerliga skäl föreligger, får verket medge befrielse från avgiften." Detta har alltså redan skett när det gäller containertrafiken, och vi menar att det finns möjligheter att gå vidare i rabattering för att säkerställa Göteborgs hamns konkurrenskraft och göra det möjligt för den att utvecklas till den nordiska centralhamn som inte bara vi utan även Nordiska rådet i Nordtransutredningen har talat för. Det är därför med stor tillfredsställelse vi noterar att ett enigt utskott står bakom detta uttalande.

Herr TORWALD (c):

Herr talman! Jag begärde ordet med anledning av herr Hugossons uttalande beträffande Göteborgs hamn. Han kommer där in på saker som enligt mitt förmenande är hans personliga tolkning av utskottets uttalande, när han talar särskilt mycket om Göteborgs hamn såsom en importhamn för råolja. Vad utskottet enligt min mening har uttalat är närmast att Göteborgs hamn bör få möjligheter att utvecklas till en centralhamn i Norden, och såvitt jag förstår har man då i första hand tänkt på containertrafik o. d. När vi diskuterade frågan i utskottet föreföll detta också att vara den allmänna uppfattningen.

Jag kan utifrån de synpunkter som jag företräder lokalt i Göteborg inte acceptera att Göteborg skall göras till en centralhamn i Norden för råoljeimport. Tvärtom anser jag att det finns skäl som talar för att man inte skall tillåta att råoljeimporten över Göteborg växer så att den överstiger vad den nu utbyggda oljehamnen i Göteborg medger. Dessutom får vi ganska snart ett stort raffinaderi vid Brofjorden, som rimligen måste ställa precis samma krav på att få lägre kostnader för de större tankbåtar som anlöper den hamnen. Att Göteborg skulle få en särställning t. ex. gentemot Brofjorden har såvitt jag förstår inte varit utskottets mening, utan det tolkar jag som herr Hugossons egen uppfattning om vad utskottet har sagt. Vad utskottet förordar är att Göteborgs hamn får möjlighet att utvecklas till en centralhamn för container- och styckegodstrafik i Norden och inget annat.

Herr HUGOSSON (s):

Herr talman! Även om man bara är suppleant i ett utskott så förutsätts det att man kan läsa innantill. Eftersom det tydligen inte är fallet när det gäller föregående talare, skall jag direkt läsa vad som står i betänkandet, som ett enhälligt trafikutskott står bakom:

"Utskottet vill i detta sammanhang understryka vikten av att – inom ramen för 1970 års riksdagsbeslut – hänsyn tas till Göteborgs hamns

konkurrensförhållanden visavi övriga större hamnar i Europa som är eller kan bli alternativa anlöpshamnar till Göteborg. Under hänvisning till det anförda anser utskottet någon särskild framställning i ämnet till Kungl. Maj:t ej nu vara erforderlig och avstyrker därför motionen även i denna del."

Utskottet slår alltså fast att det är för den internationella konkurrensen visavi övriga hamnar i *Europa* som det gäller att tillvarata intressena. Jag exemplifierar detta med vilka kostnader det blir om man tar in en produkt, förädlar den och skickar den vidare, eller om man köper förädlade produkter utifrån. Kostnadsskillnaden skulle vara uppemot 200 000 kronor. Det är detta vi menar vara till nackdel för Göteborg ur internationell konkurrenssynpunkt. Läs innantill, herr Torwald!

Herr TORWALD (c) kort genmäle:

Herr talman! Jag vill bara konstatera att exakt samma situation när det gäller råoljeimport kommer att uppstå vid Brofjorden, och Göteborg kommer alltså icke att vara i en unik belägenhet i detta avseende.

Herr ROSQVIST (s):

Herr talman! Här blossar det upp en debatt i ett ärende där trafikutskottet var enigt och där för övrigt inga talare var förhandsanmälda. Men jag kan inte underlåta, efter den debatt som har varit, att poängtera vad utskottet verkligen har sagt. Utskottets ordförande nämnde att de 5 å 6 miljoner kronor som sjöfartsverket skulle få i överskott lämpligen skulle kunna användas för rabatter i Göteborg. Den frågan har icke debatterats i utskottet, och uttalandet får stå för herr Gustafsons egen räkning. Betänkandet skall tolkas så som det verkligen är formulerat, och därutöver får man inte göra några tillägg.

Herr talman! När jag ändå står här i talarstolen kan jag inte underlåta beröra herr Lothigius' inlägg. Han noterade att hans motion nr 720 i stort sett var tillstyrkt. Att den avlogs spelade ingen roll, för tankegångarna hade tillgodosetts, sade herr Lothigius.

I andra satsen i motionens sammanfattning säger moderata samlingspartiet att svensk sjöfartspolitik måste inriktas på "en internationell och inhemsk lagstiftning och taxepolitik som — med beaktande av sjöfartens internationella karaktär — icke försätter svensk sjöfartsnäring i ofördelaktigt läge i förhållande till utländska rederier". Vad menar man då här med lagstiftning? Vi har på svenska fartyg strävat efter en rigorös lagstiftning i fråga om säkerhet, bemanning och arbetstid. Vissa andra stater har kanske lika skarpa bestämmelser som vi har, men inte alla. Det är väl ändå att gå ganska långt om man tror att vi i det lilla Sverige skulle kunna påverka de stora sjöfartsnationerna, exempelvis Liberia och Panama, som har stora handelsflottor, att skärpa sin lagstiftning så att man tillgodoser alla de säkerhetsbestämmelser som vi har här i Sverige. Inom parentes kan jag nämna att sjömansyrket ändå är det yrke där man mest drabbas av olycksfall och skador med svårare följder.

Jag vill inte vara med om att instämma i en sådan skrivning som moderata samlingspartiet har i sin motion, där man säger att vi skall ha en lagstiftning som inte är mera skärpt än vad som gäller för utländska

Onsdagen den
5 april 1972

*Anslagen till sjö-
fartsverkets
verksamhet, m. m.*

rederier, utan att specificera vilka dessa utländska rederier är. Vår lagstiftning beträffande de sociala förhållandena på svenska fartyg måste inriktas på att göra de sociala förhållandena för sjöfolket lika förmånliga som de är — i den mån de nu är förmånliga — för människor anställda på landbacken. Vi kan icke göra jämförelser med de utländska rederierna och med förhållandena i andra stater. Vi skall se till att det mest positiva som gäller på landbacken kommer att gälla även för sjöfolket. Vi kan icke i det hänseendet snegla på några företagsekonomiska konkurrensförhållanden visavi andra stater.

Herr LOTHIGIUS (m) kort genmäle:

Herr talman! Herr Rosqvist läser vårt uttalande som en viss potentat läser Bibeln, tycker jag. Vi har sagt — och det är underförstått i vår diskussion — att vi vill föreslå att man arbetar internationellt så, att det blir en lagstiftning av likartad karaktär. Jag har tagit upp EEC-frågan och den samhörighet här som vi måste räkna med i fortsättningen för att kunna vara med i konkurrensen.

Det gäller alltså för oss att inom ramen för de internationella organisationerna hävda de synpunkter som vi har och medverka till att sjömännen över lag kommer i den situation som vi har förmått ge våra sjömän. Vi arbetar ju här också inom Consultative Shipping Group, CSG, som är ett organ för sjöfartsorganisationerna.

Det är, herr talman, med tanke på dessa synpunkter som vi har fört fram vårt förslag.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman! Herr Rosqvist påpekade att utskottets betänkande var enhälligt och att ingen talare var angiven som förhandsanmäld. Men jag hade faktiskt ändå anmält mig till talarlistan, fast mitt namn genom något misstag inte kom med, för jag tyckte det var viktigt att understryka vad utskottet hade kommit fram till. Jag tror också att den här debatten har varit nyttig och klargörande.

Låt oss emellertid slå fast att utskottet inte står för mer än vad som skrivits i betänkandet. Den moderata motionen är intressant, men den har avstyrkts och det som gäller är vad utskottet har sagt i sitt betänkande.

Utskottet har heller inte tagit upp frågan om de 5 miljoner som jag nämnde, och det vill jag inte på något sätt göra utskottet ansvarigt för. Jag bara pekade på ett faktiskt förhållande som man kan läsa ut ur statsverkspropositionen och som dessutom generaldirektören i sjöfartsverket fäste vår uppmärksamhet på när han var uppe i utskottet, nämligen att man beräknar ta in 5 miljoner mer i avgifter än vad som går åt i anslag för denna del av sjöfartsverkets verksamhet. Då kan vi väl låta vara vid denna faktiska upplysning.

Ur utskottsbetänkandet skall alltså inte läsas ut mer än vad som står i det, men det skall inte heller läsas ut *mindre* än vad som står i betänkandet. Och när herr Torwald plötsligt fått uppfattningen att det vi sagt endast gäller containertrafik har han alldeles fel. För det första finns det ju enhetslaster som transporteras på annat sätt än i containers. Skall

inte de vara med? För det andra är det självklart att om t. ex. ändringar i fråga om fartygsstorlekar o. d. motiverar en ändring också i avgiftssystemet för råoljeimporten, så skall denna inte undantas. Det vore orimligt. Vad herr Torwald tycks blanda in i debatten är en fråga om i vad mån man skall utbygga raffinaderierna i Göteborg. Det är helt ovidkommande i detta sammanhang och har inte ett dugg med denna fråga att göra. Det avgörs i andra sammanhang och i andra instanser. Här är det fråga om vilka regler som skall gälla beträffande sjöfartsavgifter för den trafik som förekommer och som kommer att förekomma i Göteborg på grund av de beslut som fattas i olika instanser.

Herr TORWALD (c) kort genmäle:

Herr talman! Jag tycker det är värdefullt att det här har klarlagts att utskottet tydligen – i varje fall enligt herr Hugossons och herr Gustafsons i Göteborg uppfattning – även avsett att Göteborg skulle premieras i egenskap av råoljeimporthamn. Såvitt jag kan erinra mig var den frågan emellertid inte uppe till behandling i utskottet. Jag kan heller inte finna att det hade varit motiverat. Själv var jag suppleant och hade inte tillfälle att delta i behandlingen av detta ärende. Vad man i utskottet talade om var att Göteborg borde kunna bli en centralhamn för Norden. Jag tror inte heller att övriga utskottsledamöter avsåg att förorda att Göteborg skulle bli en centralhamn för råoljeimporten till Norden. Själv har jag avgjort inte den uppfattningen.

Om man på olika vägar premierar och förbilligar råoljeimporten just till Göteborg, så måste det få den effekten att man finner anledning öka hamnens kapacitet. Jag vet också att Göteborgs hamnförvaltning har gjort upp förslag om att bygga ut oljehamnen i Göteborg betydligt. Mot detta har vi från centerpartiet i Göteborg haft mycket grava erinringar, med hänsyn till att man då skulle spolicera huvuddelen av de återstående områden för bad och friluftsliv som finns på Hisingen. Det var bl. a. med hänsyn härtill som jag trodde att utskottet var enigt om att det gällde andra typer av fartygstransporter, där Göteborg helt naturligt kunde fungera som en nordisk centralhamn.

Vi skall ju inom en nära framtid bygga ett nytt stort raffinaderi vid Brofjorden, och rimligtvis kommer då en liknande taxeproblematik upp där. Såvitt jag förstär skulle vi då riskera att riva upp hela fältet för taxesättningen när det gäller råoljeimport till Sverige.

Herr HUGOSSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Först säger herr Torwald att han inte hade möjlighet att delta i arbetet i utskottet, och i nästa mening säger han att när frågan behandlades i utskottet diskuterades inte denna sak. Herr Torwald får väl bestämma sig. Var herr Torwald med i utskottet när vi behandlade denna fråga, eller var han inte med? Om herr Torwald tror att vi här skall ta upp en miljöpolitisk debatt om Göteborgs stad, så vill jag säga att det är inte rätt tidpunkt att göra det nu – och inte rätt forum heller för den delen. Därför avser jag inte att göra det.

Men när herr Torwald säger att det föreligger planer på en stor utbyggnad av Göteborgs hamn vet han inte vad han talar om. Jag sitter

Onsdagen den
5 april 1972

*Anslagen till sjö-
fartsverkets
verksamhet, m. m.*

själv med i Göteborgs hamnstyrelse och vet därför att det inte finns några sådana aktuella planer där. Däremot finns det en generalplan för Hisingen, där hamnstyrelsen naturligtvis har givit uttryck för sina önskemål i en kommande, oviss framtid.

Göteborgs hamn har under de senaste 10 åren investerat ca 300 miljoner kronor, ett kapital som i dag inte utnyttjas till 100 procent. Detta kapital anser hamnstyrelsen skall arbeta bättre. Därför är det ytterligt förvånansvärt att en representant för Göteborgs stad när denna fråga behandlas i riksdagen deklarerar en uppfattning som går stick i stäv mot den uppfattning man har i den stad som herr Torwald representerar.

En utbyggnad av nuvarande raffinaderier i Göteborg - det föreligger krav om det, men den saken behandlas inte av trafikutskottet; det är koncessionsnämnden som avgör den ur miljösynpunkt - kan ske utan några större investeringar i hamnverksamheten. Herr Torwald bör ta reda på fakta innan han tar upp en diskussion. Jag tycker det har varit ytterligt intressant att få notera att det finns en riksdagsman från Göteborg som talar mot Göteborgs hamns intressen.

Herr TORWALD (c) kort genmäle:

Herr talman! Herr Hugosson sade att jag måste bestämma mig för om jag var med i utskottet eller inte. Jag var inte med aktivt, eftersom jag inte satt vid bordet, men jag hörde diskussionen eftersom jag som suppleant satt vid väggen. Det är den enkla förklaringen till hur jag har medverkat i utskottet.

I övrigt vill jag bara konstatera att enligt de informationer jag har så har hamnstyrelsen nyligen lagt fram en femårsplan och där begärt pengar för en utbyggnad av oljehamnen.

Herr ROSQVIST (s):

Herr talman! Jag tyckte det var värdefullt att herr Gustafson i Göteborg som utskottsordförande deklarerade att resonemanget om de fem eller sex miljonerna var ett uttryck för hans högst privata uppfattning och att han inte talade för utskottet vid det tillfället. Sedan herr Gustafson deklarerat det är jag nöjd och skall inte längre uppehålla mig vid den saken.

I vad sedan gäller herr Lothigius kan jag inte underlåta att ställa mig frågande till vad moderata samlingspartiet menar med sin motion när man säger att man vill ha en lagstiftning för svensk sjöfart som inte försätter svensk sjöfartsnäring i ett ofördelaktigt läge i förhållande till utlandet. Det finns mycket som det lagstiftas om när det gäller sjöfart, särskilt säkerhet, sociala frågor och arbetstid. I de här frågorna får vi enligt min uppfattning inte snegla på andra ospecificerade länder när vi utformar den svenska lagstiftningen. Lagstiftningen om säkerhet och sociala förhållanden för svenskt sjöfolk måste bygga helt och hållet på vår inhemska lagstiftning för folk på landbacken, och vi får inte snegla på vad andra länder gör. Jag tycker det är primärt att slå fast att sjöfarten inte kan favoriseras genom att man prutar på lagstiftningen i vitala frågor för att kunna konkurrera bättre med andra länder.

Jag vet att man från redarhäll ofta hävdar att vi i Sverige har alltför

rigorösa bestämmelser om arbetstid och säkerhet för att vi skall konkurrera effektivt, men den olägenheten måste vi ta, herr Lothigius.

Nr 51

Onsdagen den
5 april 1972

*Anslagen till sjö-
fartsverkets
verksamhet, m. m.*

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman! Får jag först säga om de mycket omtalade fem miljonerna att det framgår av statsverkspropositionen att departementschefen föreslår anslag som är fem miljoner mindre än de avgifter man beräknar skall komma in. Det är ett faktum. Det behöver varken vara mitt eller herr Rosqvists påstående utan är närmast departementschefens, men det står inte i utskottsbetänkandet, och att jag här har återgivit det binder inte utskottet.

Jag vill säga till herr Torwald att jag tycker läget börjar bli allvarligt. Herr Torwald säger att om man börjar ge Göteborg rabatt för oljetransporterna river man upp hela gärdet och måste göra samma sak med Brofjorden. Det visar att herr Torwald inte har satt sig in i principerna för sjöfartsavgifternas beräkning. När vi beslutade om detta i riksdagen 1970 sade utskottet och därmed riksdagen uttryckligen ifrån att man måste följa utvecklingen på detta område. Här har skett en utveckling, en utveckling mot större fartygsenheter och större laster. Detta motiverar rabatter. Vad utskottet här enhälligt har begärt – herr Torwalds namn står inte under betänkandet men vi som satt vid bordet i utskottet var eniga om det – är att man inom ramen för 1970 års beslut skulle utnyttja de möjligheter som finns att ge företagsekonomiskt berättigade och andra rabatter. Detta är icke, som herr Hugosson har påtalat, en fråga om konkurrens mellan Göteborg och andra svenska hamnar. Det perspektiv som trafikutskottet har tagit upp är Sveriges och Nordens möjligheter att konkurrera med andra länder. Det är det det gäller. Det var på den punkten jag hade hoppats att vi skulle vara överens allihopa.

Herr LOTHIGIUS (m):

Herr talman! Diskussionen med herr Rosqvist kanske jag inte skall hålla på med så länge, men han tycks inte förstå vad vi menar. Vi önskar medverka till en internationell lagstiftning som har samma grund som den lagstiftning vi har här i Sverige. Vi skall försöka förmå andra stora sjöfartsnationer att följa oss för att vi därvid skall kunna uppehålla en konkurrens på likartade villkor. Men om herr Rosqvist vill ytterligare hårt skärpa den svenska lagstiftningen och ställa oss på undantag, så må det vara honom obetaget att göra detta. Men vi måste medverka internationellt till att få en likartad lagstiftning i förhållande till de länder som vi har utbyte med, och jag nämnde i det sammanhanget bl. a. EEC-länderna dit också Norge, Danmark och England eventuellt kommer att höra.

Överläggningen var härmed slutad.

Utskottets hemställan bifölls.

Punkterna 6 och 7

Kammaren biföll vad utskottet i dessa punkter hemställt.

Onsdagen den
5 april 1972

*Om utbyggnad av
väderlekstjänsten
i norra Sverige*

Punkten 8

Om utbyggnad av väderlekstjänsten i norra Sverige

Kungl. Maj:t hade (punkten E 2, s. 171–175) föreslagit riksdagen att till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut: Förvaltningskostnader för budgetåret 1972/73 anvisa ett förslagsanslag av 23 561 000 kronor.

I detta sammanhang hade behandlats motionen 1972:86 av herr Lövenborg m. fl. (vpk) vari hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t skulle anhänga om utredning och förslag syftande till en kraftfull utbyggnad av väderlekstjänstens resurser i norra delen av Sverige, framför allt genom utbyggnad av observatörsnätet.

Utskottet hemställde

1. att riksdagen för budgetåret 1972/73 till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut: Förvaltningskostnader anvisade ett förslagsanslag av 23 561 000 kronor,

2. att riksdagen skulle avslå motionen 1972:86.

Reservation hade avgivits

4. av fru Ryding (vpk), som ansett att utskottet under 2 bort hemställa,

att riksdagen med bifall till motionen 1972:86 som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna vad reservanten anfört beträffande utbyggnad av väderlekstjänsten i norra Sverige.

Herr LÖVENBORG (vpk):

Herr talman! Jag upptäckte till min förvåning att vädret sorterar under kommunikationsdepartementet. Efter den debatt som har förts om stora frågor – vägar väger väl tyngre än väder – kan det väl närmast betraktas som ett pikanteri att här tala om vädret. Men också den frågan har sin betydelse.

Det brukar ju sägas att alla talar om vädret, men ingen försöker göra någonting åt det. Vi som har satt våra namn under motionen 86 har naturligtvis inte heller några illusioner om att vi skulle kunna förbättra väderleken. Däremot anser vi att det är rimligt att man också i den norra halvan av Sverige får en så god information om vädret och väderleksutsikterna som möjligt.

Jag har här i min hand en karta – ni har förmodligen inte så goda ögon att hela kammaren kan se den. Den är upprättad av meteorologer i Luleå som har dragit ett streck tvärs över Sverige, så att det blivit en syd- och en norrdel. Där påvisar de att det råder en ganska fantastisk proportion mellan dessa delar, som innebär en styvmoderlig behandling av den norra delen av landet, liksom i så många andra sammanhang.

Den norra halvan har enligt uppgifter från de här yrkesmännen 78 väderleksstationer eller observationspunkter, den södra halvan 175. Jag har kollat de siffrorna hos riksdagens upplysningstjänst, som upplyser att den norra halvan inte alls har 78 observationspunkter utan bara 73. Men den korrigeringen kan ju gärna göras, därför att det ju inte på något sätt

ändrar bilden av en mycket gles bevakning av den norra halvan och en påfallande täthet söderut.

Jag vet inte om alla i den här kammaren är på det klara med hur de väderleksobservationer fungerar som ligger till grund för väderlektjänstens prognoser, men det kan ju vara bra att veta, när man behandlar en sådan här konkret fråga.

Väderleksobservatörerna är i allmänhet människor som har väderleksobservationerna som en bisyssla. Det behövs inga stora summor för att bygga ut observatörsnätet. Den standardutrustning som behövs för att sätta i gång driften av en observationspunkt beräknas kosta drygt 3 000 kronor, om det finns någon eller några personer som är villiga att åtaga sig uppdraget i anslutning till egen bostad. Uppdraget består i att insamla och inrapportera per telefon uppgifter om molnighet, temperatur, lufttryck, luftfuktighet, vindar osv. Uppgifterna rings in till en lokal uppsamlare, som via teleprinter skickar dem vidare till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut – SMHI – i Stockholm. Där läggs uppgifterna till grund för meteorologernas arbete med att analysera väderleksläget och göra prognoser.

Ju tätare observationspunkterna ligger desto bättre kan prognoserna göras. Det finns enligt vår uppfattning ingen anledning att folket i den norra halvan av Sverige skall behöva nöja sig med mindre tillförlitliga prognoser. Att vi har gubbar som spår väder genom att titta på abborrens fjäll eller på renarnas maginnehåll är naturligtvis bra, men det är en otillräcklig kompensation för underbemanningen på det vetenskapliga planet. Så många människor inom olika verksamhetsgrenar är sysselsatta utomhus att korrekt väderleksinformation utan tvekan har en betydelse.

Utskottet framhåller i sin skrivning att en särskild arbetsgrupp sysslar med att genomföra en undersökning om behovet av väderleksinformation och hydrologisk information. Utskottet förutsätter att denna arbetsgrupp också skall ta upp den i motionen aktualiserade frågan om utbyggnaden av väderlektjänsten i norra Sverige, och därför avstyrker utskottet motionen.

Jag är inte alls säker på att arbetsgruppen kommer att ta upp frågan. Enligt uppgifter från riksdagens upplysningstjänst har arbetsgruppen redan nu den uppfattningen att väderleksinformationen är tämligen tillfredsställande ordnad, och man uppger sig i det fallet grunda uppfattningen på enkätundersökningar hos vissa industrier, föreningar, idrottsförbund osv.

Jag skulle kunna åberopa uttalanden från annat håll, bl. a. från meteorologer i norr, som säger att de arbetar med mycket sämre förutsättningar att kunna ge konkreta och bra prognoser just på grund av det glesa nätet. Jag skulle också kunna redovisa uttalanden från norrländskt fiskerihåll, från lantbrukare och från samer, men jag skall inte förlänga inlägget i den här frågan. Jag anser inte att den pågående utredningen är något hinder för att bifalla motionen, utan ett bifall skulle understryka nödvändigheten av att man i det fortsatta utredningsarbetet lägger tonvikten vid utbyggnaden av väderlektjänstens resurser så att norrlänningarna kan få en någorlunda likvärdig service också på det här området.

Nr 51

Onsdagen den
5 april 1972

*Om utbyggnad av
väderlektjänsten
i norra Sverige*

Onsdagen den
5 april 1972

*Om utbyggnad av
väderlekstjänsten
i norra Sverige*

Jag ber alltså, herr talman, att få yrka bifall till reservationen 4 vid punkten 8 av fru Gunvor Ryding.

Herr HUGOSSON (s):

Herr talman! När vi diskuterade sjöfart för några minuter sedan, sade herr Lothigius att det är ytterligt sällan som vi har en sjöfartspolitisk debatt i riksdagen. Jag tror det är ännu mera sällsynt att vi står här i riksdagen och pratar om vädret. Visserligen är vi riksdagsmän kända för att ha ett gott munväder, men det hör ändå till sällsyntheterna att vi diskuterar dessa frågor.

Vänsterpartiet kommunisterna har väckt en motion, i vilken det krävs att väderlekstjänstens resurser i Norrland skall byggas ut väsentligt. Man menar att det är dåligt ställt för närvarande när det gäller informationen om väderutsikterna för norra delen av vårt land. Den här motionen har följts upp i utskottet och det finns en reservation, nr 4, fogad till utskottets betänkande på denna punkt.

År 1969 tillsatte kommunikationsdepartementet en arbetsgrupp, arbetsgruppen för väderleks- och hydrologisk information, och den har under de senaste åren utrett bl. a. behovet av mer detaljerade väderprognoser för olika delar av landet. Man kan vänta att utredningen inom en mycket nära framtid kommer att framlägga sina förslag, och det finns anledning att räkna med att arbetsgruppen även kommer att göra en bedömning av kostnaderna för en utökad prognostjänst liksom av möjligheterna att uppnå täckning för sådana kostnader.

Vi har inte exakt kunnat verifiera de uppgifter som finns i motionen om antalet stationer. Inte endast de vanliga synoptiska stationerna utan även civila och militära specialstationer och varningstationer i anslutning till flygplatser torde emellertid ingå i det i motionen uppgivna antalet stationer. Eftersom flygplatserna är fler i landets södra del än i dess norra ger varningsstationerna, som har en mycket begränsad observationstjänst, en viss övervikt åt stationsnätet söder om den linje som herr Lövenborg talade om, dvs. latitud 62 grader — eller en linje ungefär genom Sveg i Härjedalen.

Även om man bortser från varningsstationerna är stationsnätet i södra Sverige tätare än i norra, och det sammanhänger i sin tur med befolkningstätheten, industrialiseringen och trafikintensiteten, vilka påverkar behovet av väderinformation.

För prognostjänsten är ett tätt observationsnät längs den svenska kusten av stor betydelse för bevakning av det väder som kommer från obebakade områden ute till havs. Eftersom den södra delen av landet har en längre kuststräcka än den norra är även av den anledningen observationsstationerna fler i södra Sverige än i norra. Samma behov av ett tätt observationsnät föreligger dock i fjällen längs gränsen i väster, men här råder svårigheter — till följd av den glesa bebyggelsen — att organisera ett nöjaktigt stationsnät. Och i detta avseende verkar SMHI i samarbete med turistorganisationerna för en viss utbyggnad.

Frågan om den lämpligaste fördelningen av de synoptiska observationsstationerna i landet studeras alltså för närvarande av en arbetsgrupp som är gemensam för SMHI och den militära vädertjänsten MVC. I detta

sammanhang kan det kanske förtjäna att nämnas att det utredningsarbete som pågår inom den s. k. flygtrafikledningskommittén avseende samordningen av de civila och militära flygväderlekstjänsterna också kommer att ta upp den här frågan.

Den för SMHI och den militära vädertjänsten MVC gemensamma arbetsgruppen har redan presenterat ett preliminärt förslag som innebar en utökning av antalet observationsstationer i norr, och detta förslag kommer så småningom att bli föremål för en ingående prövning.

Vi har alltså att inom en mycket nära framtid vänta förslag som tar upp just de frågor som aktualiseras i den här motionen och som har följts upp i reservationen. Vi i trafikutskottets majoritet tycker därför att det på intet sätt gagnar saken att tillsätta en ny utredning; om så sker får vi inte möjlighet att göra någonting av de förslag som vi väntar inom den allra närmaste tiden. Jag tror därför, herr talman, att det är bäst för vädret även i Norrland om vi bifaller trafikutskottets hemställan på den här punkten.

Herr LÖVENBORG (vpk):

Herr talman! Jag kan inte finna att det är en tillfredsställande förklaring till obalansen i observatörsnätet att vi har betydligt flera flygplatser söder ut. Så många är det ändå inte. Om man granskar den karta som jag hade i handen under mitt förra anförande, ser man att observatörspunkterna söder ut ligger ungefär lika tätt som fluglorten gör på den byst av Karl XII som Albert Engström talar om i en historia.

