

Torsdagen den
30 mars 1978

Torsdagen den 30 mars

Kl. 13.00

*Om åtgärder för
att dämpa infla-
tionen*

Förhandlingarna leddes till en början av förste vice talmannen.

§ 1 Upplästes följande till kammaren inkomna ansökningar:

Till riksdagens kammare

På grund av offentligt uppdrag anhåller jag härmed om fortsatt tjänstledighet från mitt riksdagsuppdrag fr. o. m. den 1 april t. o. m. den 30 september 1978.

Stockholm den 20 mars 1978

Inga Thorsson

Till riksdagens kammare

Härmed anhåller jag om tjänstledighet fr. o. m. den 1 april 1978 till valperiodens slut från mitt uppdrag som riksdagsledamot på grund av tjänstgöring i kommunikationsdepartementet.

Stockholm den 29 mars 1978

Georg Danell

Kammaren biföll dessa ansökningar.

Förste vice talmannen anmälde att *Lars Ulander* (s) även under tiden t. o. m. den 30 september skulle tjänstgöra som ersättare för *Inga Thorsson* samt att *Gunnel Liljegren* (m) till valperiodens slut skulle ersätta *Georg Danell*.

§ 2 Om åtgärder för att dämpa inflationen

Statsministern THORBJÖRN FÄLLDIN erhöll ordet för att besvara *Lars Werners* (vpk) den 14 mars anmälda fråga, 1977/78:350, och anförde:

Herr talman! *Lars Werner* har frågat mig om regeringen i syfte att dämpa inflationen planerar att införa pris- och hyresstopp samt att slopa mervärdesskatten på dagligvaror.

Efter de kraftiga prishöjningarna i början och mitten av förra året har inflationstakten tenderat att dämpas något. Andra halvåret 1977 medförde sålunda något lägre prisökningar än första halvåret. I januari och februari 1978 steg konsumentprisindex visserligen med drygt 2 resp. 1 %. Siffrorna ligger emellertid under dessa månader regelmässigt relativt högt, bl. a. beroende på

Torsdagen den
30 mars 1978

*Om åtgärder för
att dämpa infla-
tionen*

att priserna på varor och tjänster ofta justeras just vid årsskiftena.

Det tillgängliga underlaget för att bedöma den fortsatta prisutvecklingen under 1978 pekar också, som bl. a. har framhållits i finansplanen, på att en uppbromsning i inflationstakten är på väg. Det nyligen träffade löneavtalet, liksom jordbruksavtalet, ger inte anledning till någon ändrad bedömning. Förutsättningarna är därmed bättre än på länge när det gäller att hålla tillbaka prisökningarna. Enligt de prognoser som har gjorts av konjunkturinstitutet kommer de fortsatta prisökningarna att hålla sig under den gräns som anges i det nya löneavtalet.

För att hålla en prispolitisk beredskap har regeringen dock ansett det motiverat att införa en generell anmälningsskyldighet, som ålägger företagen att i förväg anmäla planerade prishöjningar till pris- och kartellnämnden. Företagen får därigenom inte utan särskilt tillstånd höja priserna tidigare än en månad efter anmälningen. Pris- och kartellnämnden får på så sätt rådrum för överläggningar med företagen. Ytterst kan regeringen med detta system stoppa oacceptabla prishöjningar.

Frågan om att slopa mervärdeskatten på vissa varugrupper, i första hand livsmedel, har bl. a. behandlats av 1972 års skatteutredning. Dess betänkande är f. n. ute på remiss, och ett slutligt ställningstagande bör därför anstå tills ställning tas till detta utredningsförslag. Jag vill emellertid samtidigt erinra om att alla ledamöter i utredningen utom representanten för vänsterpartiet kommunisterna har motsatt sig tanken på en differentiering av mervärdeskatten av praktiska, administrativa och kontrolltekniska skäl och i stället förordat en fortsatt subventionering av baslivsmedel.

LARS WERNER (vpk):

Herr talman! Jag ber att få tacka statsministern för svaret på min fråga.