Motionen har inte väckts av något annat skäl än att Norrland på alla områden bör befinna sig på någorlunda jämställd fot med det övriga Sverige. Detta bör även gälla en fråga av denna karaktär. Jag vet att en utredning är på gång och att denna skall lägga fram sitt betänkande någon gång i år. Men av de informationer som redan sipprat ut framgår att man inte kommer att rätta till den obalans jag här talat om. Därför vore det värdefullt om riksdagen markerar den inställningen att man bör åstadkomma en bättre jämvikt och därmed större rättvisa.

En utredare som sysslar med dessa frågor har i sammanhanget sagt att man kan godta en sämre väderleksservice för glesbygdsbefolkningen. Det är ett felaktigt resonemang. Vädret är inte av mindre betydelse för folk som bor i glesbygderna och jobbar mycket utomhus. Folktätheten är visserligen mindre — och genom regeringens och storfinansens avfolkningspolitik kan den bli ännu mindre — men de som finns kvar har i alla fall rätt att kräva samma service som övriga medborgare också när det gäller väderprognoser.

Jag vill än en gång understryka att det inte handlar om några stora pengar, men ett bifall till motionen kan löna sig på flera sätt, bl. a. genom att man kan bereda flera människor arbete, framför allt på deltid. Man får möjlighet att skapa stadigvarande deltidsarbete åt 30–40 personer, lämpligen från kategorin svårplacerad arbetskraft. Detta är ytterligare ett argument för den motion jag pläderar för.

Onsdagen den
5 april 1972

*Om utbyggnad av
väderlekstjänsten
i norra Sverige*

Herr HUGOSSON (s):

Herr talman! Det var inte bara det större antalet flygplatser i södra Sverige jämfört med norra Sverige som motiverade skillnaden. Jag nämnde också att södra Sverige har en lång kuststräcka, och just längs kusterna erfordras observationsstationer som i god tid kan varna för det oväder som kan komma. Men jag sade också i mitt inlägg att det föreligger ett motsvarande behov av att bygga ut observationsnätet i Norrland, speciellt i fjällen längs gränsen.

Jag sade också att den arbetsgrupp som är gemensam för SMHI och den militära väderlekstjänsten MVC redan framlagt ett preliminärt förslag. Detta upptar norr om latituden 62 grader 90 stationer och söder därom 98, varningsstationer och specialstationer oräknade. I det preliminära förslag som föreligger är således den obalans som herr Lövenborg talar om alls inte så framträdande.

Det kostar inga stora pengar, säger herr Lövenborg. En synoptisk station kostar ungefär 5 000 kronor i norra Sverige. Arvodet exklusive lönekostnadspåslägget till en observatör med fullständig observationstjänst är för närvarande, inklusive semesterersättning, 25 150 kronor i ortsgrupp 4. Kostnaden för inspektion av stationen, telefonsamtal osv. ligger på 1 500–2 000 kronor per år. Det är, som sagt, små kostnader. Men en översyn är på gång, och ett förslag kan väntas inom den allra närmaste framtiden. Jag tycker att därest man inte är nöjd med det förslaget när det kommer och om det icke tillgodoser det primära behovet, nämligen att svara för en god prognostjänst, då har man anledning att komma tillbaka. Men om vi nu bifaller kommunistmotionen, innebär det att frågan blir ytterligare fördröjd. Det kan inte vara av intresse för Norrland.

Överläggningen var härmed slutad.

Mom. 1

Utskottets hemställan bifölles.

Mom. 2

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 4 av fru Ryding, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Lövenborg begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 1 punkten 8 mom. 2 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 4 av fru Ryding.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då herr Lövenborg begärde rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja	–	291
Nej	–	18
Avstår	–	7

Kammaren biföll vad utskottet i dessa punkter hemställt.

Punkten 14

Ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägs-
linjer m. m.

Kungl. Maj:t hade (punkten F 1, s. 192–194) föreslagit riksdagen att
till Ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägs-
linjer m. m. för budgetåret 1972/73 anvisa ett anslag av 322 000 000
kronor.

I detta sammanhang hade behandlats
dels motionen 1972:138 av herr Börjesson i Falköping (c),

dels motionen 1972:142 av fröken Ljungberg (m) och herr Söder-
ström (m) vari yrkats att riksdagen 1. hos Kungl. Maj:t hemställde att
Kungl. Maj:t anmodade SJ att utvidga 67-kortsförmånen till att omfatta
resa även i första klass tågbiljet fr. o. m. den 1 juli 1972, 2. för budgetåret
1972/73 under F 1 i bil. 8 till statsverkspropositionen skulle anslå
323 000 000 kronor,

dels motionen 1972:197 av herr Hermansson m. fl. (vpk) vari, såvitt
nu var i fråga, föreslagits att riksdagen under F 1, bil. 8 i statsverkspro-
positionen till ersättning för drift av icke lönsamma järnvägslinjer m. m.
för budgetåret 1972/73 anvisade ett anslag av 328,1 miljoner kronor,

dels motionen 1972:256 av herr Jonsson i Mora m. fl. (fp),

dels motionen 1972:358 av herrar Ringaby (m) och Komstedt (m),

dels motionen 1972:518 av herr Andersson i Ljung m. fl. (m),

dels motionen 1972:1177 av herrar Adolfsson (m) och Nordgren (m).

Utskottet hemställde
att riksdagen

1. med bifall till Kungl. Maj:ts förslag samt med avslag å motionerna
1972:142 och 1972:197, båda motionerna såvitt nu var i fråga, till
Ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägslinjer
m. m. för budgetåret 1972/73 anvisade ett anslag av 322 000 000 kronor,

2. att riksdagen

a. skulle avslå motionerna 1972:142 och 1972:256 såvitt de avsåg
67-kortets giltighet för resa i första klass,

b. skulle avslå motionen 1972:1177 samt motionen 1972:256 i vad
den avsåg att 67-kortets tidsmässiga giltighet under året skulle vidgas,

c. skulle avslå motionen 1972:256 såvitt motionen ej berörts under
punkterna a och b ovan,

d. skulle avslå motionen 1972:138,

e. skulle avslå motionen 1972:518,

f. skulle avslå motionen 1972:358.

Onsdagen den
5 april 1972

*Ersättning till sta-
tens järnvägar för
drift av icke lönsam-
ma järnvägslinjer
m. m.*

Onsdagen den
5 april 1972

*Ersättning till sta-
tens järnvägar för
drift av icke lönsam-
ma järnvägslinjer
m. m.*

Reservation hade avgivits

5. av fru Ryding (vpk), som ansett att utskottet under 1 bort hemställa, att riksdagen i anledning av Kungl. Maj:ts förslag och motionen 1972:142, nämnda motion såvitt nu var i fråga, samt med bifall till motionen 1972:197, såvitt nu var i fråga, till Ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägslinjer m. m. för budgetåret 1972/73 anvisade ett anslag av 328 100 000 kronor.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk):

Herr talman! Statistik beträffande de s. k. olönsamma bandelarnas andel av järnvägsnätet har framlagts här i kammaren tidigare både av mig och andra. Inte desto mindre kan det i det här sammanhanget finnas anledning att återupprepa något av den för att påminna om hur stor andel av det svenska järnvägsnätet det är som betraktas såsom olönsam.

Den 1 juli 1971 var undersökningsläget för det trafiksvaga nätet följande:

	bankilometer
Linjer för vilka nedläggningsbeslut förelåg	290
Linjer för vilka förslag till nedläggning prövades av regeringen	718
Linjer för vilka förslag till nedläggning prövades inom SJ:s centralförvaltning	859
Linjer som undersöktes vid SJ:s regionala förvaltningar	2 091
	Sammanlagt 3 958
Linjer upptagna i SJ:s undersökningsplan men där undersökning ej påbörjats	870
Linjer ej medtagna i undersökningsplanen, fullt trafikerade men trafiksvaga bandelar, vars betydelse på sikt ansågs omöjliggöra en nedläggning	1 473
Linjer som av samma skäl inte var medtagna i undersökningsplanen, delvis trafikerade	969
	Totalt 7 270

Vid den tidpunkten var alltså det trafiksvaga nätet sammanlagt 7 270 bankilometer, vilket inte är så litet.

Efter den 1 juli 1971 har givetvis vissa förändringar skett, men den här redovisade statistiken kan i alla fall fylla syftet att ge en ungefärlig bild av hur det ligger till med det trafiksvaga nätet, vilken omfattning det har och hur undersökningsläget är. Omfattningen motsvarar mer än hälften av den totala bansträckningen i vårt land. Den har betydelse också ur den synpunkten att den kan ge en bild av hur stor del av vårt land som är berörd av de trafiksvaga järnvägarna och de problem som uppstått och uppstår för befolkningen i och med att trafiken skärs ned eller läggs ned helt och hållet. Vi vet alla att en järnvägsnedläggelse kan skapa stora svårigheter för en bygd, inte bara i kommunikationshänseende för de människor som bor i området utan också för befolkningens strävan att hålla bygden vid liv, att försöka få nya industrier till denna osv. De konsekvenser för en bygd som en järnvägsnedläggelse kan medföra har ju aldrig blivit ordentligt utredda, och de samhällsekonomiska bedömningar

som kan ligga till underlag vid nedläggningen av en trafiksvag bandel måste därför enligt min mening sakna väsentligt material.

I stor utsträckning är det väl så att SJ:s företagsekonomiska bedömningar fått dominera vid avgörandet. Jag använde förut medvetet beteckningen "s. k." olönsamma bandelar, därför att det enligt min mening inte är säkert att en bandel som ur SJ:s synpunkt är olönsam är det ur samhällets synpunkt sett.

Det är väl också, åtminstone delvis, sådana tankegångar som ligger bakom 1971 års riksdagsbeslut om att de trafikpolitiska åtgärderna bör ske i nära kontakt med samhällsplaneringen i stort och samordnas med lokaliserings- och regionalpolitiken. Det sades ju också att en positiv befolknings- och näringslivsutveckling för landets olika delar kräver en väl fungerande trafikapparat, och en förutsättning vid planeringen måste vara att försörjningen med kollektiv trafik hålls på en tillfredsställande nivå och att stor försiktighet därför måste iakttas beträffande järnvägsnedläggelser.

Efter detta riksdagens beslut har jag uppfattat det som helt naturligt att riksdagen också måste ta konsekvensen av beslutet och ge SJ de medel som företaget anser sig behöva för att driva trafiken på det trafiksvaga nätet. SJ-chefen har ju uttalat vid flera tillfällen och senast inför trafikutskottet i januari att det är viktigt att man får full ersättning för den företagsekonomiskt olönsamma trafik som samhället anser att företaget bör upprätthålla. Han betonade då också att man gärna kör, bara man får betalt; med tillräcklig driftersättning har man ingenting emot att driva sådan trafik. För min del tycker jag det är principiellt riktigt att SJ får full ersättning för sådan trafik.

I SJ:s ersättningskrav har också medtagits ett belopp på 1,6 miljoner kronor, vilket skulle utgöra särskild ersättning för underskottet av landsvägstrafiken på linjen Övertorneå–Pajala, som trafikmässigt i vissa avseenden betraktas som en järnväg. Detta krav har inte tillgodosetts i statsverkspropositionen.

Frågan om trafiken mellan Karungi och Pajala har den senaste tiden diskuterats åtskilligt bland befolkningen i Tornedalen och har också varit föremål för kommunala initiativ. I en landstingsmotion påpekas att SJ har planer på att när det gäller godstrafik lägga ned järnvägsförbindelserna Karungi- Övertorneå och bussförbindelserna Övertorneå–Pajala. Med hänvisning till de satsningar som gjorts med statliga medel för att främja en positiv näringslivsutveckling i länet anser motionären att SJ på detta sätt motverkar industrialiseringssträvandena. Eller för att uttrycka sig som motionären: "Detta är en björntjänst åt Tornedalens innevånare och en sista dolkstöt åt kommuner, som brottas med att få arbetsmöjligheter till Tornedalen." Övertorneå kommun har också skrivit till regeringen med begäran att SJ:s inskränkningar i järnvägs- och busstrafiken skall stoppas. Dessa syftar till, framhålles det, en total nedläggning av SJ:s trafikorganisation i Tornedalsområdet.

SJ har pekat på att en omläggning av trafiken skulle spara statens järnvägar 1,6 miljoner kronor per år. Det är alltså en summa som svarar mot den som SJ begärt för underskottet på linjen Övertorneå–Pajala. Om SJ får de begärda pengarna, innebär det, såvitt jag kan bedöma, större

Nr 51

Onsdagen den
5 april 1972

Ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägslinjer m. m.

Onsdagen den
5 april 1972

*Ersättning till sta-
tens järnvägar för
drift av icke lönsam-
ma järnvägslinjer
m. m.*

möjligheter att trafiken i Tornedalen kan upprätthållas i något så när oförändrat skick. Ett bifall till reservationen 5 skulle bl. a. innebära detta, och jag ber att mot bakgrund av vad jag här har sagt få yrka bifall till denna reservation.

Fru NILSSON i Sunne (s):

Herr talman! I går började av allt att döma ett femtontal långtradare, lastade med timmer, sin dagliga trafikering av landsvägen ner genom Fryksdalen. Parallellt med denna landsväg går en järnväg, Fryksdalsbanan. Fryksdalsbanan har tidigare -- t. o. m. mars månads utgång i år -- varit befraktare av dessa timmertransporter. Nu har en femtedel av Fryksdalsbanans godstransporter tagits bort från banan och förts över till landsvägstransporter. Anledningen till den här omläggningen är ett sprucket fraktavtal. Företaget i fråga har inte ansett sig kunna gå med på SJ:s höjningar. Trots flera förhandlingsomgångar och trots ingripanden från såväl lokala som regionala myndigheter med uppvaktningar ända upp i högsta toppen har man inte lyckats att få en uppgörelse till stånd. I pengar lär det röra sig om "mindre än 100 000 kronor per år" som skilde parterna åt, en summa som det kan kosta i sönderkörda vägar på kanske mindre än en vecka nu i tjällossningstider.

Jag skall inte här klandra vare sig SJ eller det berörda företaget. De har var och en handlat efter strikt företagsekonomiska regler, men jag tror att många i denna kammare håller med mig när jag säger att detta är samhällsekonomiskt vanvett.

Fryksdalsbanan är en av de bandelar som går under benämningen "olönsamma järnvägslinjer". Banan får alltså uppbära sin beskärda del av de 322 miljoner kronor som i det nu behandlade betänkandet föreslås utgå till driften av icke lönsamma järnvägslinjer. Behovet av stöd kommer självfallet att bli än större än tidigare, då nu en femtedel av godstransporterna har tagits bort från banan.

Enligt min mening är detta kanske ändå inte det allvarligaste i den här frågan. Det allvarligaste är i stället att man här för ut en så stor kvantitet gods på de relativt dåliga och redan förut hårt belastade vägarna i Fryksdalen. I varje fall sommartid är den aktuella vägen en av Värmlands mest trafikerade turiststråk. Vad detta betyder ur trafiksäkerhetssynpunkt och ur miljösynpunkt förstår var och en. Dessutom urholkas underlaget för Fryksdalsbanan ytterligare och dess chanser att överleva minskar. Med tanke på banans betydelse ur lokaliseringssynpunkt och med tanke på att statsmakterna satsat inte mindre än 60 miljoner kronor i 40 olika fall inom det område som berörs av Fryksdalsbanan är detta synnerligen olyckligt. Det är också beklagligt att förutsättningarna för en bandel förändras just nu, då länsstyrelserna fått kommunikationsdepartementets uppdrag att genomföra en regional trafikplanering. Ävenså kan konkurrensförhållandena mellan väg och järnväg avsevärt förändras då väggkostnadsutredningen blir klar. Att under sådana förhållanden tvingas till den nedrustning av banan som den här minskningen av den aktuella transportmängden medför -- bl. a. en viss personalinskränkning -- är alltså mycket beklagligt.

Jag har tidigare från den här talarstolen talat om Fryksdalsbanan och

dess chanser att överleva. Jag gjorde det då utifrån en utredning som gjorts av en civilekonom med optimistiska och friska idéer. Han menade bl. a. att man med en rationalisering och upprustning av förlustbandelar skulle få dessa att gå med vinst. Utförliga ekonomiska kalkyler underbyggde utredningen som fick stor publicitet och som kanske väckte en smula hopp bland befolkningen i bygder med nedläggningshotade bandelar. Den gjorda utredningen var närmast avsedd som ett debattinlägg om trafikpolitiken. Företrädare för SJ har av allt att döma varit mycket kallsinniga gentemot den berörda utredningen. Man har inte velat gå in i en seriös diskussion. Det är synd. Jag tror att en öppnare och mjukare attityd gentemot allmänheten skulle vara av värde. Det skulle undanröja många missförstånd.

Nu frågar sig många om SJ verkligen har gjort allt vad som kan göras. Finns det kanske alternativ till nedläggningar -- andra alternativ än statssubventioner? Kan kanske just vår handel komma att gå med vinst? Men SJ förblir tyst -- allmänheten frågar förgäves.

Ja, är den nuvarande SJ-politiken den enda möjliga? Har man diskuterat andra alternativ? Har man t. ex. försökt anpassa den rullande materielen till den reella efterfrågan? Kanske finns det förutsättningar att bygga små, billigare rälsbussar som rymmer 20-25 personer och som bättre svarar mot det verkliga behovet ute i glesbygderna? Folket där kräver inga lyxbussar i tvåmiljonersklassen! Kanske det också vore möjligt att i så fall sätta in dessa småbussar även på de stora linjerna. Vi skall nämligen komma ihåg att vi har glesbygder och har trafikproblem även efter stambanorna där befolkningen får vinka åt expresståget som susar förbi småstationerna. Kanske vore en liten "Volkswagenrälsbuss" -- om uttrycket tillåts -- som kunde kilas in mellan de stora tågen en tänkbar komplettering.

Herr talman! Det är inte min mening att här från denna talarstol på något sätt försöka mästra SJ och dess många kunniga experter. Jag vill bara i all enkelhet försöka förmedla några funderingar från folket, försöka att föra fram något av den fantasi och uppslagsrikedom som finns ute i landet. Kanske att något av det trots allt kan komma till nytta.

I övrigt ber jag att få yrka bifall till trafikutskottets hemställan under punkten 14.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman! Frågan om järnvägstrafiken är ju nu oerhört aktuell och brännande ute i landet. Därför är kanske en och annan förvånad över att vi på denna punkt inte har en mycket lång talarlista. Anledningen är att trafikutskottet beslutat ta upp frågan om trafikpolitiken i ett särskilt betänkande.

Vi har många motioner som tar upp frågan om järnvägstrafiken, frågan om järnvägsnedläggelser osv. Jag skall dock inte ta upp någon diskussion nu då utskottet, som sagt, beslutat sammanföra alla dessa motioner i ett särskilt betänkande. Riksdagen kommer således att få möjligheter att diskutera hela järnvägspolitiken i sitt sammanhang. Detta var också anledningen till att jag inte i detalj kommenterade statsrådets mycket intressanta upplysningar beträffande de större uppgifter man skall ge SJ

Onsdagen den
5 april 1972

Ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägslinjer m. m.

när det gäller fjärrtransporterna. Jag sympatiserar mycket med de synpunkter som framfördes av statsrådet härvidlag. Jag har personligen också den uppfattningen att man inte bör lägga ned några järnvägar så länge det nuvarande utredningsarbetet pågår.

Herr Magnusson i Kristinehamn har däremot ställt ett konkret yrkande om att man omedelbart skall öka anslaget till de olönsamma järnvägarna – detta trots de kraftiga ökningar som skett i budgeten under det senaste året. Anledningen till att utskottet inte tillstyrkt det förslaget är att utskottet anser att även denna fråga bör bedömas i sammanhang med att man tar upp frågan om trafikpolitiken över huvud taget.

För att undvika varje missförstånd vill jag också framhålla, att det förhållandet att SJ t. ex. inte får ersättning med 1,6 miljoner kronor för underskott i landsvägstrafiken på linjen Övertorneå–Pajala inte på något sätt innebär att den trafiken kommer att nedläggas. Vi hade för några veckor sedan här i riksdagen ett påpekande från postverkets sida att man hade ett underskott på ungefär 120 miljoner kronor bl. a. för sin diligenstrafik. Man fick ingen ersättning då. Det innebär inte på något sätt att den trafiken hotas eller att den kommer att nedläggas. Det är bara fråga om en diskussion hur man skall göra med ersättningen till de verk som handlägger denna trafik.

Vi får, som sagt, tillfälle att diskutera de trafikpolitiska frågorna i ett senare sammanhang i kammaren och därför nöjer jag mig med att yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Först några ord beträffande den fråga som fru Nilsson i Sunne tog upp angående Fryksdalsbanan och den diskussion man har haft mellan SJ och Billerud. Detta är faktiskt ett typexempel som visar vilket behov man har här i landet att kunna styra transporter. De transporter som Billerud drar från Fryksdalsbanan kommer att drabba samhället ekonomiskt i andra avseenden. Grums kommun t. ex. måste bygga ut sin vägnät och förbättra sin vägstandard för att kunna ta dessa transporter. Det är således ett typexempel som visar behovet av en samhällsekonomisk syn på trafikpolitiken här i landet.

Till herr Gustafson i Göteborg vill jag säga att jag är medveten om att man kraftigt ökat anslaget till icke lönsamma järnvägslinjer – anslaget har ökats med 25 miljoner. Vad jag tycker är viktigt i detta sammanhang är det principbeslut som riksdagen fattat och som riksdagen bör vara förpliktigad att följa upp när det gäller anslagsgivningen. Det har sagts från riksdagens sida att det måste iaktas stor försiktighet vid nedläggandet av järnvägslinjer. Det har också utsagts i riktlinjerna för den regionala trafikplaneringen som regeringen skickat ut.

Vad gäller folkpartiet har detta spikat fast att det inte skall läggas ned en meter järnväg. Jag tycker det vore på sin plats att man tog konsekvenserna av sitt ställningstagande och sade att då måste också SJ:s anslagskrav i detta avseende tillgodoses. Det hör ju hemma under denna punkt.

Beträffande trafiken Övertorneå–Pajala är jag också medveten om att

trafiken naturligtvis inte omedelbart kommer att läggas ned om inte dessa 1,6 miljoner ges till SJ. Men SJ har ändå större anledning att komma tillbaka med sina krav på att få lägga ned trafiken på detta område. Det har betonats åtskilliga gånger av representanter för SJ att för att kunna driva trafik på olönsam järnväg måste man få pengar till det. Det tycker jag är en konsekvent och riktig linje i det här avseendet.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Herr talman! Jag har ingen anledning att avvika från den ståndpunkt vi har deklarerat från folkpartiets sida. Men det är inte det diskussionen gäller, utan frågan är hur stort anslag SJ skall ha för kommande budgetår. Det sker alltid en viss avvägning inom departementet när det gäller vad de olika verken begär. Det är inte alltid man ger precis på kronan vad ett verk begärt. Även om man kanske i departementet i princip har samma uppfattning som verket redovisat så är det inte säkert att man kommer fram till precis samma belopp. Det finns olika avvägningar. Utskottet har ansett att riksdagen i avvaktan på den trafikpolitiska debatt, som vi så småningom får här i kammaren, kan acceptera det förslag som departementschefen har lagt fram när det gäller summans storlek.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Jag har inte fattat det så att vi skjutit upp frågan om anslagsäskandet till SJ till den trafikpolitiska debatten. Här gäller det att i dag ta ställning till hur mycket pengar SJ skall ha för att kunna bedriva trafik på s. k. icke lönsamma järnvägslinjer. Jag tycker att om man har den principiella uppfattningen att inte en meter järnväg skall läggas ned så bör man ta konsekvenserna av detta genom att yrka full kostnadserättning till SJ för denna trafik.

Sedan kan det finnas avvägningsproblem, vilket tycks vara fallet mellan departementet och SJ. Men SJ har ändå uttalat den uppfattningen att man anser sig behöva dessa pengar.

Herr BÖRJESSON i Falköping (c):

Herr talman! Jag skall beröra en liten fråga i det stora sammanhanget, men det är dock ingen liten fråga för den det berör. Jag skulle nämligen vilja kommentera den motion som jag har väckt, motionen 138, där jag hemställer om att kvinna med hustrutillägg som haft 67-kort också skall erhålla sådant kort om hon blir änka, trots att hon inte är folkpensionär.

Jag ser att kommunikationsminister Norling är inne i kammaren. Vi hade en debatt i fjol vår om just den här saken, och då anförde kommunikationsministern precis samma argument som utskottet, nämligen att det är fråga om ett gränsdragningsproblem och att svårigheter föreligger att kunna tillmötesgå de berörda personernas önskan att få ha kvar sina 67-kort trots att de blivit änkor.

Jag kan, herr talman, inte finna att det behöver förekomma något gränsdragningsproblem som skulle kunna vålla svårigheter i den praktiska tillämpningen. Det är endast fråga om att den kvinna med hustrutillägg, som haft 67-kort på grund av att maken var folkpensionär, skall få behålla rätten till 67-kortet även efter det att maken avlidit. Det är inte

Nr 51

Onsdagen den
5 april 1972

Ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägslinjer m. m.

Onsdagen den
5 april 1972

Ersättning till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer

på något sätt fråga om att alla änkor skall få 67-kort, utan det är endast fråga om de änkor som har fått hustrutillägg och som är äldre än 60 år. Det är nämligen så att detta hustrutillägg i princip utgår till dem som är över 60 år och varit gifta i mer än fem år. Det finns vissa undantag, men i stort sett är det så. Hustrutillägget är även behovsprövat.

Jag kom i kontakt med en kvinna som fick lämna tillbaka sitt 67-kort efter mannens frånfälle. Jag trodde att ett misstag hade begåtts, men efter närmare undersökning fann jag att bestämmelserna icke gav möjlighet för vederbörande att få behålla sitt 67-kort. Jag finner det, inte minst ur social synpunkt, otillfredsställande att en kvinna som före sin makes bortgång haft 67-kort icke skall få behålla detta utan tvingas förlora denna förmån.

Herr talman! Ett enhälligt utskott har avstyrkt motionen. Jag finner det föga meningsfullt att yrka bifall till motionen, men jag har ändå med dessa ord velat ge min mening till känna.

Överläggningen var härmed slutad.

Mom. 1

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 5 av fru Ryding, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Magnusson i Kristinehamn begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 1 punkten 14 mom. 1 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 5 av fru Ryding.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då herr Magnusson i Kristinehamn begärde rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja	—	299
Nej	—	15
Avstår	—	2

Mom. 2

Utskottets hemställan bifölls.

Punkten 15

Ersättning till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman! Riksdagen har vid upprepade tillfällen begärt ett nytt förslag när det gäller ersättning för icke lönsamma busslinjer. Man har ansett att det är av stor vikt att denna fråga löses. Senast har riksdagen begärt ett förslag till 1972 års riksdag. Nu har departementschefen

aviserat ett sådant förslag till höstriksdagen, men trafikutskottet har ändå ansett det motiverat att med anledning av motioner göra ett uttalande som innebär att man understryker sin beredvillighet att kraftigt förbättra det statliga stödet för landsbygdens transportförsörjning.

Utskottet säger – och man är enhällig på den här punkten – följande: ”Departementschefen synes enligt motionärerna anse att det ändrade bidragssystemet skall tillämpas inom ramen för de i statsverkspropositionen föreslagna medlen på 14 550 000 kr. Det skulle innebära att målsättningen för bidraget inte kunde vidgas. Detta vore enligt utskottets mening i hög grad otillfredsställande. I avvaktan på resultatet av den pågående regionala trafikplaneringen måste åtgärder som förhindrar fortsatt försämring av trafikservicen vidtas. Nedläggning av linjer som fyller en uppgift i trafikförsörjningen skall inte behöva förekomma, och det är också angeläget att överförande av kostnader på kommunerna undviks. Utskottet förutsätter därför att – därest en proposition om ändrat bussbidragssystem trots allt inte skulle föreläggas höstriksdagen – Kungl. Maj:t begär ytterligare medel på tilläggsstat för budgetåret 1972/73 för att provisoriskt öka bidragstilldelningen enligt nuvarande ordning.”

Jag har bara velat understryka utskottets uppfattning på denna punkt och yrkar bifall till utskottets hemställan.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk):

Herr talman! Jag skulle också vilja passa på att säga några ord om frågan om ersättning för drift av icke lönsamma busslinjer.

Busstrafiken spelar ju en mycket stor roll inte minst för landsbygdens försörjning med kollektiv trafik. Det är därför med stor oro landsbygdsbefolkningen åser hur även denna del av den kollektiva trafiken tunnas ut. I berörda bygder – det är ofta fråga om rena glesbygder – är busstrafiken det enda trafikmedel som står vissa trafikantgrupper till buds, t. ex. skolbarn, husmödrar, pensionärer m. fl.

I mitt hemlän har frågan om nedläggning av busslinjer varit ett ofta återkommande tema i pressen under senare tid, och som på många andra håll har räddningen legat i att kommunerna fått träda emellan. Jag kan som exempel nämna att fattiga skogskommuner i norra Värmland har fått satsa efter sina förhållanden mycket pengar – Finnskoga-Dalby 50 000 kronor, Norra Ny 25 000 kronor och Ekshärad 25 000 kronor – för att kunna säkerställa en daglig busstur på linjen Ekshärad–Långflon – alltså längs Klarälvsdalen – under ett år efter det att GDG beslutat lägga ned trafiken. Men man ser det som en absolut nödvändighet att ha åtminstone en förbindelse om dagen.

Statsbidragen till olönsam busstrafik har visat sig vara helt otillräckliga, vilket också framgår av transportnämndens redogörelse i statsverkspropositionen. Underskottet i den bidragsgrundande trafiken beräknades för 1970 till ca 56 miljoner kronor. För 1971 års trafik har det enligt preliminära beräkningar stigit till ca 67 miljoner kronor. Med hänsyn till denna ekonomiska situation för busstrafiken förnyar transportnämnden sitt de senaste åren framlagda förslag att bidraget per vagnmil bidragsgrundande trafikarbete höjs från 2 kronor 50 öre till 3 kronor.

Onsdagen den
5 april 1972

*Ersättning till post-
verket för befordran
av tjänsteförsändel-
ser*

I vpk:s trafikpolitiska motion har vi i år tagit upp detta krav från den synpunkten att något omedelbart måste göras för att inte glesbygdstra-
fiken alltför starkt skall försämrats, innan andra åtgärder kan sättas in.
Bussbidragsutredningen skulle ju i höst avlämna sitt betänkande, och
departementschefen signalerar också att en proposition kommer att
föreläggas riksdagen med förslag om ett ändrat bussbidragssystem, som
bättre än det hittillsvarande skulle stödja en rationell utveckling av
busstrafiken. Däremot har det inte sagts någonting om mera pengar till
ändamålet, vilket gjorde att vi ansåg att vi borde stå kvar vid kravet på en
höjd vagnmilersättning.

Trafikutskottet har emellertid på den här punkten kommit fram till en
enhetlig skrivning, som vi anser säger så mycket att vi kan ansluta oss till
den. Herr Gustafson i Göteborg har ju redan betonat en del av det som
där sägs, men jag vill understryka att vi lägger mycket stor vikt vid
uttalandet att vid en förändring av bussbidragsgivningen målsättningen
för bidraget måste höjas utöver vad som är upptaget i statsverksproposi-
tionen. Det sägs vidare att åtgärder som förhindrar en försämring av
trafikservicen måste vidtas, att nedläggning av linjer som fyller en uppgift
i trafikförsörjningen inte skall behöva förekomma och att det är
angeläget att överförande av kostnader på kommunerna undviks. Kom-
mer det ingen proposition till höstriksdagen, förutsätts att regeringen
begär medel på tilläggsstat för att provisoriskt öka medelstillelningen
enligt nuvarande ordning.

Vi vill understryka att detta är viktiga synpunkter, som hänger
samman med de bärande tankegångarna i vår motion. Vi anser också att
det nu anförda i realiteten innebär ett tillstyrkande av syftet med vår
motion, vilket även framhålls av utskottet. Jag vill därför yrka bifall till
utskottets hemställan på denna punkt.

Överläggningen var härmed slutad.

Utskottets hemställan bifölles.

Punkten 16

Ersättning till postverket för befordran av tjänsteförsändelser

Herr KOMSTEDT (m):

Herr talman! Vid punkten 16 i det betänkande vi nu behandlar har vi
fogat ett särskilt yttrande, som är föranlett av motionen 1232 till årets
riksdag. Motionen har väckts av några moderata riksdagsmän med herr
Werner i Malmö som första namn, och den mynnar ut i ett yrkande att
riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer om tjänstebrevsrätt till Luther-
hjälpen och Rädda barnen i vad avser dessa organisationers informations-
verksamhet.

I motionen har man pekat på den utomordentligt fina information om
u-länder och katastrofdrabbade länder som nämnda organisationer
bedriver i Sverige. Den informationen är enligt vårt sätt att se i vissa fall
bättre än den som meddelas via statsunderstödda organisationer, så till

vida att informationen når flera människor direkt och på det sättet kanske kan skapa förutsättningar för en mera objektiv bedömning av problemen hos de enskilda människorna.

Det är dyrt att bedriva informationsverksamhet, och de aviserade portohöjningarna gör det ännu mer bekymmersamt för dessa organisationer för framtiden. Detta kan och kommer säkerligen att innebära inskränkningar i deras verksamhet, vilket vi finner beklagligt.

Tydligen är det så i riksdagen att man ser mycket skeptiskt på nyheter. Jag har inte heller vunnit något större gehör för förslaget i utskottet, och jag har inte velat anstränga kammaren med en reservation utan stannat vid ett särskilt yttrande. Ingen skall emellertid tro att jag därför inte finner den föreslagna åtgärden angelägen. Nu har frågan i alla fall väckts och också något belysts, och nu kan ledamöterna i lugn och ro i god tid var och en i sin kammare fundera vidare på de här synpunkterna, som säkerligen borde ha fått en bättre behandling av utskott och kammare än vad som nu är fallet.

Vi motionärer anser det vara så värdefullt för de nämnda organisationerna att få tjänstebrevsrätt att vi har velat väcka frågan. Nu kan kammarens ledamöter fundera över förslaget, och sedan kommer vi att aktualisera det på nytt.

Herr WERNER i Malmö (m):

Herr talman! Till vad herr Komstedt har sagt vill jag bara foga några synpunkter med anledning av utskottets skrivning, som jag finner litet egendomlig. Utskottet skriver att skäl föreligger för tjänstebrevsrätt men avstyrker likväl motionsyrkandet. Det anförs inte något skäl för avslagsyrkandet, och det är rätt märkligt. Det vore intressant att höra hur utskottsordföranden har tänkt i det fallet. Rimligen borde utskottet motivera avslagsyrkandet och inte motsatsen.

Sedan säger utskottet att man har givit tjänstebrevsrätt åt sådana institutioner som helt bekostas med statsmedel, men det är fel. Inte bekostas Riksföreningen för svenskhetens bevarande i utlandet helt med statsmedel. Så är heller inte fallet med en rad institutioner, anknutna till svenska kyrkan, vilka har tjänstebrevsrätt.

Vidare anför utskottet att man har givit tjänstebrevsrätt i några exceptionella fall och exemplifierar det med Röda korset. På vad sätt är Röda korset i *det här sammanhanget*, alltså när det gäller information om u-landsbistånd, ett mer exceptionellt fall än t. ex. Lutherhjälpen och Rädda barnen? Jag har siffror på vad de tre olika organisationerna samlar in av frivilliga medel. Där ligger Lutherhjälpen i topp med 28,5 miljoner för det senaste budgetåret. Sedan kommer Röda korset med 18,4 miljoner och Rädda barnen med 15,9. Därtill har samtliga institutioner statsmedel att förfoga över, men de insamlade beloppen är de jag nyss nämnde. Röda korset är därför inte något mera exceptionellt fall än de övriga organisationerna.

Det är väl helt klart att postverket inte bör kunna uppleva en procentuell eller snarare "promillell" ökning av den samlade distributionen som särskilt betungande. För de humanitära organisationerna skulle det emellertid vara av mycket stor betydelse att ha tjänstebrevsrätt.

Nr 51

Onsdagen den
5 april 1972

*Ersättning till post-
verket för befordran
av tjänsteförsändel-
ser*

Onsdagen den
5 april 1972

*Ersättning till post-
verket för befordran
av tjänsteförsändel-
ser*

Också dessa organisationer upplever ju svårigheterna av det pressade ekonomiska läget.

Till sist, herr talman, vill jag ställa frågan: Vilken folkopinion för u-landsbistånd hade vi haft i dag utan de humanitära organisationernas intensiva informationsverksamhet — på gräsrotsnivå, som man säger — med skrivelser, brev, tidningar, predikande, föredragshållande och kampanjer av alla de slag? Jag undrar vad vi hade haft för opinion utan denna information. De enskilda organisationernas information är sannerligen betydelsefull också med tanke på det statliga u-landsbiståndet, ty det måste ju baseras på en bred folkopinion.

Herr talman! Jag har inte heller något yrkande eftersom det inte finns någon reservation. Men jag vill instämma i vad herr Komstedt sade att det finns anledning att komma igen. Jag vill tillägga att det egentligen skulle varit två namn under det särskilda yttrandet. Det är ett redaktionellt misstag som därvidlag begåtts.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman! Jag skall gärna tillmötesgå herr Werners hemställan om en motivering till att utskottet i detta fall avstyrkt motionen. Först skall jag göra en liten rättelse i vad herr Werner sade. Han påstod att utskottet sagt att man har gett denna rätt åt institutioner vilkas verksamhet avser allmänna ändamål av den betydelse att den anses böra helt bekostas av statsmedel. Så nämnde han vissa exempel som inte är bekostade av statsmedel. Utskottet säger att tjänstebrevsrätt medgivits i tre olika fall: för det första åt statliga ämbetsverk och myndigheter, för det andra åt sådana institutioner vilkas verksamhet avser allmänna ändamål av den betydelse att de anses böra helt bekostas av statsmedel och för det tredje i vad utskottet be-tecknar som exceptionella fall, nämligen vissa undantagsfall där de nämnda kriterierna inte är giltiga men där man ändå undantagsvis medgivit tjänstebrevsrätt.

Men vad är bakgrunden till tanken på tjänstebrevsrätten? Tjänstebrevsrätten är i och för sig inte någon subvention som postverket ger, utan som framgår av punkten får man ge ett anslag från staten för detta ändamål. Det är så att säga en rationalisering. Man slipper portobehandlingen, eftersom det ändå är staten som i princip befordrar sina egna brev, och ordnar detta tjänstebrevsvägen. Att utvidga tjänstebrevsrätten till att gälla frivilliga organisationer som gör förnämliga insatser på informations- och insamlingsområdet innebär att man då också måste öka anslaget. Utskottet har ansett att det skall vara vissa gränser. Tjänstebrevsrätt bör i princip tilldelas endast institutioner och organisationer som på något sätt fullgör en statlig verksamhet eller ett statligt ändamål. Anledningen till att Röda korset har tjänstebrevsrätt är inte att man samlar in pengar för allmännyttiga ändamål, för humanitärt bistånd osv., utan att Röda korset utför vissa funktioner av mera officiell karaktär.

Då utskottet säger att det kan vara rimligt att ha en gräns och inte utvidga tjänstebrevsrätten ytterligare, innebär detta inte på något sätt att vi skulle anse att de frivilliga organisationer som det här är fråga om inte skulle vara värda stöd för sitt arbete. Så är det förvisso inte. Både dessa organisationer liksom en rad andra frivilliga organisationer som verkar på

detta fält gör ett utomordentligt angeläget arbete. Men de fyller inte de kriterier, som gäller för tjänstebrevsrätten. Därför menar vi att denna väg inte är den riktiga formen att hjälpa dem ekonomiskt, utan man bör då söka sig fram på andra vägar och under andra anslagstitlar. Det är detta som ligger bakom utskottets ställningstagande. Med instämmande i alla synpunkter som anförts om dessa organisationers utomordentliga verksamhet yrkar jag bifall till utskottets hemställan.

Herr WERNER i Malmö (m):

Herr talman! Det är gott att jämt och samt få höra att de frivilliga organisationerna gör ett utomordentligt arbete, men man kan inte bara leva på vackra ord. När nu dessa organisationer bevisligen fullgör en insats, en från statlig synpunkt väsentlig uppgift, tycker jag nog att dessa organisationer skulle kunna ställas i paritet med de organisationer som redan har tjänstebrevsrätt.

Jag tyckte det verkade som om herr Gustafson menade att vi avsåg att man utan vidare prövning skulle ge tjänstebrevsrätt till en rad organisationer. Det är inte vår avsikt. I motionen nämns uttryckligen Lutherhjälpen och Rädda barnen. Vi har skjutit in oss på dessa två organisationer därför att de når ut till en mycket stor grupp av svenska folket — insamlingsresultatet för den ena organisationen ligger ju avsevärt över 20 miljoner kronor — och vi menar att sådana organisationer är av väsentlig betydelse också för, som jag nämnde, vårt statliga u-landsbistånd. Därför borde man kunna stödja dem med tjänstebrevsrätt.

Från statens synpunkt är detta ingen stor fråga — det rör sig om ungefär 150 000 kronor som dessa båda organisationer lägger ut i portokostnader. När vi nu vet att det statsfinansiella läget är så pressat att i varje fall regeringen är tveksam huruvida man kan infria enprocentsmålet och fullfölja biståndsavsikterna tycker jag att vårt förslag vore ett bra sätt att stödja u-landshjälpen utanför budgeten. Ty jag kan inte tänka mig att postverket skulle behöva öka sina personella insatser för att distribuera de försändelser som det här är fråga om. Och det gäller inte insamlingsarbete i allmän mening, herr Gustafson, utan det gäller det informationsarbete som dessa organisationer utför.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman! Avsikten med tjänstebrevsrätten är inte att stödja de organisationer och de organ som har denna rätt, utan det är fråga om en ren rationalisering av postverksamheten. För den post som man får tjänstebrevsrätt för måste staten ge ett anslag. Herr Werner i Malmö säger att postverket inte rimligen kan påverkas av det där beloppet på något över 100 000 kronor. Men postverket redovisar redan nu ett ganska stort underskott, och varje utvidgning av tjänstebrevsrätten får naturligtvis sitt genomslag i budgeten. Om man nu ger dessa organisationer tjänstebrevsrätt gör man inte det vid sidan av budgeten utan det kommer att påverka budgeten.

Nu kan man mycket väl anse det motiverat att dessa organisationer skall ha ett stöd från staten. Men då bör man väcka förslag om det, och riksdagen får anvisa de medel som behövs.

Nr 51

**Onsdagen den
5 april 1972**

*Ersättning till post-
verket för befordran
av tjänsteförsändel-
ser*

Onsdagen den
5 april 1972

*Transportstöd för
Norrland m. m.*

Herr WERNER i Malmö (m):

Herr talman! Ja, vad är stöd? Om man får till stånd en rationalisering i ett företag är det naturligtvis en stödjande verksamhet. Herr Gustafson i Göteborg säger att postverkets motiv för att medge tjänstebrevsrätt inte är att stödja utan att rationalisera. Just den rationaliseringen hade varit mycket värdefull även i detta sammanhang, antingen man betraktar den som stöd eller ej.

Överläggningen var härmed slutad.

Utskottets hemställan bifölles.

Punkten 17

Utskottets hemställan bifölles.

Punkten 18

Lades till handlingarna.

§ 9 Transportstöd för Norrland m. m.

Föredrogs trafikutskottets betänkande nr 3 i anledning av Kungl. Maj:ts i propositionen 1972:1 gjorda framställning rörande anslaget till transportstöd för Norrland m. m. för budgetåret 1972/73 jämte motioner.

I propositionen 1972:1 hade Kungl. Maj:t (bilaga 8, s. 189 i utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 3 januari 1972) föreslagit riksdagen att till Transportstöd för Norrland m. m. för budgetåret 1972/73 anvisa ett förslagsanslag av 42 500 000 kronor.

I detta sammanhang hade behandlats
dels motionen 1972:140 av fru Jonäng m. fl. (c),

dels motionen 1972:143 av herr Sellgren m. fl. (fp) vari hemställts att riksdagen A. fastställde följande ändringar av bestämmelserna för transportstödet 1. att den lägsta viktgränsen för stödberättigad enskild sändning fastställdes till 200 kg taxerad vikt, 2. att transportsträcka i Norge och Finland fick räknas som kvalificerande transportsträcka och att fraktstöd utgick för den del av transporten som utfördes inom Sverige, B. hos Kungl. Maj:t hemställde om utredning och förslag till transportstöd för intransporter av råvaror och halvfabrikat för vidare bearbetning samt råvaror för jordbrukets behov,

dels motionen 1972:196 av herr Helén m. fl. (fp) vari hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t begärde att ett program för persontransporter utarbetades och förelades riksdagen för en reduktion av tele-, tåg- och flygtaxorna med sikte på att minska stödområdets kommunikationsproblem samt att en utvidgning av transportstödet utarbetades och förelades riksdagen i samband med propositionen om de regionalpolitiska handlingsprogrammen,

dels motionen 1972:199 av herr Winberg m. fl. (m),

Nr 51

Onsdagen den
5 april 1972

*Transportstöd för
Norrländ m. m.*

dels motionen 1972:255 av herrar Jonsson i Mora (fp) och Eriksson i Arvika (fp) vari hemställdes att riksdagen skulle fastställa sådan ändring av bestämmelserna för transportstödet att den kortaste sträckan för vilken transportstöd kunde utgå fastställdes till 200 km med en rabattsats av 15 procent,

dels motionen 1972:261 av herr Asling m. fl. (c) vari hemställdes att riksdagen skulle besluta 1. att vid beräkning av transportavstånd som underlag för fraktstöd avståndet från den svenska riksgränsen till hamn vid Trondheimsfjorden, Mo i Rana eller Narvik skulle få inräknas i stödunderlaget, 2. att fraktstöd även skulle utgå i avståndsklassen 201–300 km med en rabattsats av 10 procent, 3. att viktgränsen 500 kg för stödberättigad varusändning slopades, samt 4. att uttala att förslag om att transportstödet vidgades till att innefatta även persontransporter och telekostnader i enlighet med vad i motionen framförts skyndsamt framlades för beslut,

dels motionen 1972:361 av herr Winberg m. fl. (m) vari hemställdes att riksdagen som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna att som kvalifikation för det regionalpolitiska transportstödet skulle räknas även transportsträcka i Norge och Finland,

dels motionen 1972:532 av herr Nordgren m. fl. (m) vari, såvitt nu var i fråga, yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställde A. om förslag i syfte att i ökad utsträckning samordna trafikpolitiken med lokaliseringspolitiken och turistpolitiken, B. om en skyndsamt utredning i syfte att klarlägga flygets plats i svensk transportpolitik med särskilt beaktande dels av flygtrafikens regionalpolitiska betydelse för det allmänna stödområdet, dels av möjligheterna att öka inrikesflygets person- och gods-transport samt att reducera dess taxor,

dels motionen 1972:712 av herr Fälldin m. fl. (c) vari hemställdes att riksdagen 1. hos Kungl. Maj:t skulle anhålla om utredning och förslag till höstriksdagen angående stöd till flygtransporter, 2. som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna dels att fraktstöd skulle utgå i avståndsklassen 201–300 km med en rabattsats av 10 procent, dels att fraktstöd skulle utgå för sändningar med en vikt överstigande 200 kg, 3. hos Kungl. Maj:t skulle anhålla om utredning och förslag till höstriksdagen angående dels frågan om stöd till transporter in till stödområdet i fråga om råvaror och halvfabrikat, enligt i motionen anförda grunder, dels frågan om stöd till transporter in till stödområdet i fråga om inom jordbruket använda förnödenheter, samt 4. hos Kungl. Maj:t skulle anhålla om utredning och förslag angående fråga om stöd till persontrafiken genom maximering av biljettpriserna på tåg, buss och flyg,

dels motionen 1972:720 av herr Lothigius m. fl. (m) vari, såvitt nu var i fråga, yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställde att Kungl. Maj:t

framlade förslag om att transportstödet inom allmänna stödområdet omfattade även frakter med fartyg,

dels motionen 1972:1203 av fru Jonäng m. fl. (c) vari hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t skulle anhänga om 1. dels sådan ändring av bestämmelserna om fraktstöd att bidrag fick utgå med 10 procent i avståndsklassen 201–300 km i hela allmänna stödområdet, 2. dels att en höjning av nuvarande procentsatser inom de olika avståndsklasserna övervägdes i samband med översynen av regionalpolitiken,

dels motionen 1972:1207 av herr Larsson i Umeå m. fl. (fp) samt

dels motionen 1972:1227 av herr Stadling m. fl. (s).

Utskottet hemställde

att riksdagen

1. till Transportstöd för Norrländ m. m. för budgetåret 1972/73 på driftbudgeten under sjätte huvudtiteln anvisade ett förslagsanslag av 42 500 000 kronor,

2. skulle avslå motionen 1972:196 i vad den avsåg hemställan om en utvidgning av transportstödet,

3. skulle avslå motionen 1972:532 i vad den avsåg skrivelse till Kungl. Maj:t om att trafikpolitiken i ökad utsträckning samordnades med lokaliseringpolitiken och turistpolitiken,

4. skulle avslå motionerna 1972:261 och 1972:712 i vad de avsåg hemställan att fraktstöd skulle utgå i avståndsklassen 201–300 km samt motionerna 1972:1203 och 1972:255,

5. skulle avslå motionen 1972:361 och yrkandet i motionen 1972:143 att, i fråga om kvalifikation för transportstödet, transportsträcka i Norge och Finland fick inräknas och att fraktstöd fick utgå för den del av transporten som utfördes inom Sverige samt yrkandet i motionen 1972:261 att, vid beräkning av transportstöd, avståndet från den svenska riksgårnsen till hamn vid Trondheimsfjorden, Mo i Rana eller Narvik skulle få inräknas i stödunderlaget,

6. skulle avslå motionerna 1972:143 och 1972:712 i vad de avsåg nedre viktgräns för stödberättigade fraktsändningar,

7. skulle avslå motionerna 1972:140 och 1972:261 i vad de avsåg hemställan att viktgränsen för stödberättigad fraktsändning slopades,

8. skulle avslå motionerna 1972:712 och 1972:143 i vad de avsåg utredning och förslag till transportstöd för transporter in till stödområdet i fråga om råvaror och halvfabrikat samt i fråga om förnödenheter eller varor för jordbrukets behov,

9. skulle avslå motionen 1972:1227,

10. skulle avslå motionerna 1972:712 i vad avsåg yrkandet om stöd till persontrafiken, 1972:196 i vad avsåg yrkandet om förslag om sänkta kostnader för persontransporter, 1972:261 i vad avsåg yrkandet om förslag i fråga om stöd till persontrafiken och 1972:532 i vad avsåg yrkandet om en skyndsam utredning i syfte att klargöra flygets plats i svensk transportpolitik,

11. skulle avslå motionen 1972:712 i vad avsåg hemställan om utredning och förslag angående godsflygtransporter,
12. skulle avslå motionen 1972:199,
13. skulle avslå motionen 1972:196 i vad avsåg teletaxor,
14. skulle avslå motionen 1972:261 i vad avsåg telekostnader,
15. skulle avslå motionen 1972:140 i vad avsåg jämställdhet mellan orter med olika stor godsmängd samt motionen 1972:1207,
16. skulle avslå motionen 1972:720 i vad avsåg transportstöd för frakter med fartyg.

Nr 51

Onsdagen den
5 april 1972

*Transportstöd för
Norrland m. m.*

Reservationer hade avgivits

1. beträffande *avståndsgränsen för transportstödet* av herrar Håkansson, Torwald och Jonasson (samtliga c), som ansett att utskottet under 4 bort hemställa,

att riksdagen som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna vad reservanterna anfört i anledning av motionerna 1972:261, 1972:712 och 1972:1203 i vad de avsåg hemställan att fraktstöd skulle utgå i avståndsklassen 201–300 km med en rabattsats av 10 procent samt motionen 1972:255,

2. beträffande *inräknande av transportsträckor i Norge och Finland som kvalifikationsgrundande för transportstöd* av herrar Lothigius (m), Sellgren (fp), Håkansson (c), Clarkson (m), Torwald (c), Taube (fp) och Jonasson (c), som ansett att utskottet under 5 bort hemställa,

att riksdagen som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna vad reservanterna anfört i anledning av motionen 1972:361 samt yrkandet i motionen 1972:143 att transportsträcka i Norge och Finland skulle få räknas som avståndsgrundande och att fraktstöd borde kunna utgå för den del av transporten som utfördes inom Sverige samt yrkandet i motionen 1972:261 att, vid beräkning av transportstöd, avståndet från den svenska riksgränsen till hamn vid Trondheimsfjorden, Mo i Rana eller Narvik skulle få inräknas i stödunderlaget,

3. beträffande *viktavgränsningen* av herrar Lothigius (m), Sellgren (fp), Håkansson (c), Clarkson (m), Torwald (c), Taube (fp) och Jonasson (c), som ansett att utskottet under 6 bort hemställa,

att riksdagen som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna vad reservanterna anfört i anledning av motionerna 1972:143 och 1972:712, båda motionerna i vad de avsåg nedre viktgräns för stödberättigade fraktsändningar,

4. beträffande *stöd av transporter in till stödområdet* av herrar Lothigius (m), Sellgren (fp), Håkansson (c), Clarkson (m), Torwald (c), Taube (fp) och Jonasson (c), som ansett att utskottet under 8 bort hemställa,

att riksdagen som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna vad reservanterna anfört i anledning av motionerna 1972:712 och 1972:143 i vad de avsåg utredning och förslag till transportstöd för transporter in till stödområdet i fråga om råvaror och halvfabrikat samt i fråga om förnödenheter eller varor för jordbrukets behov,

5. beträffande *stöd till persontrafiken* av herrar Lothigius (m), Sellgren (fp), Håkansson (c), Clarkson (m), Torwald (c), Taube (fp) och Jonasson (c), som ansett att utskottet under 10 bort hemställa,

att riksdagen som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna vad reservanterna anfört i anledning av motionen 1972:712 i vad avsåg yrkandet om stöd till persontrafiken, 1972:196 i vad avsåg yrkandet om sänkta kostnader för persontransporter, 1972:261 i vad avsåg yrkandet om förslag i fråga om stöd till persontrafiken och 1972:532 i vad avsåg yrkandet om en skyndsam utredning i syfte att klarlägga flygets plats i svensk transportpolitik,

6. beträffande motionen 1972:720 i vad avsåg transportstöd för *frakter med fartyg* av herrar Lothigius (m) och Clarkson (m), som ansett att utskottet under 16 bort hemställa,

att riksdagen som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna vad reservanterna anfört i anledning av motionen 1972:720 i vad avsåg transportstöd för frakter med fartyg.

Till betänkandet hade fogats ett särskilt yttrande i anledning av motionen 1972:199 angående fraktstöd till transporter med s. k. firmabilar av herrar Lothigius (m) och Clarkson (m).

Herr HÅKANSSON (c):

Herr talman! Transportstödet till Norrland beslutades av riksdagen första gången 1970 för ikraftträdande den 1 januari 1971. Målsättningen för stödet är att främja de regionalpolitiska strävandena att utveckla näringslivet i Norrland och övriga delar av det allmänna stödområdet.

Näringslivets förändring till större specialisering har kommit att innebära en kraftigare ökning av transportarbetet under senare år än förhållandet varit tidigare. Områden med stora geografiska avstånd kommer därmed i försämrat läge. Norra Sverige med dess långa avstånd är i denna situation.

Transportstödsverksamheten skulle på försök gälla en treårsperiod, varunder bedömningar skulle göras av dess verkan och utfall. Det nu gällande stödet, som berör transporter av helfabrikat och mera bearbetade halvfabrikat, avser endast transporter från området och inom detsamma samt transporter utöver 300 kilometers avstånd.

Från det första årets verksamhet har framkommit att det beräknade förslagsanslaget på 25 miljoner kronor kommer att överskridas och att kostnaderna kommer att belöpa sig till 35 miljoner kronor. Departementschefen beräknar för budgetåret 1972/73 ett förslagsanslag om 42,5 miljoner kronor, varvid hänsyn tagits till de taxehöjningar som ägt rum under hösten 1971 hos SJ och vägtransportföretagen.

Den större kostnadsökning – än vad som tidigare beräknats – vilken icke hänför sig till prishöjningar kan bedömas som ett utslag av en ökad verksamhet inom berört näringsliv, och om så är fallet är detta bara positivt. Men trots att verksamheten varit i gång under 1971 har det inte framlagts någon mer detaljerad redovisning av resultaten.