Den fråga jag ställt är ingalunda ny, men den har självfallet aktualiserats av den nyligen träffade avtalsuppgörelsen, som är mager för löntagarna, vilka för andra året i följd med all säkerhet får vidkännas reallönesänkningar. Hur stora dessa blir är helt beroende på vilka åtgärder regeringen vidtar för att hålla tillbaka inflationen. Uppgårelsen ansågs av ekonomiministern Bohman ligga inom ramen för vad han kallade de samhällsekonomiska ramarna, och den följer också de anvisningar han gjorde upp i finansplanen. Men för löntagarna är ju resultatet att de, om inflationen fortsätter i samma takt som hittills, kommer att få vidkännas en minskad köpkraft, beräknad från 1976 till slutet av nästa år, med omkring 10 %.

Nu kan detta naturligtvis sägas vara helt i linje med de strävanden som gäller för regeringens ekonomiska politik. I finansplanen uttryckte man klart att det är nödvändigt att hålla tillbaka den privata konsumtionen. Men, herr Fäldin, hur mycket anser ni att köpkraften skall pressas tillbaka för vanliga löntagare och pensionärer? Är årets avtalsuppgörelse lagom för att tillfredsställa regeringens krav i det avseendet?

Det är en dålig uppgörelse som har träffats, och jag är kritisk mot LO och PTK för att de har uppgett två av sina huvudmålsättningar och kompromissat om den tredje. Köpkraften har inte försvarats och avtalet blir tvåårigt. Inte

heller låglönetillägget är rättvist. Men den diskussionen skall inte föras här utan kommer att föras där den hör hemma, nämligen på arbetsplatserna och i de fackliga organisationerna. I dag gäller diskussionen de krav som har ställts från löntagarorganisationerna LO och PTK på att regeringen måste ta ansvar för att hålla priserna nere och för att vidmakthålla köpkraften.

Gunnar Nilsson har sagt att ett allmänt prisstopp, sänkning av momsen och förstärkning av barnfamiljernas ekonomi är åtgärder som man förväntar sig, och det är krav som vårt parti sedan länge ställt för att bekämpa inflationen. Av det svar som statsministern lämnat här i dag framgår att några konkreta åtgärder inte är aktuella. Det innebär att den standardsänkingspolitik som har signalerats alltsedan regeringsdeklarationen i oktober 1976 skall fortsätta. Det är löntagarna som ensamma skall ta på sig krisens bördor. Och löftena från ekonomiministern den 12 mars, när uppgörelsen var klar, att hålla priserna nere för att därmed skydda löntagarna mot försämrade köpkraft var alltså, herr Fälldin, ingenting värda. De har resulterat i det besked vi har fått här i dag: anmälningsskyldighet och ingenting annat.

Statsministern THORBJÖRN FÄLLDIN:

Herr talman! Jag vill gärna också från denna talarstol uttrycka min uppskattning över det ansvar som parterna har visat i det avtal som är träffat i år. Det visar ändå styrkan i det svenska systemet, att parterna är beredda att förena den frihet, som ligger i detta system, med ansvar.

Självfallet innebär detta avtal på det privata området ett ansvar för regeringen att verkligen med de möjligheter som står till buds se till att prisökningarna blir så små som möjligt. Förutsättningarna för att hålla prisökningarna nere har naturligtvis ökat genom att avtalet i stor utsträckning tog hänsyn till de förutsättningar som fanns.

Jag opponerar mig mot Lars Werners beskrivning att regeringen inte skulle ha vidtagit konkreta åtgärder. Vi har infört ett system som innebär att ingen får höja priserna på sina varor utan anmälan. Sådan prishöjning får inte ske förrän tidigast inom en månad. Det innebär en möjlighet att granska om dessa prishöjningar är oundvikliga med hänsyn till kostnadsstegringar, som kan vara beroende av vad som har hänt här hemma men också av prisutvecklingen utomlands.

Denna anmälningsskyldighet och kontroll ger regeringen möjlighet att gå vidare om så skulle krävas. Jag bestrider alltså att det inte har vidtagits konkreta åtgärder, och jag hävdar att genom de vidtagna åtgärderna förutsättningarna för att hålla prisökningarna i schack har förbättrats.