Fraktbidragsnämnden, som handlägger bidragsansökningar, har i sin

framställning om anslag för budgetåret 1972/73 lämnat vissa preliminära uppgifter för första kvartalet 1971. Av dessa framgår att det bidragsgrundande beloppet för detta kvartal skulle omfatta 37,5 miljoner kronor. På grundval av detta belopp, avsändningsortens belägenhet inom stödområdet samt transportsträckans längd skulle bidraget preliminärt beräknas till ca 8,7 miljoner kronor. De här anförda 8,7 miljonerna innebär i förhållande till bidragsgrundande 37,5 miljoner kronor en fraktnedsättning om i genomsnitt 24 procent; det är kanske ett något högre genomsnitt än man i utgångsläget hade beräknat.

I Kungl. Maj:ts proposition nr 84 år 1970 underströks att det redan under försöksperioden kan visa sig nödvändigt att vidtaga jämkningar i de olika bestämmelserna. Därför har i de motioner som väckts till årets riksdag angående transportstödet föreslagits olika justeringar för att därigenom erhålla förbättringar i verksamheten.

Transportstödet avses inte utgå för s. k. lokaltrafik men det kan starkt ifrågasättas om den nu gällande lägsta avståndsgränsen om 300 km är en riktig skiljelinje för lokaltrafik. I andra sammanhang räknas lokal- och närtrafik inom betydligt kortare avstånd.

Det är framför allt i de södra delarna av stödområdet som man är beroende av en lägre avståndsgräns för att få bättre konkurrensmöjligheter i fråga om transporter till Stockholmsområdet och Mälardalskapen i förhållande till områden omedelbart utanför stödområdesgränsen. Reservationen 1 föreslår därför införande av en ny avståndsklass, 201 - 300 km, med en rabattsats av 10 procent.

Flera motioner föreslår att transportsträcka i Norge och Finland skall tillgodoräknas som underlag för transportbidrag. Det norrländska inlandets näringsliv har i stor utsträckning sina naturliga transportvägar genom Norge men även genom Finland och är därför beroende av en ändring; i annat fall föreligger risk för snedvridning av det naturliga valet av transportvägar. Reservationen 2 föreslår därför att transportsträcka i Norge och Finland inräknas som kvalifikationsgrundande för transportstöd men att ersättning utgår endast för den del av transporten som sker inom Sverige.

För erhållande av fraktbidrag krävs att den årliga fraktkostnaden överstiger 3 000 kronor och att varje enskild sändning överstiger 500 kg i verklig vikt. De huvudsakliga transporter består av vagntransporter, och den del som gäller stycke gods kommer till stor del från mindre och medelstora företag. Alla företag eftersträvar så stora sändningar som möjligt per gång, eftersom en större sändning blir förhållandevis billigare. Men för de företag som levererar sina produkter direkt till förbrukare blir sändningarna något mindre. Med denna motivering föreslås i reservationen 3 att gränsen skall sättas till 200 kg taxerad vikt.

Nu gällande bestämmelser avser bara transporter in till och inom stödområdet. Av de totala transporter är den samlade varumängden till området större än varumängden från området. I de ingående transporter förekommer betydande mängder råvaror och halvfabrikat som är behövliga för det norrländska näringslivet. I reservationen 4 föreslås utredning och förslag till transportstöd för nämnda varor, även omfattande förnödenheter för jordbruket.

Trots att persontransportkostnaderna inte berörs i de nuvarande bestämmelserna för transportstöd har i olika motioner påpekats att utredning bör göras för reducering av dessa kostnader. Det framhålls att lika viktigt som det är att med godsfraktbidrag krympa avstånden för Norrland, lika nödvändigt är det att med olika medel förbilliga personresekostnaden. Förslag till olika åtgärder finns i reservationen 5. Där framhålls att prövning bör ske med maximitariffer, en taxemässig samordning mellan buss- och järnvägsresor, speciella taxor för resor inom Norrland och även översyn av taxorna på de norrländska flyglinjerna.

Centerpartiet har vidare i motionen 712 år 1972 föreslagit att även flygtransporter skall omfattas av stödbestämmelserna. Även om för närvarande godstransporterna med flyg inte har så stor omfattning, så kommer de med tiden att bli större. Den vidare utvecklingen inom flyget avseende såväl person- som godstransporterna kommer att innebära de största förändringarna för de långa avståndens del. För att tillvarata och rätt utnyttja dessa möjligheter föreslås en skyndsam utredning i syfte att klarlägga flygets roll i svensk transportpolitik.

Herr talman! Med hänvisning till det anförda ber jag att få yrka bifall till reservationerna 1, 2, 3, 4 och 5 vid trafikutskottets betänkande nr 3.

Herr SELLGREN (fp):

Herr talman! Har man välgrundade förslag till åtgärder inom ett visst område kan man frimodigt upprepa dem tills de blir antagna. Och det gäller inte minst frågor som rör det statliga transportstödet. När detta infördes skedde det också efter det att en ihärdig och bred opinion under en tid gjort sig hörd.

Transportstödet har blivit ett välkommet och nödvändigt komplement till övriga regionalpolitiska åtgärder för att främja jämställdhet mellan landets olika delar. Regionalpolitiken har nu fungerat några år och man kan också se resultaten från insatser som gjorts i form av lokaliseringslån och bidrag. Allt detta är bra och behöver breddas ytterligare.

Även när det gäller transportstödet kan man redan efter den korta tid som det fungerat finna att det verkar som ett mycket effektivt stimulansmedel för den del av näringslivet som har möjlighet att komma i åtnjutande av stödet så som det nu är utformat. Det faktum att utfallet för budgetåret 1971/72 beräknas uppgå till 35 miljoner kronor i stället för de 25 miljoner som var anslagna kan tas till intäkt för att transportstödet verkligen ger den avsedda effekten.

Jag vågar påstå att för många företag inom det s. k. stödområdet kan transportstödet betyda mera för företagets fortsatta verksamhet än andra stödformer. De kontakter som jag haft med några företag ger belägg för denna uppfattning. Det finns t. o. m. exempel på företag som trots lokaliseringsskatt nödgats bygga industrier i södra Sverige på grund av de konkurrenssnackdelar de höga fraktkostnaderna inneburit. Man kan med fog anta att om transportstödet tillkommit några år tidigare skulle inte så stor flyttning ha skett som blev fallet. Det är därför inga överdrifter man hänger sig åt, när man kräver att transportstödet snarast möjligt lämnar försöksstadiet och får en utformning som bättre svarar mot behovet. Några tiotal miljoner kronor per år i ökat transportstöd ger med stor

sannolikhet lika hög effekt ur regionalpolitisk synpunkt som mångdubbla belopp i lokaliseringsskuld och bidrag. Det betyder fördenskull inte att dessa stödformer kan ersätta varandra, men transportstödet utgör ett komplement som har större effekt och betydelse än man från början förmodligen trott.

Herr talman! Till trafikutskottets utlåtande nr 3 angående transportstöd för Norrland har fogats fem reservationer. De har var och en berörts av herr Håkansson, och jag skall därför, för att inte förlänga debatten, avstå från att behandla dem mera ingående. Jag vill redan nu yrka bifall till de reservationer som bär numren 2, 3, 4 och 5. I reservationen 2 hävdar vi reservanter betydelsen av att transportsträckor i Norge och Finland inräknas som kvalifikationsgrundande för transportstöd. Det är ett rimligt jämlighetskrav som inte medför så stora kostnader för samhället men som kan betyda en hel del för företag inom vissa regioner.

Inom ramen för de nu gällande grunderna för transportstödet, då stöd lämnas bara till utgående transporter, utgör viktavgränsningen den mest besvärande tröskeln för erhållande av transportstöd. Genom att den nedre gränsen för en sändning satts till över 500 kg avskärmas många av de företag som är i verkligt behov av transportstöd. På många sysselsättningsvaga orter utgör små och medelstora företag ryggraden i näringslivet. De har i åtskilliga fall ett produktsortiment och en sådan spridning av marknaden att de inte ens med den yttersta finurlighet kan sammanföra sändningarna till den minimivikt som stadgas för att komma i åtnjutande av stödet. Mot sådana företag, som oftast är de som är i verkligt behov av transportstöd, är det en uppenbar orättvisa att transportstödet har den utformning det nu har. Ett bifall till reservationen 3 skulle skapa större rättvisa i det avseendet.

Reservationerna 4 och 5 innehåller yrkanden om utvidgning av transportstödet till att gälla även intranporter av råvaror och halvfabrikat till stödområdet samt att persontaxorna till och från Norrland blir föremål för en skyndsam översyn. Samtliga dessa krav är så angelägna att förslag borde vara utarbetade och klara att föreläggas riksdagen senast i samband med propositionen om de regionalpolitiska handlingsprogrammen för nästa period. I övrigt vill jag på denna punkt instämma i vad herr Håkansson anförde.

Herr talman! Med det anförda ber jag att få yrka bifall till reservationerna 2, 3, 4 och 5 av herr Lothigius m. fl.

I detta anförande instämde herr Westberg i Ljusdal (fp).

Herr LOTHIGIUS (m):

Herr talman! Jag skall fatta mig kort, och därför står jag kvar vid min plats i bänken.

Herr Håkansson och herr Sellgren har här kommenterat samtliga reservationer utom reservationen 6, som har fått stöd endast av moderata samlingspartiets representanter. I den reservationen yrkas för logikens skull att transportstödet även bör omfatta frakter med fartyg. Det gäller här inga större belopp, men enligt vår mening är det riktigt att inte undanta fartygen från denna form av transportstöd, även om det ibland

Onsdagen den
5 april 1972

*Transportstöd för
Norrländ m. m.*

kan synas litet svårt att hantera den formen av stöd.

Vidare har vi avgivit ett särskilt yttrande rörande transporter med s. k. firmabilar. För dylika transporter utgår nu inget transportstöd. Vi har velat framhålla att vi tycker det är riktigt att de som använder egna fordon inte skall åsamkas högre transportkostnader än de företag som överlåter transporterna till den yrkesmässiga trafiken.

När transportstödet infördes den 1 januari 1971 föreskrevs en treårig försöksperiod för att se hur det införda stödet skulle utfalla. Det tyckte jag var både logiskt och riktigt, och det accepterade vi. Det är bara det att vi ville ha en annan utformning av stödet, som svarade bättre mot en rättvis uppläggning. Vi vill därför vidta de förändringar som vi nu har föreslagit och som vi också tidigare har aktualiserat i debatten. Vi vill att också detta skall tas med under försöksperioden, så att vi får en bättre helhetsbild över åtgärderna. Det är bakgrunden till att vi framställt dessa förslag under försöksperioden.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till reservationen 6, som mina kamrater inte tidigare har ställt något bifallsyrkande om.

Herr LINDBERG (s):

Herr talman! Jag skall försöka att vara lika föredömligt kortfattad som mina utskottskamrater. Om det inte uppfattades som oförskämt skulle jag ha kunnat nöja mig med att hänvisa till förra årets protokoll, ty jag har i dag inget nytt att tillföra debatten. Det är samma frågor som behandlas, och svaren från min sida kommer också att bli desamma.

Men trots att det är samma krav som framställs nu som under de två föregående åren då vi här i riksdagen har diskuterat frågan om transportstödet, har det ändå till trafikutskottets betänkande nr 3 fogats 6 reservationer och ett särskilt yttrande. Utskottsmajoriteten vidhåller alltså de grundläggande principer för stödets utformning som föreslogs i propositionen och som antogs av riksdagen våren 1970 samt att stödet skall utgå under en försöksperiod av tre år. Först efter försöksperiodens utgång och mot bakgrund av vunna erfarenheter är utskottsmajoriteten beredd att diskutera mera omfattande justeringar av stödets utformning.

Det är dock värt att observera att utskottet i år liksom tidigare framhållit, att det under försöksperioden kan visa sig nödvändigt att företa vissa jämkningar i bidragssystemet liksom i de administrativa rutinerna. Om så skulle bli fallet förutsätter utskottet att sådana ändringar kommer till stånd utan dröjsmål.

Reservationen 1 till utskottsbetänkandet stöder motionärernas krav att avståndsgränsen för att stöd skall utgå skall sänkas från 300 km till 201 km med en rabattsats av 10 procent upp till 300 km.

Utskottet avstyrker detta krav av följande skäl: En grundläggande tanke vid transportstödet utformning var att söka eliminera merkostnaderna för de längre transportavstånden, som var karakteristiska för transporter från orter inom det allmänna stödområdet. Eftersom medeltransportavståndet låg på ca 300 km ansågs det skäligt att stöd skulle utgå för transporter som var längre. Medeltransportavståndet är fortfarande ca 300 km, varför motivet för 300-kilometersgränsen kvarstår oförändrat starkt.

Villkoren för fraktbidrag kan inte "skräddarsys" för vissa företag, orter eller landsdelar. Om man gör det kommer man ofrånkomligen i det läget att vissa gynnas medan andra företag, orter och landsdelar, som arbetar under samma belastningar, missgynnas.

För övrigt uppstår likartade problem var man än sätter gränsen.

Reservationen 2 stöder motionärernas krav att transportsträckor i Norge och Finland skall vara kvalifikationsgrundande för transportstöd.

I och för sig skulle det inte vara svårt att som norrlänning instämma i kravet. Men det finns vissa skäl till att utskottet yrkar avslag på förslaget.

En grundläggande princip vid utformningen av transportstödet var att förhindra att det fick någon som helst internationell prägel.

Det taxesamarbete i fraktnedsättande syfte som bedrivs på transportområdet inom Europa skulle för Sveriges del försvåras till allvarligt men för näringslivet, om motsatt agerande valdes. Det har varit nödvändigt att trovärdigt kunna klargöra att transportstödet är en ren regionalpolitisk stödform utan inverkan på det internationella fraktläget.

Man kan i sammanhanget också framhålla att även transporter från södra Sverige till t. ex. många orter i Norge har lika långa eller längre transportsträckor än de anförda transporterna från t. ex. Jämtland. Ändringar i motionernas syfte skulle bryta mot huvudprincipen att kompensera för merkostnaderna för de längre transportsvstånden.

I reservationen 3 stöder reservanterna motionerna 143 och 712, där motionärerna kräver att nedre viktgränsen för transportstöd skall flyttas ned från nuvarande 500 kg till 200 kg.

Antalet fraktbidragsberättigade sändningar under året 1971 har blivit avsevärt högre än vad som kunde förutses på grundval av tillgänglig statistik — ca 200 000 mot 75 000 enligt prognoserna. Detta innebär att stödet fångat upp väsentligt fler sändningar av det totala transportutbudet än beräknat, vilket i och för sig är glädjande.

Även om det finns mindre företag inom den lätta industrin som till följd av kravet på minst 500 kg sändningsvikt har svårigheter att tillgodogöra sig stödet, skulle en sänkning av denna gräns sammantaget medföra ett begränsat ekonomiskt tillskott till stödområdet men däremot ett ökat administrativt arbete. I många fall har företagen genom att se över och anpassa sina transporter och sin försäljning till transportstödet utformning lyckats komma upp i sändningsvikter över 500 kg. Med hänsyn till att transportstödet fått en väsentligt vidare omfattning vad beträffar såväl antalet sändningar som bidragets storlek än vad riksdagsbeslutet våren 1970 avsåg för försöksperioden synes kraven på liberaliseringar i villkoren under löpande försöksperiod inte vara trängande. Det är också ofrånkomligt att justeringar av villkoren under löpande försöksperiod minskar möjligheterna till en adekvat utvärdering av resultaten och villkorens verkningskraft.

Reservationen 4 tar upp transportstödet av förnödenheter in till stödområdet av råvaror och halvfabrikat. Utskottsmajoriteten avstyrker kravet med samma motivering som tidigare; det strider mot en av de viktigaste principerna för transportstödet utformning, nämligen att det bara skulle gälla uttransporter i avsikt att stimulera en vidareförädling inom Norrlandsregionen. Det är ett krav som vi sätter stort värde på och

som vi inte finner anledning att göra eftergifter på. Dessutom kan man inte låta bli att konstatera att stöd till intranporter i många avseenden skulle få konkurrerande verkan på många av Norrlandsföretagen. Det finns all anledning att förebygga att en sådan situation uppstår.

När det gäller reservationen 5 beträffande stöd till persontransporter är det väldigt svårt att finna några skillnader mellan utskottsmajoriteten och reservanterna utom i ett avseende. Utskottet har konstaterat att det inom kommunikationsdepartementet pågår omfattande utredning för att finna lösningar på problemet att åstadkomma sänkningar av kostnaderna för persontransporterna. Utskottsminoriteten eller reservanterna vill skriva till Kungl. Maj:t och tala om att man skall utföra det här arbetet. Eftersom man inom departementet redan håller på med denna sak, finner vi ingen anledning att skriva ytterligare en gång och tala om att det bör man fortsätta med.

En skillnad finns mellan reservationen och utskottsbetänkandet, nämligen att man i reservationen har tagit upp frågan om att utreda eventuella statsbidrag till flyget, befrielse från flygplatsavgiften och allmänt förbättrade flygkommunikationer genom ett nät av matarflygplatser, närmast i Norrlands inland. Vi vill inte på något sätt motsätta oss diskussion härom, men enligt vår mening bör rätta platsen att diskutera och planera den delen av transportapparaten närmast vara de regionala trafikplaneringarna som nu tar sin början.

Herr talman! Jag skall inte uppehålla kammaren mycket längre. Beträffande reservationen angående transportstöd till frakt med fartyg skall jag endast hänvisa till vad som står i utskottsbetänkandet.

Vad beträffar det särskilda yttrandet rörande fraktsöd till transporter med s. k. firmabilar, varom krav framförts i motionen 199, kan man nämna att transporter över 300 km utförs endast i liten omfattning av s. k. firmabilar. På grund av svårigheter att fastställa drift- och vanliga fraktkostnader för dessa transporter uppstår tekniska och administrativa problem att föga in dem i stödsystemet. För övrigt bör så stor del som möjligt av godstransporterna på vägarna komma in under den yrkesmässiga trafikens regler. Man kan dock framhålla att dispens i undantagsfall kan medgivas av Kungl. Maj:t för specialtransporter som ej kan eller ej rimligen bör utföras med järnväg eller lastbil i yrkesmässig trafik.

Herr talman! Med det anförda skall jag be att få yrka bifall till trafikutskottets förslag i dess betänkande nr 3 på samtliga punkter.

Herr SELLGREN (fp) kort genmäle:

Herr talman! Jag vill hålla med herr Lindberg om att han hade ungefär samma synpunkter att komma med som i fjol. Han gjorde vissa påståenden utan att kunna bevisa dem, och jag skulle vilja ställa några frågor på ett par punkter.

Herr Lindberg säger att det mycket väl går att under försöksperiodens gång göra jämkningar, men jag har ännu inte fått något besked om vilka jämkningar som kan göras. Jämkningar när det gäller avståndsgränsen eller viktgränsen kan inte göras eller någon annan jämkning som motionärerna har föreslagit. Vilka jämkningar har utförts? Några små marginella jämkningar torde ha utförts men inte några av betydelse.

Onsdagen den
5 april 1972

*Transportstöd för
Norrländ m. m.*

Jag kan hålla med herr Lindberg om att en sänkning av viktgränsen från 500 kg till 200 kg sett ur samhällets synpunkt kanske inte skulle ge ett så stort tillskott till företagen, men ett tillskott till ett litet företag betyder oändligt mycket mera än man kan tro när det gäller företagets lokalisering.

Talet om samsändningar är en annan fiktion som herr Lindberg drar fram precis som jämkningarna. I propositionen 84 talades om möjligheterna till samsändningar. I två utskottsbetänkanden, 1971 och 1972, har åberopats möjligheterna till samsändningar, men sådana kan ske i ytterst begränsad omfattning. Att ta detta som motiv för att inte sänka viktgränsen 500 kg är ingenting annat än ett tecken på den obotfärdiges förhinder. Det sägs att man får en ökad administrativ belastning. Jag har studerat systemet något, och jag tror inte att den administrativa belastningen blir så stor som man vill ge sken av.

Till sist vill jag beröra en något mer komplicerad fråga. Intransporterna av råvaror och halvfabrikat är säkert betydligt svårare att kartlägga än uttransporterna, men det måste vara nödvändigt att finna former för ett stöd till intransport av råvaror för att kunna bredda näringslivet i Norrland, för att kunna föra dit råvaror och för att kunna bygga upp nya företag.

Herr LINDBERG (s) kort genmäle:

Herr talman! Herr Sellgren ställde många frågor, och jag skall inte försöka detaljbesvara dem.

Han frågade vilka jämkningar som har skett, och enligt hans påstående skulle det vara mycket obetydliga jämkningar. Jag ber att få erinra om att t. ex. när det gäller fraktkostnader för NJA:s produkter har det skett betydande justeringar, och även beträffande andra sortiment och varuslag har rätt stora justeringar skett under den period av ett år och tre månader som försöken hittills pågått. Det innebär i runt tal en ökning av fraktbidraget från 25 miljoner kronor till 40 miljoner kronor. Det anser herr Sellgren vara blygsamma jämkningar. Visserligen ingår däri en del förhöjda fraktkostnader, men det är ändå en ringa del av summan.

När det gäller sänkningar av viktgränsen tror inte herr Sellgren att det blir några stora administrativa problem. Det kan man alltid hoppas, men man kan inte låta bli att konstatera att den administrativa apparaten ovillkorligen måste belastas. Det finns all anledning att följa systemets vidare verkningar, så att man i förväg får ett klart grepp om vilka problem som uppstår, om dessa justeringar vidtas. Jag håller med herr Sellgren om att vi inte helt skall avvisa tanken att det kan finnas anledning att justera viktgränserna nedåt, men man bör ändå skynda långsamt och ta väl reda på vilka bieffekterna blir innan man ger sig på att göra sådana justeringar.

Över huvud taget gäller det hela transportstödet att man bör avvakta och ta del av erfarenheterna innan man ger sig in på större justeringar; det handlar ändå om utgifter, och såvitt jag vet är inte oppositionen så särskilt förtjust i att vara med och föreslå skatteökningar. Även en sådan här reform kostar pengar och de kostnaderna skall ju täckas av inkomster. Om ni kan lägga fram förslag till höjning av marginalskatterna eller andra skattehöjningar eller om ni kan prioritera dessa utgifter framför andra skall jag gärna vara med i en diskussion.

Herr SELLGREN (fp) kort genmäle:

Herr talman! Herr Lindberg gav det enda kända exemplet av betydelse när det gäller jämkningar, nämligen beträffande varuslagsavgränsning. Sedan försökte herr Lindberg utvidga detta och tog därvid som exempel det ökade beloppet till transportstöd. Jag tycker att det var illa valt, och det är ett tecken på bristen på exempel.

Herr Lindberg uppehåller sig fortfarande vid problemet med den administrativa belastningen vid en utökning av transportstödet – särskilt när det gäller en sänkning av viktgränsen från 500 kilo till 200 kilo. Räknar herr Lindberg med att vi skall kunna ha ett organ utan någon personal alls? Är det fråga om personal och administration i det här sammanhanget? Är det inte fråga om att stimulera företagsamheten, och är det inte fråga om att stimulera just den företagsamhet som har mycket stor betydelse och som det här gäller? Jag avser småföretagen som är spridda överallt i landet som ett nät och som i dag inte har möjligheter att utnyttja transportstödet. Det är de företagen vi skall tänka på och inte på att man måste anställa ytterligare en eller annan tjänsteman för kontroll av det ökade antalet ansökningar.

Jag tycker fortfarande att bevisföringen är mycket svag och jag hoppas att man när den nya perioden börjar – som inte bör bli någon försöksperiod – har konkreta förslag och att då argumenten mot våra förslag som majoriteten i riksdagen sannolikt kommer att rösta ned – inte skall vara lika svaga som nu.

Herr LINDBERG (s) kort genmäle:

Herr talman! Herr Sellgren är missbelåten med att jag inte gav fler exempel. Jag skulle mycket väl kunna göra det; men jag skall inte trötta kammarens ledamöter med det. Jag skall i stället gärna stå till tjänst med att gå till kommunikationsdepartementet och be dem där skriva ut listan över jämkningar och överlämna den till herr Sellgren, så får han studera den.

Sedan frågar herr Sellgren om jag inte tror att det behövs några tjänstemän som skall sitta och hantera det här transportstödet. Jo, visst tror jag det, men jag vill undvika att man till liten vinning skall utöka den administrativa apparaten. Det brukar i den här kammaren från visst håll klagas mycket på statlig byråkrati. Vi kan hålla de klagomålen i minnet även när vi diskuterar transportstödet. Vi bör försöka att inte i onödan åstadkomma statlig byråkrati, utan göra det hela så smidigt som möjligt.

Herr STJERNSTRÖM (c):

Herr talman! Jag förstår mycket väl om det vore försmädligt ifall en ändring av fraktbidragsreglerna, så att även leveranser under 500 kilo finge stöd, skulle leda till ökad byråkrati; det vore speciellt försmädligt eftersom fraktbidragsnämndens kansli för ett år sedan förlades till Stockholm.

Herr Lindberg sade, att det egentligen inte finns något nytt sedan i fjol, och det håller jag gärna med om. Men en sak har inträffat i herr Lindbergs och mitt eget hemlän efter debatten förra året. Landstinget har där tagit initiativ till ökad samverkan med Tröndelag, framför allt på

transportområdet. Man anser att Trondheimsfjorden är ett naturligt utskleppningsställe för vissa produkter framställda i Jämtland. Men transportstödet i dess nuvarande utformning motarbetar dessa strävanden. Det har för en del viktiga varuslag från Jämtland blivit naturligare att använda Göteborg som utskleppningshamn än hamnar vid Trondheimsfjorden. Det borde vara naturligt att utforma stödet så, att man skapar en rationell transportorganisation och därmed en näringsgeografiskt riktig transportriktning.

Detta debatterades förra året och från utskottet påpekades då liksom nu att skrivningen var välvillig och att det, om så visar sig nödvändigt, finns möjligheter att vidtaga vissa jämkningar. Några sådana har inte vad jag känner till vidtagits för inlandet. Man måste alltså konstatera att regeringen inte bedömt det nödvändigt att göra några jämkningar, trots att företag i dessa områden uttalat behov av smärre jämkningar i den riktning som finns aktualiserad i en del motioner och även i reservationerna.

Utskottsmajoriteten säger också: "Härigenom synes även motionsledes gjorda yrkanden i viss utsträckning kunna bli tillgodosedda." Det skulle vara intressant att veta om man det här året är beredd att göra några jämkningar och visa något tillmötesgående mot de motioner, som man i dag är beredd att avstyrka. Det vore säkert ganska värdefullt om inlandsindustrin redan i dag kunde få ett besked att de krävda jämkningarna kan komma till stånd och att man skulle kunna tänka sig en jämkning som gav bättre möjligheter för transporter i västlig riktning. Transportstödet har visat sig vara en mycket viktig del av regionalpolitiken. Det har ju till uppgift att stimulera utvecklingen i de övre delarna av Norrland och i det inre stödområdet.

Vi har i motionen 261 tagit upp persontransportkostnaderna. Dessa är stora för de företag som är marknadsinriktade, och det är helt klart att det är sådana företag vi gärna vill ha till Norrland. De ger oss en mera differentierad sysselsättning och tanken bör därför stödjas. Men då måste vi också få bidrag till persontransportkostnaderna.

Jag har fått en utredning från ett företag som nyligen lokaliserats till Jämtlands län. Det är en mekanisk industri med teknisk försäljning. Den innebär personkontakter vid marknadsföringen. Man kan inte klara en marknadsföring per postorder, utan det gäller att satsa på personkontakter och därmed mycket resor. För företaget, som omsätter 5 miljoner kronor, blir merkostnaderna ungefär 100 000 kronor jämfört med de kostnader som skulle ha uppstått, om företaget legat i storstadsregionen. Det är alltså 2 procent på omsättningssumman, vilket är en betydande kostnad. Detta borde kunna rättas till genom införandet av ett persontransportstöd liknande godstransportstödet.

Jag hoppas att regeringen kommer att påskynda detta och tillmötesgå önskemålen i vår motion redan innevarande år.

Herr LINDBERG (s):

Herr talman! Herr Stjernström frågar efter de justeringar som kan komma till stånd. Jag skall inte förutspå dem utan vill bara påminna om att en intensiv utvärdering av stödets verkningar och funktioner pågår

Onsdagen den
5 april 1972

*Transportstöd för
Norrländ m. m.*

inom transportnämnden och kommunikationsdepartementet. Vad som kan bli resultatet av det skall jag inte försöka sja om.

Herr Stjernström påminde mycket riktigt om att landstinget har inlett ett samarbete med Sörtröndelagen när det gäller kommunikationerna. Han glömde en för mig intressant detalj: att det är på socialdemokratiskt förslag. Men jag kan ändå säga att även om Borten har avgått borde herr Stjernström ta kontakt med honom igen — han har ju erfarenheten tidigare — och diskutera detta med transportstöd och norsk sträcka inräknad som kvalifikationsgrundande. Då kunde vi få höra vilka synpunkter man kan ha där. Jag har visserligen inte diskuterat med Borten, men jag har diskuterat med andra normmän. Norrmännen vill inte att transportsträckan i Norge skall inräknas som kvalifikationsgrundande på den svenska sidan. Då uppstår nämligen en konkurrens för de norska företagen, som har precis samma problem i Nord- och Mellannorge som vi har i Nord- och Mellansverige.

Jag nämnde i fjol ett exempel här från talarstolen, jag skall be att få upprepa det. Småhusfabrikanterna i Sörtröndelagen slåss på en mycket hård marknad. Om vi skulle få ett statligt transportstöd in i Norge från Sverige, skulle deras konkurrensvillkor på en gång försämrast kraftigt och detta skulle utgöra en mycket stor fara för den företagsamheten. Det är bara ett exempel. Jag skall nöja mig med det.

I övrigt kan det vara värt att påpeka att norrmännen när de utformade sitt transportstöd i stort sett gjorde det till en kopia av det svenska transportstödet. De tar inte in transportsträcka i Sverige som kvalifikationsgrundande just på grund av att de själva vill att vi skall visa dem samma hänsynstagande.

Jag skall i övrigt be att få hänvisa till vad jag yttrade i mitt tidigare inlägg om de internationella förvecklingar det kan leda till att ha transportstödet kvalifikationsgrundande utanför landets gränser.

Herr talman! Jag ber än en gång att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr STJERNSTRÖM (c):

Herr talman! Efter att ha lyssnat till herr Lindberg får man klart för sig att kommittén — som han säger att socialdemokraterna i Jämtland tagit initiativ till — främst skulle få till uppgift att motverka ökade transporter över Kölen. Så kan det inte vara. Herr Lindberg har talat med fel norrmän, det är ju helt uppenbart. Det är självklart angeläget med en ökad trafik över Kölen för såväl jämtars som trönders intressen.

Herr LINDBERG (s):

Herr talman! Herr Stjernströms yttrande, att den kommitté som skall verka för ett samarbete när det gäller transporterna över Kölen skulle kommit till för att motverka dessa transporter, får stå för herr Stjernströms egen räkning.

Överläggningen var härmed slutad.

Punkterna 1 — 3

Kammaren biföll vad utskottet i dessa punkter hemställt.

Punkten 4

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 1 av herr Håkansson m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Håkansson begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammarken bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 3 punkten 4 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammarken bifallit reservationen nr 1 av herr Håkansson m. fl.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarkens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då herr Håkansson begärde rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja	—	242
Nej	—	70
Avstår	—	2

Punkten 5

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 2 av herr Lothigius m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Sellgren begärde votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammarken bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 3 punkten 5 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammarken bifallit reservationen nr 2 av herr Lothigius m. fl.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarkens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då herr Sellgren begärde rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja	—	162
Nej	—	151
Avstår	—	1

Punkten 6

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 3 av herr Lothigius m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Håkansson begärde votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammarken bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 3 punkten 6 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammarken bifallit reservationen nr 3 av herr Lothigius m. fl.

Nr 51

Onsdagen den
5 april 1972

*Transportstöd för
Norrländ m. m.*

Nr 51

Onsdagen den
5 april 1972

*Transportstöd för
Norrländ m. m.*

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då herr Håkansson begärde rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja	--	162
Nej	--	151
Avstår	--	1

Punkten 7

Utskottets hemställan bifölles.

Punkten 8

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 4 av herr Lothigius m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Sellgren begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 3 punkten 8 röstar ja,

den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 4 av herr Lothigius m. fl.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då herr Sellgren begärde rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja	--	161
Nej	--	151
Avstår	--	1

Punkten 9

Utskottets hemställan bifölles.

Punkten 10

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 5 av herr Lothigius m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Lothigius begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 3 punkten 10 röstar ja,

den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 5 av herr Lothigius m. fl.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då herr Lothigius begärde

rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja — 162
Nej — 150
Avstår — 1

Nr 51

Onsdagen den
5 april 1972

*Transportstöd för
Gotland*

Punkterna 11 — 15

Kammaren biföll vad utskottet i dessa punkter hemställt.

Punkten 16

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 6 av herrar Lothigius och Clarkson, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Lothigius begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 3 punkten 16 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 6 av herrar Lothigius och Clarkson.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen.

Herr förste vice talmannen tillkännagav att anslag utfärdats om sammanträdets fortsättande kl. 19.30.

§ 10 Transportstöd för Gotland

Föredrogs trafikutskottets betänkande nr 5 i anledning av Kungl. Maj:ts i propositionen 1972:1 gjorda framställning rörande anslaget till transportstöd för Gotland för budgetåret 1972/73 jämte motioner.

I propositionen 1972:1 hade Kungl. Maj:t (bilaga 8, s. 189—190 i utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 3 januari 1972) föreslagit riksdagen att till Transportstöd för Gotland för budgetåret 1972/73 anvisa ett förslagsanslag av 2 100 000 kronor.

I detta sammanhang hade behandlats

dels motionen 1972:525 av herrar Helén (fp) och Fälldin (c) vari hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t begärde 1. att ett förslag om frakstöd för råvaror och halvfabrikat till Gotland förelades årets riksdag samt 2. att en utredning tillsattes med uppgift att framlägga förslag om ytterligare åtgärder i syfte att skapa likställighet mellan Gotland och fastlandet i fråga om kostnader för transporter av gods, fordon och passagerare,

Onsdagen den
5 april 1972

*Transportstöd för
Gotland*

dels motionen 1972:1224 av herr Schött m. fl. (m) vari yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställde att Kungl. Maj:t skulle för riksdagen framlägga förslag om utvidgning av transportstödet för Gotlandstrafiken enligt de riktlinjer som anförts i motionen.

Utskottet hemställde
att riksdagen

1. till Transportstöd för Gotland för budgetåret 1972/73 på driftbudgeten under sjätte huvudtiteln anvisade ett förslagsanslag av 2 100 000 kronor,
2. skulle avslå motionerna 1972:525 och 1972:1224.

Reservation hade avgivits beträffande frågorna om nedsättning av godstaxan för vissa ingående transporter, ytterligare åtgärder i syfte att skapa likställighet mellan Gotland och fastlandet samt utvidgning av transportstödet för Gotlandstrafiken av herrar Lothigius (m), Sellgren (fp), Håkansson (c), Clarkson (m), Torwald (c), Taube (fp) och Jonasson (c), som ansett att utskottet under 2 bort hemställa,

att riksdagen i anledning av motionerna 1972:525 och 1972:1224 hos Kungl. Maj:t begärde

a. att ett förslag om fraktstöd för råvaror och halvfabrikat till Gotland snarast förelades riksdagen,

b. att en utredning tillsattes med uppgift att framlägga förslag om ytterligare åtgärder i syfte att skapa likställighet mellan Gotland och fastlandet för transporter av gods, fordon och passagerare.

Till betänkandet hade fogats ett särskilt yttrande av fru Ryding (vpk).

Herr SELLGREN (fp):

Herr talman! Gotland är en av de regioner i landet som hotas av den kraftigaste befolkningsminskningen. Länet — eller kommunen, vilket man väljer — har liksom stora delar av Norrland ett alltför ensidigt näringsliv. De viktigaste näringsgrenarna är jordbruket, skogsbruket och jord- och stenindustrin. Vissa andra företag har etablerat sig på Gotland, men de har ännu alltför liten omfattning. En fortsatt minskning av befolkningen kan leda till svårigheter att upprätthålla en rimlig samhällsservice på ön.

Den senaste tidens varsel om nedläggningar av vissa för Gotland betydelsefulla företag är också dåliga tecken. Risken är uppenbar att utvecklingen kommer in i en ond cirkel, som kan visa sig svår att bryta. Det måste vara i landets intresse att snarast stärka förutsättningarna för en bättre utveckling på Gotland än hittills, så att näringslivet kan förnyas och ge sysselsättning åt befolkningen. Statsmakterna har redan beslutat att Gotland skall tillhöra stödområdet, och därmed har man ställt sig positiv till att näringslivet på Gotland skall förstärkas. Möjligheterna till regionalpolitiska stödåtgärder borde förhoppningsvis stimulera nylokalisering av företag inom olika branscher till Gotland för att fånga upp undersysselsättningen inom området.

Det finns emellertid en svårighet som man inte kan komma ifrån, och det är de höga gods- och persontransportkostnaderna till och från

fastlandet, vilka i hög grad försvårar strävandena att uppnå de regionalpolitiska målsättningarna. När ett företag planerar nyetablering på en ort, kommer självfallet fraktkostnaderna med i kalkylen, och vid en sådan beräkning ligger Gotland inte särskilt gynnsamt till, trots det sedan i februari i år utgående stödet till färjetrafiken. Även persontransportkostnaderna blir högre än vid motsvarande avstånd på fastlandet genom att resenärerna i huvudsak är hänvisade till flyget. Man kan redan nu utgå ifrån att det under höstriksdagen antagna fraktstödet för Gotland, som begränsar sig till nedsättning av taxorna för de utgående transporter på färjetrafiken med fastlandet, mycket snart kommer att visa sig vara helt otillräckligt.

I motionen 525 av herrar Helén och Fälldin görs det enkla och självklara påståendet att färjorna i praktiken är att betrakta som Gotlands "landsväg" till det övriga Sverige. Utgår man från den principen bör staten bära de merkostnader som påläggs gods, fordon och passagerare för transport mellan Gotland och fastlandet i jämförelse med transportkostnaderna för motsvarande sträcka på fastlandet. Om betingelserna för Gotland någonsin skall kunna bli jämförbara med dem på fastlandet, måste därför målsättningen beträffande trafikpolitiken vara att transportkostnaderna till och från Gotland åtminstone inte skall vara högre än vad en transport på fastlandet av motsvarande längd får betinga.

Även om sålunda riksdagen nyligen tagit ett beslut angående Gotlands-
trafiken, anser vi reservanter liksom motionärerna bakom motionerna 525 och även moderatmotionen 1224 det nödvändigt att hela frågan om vilka åtgärder som skall vidtas för att skapa likställighet mellan Gotland och fastlandet skyndsamt utreds och att förslag härom framläggas för riksdagen innan den treåriga försöksperioden gått till ända. Självfallet kan en sådan utredning samordnas med den transportplaneringsutredning som ålagts länsstyrelsen liksom även med Gotlands kommuns arbete på att få fram en effektivare hamnorganisation.

I reservanternas yrkande finns ytterligare en precisering. Det gäller fraktstöd för transport av råvaror och halvfabrikat till Gotland. Tillgången på råvaror inom Gotland är som jag framhöll inledningsvis mycket begränsad. Vill man stimulera till en breddning av näringslivet inom området, bör gynnsamma betingelser skapas för tillförsel av råvaror till nya förädlingsindustrier. Detta åstadkommes enklast genom en utbyggnad av fraktstödet på sätt som föreslås i reservationen.

Fru talman, Jag ber alltså med dessa motiveringar att få yrka bifall till reservationen.

Under detta anförande övertog fru andre vice talmannen ledningen av kammarens förhandlingar.

Herr SCHÖTT (m):

Fru talman! I höst, närmare bestämt lördagen den 30 september, kommer Ölandsbron att invigas. Därmed har äntligen frågan om vår näst största ös förbindelse med fastlandet fått sin lösning. För vår största ö, Gotland, med en befolkning som är mer än dubbelt så stor som Ölands, är frågan om tillfredsställande kommunikationer med fastlandet däremot

alltjämt olöst. I detta fall är en broförbindelse av naturliga skäl otänkbar. Det gäller då att på annat sätt ge Gotland ett rejält trafikstöd. När riksdagen den 17 december i fjol beslöt om transportstöd för viss linjesjöfart från Gotland uttalade vi från moderata samlingspartiets sida vår tillfredsställelse över att — efter flera decenniers framställningar, motioner i riksdagen om en rad utredningar och överläggningar mellan staten och företrädare för Gotland — äntligen något gjorts för att utjämna skillnaden mellan Gotland och fastlandet i transporthänsende.

Samtidigt framhöll vi att vad riksdagen då på Kungl. Maj:ts förslag beslutade endast kunde betraktas som ett första steg för att Gotland skulle få, som vi uttryckte det, "vägpriser över vattnet".

Även i år har vi moderater motionsledes framhållit att det statliga transportstödet till Gotland, som beräknas till 2,1 miljoner kronor, är absolut otillräckligt. Av beloppet hänför sig 1,5 miljoner kronor till godstransportstöd och 0,6 miljoner kronor till nedsättning av personbilstaxan med 15 procent. Gotlandsbolagets kostnader för sänkning av personbilstaxan med 10 procent kan beräknas uppgå till 0,4 miljoner kronor och för sänkning av priset på färdbiljetterna till mångdubbelt högre belopp.

För gotlänningarna är det naturligt att erinra om att de årligen betalar cirka 25 miljoner kronor i fordons- och drivmedelsskatter, medan anslaget till vägarna på Gotland uppgår till cirka hälften av detta belopp. I jämförelse med det av gotlänningarna erlagda skattebeloppet på 25 miljoner kronor ter sig det nu utgående transportstödet till ön på 2,1 miljoner kronor onekligen blygsamt.

I år liksom i fjol har vi moderater framhållit det otillfredsställande i att transportstödet omfattar endast färjtrafik *från* Gotland. För att förbättra konkurrensläget för näringslivet borde stödet utvidgas till att omfatta jämväl lastbilstransporter enligt likartade regler som gäller inom andra delar av stödområdet samt godstransporter *till* Gotland. Det borde gälla exempelvis transporter av råvaror och halvfabrikat för förädling inom industrin samt transporter som avser legoarbeten vid gotländska företag. Samtidigt har vi än en gång framhållit angelägenheten av att åtgärder vidtas för att nedbringa flygkostnaderna mellan Gotland och fastlandet. Därvid bör med skärpa erinras om att flygtrafiken för Gotlands del helt naturligt är av utomordentlig betydelse.

Det av riksdagen i fjol beslutade transportstödet utgår under en försökstid av tre år, och trafikutskottets majoritet har den uppfattningen att resultatet av försöksverksamheten bör avvaktas innan ytterligare åtgärder vidtas. I moderatmotionen nr 1224 hävdar vi att sysselsättningsläget på Gotland, som redan länge varit bekymmersamt, med hänsyn till nedläggningen av en för ön mycket stor industri och hotet om militära indragningar nu framstår som så oroande, att det inte är försvarligt att avvakta utgången av den treåriga försöksperioden utan att ytterligare åtgärder bör vidtas skyndsamt för att förbättra situationen. En av de främsta åtgärderna härvidlag är utan minsta tvivel en rejäl utvidgning av transportstödet.

I den gamla riksdagen hade jag äran att under 11 år representera förutom mitt hemlän, Kalmar län, även Gotlands län. Helt naturligt fick

jag härigenom god kännedom om Gotlands problem. Problemen var stora och gällde bl. a. svag sysselsättning, svagt skatteunderlag, höga skatter, höga transportkostnader. Skattekraften är den lägsta i riket, ca 68 skattekronor per invånare mot ca 96 för riket i genomsnitt. Den kommunala utdebiteringen är samtidigt den högsta. Som exempel må nämnas att preliminär skatt 1972 utdebiteras med i Visby församling 27:80 kronor, i Sundre församling 29:70 kronor och i Hamra församling 29:90 kronor. Det är skrämmande höga tal, vilka onekligen på sitt sätt påverkar befolkningssituationen på Gotland.

Gotlands problem har inte minskat med åren utan tvärtom blivit allt större. Tyvärr har statsmakterna ej tillräckligt beaktat dessa problem. Mycket har under gångna år försummats; det är nu hög tid att det vidtas åtgärder för att förbättra förhållandena på Gotland och då i första hand för att så långt det är möjligt skapa likställighet mellan Gotland och fastlandet för transporter av gods, fordon och passagerare.

Fru talman! I den vid utskottets betänkande fogade reservationen har utskottets samtliga borgerliga ledamöter i anledning av motioner av representanter för de tre borgerliga partierna föreslagit för Gotlandstrafiken och Gotlands framtid väsentliga åtgärder. Jag ber för min del att få yrka bifall till denna reservation.

Herr ROSQVIST (s):

Fru talman! På 1971 års riksdags sista arbetsdag den 17 december hade vi att behandla Kungl. Maj:ts proposition nr 154, som gällde fraktstöd till Gotland. I anslutning till den propositionen hade väckts ett antal motioner, som i stort sett var likadana som de motioner som trafikutskottet har haft att behandla i anslutning till statsverkspropositionen angående Gotlandstrafiken för 1972. Vi hade vid det tillfället en debatt här i kammaren, och jag tycker det vore något av slöseri med kammarens tid att nu upprepa argumenten mot motionerna.

Fraktstödet började utgå den 1 februari i år och har alltså varit i kraft något över två månader. I sina betänkanden nr 28 år 1971 och nr 5 i år har trafikutskottet sagt, att "det förordade systemet skall bedrivas som försöksverksamhet under en treårsperiod. Resultatet härav bör enligt utskottets uppfattning avvaktas innan ytterligare åtgärder vidtas. Utskottet förutsätter dock att redan under treårsperioden överväganden sker beträffande stödets utformning och tillämpning efter försöksperiodens utgång."

Fru talman! Med de orden ber jag att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr SELLGREN (fp) kort genmäle:

Fru talman! Det är visserligen rätt kort tid sedan kammaren behandlade den här frågan — så långt har herr Rosqvist alldeles rätt — men herr Rosqvist stannade vid december 1971. Han har inte följt utvecklingen efter den dagen, han har inte tagit något som helst intryck av vad som sker på Gotland och inte heller av den opinionsbildning vi har här i riksdagen när det gäller att påtala de brister som verkligen föreligger i fråga om transportstödet till Gotland.

Herr Rosqvist vill under sken av att spara kammarens tid knappa in sin argumentering för att slippa bemöta de mycket väsentliga och omfattande yrkanden som har gjorts i de olika motionerna. Jag tror inte att gotlänningarna lika mycket uppskattar herr Rosqvists sparsamhet.

Det finns en mycket allvarlig passus i den motion som jag åberopade i samband med att jag talade för reservationen, och jag skulle vilja återge den. Det sägs i motionen:

”När frågan om ett utökat statligt stöd övervägs bör som jämförelse uppställas de kostnader som samhället alternativt får bära för en successiv avfolkning på Gotland med motsvarande investeringar i andra samhällen liksom de ökade kostnaderna för den under tiden kvarboende befolkningen om en efter svenska förhållanden dräglig standard skall kunna upprätthållas.”

Vi måste ha ögonen på att det sker någonting i negativ riktning på Gotland, där samhället snarast måste ingripa. Då räcker det inte med att åberopa att vi någon månad tidigare har fattat ett beslut som man redan nu kan säga var alltför begränsat och inte ger den stimulans till näringslivet och boendet på Gotland som behövs för att främja en positiv utveckling.

Herr SCHÖTT (m) kort genmäle:

Fru talman! Jag kan helt instämma i vad herr Sellgren nu anför. Själv är jag förvånad över den kallsinnighet som man iakttar när det gäller Gotlands problem. Dessa är så stora att det finns all anledning för oss att känna oss oroad.

Vid den debatt som förekom i december i fjol tillät jag mig säga att jag tyckte att herr Rosqvist tog för lätt på Gotland och dess problem. Det är ett uttalande som jag har alla skäl att i dag upprepa.

Herr ROSQVIST (s) kort genmäle:

Fru talman! Enligt min uppfattning är det inte antalet ord som avgör om man är kallsinnig eller inte – jag vill säga det till herr Schött.

Vad gäller det som herr Sellgren tog upp i sin replik kan jag upprepa vad jag sade från talarstolen: De här frågorna diskuterade vi den 17 december. Vi är medvetna om att detta är en försöksperiod, och ni bör vara det, herr Sellgren. Den har pågått i två månader, och efter två månader kan man inte vara färdig att göra en utvärdering och säga att det här stödet är missriktat eller felaktigt. Det behövs väsentligt längre tid för att klara ut den frågan.

Herr SELLGREN (fp) kort genmäle:

Fru talman! Det är ytterst beklagligt att herr Rosqvist tar antalet ord som ett mått på en intresseinriktning. Det är inte antalet ord det är fråga om utan viljeinriktningen, och det är avsaknaden av viljeinriktning i herr Rosqvists anförande som jag påtalade i mitt tidigare inlägg.

Herr SCHÖTT (m) kort genmäle:

Fru talman! Det är ju inte orden utan gärningarna som är avgörande. Jag är ytterligt förvånad över att herr Rosqvist och hans meningsfränder

inte har kunnat stödja de mycket rimliga krav som framställts i reservationen. Jag ber för min del att än en gång få tillstyrka densamma.

Herr GUSTAFSSON i Stenkyrka (c):

Fru talman! Tidigare talare har ju berört Gotlands situation ur olika aspekter — befolkningspolitisk, det skattemässiga underlaget, sysselsättningsfrågor osv. Jag kan därför gå direkt på kommunikationsfrågan som vi här behandlar. Det bör väl sägas att det gäller en nyckelfråga för Gotland. Skall vi lyckas klara en utbyggnad av näringslivet, vilket är nödvändigt, så måste frågan lösas.

Speciellt utmärkande för Gotland är att hemmamarknaden är liten. Därav följer att näringslivet blir exceptionellt starkt beroende av rimliga frakter för att nå andra marknader. Persontrafiken är givetvis också viktig för handelsförbindelserna, turismnäringen och utbildningsmöjligheterna samt för att bryta känslan av isolering.

Frågan hur kostnadsmässig likställighet i kommunikationshänseende mellan Gotland och fastlandet skall kunna uppnås har diskuterats i över ett kvarts decennium. Flera utredningar har sökt finna lösningar på problemet. Statsrådet Norlings förslag om transportstöd till färjetrafiken är såvitt jag kan bedöma den första konkreta åtgärd som vidtagits i frågan. Detta initiativ noteras med tillfredsställelse, liksom utskottets tillstyrkande av de 2,1 miljoner som nu föreslagits utgå för ändamålet.

Från gotländsk sida har emellertid hävdats att principen om allmän väg till Gotland ur kostnadshänseende bör läggas till grund för kommande beslut. Vi konstaterar att till olika delar av landet i övrigt — utom Gotland — bygger staten vägar och broar eller bekostar avgiftsfria färjeleder. Staten bär i dagsläget helt ansvaret för Gotlands kommunikationer med fastlandet; konkurrensmöjligheterna är helt obefintliga. I luftrummet råder monopolföretaget Linjeflyg. I färjetrafiken över havet äger staten koncessionsprövningen och genom denna full insyn samt rätt att fastställa taxor och turlinjer. På lastbilssidan kan staten genom ägarinflytande i ASG och Svealast verka som prisbildare. Möjligheter föreligger alltså till fullo för staten att med olika åtgärder minska kostnadstrycket i Gotlandstrafiken.

I motionen 525 föreslås att en utredning tillsättes med uppgift att framlägga förslag om ytterligare åtgärder i syfte att skapa likställighet mellan Gotland och fastlandet i fråga om kostnader för transporter av gods, fordon och passagerare. Tanken bakom förslaget är ju att den treåriga försöksperiod, som nu inletts, skall utnyttjas för utarbetande av förslag till mera permanenta grunder för kommunikationsproblemens lösning.

Vilka frågor är det nu som bör bli föremål för utredning? Några frågeställningar vill jag här i korthet skissera.

1. Principen att Gotlands väg över havet skall betraktas som allmän väg ur kostnadsansvarighetssynpunkt bör slås fast. Vägpriser över vattnet bör eftersträvas.

2. Huvudmannaskapet för trafiken bör utredas. Olika förslag i detta hänseende har i tidigare utredningar diskuterats. Som tänkbara möjligheter har angivits att staten direkt — vilket kan sägas vara fallet för

närvarande — kan köpa tjänster av Gotlandsbolaget, som nu driver trafiken. SJ har nämnts som tänkbar huvudman, vägverket likaså. Frågan om bildande av ett särskilt bolag med staten, Gotlands kommun, näringslivet på Gotland m. fl. som intressenter har diskuterats. Andra alternativ kan naturligtvis också provas.

3. Hamnfrågorna är av stor vikt enär trafikströmmarnas fördelning liksom vägvästande till olika centralorter och avsättningsområden har stor betydelse för restider och kostnader i trafiken. Likaså kan valet av färjetyp påverkas av hamnens utformning och läge eller — å andra sidan — hamnens utformning behöva anpassas till färjetypen.

Från gotländsk sida har hävdats att såväl nordlig som sydlig färjeled bör trafikeras. Så sker ju också nu. Anknytning med Öland är önskvärd, i varje fall under sommarmånadernas turistström, vilken sannolikt kommer att öka med Ölandsbrons tillkomst.

Hamnkostnaderna ur anläggningssynpunkt bör utredas. Enligt min mening bör hamnarna på Gotland betraktas som sådana i den nya väglagen angivna väganordningar som är nödvändiga för trafikens bedrivande och följaktligen bekostas av staten.

4. Trafikförsörjningsplan bör upprättas i samverkan mellan staten, länsstyrelsen på Gotland samt Gotlands kommun. Landtrafiken samordnas med trafiken över havet. Eventuellt borde övervägas huruvida kommunikationsdepartementets arbetsgrupp för regionala trafikfrågor kunde utse Gotland till ett av de områden där modell- och försöksplanering sker.

5. En rationell trafik bör eftersträvas. Undersökning bör ske om möjligheterna till samordning mellan de olika landtrafikföretagen för att undvika tomt tonnage på färjorna, för att möjliggöra att förare i minsta möjliga utsträckning behöver medfölja över havet etc.

Terminalfrågorna bör granskas, inte enbart ur de enskilda trafikföretagens synvinkel utan ur hela det gotländska trafikintressets. Det vore önskvärt att bilföretagen involverades i granskningen av turlinjer och taxor, enär en betydande del av fraktkostnaderna ligger just på biltrafiksidan. Det borde undersökas huruvida den s. k. normaltaxan för fjärrtrafik kunde omfatta hela landet och inte som nu hela landet exklusive Gotland.

6. För närvarande tillämpas olika priser i persontrafiken för gotlänningar och för resande från fastlandssidan. Detta gäller såväl i färje- som i flygtrafiken. Detta innebär att resande från fastlandssidan får betala prisnedsättningen för gotlänningarna. Det borde undersökas om denna princip kan anses vara riktig. Den drabbar bl. a. de s. k. sommargotlänningarna som äger hus på Gotland, liksom givetvis den för Gotland ur näringsynpunkt viktiga turisttrafiken. Andra vägar borde undersökas för prisnedsättningen i persontrafiken.

7. Undersökning borde ske huruvida överfarten över internationellt vatten mellan Gotland och fastlandet kunde motivera införande av s. k. sjöpriser eller försäljning av tullfria varor, liksom nu sker på Finlandsfärjorna. Resorna kunde eventuellt i så fall komma att ställas till Gotland i viss utsträckning i stället för, som nu sker, till Åland.

8. Flygpriserna borde bli föremål för särskild undersökning. Gotland,

som saknar tillgång till landsvägs- eller järnvägsförbindelser med övriga delar av landet, borde få tillgång till ett folkflyg som alla hade ekonomiska möjligheter att resa med. Så är ju tyvärr inte fallet i dag.

Fru talman! Jag ber att få yrka bifall till reservationen av herr Lothigius m. fl. Jag vill uttala någon förvåning över vpk-representantens ställningstagande i utskottet. Vpk-representanten menar ju att trafiken skall förstatligas. Det finns i och för sig ingenting som hindrar att en sådan fråga hade kunnat ingå i ett utredningsuppdrag som Kungl. Maj:t lämnar.