LARS WERNER (vpk):

Herr talman! Jag förstår att statsministern är glad över det ansvar som arbetsmarknadens parter har visat, därför att det stämmer helt och hållet med de anvisningar som regeringen har givit i finansplanen, nämligen att den privata konsumtionen skall hållas nere.

Under år 1977 låg den allmänna prisstegringen på 13 % och för dagligvarorna på 17 %. Den prisutvecklingen fortsätter i stort sett. Trots den

Torsdagen den
30 mars 1978

*Om ämbetsverkens
ställning i förhål-
lande till rege-
ringen*

anmälningsskyldighet som nu är regeringens stora nummer när det gäller att hålla tillbaka prisstegringarna har den allmänna prisnivån under årets första månader stigit med 2,6 %. Under samma tid har priserna på dagligvaror stigit med i genomsnitt 3,3 %.

Men vad som är särskilt allvarligt är att de förut redan kraftigt subventionerade priserna på baslivsmedel har stigit med omkring 6,2 % under samma tid. Det betyder att våra viktigaste matvaror har stigit i pris mer än dubbelt så mycket som den allmänna prisnivån. Den borgerliga regeringen har ju infört regeln att kostnaden för jordbruksavtalen i fortsättningen skall få slå igenom i priserna, vilket hårdast drabbar låginkomsttagarna.

Den här garantiregeln, som man talar så mycket om i avtalsuppgörelsen, är ju från början urholkad, därför att de prisstegringar som har skett i januari räknas bort från den s. k. tillåtna prisstegringen. Man höjde alltså den tillåtna prisstegringen från 7 % till 7,25 %. De ökningar som redan har ägt rum, där matpriserna har stigit med 3,3 %, de dittills inräknade hyrorna med nära 6 % och bränslet med närmare 8 %, innebär att löneökningarna redan är upptätna.

Vad ställer regeringen mot allt detta? Först säger Gösta Bohman i en stort uppslagen intervju den 12 mars att regeringen skall vidta åtgärder för att hålla tillbaka prisstegringarna. När jag frågar statsministern i dag får jag till svar: Vi har infört anmälningsskyldighet.

Är det allt, herr Fälldin? Vart tog prisstoppet vägen? Vart tar hyresstoppet vägen? Vilka konkreta åtgärder utöver detta är ni beredda att vidta?

Överläggningen var härmed slutad.

§ 3 Om ämbetsverkens ställning i förhållande till regeringen

Statsministern THORBJÖRN FÄLLDIN erhöll ordet för att besvara *Hilding Johanssons* (s) den 14 mars anmälda fråga, 1977/78:352, och anförde:

Herr talman! Hilding Johansson har frågat mig om regeringen anser att ämbetsverkens och därmed generaldirektörernas ställning i förhållande till regeringen bör ändras och om regeringen kommer att förelägga riksdagen förslag om sådana åtgärder.

Ämbetsverken i Sverige intar en självständig ställning, som är unik för internationella förhållanden. Denna tudelning mellan regering och ämbetsverk grundade sig från början på uppfattningen att det fanns en klar gränslinje mellan politiska beslut och förvaltningsbeslut. Ämbetsverkens självständighet har emellertid också bevarats under nutidens moderna samhällsförhållanden. Systemet underlättar bl. a. ett decentraliserat beslutsfattande. Ämbetsmännens självständiga ansvar för sina arbetsuppgifter har otvivelaktigt också stor betydelse för rättssäkerheten. Det finns därför enligt min uppfattning anledning att även i fortsättningen slå vakt om ämbetsverkens självständighet.

Torsdagen den
30 mars 1978

*Om ämbetsverkens
ställning i förhål-
lande till rege-
ringen*

Däremot har de senaste årtiondenas samhällsutveckling föranlett betydande förändringar i verkens inre organisation. Praktiskt taget alla ämbetsverk på centrala områden har numera lekmannastyrelser i vilka det i allmänhet också ingår företrädare för de anställda. Generaldirektören är därigenom inte längre ensam beslutande i de viktigaste frågorna. Till åtskilliga verk har dessutom knutits rådgivande organ av olika slag. Jag vill också erinra om att besvärsförfarandet i de flesta fall ger möjligheter till regeringsprövning av ämbetsverkens beslut.