Utskottsmajoriteten förutsätter för sin del att redan under treårsperioden överväganden sker beträffande det införda stödets utformning och tillämpning efter försöksperiodens utgång. För min del vill jag förutsätta att förbättringar skall kunna ske även under försöksperioden, t. ex. införade av stöd även för införsel till Gotland av vissa råvaror och halvfabrikat samt emballage som kommer till användning inom det gotländska näringslivet och som inte är tillgängligt på Gotland.

Om reservationen avslås vill jag till sist uttala förhoppningen att kommunikationsministern inom sitt departement och i samråd med företrädare för Gotland verkställer undersökningar om förbättringar i stödet och att bl. a. de synpunkter jag här har anfört då kan komma under prövning.

Herr HALLGREN (vpk) kort genmäle:

Fru talman! Jag vill erinra om vad vi sade i den debatt som fördes på riksdagens sista dag i fjol. Då framhöll vi att om vi också försöker att höja eller utöka det trafikstöd vi den gången beslutade om skulle vi ändå inte lösa hela detta problem för gottlänningarna. I motionen 1589 förra året framhöll vi också som vår mening – och vi har upprepat det nu – att ett förstatligande av färjetrafiken på Gotland är det enda förnuftiga; det är ingen mening med att plottra med något annat.

I det särskilda yttrandet till trafikutskottets förevarande betänkande har vi sagt att det ännu har gått bara en kort tid sedan beslut fattades om trafikstödet, och vi har alltså den uppfattningen att det inte hjälper med att ge ytterligare stöd åt ett trafikföretag sådant som Gotlandsbolaget. Det skulle bara ytterligare stärka bolagets monopolställning och ge det ännu större vinster. Gottlänningarna själva skulle inte tjäna något nämnvärt på det. Möjligen kunde det bli något billigare för företag som ville etablera sig, men Gotlands befolkning skulle inte tjäna mycket på det.

Det är givetvis beklagligt att företag har lagts ned på Gotland eller har varslat om nedläggning, men detta kan inte tillskrivas färjetrafiken på Gotland. Det är andra förhållanden som spelar in där. Det är ganska stora ekonomiska intressen som driver den linjen att viss företagsamhet skall försvinna från Gotland. Där får man väl på den borgerliga sidan försöka komma överens, ty det är ju helt borgerliga-kapitalistiska intressen som där spelar in.

Onsdagen den
5 april 1972

*Transportstöd för
Gotland*

Herr kommunikationsministern NORLING:

Fru talman! Det var inte min avsikt att delta i denna diskussion om Gotland, och det är med stor tvekan jag nu ger mig in i den debatten.

Om vi menade något med det beslut vi fattade i december i fjol, och om riksdagen menar att vi här har funnit en väg att angripa de gotländska problemen, då kan den diskussion som nu förs i kammaren bara tjäna ett syfte, nämligen att göra det mycket svårare för Gotland och gotlänningarna. Det är nämligen så - det kan jag säga, eftersom jag själv står mitt uppe i det arbetet - att om någon fråga i mitt departement under de senaste åren har fått den tid som den behövt, och om det är någon fråga där statsmakterna verkligen har bemödat sig om att gå gotlänningarna till mötes genom att ta kontakt, diskutera, initiera förslag och komma fram till slutledningar som sedan diskuterats på nytt och resulterat i framläggande av förslag - ja, då är det Gotlandsfrågan. Dagens debatt är därför beklaglig - jag tänker nu inte så mycket på det sakliga innehållet som på de invektiv som dess värre använts mot utskottsmajoritetens talesman. Den oinvigde lyssnaren måste få intrycket att det egentligen inte har skett någonting i Gotlandsfrågan; vet man inte att det har hänt något i Gotlandsfrågan under de senaste två åren och lyssnar till den här debatten, måste man tro att ingenting har skett, ja, att det snarast har varit en tillbakagång för Gotland i kommunikationshänseende. Nu är ju herr Rosqvist av naturen en mycket vänligt sinnad man, och jag förstår mer än väl om han ger upp försöket att få sista ordet i den här diskussionen, som just nu inte handlar om Gotland och dess bekymmer och glädjeämnen - det finns också sådana - utan snarast som sagt om vem som skall få sista ordet.

Låt mig bara, fru talman, ta två tre minuter i anspråk för att även jag upprepa något som de flesta av kammarens ledamöter som var med och voterade i december i fjol redan vet.

Vi hade mycket ingående överläggningar med Gotlands representanter, med Gotlands kommuns representanter, indirekt med näringslivet på Gotland, med alla berörda parter, Gotlandsbolaget och andra, med bl. a. herr Gustafsson i Stenkyrka; vi två åtminstone kan minnas hur vi tillsammans med andra representanter för Gotland under en halv natt i höstas satt och i detalj gick igenom förslaget till proposition om transportstöd för Gotland. Jag vill inte pådyvla herr Gustafsson i Stenkyrka en enda definitiv uppfattning från det tillfället, men vi var ändå i princip överens om att vi inte skulle ha något stöd till ingående transporter. Vi var indirekt och även direkt överens med näringslivet på Gotland om att - hur illa det än kan låta i alla deras öron som inte gillar det ordet - skapa något av en liten "tullmur" till Gotland för att hindra att alltför mycket varor kom in till Gotland med hjälp av ett transportstöd. Vi ville, när vi nu fattade beslut om ett stöd, kort sagt se till att näringslivet på Gotland fick en möjlighet att arbeta under litet bättre konkurrensförhållanden än det fått göra om man infört ett stöd för ingående transporter också.

Vid alla de otaliga kontakter som jag hade före propositionens avlämnande fanns det inte någon som hade någon - i varje fall inte uttalad - annan uppfattning i den frågan. Jag kan ju inte gå i god för vad

alla tyckte och tänkte, men alla som jag mötte och diskuterade med var ense om att vi under försöksperioden inte skulle ge något stöd för ingående transporter och detta just på grund av att vi ville måna om det gotländska näringslivet. Det stöd som staten gav skulle till sista kronan komma gotlänningarna till del.

När man två månader efter det att detta beslut har trätt i kraft nu vill att riksdagen skall fatta ett nytt beslut, så hör det väl ändå vara min skyldighet att från denna talarstol säga vad gotlänningarnas intressenter sade i höstas i denna fråga.

Sedan må det stå var och en fritt att tycka att man skall på sikt, nu eller längre fram, göra vissa justeringar i övrigt. Samma sak gäller för det här stödet som för Norrlandsstödet. Det är sagt, när det här beslutet fattades, att man under försöksperioden skulle kunna undersöka om vissa förändringar kunde vara nödvändiga att göra vid försöksperiodens slut.

Vad jag reagerar mot är att man bara ett par månader efteråt på fullt allvar här vill göra vederligt att stödets inriktning från början var felaktig. Det är alltså inte riktigt, utan stödet fick precis den inriktning och det innehåll som man från det gotländska näringslivets sida och från Gotlands kommun vid uppvaktningar hos mig pläderade för och som vi också i stort, jag höll på att säga helt, var överens om, innan propositionen framlades.

Här har i övrigt sagts en hel del om Gotland. Jag skall inte på något vis göra gällande att de åtgärder som har vidtagits från statsmakternas sida skulle vara någon sorts slutvinjett på Gotlands kommunikationsfrågor. Gotland kommer alltid, som alla andra regioner i landet, att leva med i utvecklingen och kommer alltid att ställa nya krav på samhälle och individ. Här är ingenting sagt ifrån statens sida att någonting är färdigt, en uppfattning som man lätt skulle kunna få, när man lyssnar på den här debatten.

Jag vill peka på den utveckling som har skett i denna fråga under de senaste två åren, med lagen om linjesjöfart till Gotland som riksdagen antog enhälligt, med transportstödet som också beslutades enhälligt, med det som lagen om linjesjöfart innebar i vad avser att staten skall fastlägga och kontrollera turlistor och turplaner osv., med regeringens beslut för någon tid sedan om att statens järnvägar trots stora förluster åläggs att driva busstrafik på Gotland till dess att gotlänningarna själva klarat ut hur de vill ha det med sin lokala trafik på ön.

Vad beträffar Gotland råder det ingen brist på diskussionsämnen, och vi är av naturliga skäl inte överens om allting, men diskussionen mellan Gotlands kommun och oss sker på ett förtroendefullt sätt, det vill jag gärna säga här i kammaren; vi har fått i gång en dialog mellan departementet och de gotländska myndigheterna som naturligtvis på sikt kommer att leda till ytterligare resultat.

Det är, fru talman, i den här belysningen som jag menar att en debatt av det slag som förts här innan jag gick upp inte kommer att förstås ens av gotlänningarna – jag känner nu så pass många av dem att jag förs ta med dem i den bedömningen. De vet att en utveckling nu pågår. Vad man på fastlandet skall tro om en sådan här diskussion vill man ju inte ens tänka på, därför att den här diskussionen kan ju för de flesta av dem som

Nr 51

Onsdagen den
5 april 1972

*Transportstöd för
Gotland*

går på fastlandet och som inte känner till förhållandena naturligen uppfattas som att här pågår en stid på liv och död mellan statsmakterna och Gotlands intressen, Gotlands kommun, Gotlands befolkning. Det är helt felaktigt. Ett förtroendefullt samarbete under svåra förhållanden har inletts, pågår och kommer att utvecklas.

Det, fru talman, får bli min slutvinjett i den långa debatt som i dag har rört många ting men där både de stora väginvesteringarna och de beloppsmässigt mindre anslagen till Gotland naturligtvis bör redovisas utifrån sakliga grunder och inte med något försök att göra vitt till svart.

Herr LOTHIGIUS (m):

Fru talman! Jag skall inte kommentera eller harangera kommunikationsministern, men för att bilden skall bli fullständig vill jag göra ett inlägg med anledning av vänsterpartiet kommunisternas synpunkt, som innebär att man vill skapa ett statsmonopol på Gotlandstrafiken.

Redan nu är Gotlandstrafiken hårt monopoliserad. Det finns ett Gotlandsbolag, som för all persontrafik och godstrafik med lastbilar och som även för personbilar. Sedan finns det ett enskilt företag, Aktiebolaget Sjölinjer, som har ca 12 procent av godstrafiken på Gotland. Detta enskilda företag får koncession endast på en enda båt, 60 år gammal, som kör en tur per vecka. Om detta företag skulle få samma subvention i procent räknat som Gotlandsbolaget nu får för motsvarande körning, skulle detta företag nästan gratis kunna köra den frakt som går till Gotland.

Jag har här siffror som gäller förhållandena strax före jul. Att sända 20 ton potatis från Visby till Stockholm kostade då 2 200 kronor med ASG eller Bilspedition. Sände man partiet med Aktiebolaget Sjölinjer, var priset 1 120 kronor. Transporten motsvarar på fastlandet sträckan Stockholm—Mjölby, där fraktkostnaden med SJ är 594 kronor.

Jag ville, fru talman, bara föra in de här synpunkterna i bilden för att tala om hur hårt monopoliserad trafiken är och hur ett enskilt litet företag enligt min mening väl hävdar sig i denna trafik till Gotlands fromma. Därför finns det ingen anledning att gå vidare på vägen till en statsmonopolisering.

Herr SELLGREN (fp):

Fru talman! Herr statsrådet inledde sitt anförande med att säga att om det är någon fråga som fått den tid den behövt i departementet, så är det Gotlandsfrågan. Det är nog ingen som har någon annan uppfattning. Frågan har väckts tidigare, och gång på gång har man — innan propositionen lades — fått det svaret från departementet att frågan bereds. Under hand har man också förstått att djupgående förhandlingar och undersökningar pågått. Så till vida har reservanterna och motionärerna ingenting att invända. Det är uppenbart att mycken möda lagts ned i denna fråga.

Här gäller det inte att på något sätt få sista ordet, utan här gäller det faktiskt något mycket angeläget. Det gäller en landsdel, som i förhållande till andra landsdelar befinner sig i en unik situation, där utvecklingen förefaller att gå mycket raskt i negativ riktning. Det är därför som vi från

oppositionens sida väcker förslag som vi anser bättre gynnar Gotlands intressen.

Låt oss bara se på frågan om intransporter av råvaror.

Herr statsrådet Norling säger att det var mycket angeläget att inte ge transportstöd för intransport — man skulle därmed skapa något slag av tullmur. Ja, det är riktigt när det gäller färdiga produkter till Gotland. Men om man, som jag angav i mitt anförande, ser det angeläget att skapa möjligheter för att bygga upp ett näringsliv med nya inslag, ett näringsliv baserat på andra råvaror än dem som finns tillgängliga på Gotland, då är väl en sänkning av fraktkostnaderna till Gotland ett rimligt krav. Detta är ju inte ett förslag som ingår i någon "strid på liv och död" utan det är sakligt betingat.

Vi kan ta Japan som exempel. Detta land med sin stora produktion har mycket litet råvaror. Man importerar råvaror. Detta är en jämförelse från den stora världen, men förhållandena på Gotland är liknande. Skall man bredda näringslivet och göra det lockande att etablera nya företag så måste man ta hänsyn till fraktkostnaderna, som är en viktig post i kalkylerna. Det var inte något fel med det införda stödet, men målsättningen var kanske från början för låg. Detta återspeglades i de motioner som väcktes redan när propositionen framlades och som till större delen återkommit vid årets riksdag. När man ser att utvecklingen går mycket snabbt åt ett visst håll är det angeläget att man under pågående period kan förändra bestämmelser som är fastlagda av riksdagen, även om de bara är några månader gamla.

Fru talman! Debatten är alltså inte en skendebatt utan en sakdebatt där det gäller att skapa goda förutsättningar för att näringslivet skall fungera inom den landsdel man här debatterar om och för att man skall få det serviceutbud som krävs för att folk skall kunna bo kvar på ön.

Herr GUSTAFSSON i Stenkyrka (c):

Fru talman! Jag vill först säga till herr Hallgren att han inte tycks ha observerat vad som hänt när nu staten faktiskt fått koncessionsprövning, full insyn och rätt att fastställa turlinjer och taxor. Gotlandsbolaget är alltså för närvarande inte helt fritt och kan inte göra vad man vill i Gotlandstrafiken. Jag vill påpeka att vpk:s framställning om förstatligande av trafiken i och för sig mycket väl kunde bli föremål för utredning.

Till statsrådet Norling vill jag säga att jag vill vara den förste att verifiera det intresse som statsrådet visat för Gotlandsfrågorna. Jag har också vid flera tillfällen sagt detta och jag har inte ändrat mening på den punkten. När det sedan gäller de kontakter som statsrådet åberopade så kanske jag ändå får säga att dessa kommer litet sent. Propositionen var ju färdigskriven den gången när vi satt på natten och resonerade, herr statsrådet Norling och jag.

Beträffande frågan om stöd till införseln så tror jag att jag skrev redan i den motion som väcktes i anslutning till propositionen om transportstödet att det borde prövas huruvida man inte kunde ha ett stöd till införsel av råvaror och halvfabrikat. När jag tänker tillbaka på tiden jag arbetat med Gotlandsfrågorna och våra diskussioner om näringslivets problem så finner jag att det alltid stått klart att näringslivet där i allt

väsentligt måste grundas på de råvaror som frambringas där. Det inträffade emellertid någonting nytt för några år sedan när LM Ericsson etablerade sig på ön. Vi kom då fram till att det kunde vara möjligt att införa råvaror, bearbeta dem genom den gotländska arbetskraften och exportera varorna. Det kom liksom in en ny princip, som jag tror att man skall lägga märke till och som kan vara av intresse att påvisa här. Jag läste i dagens tidningar att t. o. m. detta stabila företag nu överväger att dra in vissa arbeten på Gotland. Jag vill till statsrådet säga att frågan om stöd även till viss införsel är ett förslag som faktiskt tål att allvarligt prövas, även om jag medger att det tekniskt sett måste vara svårt att genomföra förslaget.

Jag vill till sist ta fasta på statsrådets uttalande i slutet av hans anförande att det säkerligen också under försöksperioden skulle vara möjligt att överväga förbättringar i stödet.

Herr SCHÖTT (m):

Fru talman! I anledning av statsrådets inlägg vill jag erinra om att jag för min del i början av mitt anförande uttalade tacksamhet för vad som hade skett i fjol. Det var en länge efterlängtat stödåtgärd man då beslöt, men såvitt vi kunde bedöma det var den otillräcklig. Jag kan inte förstå att det på något sätt skulle vara inkorrekt att föra det resonemanget. Jag är emellertid den förste som vill medverka till att Gotlands problem handläggs i en lugn och sansad anda och att vi inte jagar upp stämningen i onödan.

För min del har jag uppfattat situationen på Gotland som så utomordentligt allvarlig att jag inte med gott samvete skulle kunna tåga still utan måste delge kammarens övriga ledamöter den oro jag och många andra känner. Jag har också den uppfattningen att många på Gotland är tacksamma att vi inte tystnar utan att vi driver på regeringen och begär ytterligare åtgärder. Det har talats mycket om den debatt vi hade så sent som den 17 december. Där uttalades en vädjan till kommunikationsministern att ägna frågan om det framtida transportstödet till Gotland verkligen stort intresse. Själv utvidgade jag den vädjan till att gälla regeringen i dess helhet. Jag understryker att situationen på Gotland var så allvarlig att den krävde detta. Men jag ber också att få säga att vi alla har anledning att vara tacksamma mot statsrådet Norling för att han sett till att här verkligen har hänt något. Vi önskar honom en god fortsättning i arbetet för Gotland och tycker att vad som begärts i reservationen dock inte är märkvärdigare än att det borde kunnat accepteras.

Jag ber ännu en gång att få yrka bifall till reservationen.

Herr HALLGREN (vpk):

Fru talman! Jag begär ordet i anledning av att man från borgerligt håll har förundrat sig över vpk:s ställningstagande i den här frågan.

Jag vill bara ge en erinran tillbaka. Jag tycker att de borgerliga representanterna borde tänka över hur den här situationen uppstod, hur Gotland hamnade i stödområdet. Hade inte vpk agerat på det sätt som vi gjorde hade Gotland inte kommit in i det allmänna stödområdet och därmed hade ön inte heller fått något trafikstöd. Jag vill bara erinra om att så är fallet.

Om herr Gustafsson i Stenkyrka menade att det är nödvändigt att satsa på statliga basindustrier på Gotland har han vårt fulla stöd. Det behövs statliga basindustrier både för att öka antalet arbetstillfällen och för att höja inkomstnivån på ön. Detta innebär givetvis också att skatteunderlaget ökas. På så sätt kan man kanske också i framtiden få en rimligare beskattning.

Kommunikationsministern säger att det här inte är någon slutvinjett när det gäller Gotlands trafikfrågor. Jag är ganska nöjd med det kommunikationsministern säger. Jag har nog haft den uppfattningen att det varit regeringens och då speciellt kommunikationsministerns mening att fortsätta att arbeta på just dessa frågor.

Det är möjligt för kommunikationsministern att infria ett vallöfte, som enligt uppgift har givits för inte så länge sedan på Gotland, nämligen att färjetrafiken på Gotland skulle förstatligas. Jag vet inte om kommunikationsministern vill dra sig till minnes att han har gett ett sådant löfte. Det skulle helt stämma överens med vår uppfattning, det finns också majoritet i riksdagen för ett sådant beslut. Jag tycker det är av vikt att påpeka det. Förstatligandet av Gotlandstrafiken är ingalunda någon ny fråga; det kravet har framförts långt tidigare och det har diskuterats vid olika tillfällen.

Det har framförts bekymmer över situationen på Gotland och att företag tvingas lägga ned driften därför att de inte längre lönar sig. Men ingen av de borgerliga vill beröra vad som är orsaken till denna utveckling. Herr Gustafsson i Stenkyrka nämnde kanske något om att det finns krafter som anser att varor som tillverkas eller framställs på Gotland borde kunna tillverkas annorstädes. Konservfabrikerna hotas ju t. ex. av nedläggning. Trädgårds- och grönsaksodling på Gotland och allt som sammanhänger därmed skulle kunna utvecklas mera. Men det finns stora företag i södra Sverige som helt och hållet motarbetar utvecklingen på Gotland, och på så sätt hindras också en utveckling av trädgårds- och grönsaksodlingen och därmed också konservindustrin.

Jag har, fru talman, inte mycket mera att tillägga, men jag vill än en gång upprepa att vi inte har ändrat uppfattning beträffande Gotlandsproblemen, och det blir säkert tillfälle att stödja motioner ifrån vpk som skall kunna höja gotlänningarnas standard och förbättra deras ställning så att de blir helt jämställda med befolkningen på fastlandet. Men när sådana tillfällen ges brukar man dra sig undan.

Överläggningen var härmed slutad.

Punkten 1

Utskottets hemställan bifölls.

Punkten 2

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen av herr Lothigius m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Sellgren begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Nr 51

Onsdagen den
5 april 1972

Vissa gemensamma frågor

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 5 punkten 2 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.
Vinner nej har kammaren bifallit reservationen av herr Lothigius m. fl.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då herr Sellgren begärde rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja	—	162
Nej	—	152
Avstår	—	3

§ 11 Föredrogs trafikutskottets betänkande nr 6 i anledning av Kungl. Maj:ts proposition 1972:17 angående överlåtelse av staten tillhörig mark m. m.

Utskottets hemställan bifölls.

§ 12 Anslag till skolväsendet

Föredrogs utbildningsutskottets betänkande nr 2 i anledning av propositionen 1972:1 i vad avser anslag för budgetåret 1972/73 till skolväsendet jämte motioner.

Punkten 1

Vissa gemensamma frågor

Kungl. Maj:t hade i propositionen 1972:1 bilaga 10 under rubriken Vissa gemensamma frågor (s. 160—165 i utdrag av statsrådsprotokollet över utbildningsärenden) behandlat vissa skolfrågor av allmän karaktär.

I detta sammanhang hade behandlats
dels motionen 1972:347 av fröken Hörlén m. fl. (fp),

dels motionen 1972:498 av herr Bohman m. fl. (m) i vad avsåg hemställan att riksdagen hos Kungl. Maj:t skulle anhålla att vad som i motionen 1972:294 anförts angående skolenheternas storlek kom till omedelbart beaktande vid det fortsatta planeringsarbetet,

dels motionen 1972:693 av herr Nordstrandh m. fl. (m) vari yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställde om en översyn av gällande principer för byggande av skolor enligt de riktlinjer som angetts i motionen,

dels motionen 1972:694 av herr Nordstrandh m. fl. (m) vari hemställts
1. att riksdagen uttalade, att utbildningspolitiken skulle främja föräldrars och andra laga målsmäns frihet att välja andra läroanstalter för

sina barn än dem som upprätthölls av de offentliga myndigheterna men som motsvarade de krav för undervisning som fastställts av myndigheterna,

2. att riksdagen hemställde om en utredning för att fastställa sådana regler för statsbidrag till driften av grund- och gymnasieskolor att statsbidraget gjordes oberoende av skolornas huvudmannaskap,

3. att därvid sådana regler skapades att kommuns skyldighet att bidra till skolväsendet utsträcktes till att gälla alla skolor som uppfyllde i motionen angivna krav på statsbidrag,

dels motionen 1972:699 av herr Strömberg m. fl. (fp) vari yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställde

A. att statsbidragsbestämmelserna för driftbidrag till grundskolan ändrades så att bidrag kunde utgå för lärare som anlätades vid språkträning av invandrarbarn i svenska i förskolan,

B. att en översyn gjordes av gällande statsbidragsbestämmelser för undervisning av invandrarbarn i grundskolan,

C. att skolöverstyrelsen fick i uppdrag att utveckla läromedel för undervisning av invandrarbarn,

D. att förslag framlades till åtgärder i syfte att öka rekryteringen av invandrarungdom till den gymnasiala skolan,

E. att en översyn gjordes av gällande kursplaner vid all lärarutbildning för att i större utsträckning beakta invandrarnas problem,

F. att invandrarnas problem skulle beaktas vid utbildning av övrig skolpersonal, t. ex. skolsköterskor, kuratorer och psykologer,

G. att en prövning skedde av behovet av ett särskilt institut för frågor rörande undervisning av invandrare,

dels motionen 1972:1092 av fröken Eliasson (c) och fru Söder (c),

dels motionen 1972:1093 av fröken Eliasson (c) och herr Åsling (c) vari hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t begärde utredning av skolmiljöns betydelse med särskild hänsyn till skolenheternas storlek och utformning för elevernas studieresultat, sociala och personliga utveckling m. m. samt att därav föranledda förslag till normer för skolenheternas utformning och storlek snarast framlades,

dels motionen 1972:1103 av fru Hambræus m. fl. (c),

dels motionen 1972:1105 av herrar Helén (fp) och Fälldin (c) vari yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställde att en brett upplagd försöksverksamhet med föräldrautbildning enligt i motionen anförda riktlinjer snarast igångsattes,

dels motionen 1972:1111 av herr Johansson i Skärstad m. fl. (c, m),

dels motionen 1972:1148 av herr Oskarson m. fl. (m) vari hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t skulle anhålla om åtgärder för inrättande av alternativ undervisning — skola — där kristna föräldrar kunde ge sina

Nr 51

Onsdagen den
5 april 1972

*Vissa gemensamma
frågor*

barn en religiös och moralisk uppfostran i enlighet med föräldrarnas egen övertygelse samt

dels motionen 1972:1166 av herrar Wennerfors (m) och Holmberg (m) i vad avsåg hemställan att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t skulle anhänga om en snar översyn av gällande planer för utbyggnad av skolor enligt de riktlinjer som angetts i motionen.

Utskottet hemställde

att riksdagen

1. skulle avslå motionerna 1972:693, 1972:1093, 1972:498 och 1972:1166, sistnämnda två motioner såvitt nu var i fråga,

2. skulle avslå motionen 1972:1103,

3. skulle avslå motionerna 1972:694 och 1972:1148,

4. skulle avslå motionerna 1972:1092 och 1972:699, sistnämnda motion i vad avsåg hemställan under A,

5. skulle avslå motionen 1972:699 i vad avsåg hemställan under B–G,

6. skulle avslå motionen 1972:1105,

7. skulle avslå motionen 1972:347,

8. skulle avslå motionen 1972:1111.

Reservationer hade avgivits

A 1. beträffande *skolenheters storlek* av herrar Wikström (fp), Larsson i Staffanstorps (c), Nordstrandh (m), Elmstedt (c), Johansson i Skärstad (c), Jonsson i Alingsås (fp) och Strindberg (m), som ansett att utskottet under 1 bort hemställa,

att riksdagen i anledning av motionerna 1972:693, 1972:1093, 1972:498 och 1972:1166, sistnämnda två motioner såvitt nu var i fråga, som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna vad reservanternas anförda om skolenheternas storlek,

A 2. beträffande *andra huvudmän* av herrar Nordstrandh (m) och Strindberg (m), som ansett att utskottet under 3 bort hemställa,

att riksdagen som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna vad reservanternas anförda i anledning av motionerna 1972:694 och 1972:1148,

A 3. beträffande *invandrarnas situation m. m.* av herrar Wikström (fp) och Jonsson i Alingsås (fp), som ansett att utskottet under 5 bort hemställa,

att riksdagen i anledning av motionen 1972:699 i vad avsåg hemställan under B–G som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna vad reservanternas anförda angående undervisning av invandrare,

A 4. beträffande *föräldrautbildning* av herrar Wikström (fp), Larsson i Staffanstorps (c), Elmstedt (c), Johansson i Skärstad (c) och Jonsson i Alingsås (fp), som ansett att utskottet under 6 bort hemställa,

att riksdagen i anledning av motionen 1972:1105 som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna vad reservanternas anförda om föräldrautbildning.

Vid denna punkt hade avgivits särskilda yttranden

- a. beträffande *klassföreståndarfrågan* av herrar Wikström (fp) och Jonsson i Alingsås (fp) samt
- b. beträffande *demokratien* av herr Johansson i Skärstad (c).

Herr NORDSTRANDH (m):

Fru talman! Finns det utrymme för pedagogisk förnyelse inom det svenska skolsystemet nu sedan de stora reformerna trummats igenom? frågade nyligen en västsvensk tidning pedagogikprofessorn Torsten Husén, som själv haft icke så få fingrar med i spelet om reformerna och förändringarna. I och för sig har vi väl, sade vederbörande superpedagog, ett välförtjänt rykte om oss att ha genomfört stora och bra reformer, men risken är, fortsatte han, att vi slår oss till ro i ett slags självbelåtenhet, vilket kan leda till att den pedagogiska förnyelsen stagnerar. Man kan inte räkna med att en byråkratisk apparat – han kunde ha tillagt styrd från utbildningsdepartementet – är självinitierande i fråga om förnyelse. Nätet av bestämmelser kan bli så finmaskigt, att det starkt försvårar pedagogiska initiativ från gräsrotsnivå. Den verkligt stora faran för initiativ av den sorten är, fortsatte han, att de kommer av sig på vägen genom den långa tid det tar för den byråkratiska apparaten att behandla ärenden, för att inte tala om, kunde han ha tillagt, den ovilja en byråkrati har att behandla ärenden som inte stämmer med byråkratins övergripande ideologi. Lärarna måste, slutar herr Husén, få större medinflytande för att skolan skall fungera. Anpassningen till förändringar skulle gå betydligt lättare, om förändringarna gjordes med lärarna och inte för dem eller rent av mot dem.

Det finns grundad anledning hysa viss oro för den fortsatta skolutvecklingen i vårt land, och det bör kanske utsägas vid behandlingen av statsverkspropositionens "vissa gemensamma frågor" för skolväsendet. T. o. m. skolöverstyrelsens generaldirektör, som eljest sin vana trogen försöker tolka det mesta till det bästa, säger sig i en intervju i *Lärartidningen* vara avvaktande inför vad som skall hända nästa läsår när den helteoretiserade nionde årskursen i grundskolan införs. För liknande synpunkter gör han sig till tolk i *Skolvärlden* nr 11, om också något mera kortfattat. Och han har verkligen anledning till eftertanke. En allmän oro sprider sig nämligen bland lärare och målsmän för den sammanhållna 9-an. Vid Hem och Skolas fullmäktigemöte för kort tid sedan krävdes i flera motioner de praktiska linjerna tillbaka. Annars befarar man accelererande elevvårdsproblem. Det är möjligt, säger en inte alltför karsk generaldirektör, att vi får revidera läroplanen på den här punkten för att ge större möjligheter för elever med praktisk inriktning. Han är inte säker på att läroplanen för årskurs 9 kommer att fungera tillfredsställande, inte ens om man begagnar sig av möjligheterna att göra läroplansavvikelser, dvs. yxa till en s. k. jämkad timplan. Oron vill generaldirektören till slut inte slå bort som oberättigad – ett anmärkningsvärt uttalande av en av tillskyndarna till oron.

I det här sammanhanget vill jag upprepa vad jag tidigare sagt, nämligen att det inte är riktigt som statsrådet Moberg i en intervju i nr 35 av tidningen *Skolvärlden* försöker hävda, nämligen att principfrågan om

Nr 51

Onsdagen den
5 april 1972

*Vissa gemensamma
frågor*

Onsdagen den
5 april 1972

*Vissa gemensamma
frågor*

avvägningen mellan teoretiskt och praktiskt i årskurs 9 i grundskolan "kommit upp till allvarlig diskussion först när Lgr 69 (Läroplan för grundskolan) fastställts". Så förhåller det sig sannerligen inte. Både då skolöverstyrelsens förslag till läroplansrevision remissbehandlades och då riksdagen hade förslaget uppe till beslut, föreslogs tillvalsalternativ av mera praktisk inriktning än de av skolöverstyrelsen och regeringen framlagda. Av propositionen 129 år 1968 framgår, att ett stort antal även tunga remissinstanser var tveksamma, några t. o. m. direkt avstyrkande, beträffande möjligheterna att med den föreslagna utformningen av högstadiet tillgodose de s. k. praktiskt inriktade eleverna.

Vi väntar fortfarande på ett beriktigande från statsrådet Mobergs sida på den här punkten. Någon gång skall det väl ändå komma.

För vår del inom moderata samlingspartiet har vi från början tagit ställning mot övert teorietisering av grundskolans högstadium liksom mot samma teorietisering av de tvååriga yrkestekniska linjerna inom gymnasieskolan. Problemen och oron har — det är att notera — flyttats upp ytterligare ett steg i skolhierarkin, något som man verkligen kan be utbildningsministern och skolöverstyrelsens generaldirektör observera.

En annan oro av samma storleksordning kommer till synes i debatten om små eller stora skolor. Fler talare än jag kommer att i dag ge uttryck åt denna oro. Problemen med stora skolor har sedan länge observerats av moderata samlingspartiet, långt innan de nuvarande opinionsyttringarna var för handen. Mastodontskolor, som man ibland kallar dem, större och större, planeras nu — senast uppe i Luleå, men också förmodligen på annat håll. Målsmän, elever och lärare är allvarligt oroad och går till försvar mot planernas gigantomani.

Utredningen om skolans inre arbete, SIA, skall penetrera frågan om skolornas storlek och storlekens betydelse för elevvård, trivsel och undervisning. Forskning på detta område finns inte i någon större utsträckning. Över huvud taget är ämnet inte särskilt lämpat för grundforskning eller liknande. Det är erfarenheterna och upplevelserna som är helt utslagsgivande. Erfarenheterna, utländska såväl som inhemska, talar efter vad jag kan förstå inte för stora skolor. En enkät inom Lärarförbundet 1971 visade, om jag inte missminner mig, på mycket dåliga erfarenheter av de stora skolorna.

Givetvis är det av betydelse *hur* en skola är byggd, men storlekens, kvantitetens, inflytande går inte att trola bort mer än till en viss gräns, inte ens om man har den mest idealiska skolledning och en utomordentlig lärarkår.

I skolöverstyrelsen har man svävat på målet i fråga om skolstorleken och inte velat ge kommuner som är ute på eller vill ut på ganska farliga vägar några råd, trots att man inte kunnat undgå att känna till att de undersökningar och erfarenheter som finns i stort ger indikationer på att stora skolor är sämre än mindre ur trivsel- och miljösynpunkt.

SÖ-chefen medger i den nyssnämnda intervjun i Lärartidningen, att den mindre skolan har större förutsättningar att bli en bra skola än den stora skolan, men han vägrar dock enständigt att utfärda anvisningar om skolbyggnaderna som tar hänsyn till detta. Sådana anvisningar bör emellertid komma till stånd, och jag yrkar alltså bifall till reservationen A 1.

Raka motsatsen till mastodontskolorna med dessas olägenheter är de enskilda skolorna eller, som de oftast något oegentligt kallas, privatskolorna, vilkas existens hotas mer och mer, alltsedan herr Palme var utbildningsminister och efterlämnade som arv dels detta, dels det misslyckade PUKAS. Den nuvarande utbildningsministern följer, som jag underströk i remissdebatten, i stort sett mästaren. Påfallande är den iver utbildningsministern lägger i dagen för att avveckla de enskilda yrkesskolorna, missnöjd med skolöverstyrelsens tidsschema och inte unnande nedläggningshotade skolor ens tillbörlig respittid. Så måste man läsa statsverkspropositionen.

Anmärkningsvärd är också negativismen mot Mariannelundsskolan, Restenässkolan, Högländsskolan, Solbacka läroverk och vad de nu heter. Samtidigt attackerar utbildningsministerns partivänner i Stockholm de där existerande enskilda skolorna i fråga om det kommunala stödet.

Jag skall inte närmare argumentera för skolor med enskilda huvudmän – det kommer en annan moderat talare, fru Mogård, att göra – utan endast kort konstatera att UNESCO-konventionen om undervisning, godtagen av riksdagen, måste aktualiseras. Konventionen fastslår den formella rätten att välja skola utanför det allmänna skolväsendet. Oavsett denna grundläggande princip – helt naturlig synes det mig i ett demokratiskt samhälle – möjliggör enskilda skolor i vårt samhälle en tävlan eller om man så vill konkurrens mellan olika skolor, som gagnar hela undervisningsystemets och undervisningsväsendets fortsatta utveckling. Så har skett tidigare, och det finns ingen anledning tro att det skall bli annorlunda i fortsättningen.

Men skall nu rätten att välja skola ha någon mening måste den ju inte bara finnas på papperet. Den måste också vara *reell*, dvs. ges ett sådant stöd från det allmännas sida som garanterar att enskilda skolor kan existera under sådana betingelser att elever och föräldrar, utan att ekonomiska omständigheter lägger hinder i vägen, kan träffa ett fritt val. De enskilda skolorna måste ges arbetsvillkor ungefär likartade dem som gäller för det allmänna skolväsendet. Statsbidrag bör göras oberoende av huvudmannaskapet, och kommunens skyldighet att bidraga till skolväsendet bör utsträckas till att gälla alla skolor som uppfyller kraven för statsbidrag. Valfriheten och konsekvenserna därav bör utredas med sikte på att utforma sådana regler för stats- och kommunbidrag till driften av enskilda skolor att bidraget skall kunna utgå utan villkor om visst huvudmannaskap – förutsatt givetvis att de av skolmyndigheterna uppställda kraven på undervisningen uppfylls. Det är självklart.

I utredningen bör slutligen också tas upp frågan om en skola med kristen målsättning. Önskemålet om kristna skolor med etisk fostran på kristen grund, som framförs från många håll, ligger i linje med kravet på enskilda skolor över huvud.

Jag yrkar alltså, fru talman, bifall till reservationen A 2 som just kräver en sådan utredning.

Herr ELMSTEDT (c):

Fru talman! Herr Nordstrandh började sitt anförande med att ta upp ett resonemang kring den obalans mellan teoretisk och praktisk undervis-

ning som vi har hamnat i när det gäller grundskolan. Jag vill bara erinra om att vid utskottsbehandlingen av de ärenden som nu tas upp påpekades detta. Det står också i utskottsbetänkandet att utskottet "kommer i ett senare sammanhang att behandla ett antal motioner som rör praktisk och teoretisk utbildning i grundskolan och gymnasieskolan, läroplansfrågor m. m." Från centern har vi motioner i detta ämne.

Jag tycker det är angeläget att framhålla redan nu att vi kommer att få tillfälle att här i kammaren diskutera detta i och för sig allvarliga problem vid ett senare tillfälle.

När det gäller de frågor som behandlas i detta betänkande så har nu och tidigare en mängd motioner väckts som alla har ett gemensamt, nämligen en oro för utvecklingen i grundskolan och framför allt på grundskolans högstadium.

Dessa utredningskrav ledde så småningom till tillsättandet av utredningen om skolans inre arbete, som förkortas SIA. Det ligger kanske nära till hands att alla motioner på detta område, både kortare och längre syftande, hamnar hos en sådan utredning som har i uppdrag att så småningom lösa praktiskt taget alla problem i skolan. Det kommer att dröja åtskillig tid innan SIA blir färdig, och det medför att en del problem måste angripas och lösas dessförinnan.

Vi har i år fått flera motioner, som i första hand tar upp problemet med de alltför stora skolenheter som byggts upp på många håll ute i kommunerna. Detta förhållande diskuteras mycket, och vi har också i utskottet haft anledning att uppehålla oss rätt mycket vid detta. Jag menar för min del att stora skolenheter för med sig stora problem och små skolenheter mindre problem. Jag tycker att utskottets majoritet uttrycker sig alltför passivt när den på s. 4 skriver att man är medveten om "att det finns en oro bland allmänheten inför en utveckling mot stora skolanläggningar med många elever". Det kan inte vara obekant att de som sysslar med dessa frågor upplever detta som allvarligt. Utskottet säger visserligen att det "är medvetet om att det finns en oro", men jag tycker att utskottet med ledning av vad som ändå omvittnas från alla håll, där man sysslar med detta, borde ha tagit ställning på denna punkt och erkänt att det finns anledning till oro. Det undviker man, och med en glidande formulering talar man om att man är medveten om att det finns de som upplever det på detta sätt.

Jag tycker att det verkligen finns anledning för riksdagen att se sanningen sådan den är och erkänna att de stora skolenheterna är en orsak till den oro och de bekymmer som finns runt om i våra skolor. Stora skolenheter för med sig anonymitet, oro, skolleda och bristande engagemang, för att räkna upp några av de egenskaper som lättare kommer fram i ett större kollektiv än i ett mindre. Vi vet också att man i föreningsliv och i andra sammanhang av liknande karaktär är mycket noga med att inte få alltför stora grupper, eftersom man vet att engagemanget bland de närvarande blir intensivare om grupperna inte är alltför stora. Detta gäller även här. Det finns i det avseendet ingen skillnad. Skolenheternas storlek har väsentlig betydelse för skolmiljön, och jag skulle vilja säga att de i många fall har direkt avgörande inverkan. Visserligen kan skolbyggnadernas utformning något minska denna inver-

kan, men det grundläggande felet — alltför stora enheter — kvarstår. Man kommer inte ifrån det förhållandet att skolorna får karaktären av mastodontanläggningar, och vi har tyvärr fått allt fler av den arten under senare år.

Jag nämnde att SIA:s arbete kommer att ta tid, och det är väl något som ledamöterna i utredningen kan vitsorda med större säkerhet än jag, men vi vet av erfarenhet att utredningar brukar ta lång tid. Vi kan knappast räkna med att en utredning av denna karaktär, dvs. en utredning som har att syssla med så pass besvärliga problem, i detta avseende skall skilja sig avsevärt från andra.

I reservationen A 1 ställer man det kravet att skolöverstyrelsen omedelbart skall utfärda rekommendationer beträffande skolanläggningarnas storlek att tillämpas i avvaktan på SIA:s utredningsresultat. I annat fall kommer åtskilliga skolanläggningar, som drabbas av vikande elevunderlag, att försvinna under tiden vi väntar på utredningsresultatet. En återgång till mindre enheter, om vi skulle få majoritet för ett sådant system, skulle i det läget ytterligare försvåras.

Jag yrkar bifall till reservationen A 1.

Låt mig sedan med några få ord beröra motionen 1103, som tar upp den här problematiken och som utskottet besvarar på s. 4 med att hänvisa till att skolöverstyrelsen har lagt fram förslag som syftar till att göra organisationsformerna för undervisningen på högstadiet bättre anpassade till enheter i glesbygdssområdena. Jag tycker att det är ett bra förslag som har kommit fram. Det har remissbehandlats och bereds för närvarande i departementet. Jag skulle tro att en sådan organisation, anpassad för glesbygdssområden, skulle kunna komma till användning i kommuner som normalt inte anses tillhöra glesbygder. De här problemen finns i praktiskt taget varje kommun i landet, i varje fall i de allra flesta. Jag skulle kunna tänka mig att man den vägen skulle komma fram till en organisationsform av undervisningen som skulle hjälpa många kommuner när det gäller att klara högstadienheten som ännu är i gång, men som svävar i fara att dras in på grund av vikande elevunderlag.

Man har att väga detta mot de stora enheter som annars skulle bli följden, med deras negativa konsekvenser, och jag tror för min del på ett samarbete, där kommunerna självfallet kan göra mycket genom att betrakta skolan som den samhällsfunktion den är. Bl. a. bostadslokaliseringen kan betyda en hel del, så att man inte behövde göra alltför våldsamma ingrepp i den organisation för högstadiundervisningen som man redan har. Jag tror att det finns anledning att eftersträva ett bättre samarbete mellan kommunerna och de berörda instanserna på riksnivå, dvs. departementet och skolöverstyrelsen, för att undvika de onödiga konflikter som annars skulle bli följden. Krävs det tusentals elever för att få ett högstadium att fungera utbildningsmässigt kommer många kommuner i svåra situationer som i många fall går ut över skolmiljön.

Herr JONSSON i Alingsås (fp):

Fru talman! Beträffande det stora betänkande vi nu behandlar skall jag nöja mig med att säga några ord i anslutning till reservationen A 1.

Frågan om skolanläggningars storlek har sedan länge intresserat inte

bara skolfolk och politiker utan i allt större utsträckning också allmänheten och självfallet föräldrarna. De allt större enheter som på en del håll har byggts och de ännu större enheter som planeras på andra ställen ifrågasättes av allt fler. Många skolmiljöer fyller inte de krav som skulle ge förutsättningar för harmoni och arbetsro i skolan. Fördelarna i det dagliga umgänget mellan elever i olika åldrar och lärare som den mindre skolan erbjuder kan inte fås i den stora skolan. I stället ger där anonymiteten och svårigheten att under icke lektionstid ha tillsyn över elevernas verksamhet uppenbara nackdelar.

Även om skolstorleken inte ensam avgör skolmiljön – jag vill betona det – så är man bland föräldrar, elever, skolfolk och tillsynsmyndigheter överens om att erfarenheterna är så entydiga, att det är dags att begränsa de yvigaste planerna på mastodontskolor.

När utbildningsutskottet häromveckan besökte Luleå, märktes den oro som man däruppe känner inför det planerade storgymnasiet – som blivit allt större vid varje ny beräkning. För närvarande siktar man på nära 3 000 elever, och allt fler elever och lärare och föräldrar ifrågasätter nu det berättigade i att bygga en storskola av denna dimension.

Vi har ett minimi- och ett maximiproblem. Hur liten och hur stor kan en skola vara för att fungera? Det finns också ett optimeringsproblem, nämligen: Hur skall man nå bästa möjliga funktion för minsta möjliga ekonomiska insats?

Många av de integrerade gymnasieskolorna befinner sig ännu på planeringsstadiet. Det hävdas ofta i debatten: Större skolor ger ett rikare utbud av utbildning och därmed även kommunalekonomiska vinster. Men förhåller det sig verkligen så?

Undersökningar i andra länder pekar alla åt samma håll. Även om de största skolorna erbjuder fler möjligheter både när det gäller studier och fritidsverksamhet än den lilla skolan, så visar det sig att dessa möjligheter långt ifrån alltid utnyttjas. Byråkratiseringen drabbar hårt de stora skolorna, därför att administration och organisation kräver så mycket energi och arbete. De mindre skolorna visar en annan bild: de befintliga resurserna utnyttjas så mycket bättre. Som regel deltar eleverna från dessa skolor oftare i verksamheter utanför skolan.

En skola bör inte vara större än att alla elever skall känna sig vara engagerade i skolarbetet. Eleverna får inte bli "överflödiga".

I en artikel i senaste numret av SÖ:s informationsserie Skolhus hänvisar man bl. a. till denna undersökning i ett försök att ge en bakgrund till storskoldebatten.

Det finns fler undersökningar som på samma entydiga sätt pekar på den mindre skolans fördelar. Sveriges lärarförbunds stora undersökning Insyn i skolan, som publicerades förra året, visar att både skolledare och lärare och elever trivs bättre i de mindre skolorna. Samma sak visar en dansk undersökning.

Även i de fall tillgången på läromedel och annan materiel var mindre än i de stora skolorna visade det sig att eleverna trivdes bättre i de små skolorna. Jag vill också här instämma i vad som tidigare sagts om utskottsmajoritetens passivitet beträffande detta problem.

Att SIA utreder detta och andra skolproblem bör enligt vår mening

inte få utgöra ett hinder för riksdagen att redan nu uttala ett varningens ord inför den utveckling som är på gång. Skolor av måttlig storlek ger bättre förutsättningar för trivsel och arbetsro än de mastodontskolor som finns på en del håll och som planeras på andra. Detta är så självklart att det inte behövs stora utredningar för att klara ut den saken. Det skulle bara innebära förlorad, dyrbar tid.

Fru talman! Jag ber med detta att få yrka bifall till reservationen A 1.

Herr STRINDBERG (m):

Fru talman! Moderata samlingspartiet har i partimotionen 294 och i motionen 693 till årets riksdag pekat på de negativa konsekvenser som de alltför stora skolorna får på trivsel och ordning och därmed också på utbildningsresultatet. Det är inga nya, revolutionerande tankegångar som vi för fram, utan det är synpunkter som vi inom moderata samlingspartiet hävdat sedan länge, något som ju också nyss underströks av herr Nordstrandh.

Att ange några exakta tal för hur stor en skola maximalt skall få vara skall jag inte ge mig in på. Det måste dessutom göras åtskillnad mellan skolor på grundskolenivå och skolor på gymnasial nivå. De senare kan väl tillåtas vara större än en högstadieskola, men skolenheten får fördenskull inte tillåtas bli hur stor som helst. Att bygga "skolfabriker" för 2 500–3 000 elever kan inte vara en riktig väg för uppnående av rationaliseringsvinster inom utbildningsområdet.

Herr Jonsson i Alingsås berörde de kommunalekonomiska vinster som man kanske kan få genom att bygga stora skolor. Det är helt naturligt att de kommunala skolmyndigheterna i kommuner med mycket stort elevantal vid planeringen av nya skolor lägger ekonomiska synpunkter på skolenheternas storlek. Alla som arbetar kommunalt vet — eller bör åtminstone veta — hur viktigt det är att i dag iakttä sparsamhet, men jag vill gärna understryka att det inte får vara en kortsiktig bedömning, utan det är frågan vad som är mest ekonomiskt på längre sikt som i första hand bör beaktas. Jag vill nämligen starkt ifrågasätta om det är sund sparsamhet att i byggnadsskedet spara en eller kanske ett par miljoner kronor på byggnadskostnaderna genom att bygga en skolenhet i stället för två, om man samtidigt bortser från anläggningens möjlighet att fungera effektivt. Detta gäller på alla områden. Skolan är en arbetsplats, där det lika väl som på andra arbetsplatser måste finnas en god arbetsmiljö och därmed ökad trivsel och större förutsättningar att uppnå goda arbetsresultat. Genom byggande av s. k. mastodontskolor bygger man redan i anläggningsskedet in en olämplig skolmiljö, man bäddar för vantrivsel bland både lärare och elever, man bäddar för svårigheter att upprätthålla ordningen. Därmed får man negativa effekter på utbildningsresultatet. Man kan naturligtvis inte i exakta belopp mäta vad det kostar samhället om resultatet av utbildningen försämras, men jag är helt övertygad om att det på sikt kostar samhället — inte bara som kollektiv utan även de enskilda — mycket mer än den begränsade besparing som gjordes i byggnadsskedet.

Det behövs förmodligen inga stora undersökningar — det har framhållits vid flera tillfällen här i dag — för att inse riktigheten i

påståendet att mindre skolor är bättre än mycket stora skolor. Å andra sidan finns det undersökningsmaterial som visar detta. En undersökning som gjorts bland lärare när det gäller de materiella förutsättningarna inom skolan visar att det finns en mera positiv inställning till skollokaler-
nas lämplighet vid mindre skolor än vid större. Detta gäller inte bara undervisningen utan även möjligheterna att sysselsätta eleverna under raster och håltimmar.

Det finns även utländska undersökningar som ger belägg för detta. Bl. a. finns det en stor engelsk undersökning, och jag tror att skolmyndigheterna i London numera är helt på det klara med att man gjort misstag genom att satsa på ett betydande antal storskolor. Vi måste i vårt land snabbt dra slutsatserna av dessa negativa erfarenheter och sätta stopp för planeringen av alltför stora skolor. Målet för vår undervisning är ju att fostra — ja, jag säger med avsikt fostra — ungdomarna till harmoniska och kunniga människor. Jag är inte helt övertygad om att vi har klarat detta på rätt sätt. Hade vi gjort det hade förmodligen mycket sett annorlunda ut i samhället. Harmoniska människor begår normalt inte brott. Harmoniska människor har ingen anledning att hemfalla åt narkotikamissbruk osv. Vi satsar mycket pengar på att försöka klara skolans målsättning och måste då se till att satsningen på ett område inte motverkas av misstag på andra områden.

Det finns brister i dagens skolsystem som vi måste komma till rätta med om vi skall få den goda skola som vi naturligtvis alla eftersträvar. En av de åtgärder som måste vidtas är att se till att skolmiljön blir sådan att vi skapar bästa möjliga lokalmässiga förutsättningar för detta. Därför yrkar jag bifall till reservationen A 1 i utbildningsutskottets betänkande nr 2.

Herr STRÖMBERG (fp):

Fru talman! Utbildningsutskottet har valt ett sätt att arbeta som gör att man i detta betänkande tar upp ett stort antal frågor av vitt skilda slag. Resultatet har bl. a. blivit att man offrar så mycket som en hel sida på frågan om utbildning för invandrare både i grundskolan och i gymnasiet. Det är ganska generöst. Utskottet besvarar egentligen de motioner som handlar om invandrare med en enda sats: Läs utskottets betänkande förra året!

Har det då hänt något sedan förra året? Nej, knappast. I stort sett har utvecklingen rullat vidare, och ingen reell insats har gjorts för att underlätta invandrarbarnens utbildningssituation.

Förra året lämnades i januari en partimotion från folkpartiet där man krävde omfattande åtgärder för att ge invandrarna bättre utbildningsmöjligheter. I juni månad kom invandrarutredningen med sitt första betänkande. Utredningen har på sina första sidor en sammanfattning av förslagen. Denna sammanställning överensstämmer nästan helt med folkpartiets partimotion. Det synliga resultatet blev att utbildningsutskottet avstyrkte motionen med hänvisning till den beredning som skedde av utredningens arbete.

I år upprepar folkpartiet sina krav på förbättring av invandrar-
utbildningsmöjligheter. Vad händer nu? Jo, utskottet avstyrker motionen

med hänvisning till sitt betänkande från förra året.

Alltså: Folkpartiet motionerar om förbättrad utbildning, invandrarutredningen föreslår samma åtgärder och utskottet avstyrker motionerna – det ena året med hänvisning till utredningen och det andra året med hänvisning till vad det skrev förra året. Man anar hur mycket arbete utskottet lagt ner på att sakligt, noggrant och omsorgsfullt pröva förslagen.

Samtidigt som detta skett i utskottet har departementet ställt sig helt negativt till de blygsamma förbättringar SÖ begärt. Vi riskerar tydligen att få en situation där invandrarna blir en eftersatt grupp i utbildningshänseende. I dag är vi på väg in i den situationen. Varken utskottet eller departementet tycks vara intresserat av invandrarproblematiken.

Folkpartiet har krävt en översyn av statsbidragsbestämmelserna dels i fråga om viss undervisning i förskolan, dels avseende de generella bestämmelserna för invandrarundervisning i grundskolan. Förra året avstyrkte utskottet motionen med hänvisning till den diskussion som förs om statsbidragssystemet inom departementet. Detta uttalande var i sak fel. Utskottet kunde lika gärna ha sagt: "Goddag – yxskaft".

Jag påpekade det sakligt felaktiga förra året. Den diskussion som förs om statsbidragssystemet gäller den principiella inställningen till dess funktion. Den handlar om kommunernas inflytande, om möjligheterna till rationaliseringar. Den handlar om huruvida statsbidragets storlek skall grundas på tjänster, avdelningar, antal elever eller något annat. Motionerna i år och förra året handlar om att ge statsbidrag till ett nytt område i undervisningen. Sådana förändringar har skett ganska ofta.

Invandrarproblemen är ofta mycket stora och besvärande i grundskolan. I ett av de sista numren av Lärartidningen berättar en rektor från Stockholm. Han har 18 invandrationer representerade i sitt rektorsområde, och 23 procent av eleverna är invandrare.

Låt mig ta ytterligare ett exempel från en annan del av Storstockholm. I det rektorsområdet finns ca 1 070 elever. Omkring 260, eller 24 procent, är invandrare. Dessa elever kommer från 15 olika nationer. 10 lärare undervisar invandrarbarnen.

Invandrarbarnen medför stora påfrestningar för skolan. Elevvården blir mycket tidskrävande. Hemsituationen är ofta en helt annan än den gängse. Kulturbrytningen mellan eleverna och hemmen är en ständig källa till oro. Resultatet blir att skolledning, lärare, kuratorer och psykologer får en orimligt stor belastning.

I grundskolan är rektors och studierektors undervisningsskyldighet fastställd i förhållande till rektorsområdets poängtal, som i sin tur beror på antalet avdelningar. Den mycket stora merbelastning som invandrarbarnen medför ger inte rektor eller studierektor någon som helst lättnad i undervisningsskyldigheten.

I den här situationen kan man naturligtvis säga att det är synd om skolans personal. Men det är än värre synd om skolans alla andra elever, som blir lidande för att skolledningen måste ägna särskilt mycket tid åt en viss grupp elever.

I den kommun det här gäller har man inrättat en tjänst hos skolstyrelsen som invandrarkonsulent och begärt statsbidrag. Man fick

Nr 51

Onsdagen den
5 april 1972

*Vissa gemensamma
frågor*

Onsdagen den
5 april 1972

*Vissa gemensamma
frågor*

inte något statsbidrag.