Jag finner det naturligt att ämbetsverkens organisation på detta sätt fortlöpande anpassas till nya krav och förändringar i samhället. Det har i den allmänna debatten bl. a. efterlysts preciseringar av lekmannastyrelsernas uppgifter. Ändringarna i det enskilda fallet måste dock i betydande utsträckning bli beroende av resp. ämbetsverks uppgifter och karaktär.

Den problemställning som Hilding Johansson har aktualiserat i sin fråga berörs också i en motion (1977/78:1414) vid innevarande riksmöte. Enligt vad jag har erfarit behandlas den f. n. i konstitutionsutskottet. Regeringen kommer därför i första hand att avvakta riksdagens beslut i detta ärende.

HILDING JOHANSSON (s):

Herr talman! Jag får tacka statsministern för svaret.

Bakgrunden till min fråga är den debatt som har förts i den sydsvenska pressen. Det är sålunda inte Karl Boos motion, som jag väl känner till. Denna motion behandlas av konstitutionsutskottet och skall naturligtvis sakligt granskas på samma sätt som andra motioner. Den gäller emellertid i hög grad framtiden, och den förutsätter en mycket omfattande utredning. Denna kommer gissningsvis att ta fem sex år. Det är självklart att problemet med förtroendemannastyrelsernas ställning är värt mycken uppmärksamhet; på tre minuter hinner jag inte på något sätt penetrera det, och jag antar att statsministern inte heller begär detta.

Min utgångspunkt var alltså dagssituationen. Det förekom i Skånska Dagbladet vissa inslag, som bemöttes i Arbetet och Sydsvenska Dagbladet. Efter dessa bemötanden skrev Skånska Dagbladet: "I den aktuella ledaren ifrågasatte vi dock om en statlig verkschef, vars verk skall förverkligas av regeringens intentioner, kan stå i kollisionskurs med regeringens politik." – Så långt tidningen.

Det är självklart att ett ämbetsverk har att följa riksdagens beslut, men jag noterar med tillfredsställelse att statsministern i sitt svar till mig betonade ämbetsverkets självständiga ställning. Jag drar den slutsatsen att regeringen inte i dagsläget – och det var det som min fråga avsåg – kommer att lägga fram något förslag om förändringar i ämbetsverkens och därmed generaldirektörernas ställning, utan att denna kommer att förbli oförändrad. Detta gör att jag i mycket kan dela statsministerns ståndpunkt. Den deklaration om ämbetsverkens ställning som han avgav kan jag helt ansluta mig till.

Därför ber jag till sist att få tacka inte bara för att jag har fått svar utan också

Torsdagen den
30 mars 1978

*Om ämbetsverkens
ställning i förhål-
lande till rege-
ringen*

för svarets innehåll på denna punkt, där regeringen givit till känna en konkret mening.

Statsministern THORBJÖRN FÄLLDIN:

Herr talman! Hilding Johansson gör åtskillnad mellan det problem han har tagit upp i sin fråga och det som behandlas i konstitutionsutskottet. Jag tycker att ämnesområdet är ett och detsamma. Åtskillnaden som Hilding Johansson försöker få fram uppstår först om vi skulle vara beredda att vidta ändringar mycket snabbt och i dagsläget. Jag vill försäkra Hilding Johansson att regeringen inte kommer att vidta några förändringar som inte har ett självklart stöd i grundlagar och grundläggande bestämmelser som reglerar det nuvarande förhållandet mellan regeringen å ena sidan och ämbetsverket å den andra.

Jag delar Hilding Johanssons uppfattning att en genomgång av denna fråga naturligtvis kommer att ta sin tid; men den behöver inte nödvändigtvis ta så lång tid som han angav. Vad jag har sagt i svaret är också ganska självklart, nämligen att det inte vore i enlighet med praxis – och jag tycker inte att det vore lämpligt ur andra synpunkter heller – om regeringen mitt under riksdagens behandling av detta ämnesområde skulle vidta några åtgärder. Därför upprepar jag att vi i första hand avvaktar vad riksdagen kommer fram till vid sin behandling. Det är möjligt att vi då får underlag för att vidta åtgärder som ett resultat av denna motionsbehandling, men hur det blir med det får vi se.