Mot den bakgrund jag här skisserat undrar man om det kan vara riktigt att utskottet avslår motionen i vad avser en översyn av statsbidragsbestämmelserna med hänvisning till att man förra året diskuterade något annat än det som föreslogs i motionen. Reservanternas krav att Kungl. Maj:t snarast lägger fram förslag om ett samlat program med åtgärder i syfte att förbättra och förstärka undervisningen för invandrarna förefaller berättigat.

Jag skall inte, fru talman, här gå igenom motionen om invandrarna punkt för punkt. Men låt mig beröra ännu ett område.

Vi vet att en relativt liten grupp av invandrabarnen går till gymnasiala skolor. Orsakerna är många. Språkliga handikapp och annan utbildningstradition är ett par. På längre sikt riskerar vi att invandrarna kan komma att få en sämre utbildning än de som är födda i Sverige. En sådan situation vore ytterst olycklig.

Folkpartiet har i år precis som förra året begärt åtgärder för att underlätta för invandrarna att få gymnasial utbildning. Även i år avstyrker utskottet och hänvisar till den försöksverksamhet som förekommer. Vi anser att detta ej är nog. SÖ känner problemen och borde få ett direkt uppdrag att lägga fram förslag. Bristerna och orättvisorna är här så stora och iögonenfallande att åtgärder omedelbart måste sättas in.

Fru talman! Jag yrkar bifall till reservationen A 3.

Herr MÅRTENSSON (s):

Fru talman! Herr Strömberg använde uttrycket goddag – yxskaft om utskottet och dess betänkande föregående år. Får jag kanske bara erinra herr Strömberg om att det i så fall gäller hela utskottet eftersom det var ett enhälligt utskottsbetänkande som förelåg vid det tillfället. Herr Strömberg kunde också, för att göra bilden fullständig, ha tillagt att det inte är mer än fyra månader sedan riksdagen tog ställning till motioner av samma karaktär som de nu föreliggande. Utskottet var enhälligt. Det gjordes en mycket ingående undersökning, myndigheter hördes osv. Utskottet kom då fram till att det var tillräckligt med den verksamhet som var i gång – utredningar, försöksverksamhet m. m. – och att det inte fanns anledning för utskottet att begära att riksdagen skulle göra något speciellt uttalande.

Nu har herr Strömberg själv här från talarstolen redovisat utskottets betänkande vid fjolårets riksdag, och jag finner inte någon anledning att upprepa vad vi vid det tillfället sade. Att vi är kortfattade beror helt enkelt på att vi, med hänsyn till den korta tid som har förflutit sedan utskottet senast yttrat sig, inte har funnit det påkallat att upprepa allt vad vi då hade att anföra.

Det var en partimotion förra året – det är alldeles riktigt – med partiordföranden i spetsen. I år föreligger såvitt jag förstår ingen partimotion av den karaktären, eftersom det är enskilda ledamöter som har motionerat och upprepat vad man tidigare sagt.

Men i botten ligger väl ändå vad som uttrycks i reservationen A 3, nämligen att det förhållandet att det inte föreligger några förslag till åtgärder nu skulle bero på att departementschefen är ointresserad av den

här frågeställningen och inte är beredd att göra snabba insatser. Låt mig då framhålla att såväl departementschefen som utskottet – utskottet sade det i fjol och upprepar det i år – uttalat att det är angeläget att invandrabarnen får en ställning jämbördig med den som svenska barn får. Departementschefen säger också att han finner det angeläget att åtgärder vidtas inom skolans ram för att underlätta invandrabarnens situation. Men, herr Strömberg, när departementschefen säger att han vill ha ytterligare underlag för ställningstaganden i olika frågor, så har vi inom utskottet böjt oss för det. Vi har ansett att det är bärande. Men det betyder inte – och det vill jag betona – att det inte finns intresse hos utskottet för invandrarnas situation och deras problem.

Fru talman! Jag finner inte anledning att gå närmare in på detaljer i de motioner som väckts. Jag hemställer om bifall till utskottets förslag, som innebär avslag på reservationen A 3.

Herr STRÖMBERG (fp) kort genmäle:

Fru talman! I fråga om statsbidragssystemet hände det som hände förra året. Jag har inte i sak fått något svar på min fråga, och jag förstår detta – det är ett så pass invecklat system att det inte är lätt att behandla det från talarstolen. Jag skall därför inte ytterligare uppehålla mig vid frågan utan konstaterar bara att ingen har försvarat utskottets ställningstagande i sak.

Vi talar här om invandrabarn, och jag har kritiserat att man inte förbättrar situationen för dem. Utskottet säger att man vill vänta och se, och utskottets talesman sade nyss att detta också är statsrådets mening. Ja, visst kan man vänta och se och visst kan man vänta med förslagen. Men enligt min uppfattning är det angeläget att man gör någonting och gör någonting nu. Ty för varje år som går är det en årskurs invandrabarn som lämnar grundskolan, och ju längre vi väntar, desto fler invandrabarn lämnar skolan och desto fler invandrabarn får det besvärligt. Invandrabarnen är inte hjälpta av några vackra ord – de är bara hjälpta av att vi försöker förbättra situationen för dem i grundskolan och i den gymnasiala skolan.

Herr JOHANSSON i Skärstad (c):

Fru talman! Vi har i vårt land anledning att vara tacksamma över de positiva möjligheter till utbildning som skapats genom de stora skolreformerna, som rönt bred uppslutning från de politiska beslutsfattarna. Alla partier har varit överens om att skapa jämlikhet och rättvisa, så att alla skall kunna få den utbildning de önskar.

När jag sagt detta vill jag nämna något om de svårigheter som finns på skolans område och deras orsaker.

Att det finns många och stora problem i vår skola är det väl ingen som känner förhållandena som vill eller kan förneka. Att vi inte alltid lyckats med våra många skolreformer måste vi också erkänna. Årets många motioner bekräftar detta. Att skolan skulle bli problemfri är det väl ingen som drömt om, men det allvarliga är att vi inte lyckats eliminera problemen utan att de hopat sig och håller på att bli oss övermäktiga. Risken finns – och den är mycket stor – att problemen blir så många

och svåra att de kan äventyra det positiva som skolreformerna har inneburit.

Nu kan man söka efter och ange orsakerna till dagens skolsituation, och säkert finns det många orsaker. Det har t. ex. talats om de stora skolanläggningarna med alltför många elever. Säkert kan de vara en orsak till vissa problem. Bristande tid och resurser för en omfattande elevvård är ett par andra orsaker som nämnts. Om lärarna fick mera tid och bättre utbildning, så att eleverna i förtroende kunde vända sig till dem med sina problem — och problem uppstår lätt i tonåren — skulle många svårigheter därigenom undanröjas.

En annan orsak, som inte hör till de mindre, är den ovisshet som många elever nu har hamnat i och som gör att de frågar sig: Kan jag få så höga poäng att jag får studera vidare som jag tänkt? Och om jag får studera vidare, finns det då något jobb för mig när jag är färdig med studierna?

Det finns i dag också en trötthet, en likgiltighet, en lust att hoppa av — till vad? — som har sin grund i denna ovisshet. Möjligheterna för den ungdom som studerar i dag att få den meningsfyllda uppgift som man drömt om under studieårens möda har krympt oroväckande och skapar oerhörda problem.

När vi i dag skall ange orsakerna till problemen tror jag det är viktigt att ha i minnet att man inte kan hänföra problemen bara till skolans område. De finns också utanför skolan. Det finns något i den allmänna utvecklingen som på ett särskilt sätt besvärar skolan. När vi veckan före påsk behandlade justitiekottets betänkande om polisverket och då debatterade den tilltagande brottsligheten yttrade herr Yngve Persson i Stockholm bl. a.: "För mig är fakta mycket oroande. Jag påstår, herr justitieminister, att vi håller på att i snabb takt — vi är där redan delvis — gå in i ett rättslöst samhälle, där krafter som inte har någonting med vår samhällssyn i arbetarrörelsen och demokratin att göra får breda ut sig på ett orimligt sätt." Det är bl. a. detta som orsakar många skolproblem. Knark, mellanöl, stöld etc. är inte bara samhällets problem utan också skolans.

Jag är övertygad om att en avgörande orsak — och jag tror att en stor majoritet av föräldrarna i vårt land instämmer häri — är att vi inte har givit ungdomarna den vägledning och fostran som de är i behov av för att kunna anpassa sig till vårt demokratiska samhälle. Här har samhället och hemmen sitt stora ansvar, men det måste vara en angelägen och avgörande målsättning för vår skola att ge eleverna denna hjälp, inte minst med tanke på att många negativa krafter och även en del massmedier påverkar ungdomen i negativ riktning och inte ger de unga någon hjälp till samhällsanpassning och anpassning till samhällets spelregler.

Demokratin samhällsform och livsform ger den största friheten, ställer de största kraven och lägger det största ansvaret på individerna. Demokratin är ingen fullkomlig samhällsform, utan den behöver utvecklas men också skyddas, eftersom den har många fiender. Demokratin står och faller med karaktären hos de individer som bär upp den. Det förblir därför en av skolans mest avgörande uppgifter att utveckla och

förstärka de egenskaper som bygger upp demokratin.

Självva ordet fostran har inte någon stor plats i den senaste läroplanen för grundskolan. Varför? Man använder där formuleringar som "personlighetsutveckling". Men personlighetsutveckling förutsätter fostran. Med fostran menar vi inte något som hindrar eleverna i deras utveckling utan något som hjälper och vägleder dem. Är orsaken till att fostran är borta, att vi tvekar om rätten och möjligheten att fostra genom skolan? Eller vet vi inte vad vi skall fostra till? Har vi inga höga mål att visa ungdomen mot? Är inte bristen på fostran orsaken till många av de svårigheter som skolan kämpar med?

Läroplanen har bestämt uttalade värderingar som skolan skall stå för. Klart uttrycks den grundläggande värderingen i följande anvisning: "Att väcka respekt för sanning och rätt, för människans egenvärde, för människolivets integritet är en huvuduppgift." En neutral hållning från skolans sida är en omöjlighet.

I min motion har jag talat om samvetets funktion. I demokratin vädjar vi ytterst till samvetet – de demokratiska spelreglerna har ingen annan avgörande grundval – medan diktaturen upprätthålles genom tvångsmedel.

Människans samvete måste utvecklas för att reagera och reagera rätt. Det är viktigt att de som i dag utformar skolan inte avhänder ungdomen denna väsentliga undervisning. Någon ersättning finns inte. Detta berör inte minst sexual- och samlevnadsundervisningen. Det ingår i analysen av demokratin inom ämnet samhällskunskap. Det hämtar väsentligt material från Bibeln i religionsundervisningen. Det gäller skolans grundläggande hållning och behandling av eleverna. Man kan inte – det är jag medveten om – genom lagstiftning forma karaktärer, men man kan genom undervisningens innehåll och personligt föredöme främja de ungas karaktärsutveckling.

Några citat:

Olof Palme yttrade i skolveckan 1970: "Den internationella solidariteten behövs förankras i människor. Det krävs kunskap och förutsätter en debatt som påverkar våra attityder. I nästan varje ämne finns utrymme för internationella aspekter."

Ingvar Carlsson framhöll: "Utbildningen är en av de viktigaste vägarna till omdaning av samhället."

Jag tar de här citaten därför att de talar om de internationella perspektiven, vårt ansvar för världen – det gör att vi inte kan leva utan moral – och därför att de talar om skolans möjligheter att påverka.

U Thant yttrade i en intervju vid sin avgång: "Vi lever i en värld som är full av larm, och vårt samvete är bara en svag liten röst i vårt innersta. Min företrädare, Dag Hammarskjöld, anmärkte en gång: 'Vi har alla i vårt innersta ett litet av stillhet omgivet område där det råder en djup frid.' Om vi inte lyssnar på vårt samvetes röst, dras vi oupphörligt till det larmande och grälla och förlorar förmågan att fatta livets värden."

I en tysk pedagogisk tidskrift publicerades för några år sedan följande manifest, som hittats i ett ungdomsläger sedan förläggningen upplöstes. Det märkligaste i detta sammanhang förefaller vara att "manifestet" avtryckts i en lärartidning. Jag citerar följande meningar:

Nr 51

Onsdagen den
5 april 1972

*Vissa gemensamma
frågor*

”Vi har gett er tid i nästan två årtienden att göra oss starka, starka i kärlek, starka i god vilja — men ni har gjort oss halvt starka . . . emedan ni själva är svaga.

Ni har inte visat oss någon väg som har mening, emedan ni själva inte känner till vägen, och emedan ni har försummat att söka den, ty ni är svaga.

Ett bräckligt 'nej' satte ni, litet på sned, framför de förbjudna tingen. Vi behövde endast skrika något och ni tog bort detta 'nej' och sade 'ja' för att skona era svaga nerver. Och detta kallade ni 'kärlek'.

Emedan ni är svaga har ni tillhandlat er lugn från oss så länge vi var små, med biopengar och glace — inte oss har ni hjälpt med det utan er själva och er bekvämlighet, emedan ni är svaga, svaga i kärlek, svaga i tålmod, svaga i hopp och svaga i tro!

Vi är halvt starka, och våra själar är hälften så gamla som vi. Vi bråkar och väsnas, emedan vi inte vill gråta efter allt det som ni inte har lärt oss.

Vi kan räkna och läsa, man har lärt oss att räkna ståndarna hos vitsipporna, och vi vet hur räven lever och hur hans bo ser ut.

Vi har också lärt oss att sitta stilla och räcka upp handen för att berätta om räv och vitsippa. Men i staden finns inga vitsippor och inga rävar, och hur man möter livet, det har ni inte lärt oss!

Vi skulle t. o. m. vilja tro på Gud, på en oändligt stark Gud som förstår allt och som vill, att vi är goda. Men ni har inte visat oss någon människa som är god, emedan hon tror på Gud. Ni har andäktigt tjänat pengar och mumlat tipsresultat som om de var böner.”

Jag vill också säga om samvetet att vi i vissa sammanhang räknar med att människor skall reagera på heder och samvete. Skall de kunna det måste vi lära våra ungdomar vad som menas med heder och samvete.

Kraven på att dessa synpunkter måste få göra sig mer gällande i undervisning i skolan, i skolans miljö, i läromedel och i lärarutbildning omfattas nu av det stora flertalet föräldrar, och därför får inte utskott och riksdag nonchalera dessa när skolfrågorna behandlas. Skall vi få en hela folkets skola, måste vi ta hänsyn till dessa synpunkter, annars kommer kravet på en alternativ skola att bli allt starkare och mer berättigat.

Fru SUNDBERG (m):

Fru talman! I den franska pocketbokserien ”La Suède en question” har utkommit en bok om den svenska skolan ”Ny skola — nytt samhälle”. För utbildningsministern måste boken utgöra en kär läsning som en bekräftelse på att utbildningsministeriets propagandamaskineri fungerat utmärkt.

Om vår nioåriga grundskola i jämförelse med andra länders sägs bl. a.: ”Om de flesta länder har en nog så snårig skolkarta, fylld av omvägar och återvändsgränder, så är den svenska skolan att förlikna vid en motorväg. Gör det färdan långtråkig? Det verkar inte så. I varje fall vet man vart man färdas, man kör på utan ryckigheter, men tappar inte bort vägen, och vilken motorstyrka man än är utrustad med, kommer man fram i tid.”

Ja, man kommer fram i tid, men för alla som färdas någonstans är

det också av intresse i vilket tillstånd man kommer fram. Då skulle jag vilja läsa ett par rader ur den rapport om verksamheten inom den mentalhygieniska skolhälsovården som är fogad till skolöverläkarens i Stockholm redogörelse för skolhälsovården under läsåret 1970/71, daterad nu i mars 1972. Där sägs apropå problemen behandlade på de psykiatriska mottagningarna:

”Problemens art varierar med elevernas ålder. Värde att uppmärksamma är frekvensstegringen beträffande flickorna från låg- till högstadiet, vilken nästan helt betingas av frånvaro av avsevärd omfattning och oklar anledning. Denna föranleds av många orsaker, från genuin skolleda hos för övrigt friska individer till djupgående mental ohälsa. Bland en stor grupp elever av bägge könen syns pubertetsfenomen i förening med ständigt uteblivna framgångar i skolkonkurrensen leda till en depressiv reaktion, som driver eleven in i en ond cirkel av sjunkande prestationer och tilltagande passivitet och skolfrånvaro. Till detta mönster adderas dess värre ej sällan andra asociala symtom” – t. ex. missbruk. ”Åtgärder för att bryta nyss beskrivna negativa uttryckningstendenser diskuteras ideligen i skolornas elevvårdsgrupper, varvid man gång på gång får anledning beklaga bristen på alternativa utbildningsvägar och tvingas acceptera improvisationer av typen ’förlängd pry’.”

Fru talman! Detta är fakta bakom vilka döljer sig djupt mänskliga tragedier. Sådana har alltid förekommit bland såväl ungdom som äldre, men det är ökningen som är oroande.

Och än mer oroande är ovilligheten hos dagens skolansvariga att ta fasta på de alternativ, som diskuteras av sakkunskapen och som förts fram av moderata samlingspartiet under många år – tanken på alternativa utbildningsvägar lämpade efter barnens och ungdomarnas individuella förutsättningar. Nu finns inte den möjligheten, och den stora satsningen måste begränsas till elevvården. Därför har vi SIA.

I läroplanen för grundskolan, Lgr 69, definieras elevvård så att skolan skall söka hjälpa varje elev att lära känna sig själv, att på egen hand bilda sig en uppfattning om de uppgifter som skola och samhälle ställer, att komma till rätta med personliga problem och att så långt som möjligt utveckla sina olika egenskaper.

Vad läroplanen inte tar ställning till är hur den skola skall vara formad som ger eleven möjlighet till denna aktivitet på självkännedomens område. Den nya skolan har trots sina specialinsatser på elevvårdens område skapat förhållanden som har försvårat elevernas möjligheter till anpassning till skolsystemet, som det nu är utformat.

Vi har, som här har berörts tidigare i dag, gigantiska skolenheter, borttagande av regler och föreskrifter samt alltför liten tid för barnens individuella samvaro med lärare och stigande motsättningar mellan utbildningsansvariga och föräldrar.

Utbildningsutskottet har behandlat en motion om utökad föräldrautbildning. Herr Nordstrandh och jag har inte reserverat oss till förmån för motionens yrkande. Det beror inte på att vi på något sätt ställer oss negativa till föräldrautbildning som sådan, tvärtom.

Men situationen är i dag sådan att vi varken av ekonomiska eller humanitära skäl har råd att i första hand satsa på förbättringar för de

redan välanpassade, och vilka är det vi når med en föräldrautbildning? Det är ännu så länge inte problembarnens föräldrar eller låt mig säga barnens problemföräldrar. Dessutom har riksdagen beslutat om en försöksverksamhet när det gäller föräldrautbildning. Det allra viktigaste måste vara att dra erfarenhet av denna och försöka finna ut vilka åtgärder som bör vidtagas för att få *alla* föräldrar att ställa upp i fruktbart samarbete med skolan.

Elevvården får inte bli kulisser — och sittande utredningar har en tendens att tjänstgöra om inte som kulisser så som fördragsgardiner tills förslagen är lagda. Men elevvården får heller inte uteslutande bli reparerande. För att ge sken av elevvård satsar vi i dag på skolpsykologer, samarbetsformer och kuratorer; dessa är absolut nödvändiga för att reparera redan skedda skador men cyniska som ersättning för den förebyggande vård som borde vara det mest elementära i all människovård.

Hur känner sig föräldrarna till det ökande antal elever, som grips av skolleda eller börjar knarka eller sniffa thinner? Upplever de sig själva som ansvariga för barnens missanpassning? Vi vet alldeles för litet om detta. Vad vi vet är att all kunskap, som kan förmedlas till föräldrar om barn och barns beteende är av godo. Men det är lika betydelsefullt att de utbildningsansvariga skaffar sig samma kunskap. Kanske kan SIA där göra nytta. Rapporterna från dagens skolsituation är i alla händelser alarmrande, och detta gör föräldrarna oroligare än någonsin. Denna oro dämpas inte med en förbättrad föräldrautbildning utan genom tillskapande av en skola, till vilken föräldrar med tillförsikt kan sända sina barn, medvetna om att skolan är till för barnen, inte barnen för skolsystemet.

Fru talman! Moderata samlingspartiet står bakom två reservationer. Jag skall be att få yrka bifall till reservationerna A 1 och A 2 vid punkten 1. Jag tror att riksdagsbeslut i enlighet med dessa reservationer i någon mån skulle råda bot på de negativa verkningar vi i dag upplever på skolområdet.

På förslag av fru andre vice talmannen beslöt kammaren att till kl. 19.30 uppskjuta dels den fortsatta överläggningen angående denna punkt, dels behandlingen av övriga punkter i betänkandet och på föredragningslistan återstående ärenden.

§ 13 Interpellation nr 104 ang. allsidigheten i TV-programmen

Ordet lämnades på begäran till

Herr JOHANSSON i Skärstad (c), som yttrade:

Fru talman! Radio-TV-verksamhetens organisation skall utgöra en garanti för ett högklassigt och allsidigt programutbud, anpassat efter människornas olika smakriktningar. Den nuvarande organisationen skall utgöra en garanti mot ett kommersialiserat programutbud.

Sveriges Radios verksamhet regleras av dess avtal med staten. Det innebär att Sveriges Radio har att utforma programutbudet inom de ramar som fastslås i avtalet. Någon möjlighet från riksdagens eller

regeringens sida att direkt styra programverksamheten finns inte, och bör av principiella skäl heller inte finnas.

När vi fick två TV-kanaler var ett av motiven för detta att man skulle få möjlighet att ytterligare differentiera programutbudet för att tillfredsställa olika smakriktningar. De två TV-kanalerna sattes i en konkurrens-situation gentemot varandra, vilket skulle ge större effektivitet och följsamhet när det gäller att tillfredsställa olika intressegrupper bland tittarna. Kanalkonkurrensen synes ha fått den olyckliga konsekvensen att programutbudet i viss utsträckning koncentrerats till de områden där de största tittarsiffrorna kunnat noteras. Allsidigheten i programutbudet håller därmed på att åsidosättas. Speciellt gäller detta på de mest attraktiva sändningstiderna.

Programutvecklingen i TV har uppfattats som synnerligen otillfredsställande av många människor. Vi upplever i dag en förtroendeklyfta mellan tittare och producenter. Många finner situationen så otillfredsställande att aktioner har startats mot TV:s programinriktning. För närvarande torde över 100 licenser sägas upp varje vecka i protest mot programpolitiken.

Den största orsaken till att situationen bedöms så allvarlig är den mycket starka genomslagskraft som TV har när det gäller opinionsbildning och påverkan av våra attityder. Anpassningen av TV-programmen efter tittarsiffror är ett typiskt utslag av kulturell låt-gå-politik. Minoritetsgrupper kommer därmed i kläm, med likriktning i attityder och åsikter som följd. Det är naturligt att människor reagerar mot detta.

Den nuvarande organisationen av radio-TV-verksamheten skall ge oss ett folkets etermedia. Avtalet mellan staten och Sveriges Radio skall garantera detta. En mindre allsidighet i programutbudet, med åsidosättande av minoritetsintressen som följd, står i strid med avtalet.

Med hänvisning till ovanstående hemställas om kammarens tillstånd att till herr utbildningsministern få ställa följande frågor:

Anser statsrådet att protesterna mot programmen i TV utgör ett tecken på att Sveriges Radio åsidosatt allsidigheten i programutbudet?

Anser statsrådet att programutvecklingen i TV motiverar ändring av avtalet mellan staten och Sveriges Radio?

Denna anhållan bordlades.

§ 14 Interpellation nr 105 ang. aktualisering av religionsfriheten i internationella sammanhang

Ordet lämnades på begäran till

Herr WIKSTRÖM (fp), som yttrade:

Fru talman! 17 000 katoliker i Sovjetrepubliken Litauen har i en skrivelse till kommunistpartiets generalsekreterare Leonid Brezjnevs och FN:s generalsekreterare Kurt Waldheim protesterat mot religionsförföljelsen i Sovjetunionen. De förklarar att den bedrivs systematiskt trots att detta strider mot den sovjetiska grundlagen.

Appellen, som var riktad till FN, hade som bilaga en kopia av

skrivelsen till Breznev och ett brev. I brevet heter det att kommunistpartiet inte har velat bekräfta mottagandet av protestskrivelsen. Därför vädjar man till FN:s generalsekreterare att förmedla appellen till kommunistpartiet.

Man klagar över att "ateism undervisas med tvång och barn till katoliker måste läsa, skriva och uppträda i strid med sitt samvete". De 17 000 katolikerna säger vidare att de sovjetiska myndigheterna har vägrat tillåta att katoliker bygger kyrkor för egen räkning. Myndigheterna har till och med sagt nej till planer om att resa små kapell på tidigare kyrktomter.

Inte bara i Sovjet utan på många andra håll i världen förekommer religiös intolerans. På vissa håll har förtrycket satts i system och bedrivs med mer eller mindre raffinerade metoder.

Ett intensivt studium av frågan om religionsfriheten och dess tillämpning i olika länder har bedrivits på senare år genom Kyrkornas världsråd och andra ekumeniska organ. Speciell uppmärksamhet har på sistone ägnats åt utvecklingen i Zaire och Rhodesia där — från skilda utgångspunkter — religionsfriheten satts på undantag.

Inom Förenta nationerna har den särskilda punkt på dagordningen som rubriceras "Avskaffande av religiös ofördragsamhet" under de senaste åren aldrig hunnit sakbehandlas. År 1971 antog generalförsamlingen på förslag av Tredje utskottet en resolution, i vilken konstaterades att tiden inte medgav behandling av bl. a. ärendet om avskaffande av religiös ofördragsamhet och att behov förelåg av full diskussion av detta och andra ärenden som ej sakbehandlades. Mot bakgrund av den allmänna situationen i fråga om religionsförtryck och särskilt nu uppgifterna om den katolska protesten från Sovjetrepubliken Litauen synes det naturligt att Sverige förnyar försöken att få hela denna problematik belyst i internationella sammanhang och att eftersträva att denna problematik sakbehandlas inom Förenta nationerna.

Med hänvisning till det anförda hemställer jag om kammarens tillstånd att till utrikesministern få ställa följande fråga:

Planerar den svenska regeringen att inom Förenta nationerna och i andra internationella sammanhang aktualisera frågan om religionsfriheten och dess tillämpning?

Denna anhållan bordlades.

§ 15 Anmälades och bordlades Kungl. Maj:ts proposition nr 66 med förslag till ändring i regeringsformen, m. m.

§ 16 Utsträckt motionstid

Ordet lämnades på begäran till

Herr AHLMARK (fp), som yttrade:

Fru talman! Jag tillåter mig hemställa, att kammaren ville besluta, att tiden för avgivande av motioner i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 66 med förslag till ändring i regeringsformen, m. m. måtte med hänsyn

till ärendets omfattning utsträckas till första plenum efter torsdagen den 20 april.

Denna anhållan bifölles.

Nr 51

Onsdagen den
5 april 1972

§ 17 Anmälades och bordlades följande motioner:

Nr 1570 av herrar *Turesson* och *Nisser*
avlämnad i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 53 angående stöd till kollektiv skogsteknisk forskning m. m.

Nr 1571 av herrar *Wikström* och *Stålhammar*
avlämnad i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 59 angående anslag till produktionsbidrag och samdistributionsrabatt för dagstidningar

Nr 1572 av herr *Torwald*
avlämnad i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 67 med förslag till vissa åtgärder mot narkotikamissbruket, m. m.

§ 18 Meddelande ang. enkla frågor

Meddelades att följande enkla frågor denna dag framställets, nämligen av

Nr 151 Herr *Ahlmark* (fp) till herr utrikesministern angående medverkan av svensk ambassad vid överlämnande av nobelpris i utlandet:

Kommer den svenska regeringen, när nobelpristagare så önskar, att medge att nobelpriset överlämnas på svensk ambassad?

Nr 152 Herr *Eriksson* i Arvika (fp) till herr kommunikationsministern angående effekterna för Sverige av planerade flygfält i Norge nära svenska gränsen:

Vill statsrådet redogöra för vilka kontakter som förevarit mellan svenska och norska myndigheter och regeringar med anledning av att två flygfält planeras på den norska sidan helt nära den svenska gränsen och vilka effekter de kan tänkas få för den svenska flygfältsplanering-
en och för näringslivet i Västsverige?

§ 19 Kammaren åtskildes kl. 18.02.

In fidem

SUNE K. JOHANSSON

/Solveig Gemert