HILDING JOHANSSON (s):

Herr talman! Ämnesområdet kan nog vara detsamma, men det är en väldig skillnad på vad som kan hända om tio år och vad som kan hända i år. Skånska Dagbladets ledare, som jag åberopade, inriktade sig på dagsförhållandet. Den utgick från en utnämning och tog sikte på en bestämd generaldirektör. Med hänsyn till debattens art skall jag inte ta in detta – det betraktar jag inte såsom tillhörande ämnet – men jag drar den bestämda slutsatsen att regeringen nu inte kommer att vidta några som helst åtgärder förrän riksdagen har behandlat Karl Boos motion.

Jag skulle emellertid vara glad om statsministern också kunde försäkra att man inte kommer att föreslå några ändringar innan en utredning av parlamentarisk karaktär har arbetat på detta område.

Statsministern THORBJÖRN FÄLLDIN:

Herr talman! I all den utsträckning det är fråga om att göra ändringar som står i strid med de regler som är fastlagda så kan jag lugna Hilding Johansson med att säga att självklart skall det utredas på vilket sätt sådana regler skall förändras. Det tror jag vi är helt ense om.

Om riksdagen sedan i sin behandling pekar på andra rent praktiska områden – för på det praktiska planet har ju förändringar fortlöpande skett – så hoppas jag att Hilding Johansson inte har någonting emot att regeringen är lyhörd för sådana signaler.

HILDING JOHANSSON (s):

Herr talman! Mina synpunkter gällde det centrala området, ämbetsverkens självständighet. Den självständigheten vilar på svensk tradition, och om det här – om vi väl vara helt överens. Den är också förankrad i lagstiftningen.

Följaktligen kan vi vara överens om att på denna centrala punkt kommer det inte att ske några förändringar under den närmaste framtiden och att man här – om det skall ske några förändringar – kommer att avvakta parlamentariska utredningar.

Statsministern THORBJÖRN FÄLLDIN:

Herr talman! Detta trodde jag att vi var helt på det klara med båda två. Ämbetsverkens självständighet är ju reglerad i grundlag, och förändring av grundlag, Hilding Johansson, är ingenting som regeringen gör på egen hand eller hux flux. Sådana ändringar har alltid förberetts genom utredningar. Den delen trodde jag inte att vi över huvud skulle behöva ha något meningsutbyte om.

Men om det i klarhetens intresse krävs, så säger jag att några ändringar av grundlag utan prövning och utredning kommer naturligtvis inte att ske.

HILDING JOHANSSON (s):

Herr talman! Det är alltid bra att skaffa sig största möjliga klarhet. Därför ber jag att få tacka statsministern för den sista deklarationen.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 4 Om civil bemanning på isbrytare och sjömättningsfartyg

Kommunikationsministern BO TURESSON erhöll ordet för att besvara Birger Rosqvists (s) den 16 mars anmälda fråga, 1977/78:357, och anförde:

Herr talman! Birger Rosqvist har frågat mig om det snart kommer förslag om civil bemanning på isbrytar- och sjömättningsfartyg.

Sjöfartsverket fick år 1976 i uppdrag att i samråd med chefen för marinen undersöka förutsättningarna för en övergång – helt eller delvis – till civil bemanning på sjöfartsverkets isbrytare och sjömättningsfartyg. Verket har inriktat arbetet på att belysa de tekniska, organisatoriska och ekonomiska konsekvenserna av en övergång till civil bemanning. Verket räknar med att färdigställa utredningen inom kort.

Frågan om ändrade bemanningsformer för de statliga isbrytarna och sjömättningsfartygen har behandlats tidigare utan att någon ändring i formerna har skett. På grund av de sysselsättningsproblem som f. n. finns inom den svenska handelsflottan har frågan aktualiserats ytterligare och delvis kommit i ett annat läge. Jag vill emellertid betona att tillfälliga svängningar i sjöfartskonjunkturerna inte kan utgöra skäl för en ändring i bemanningsformerna för isbrytare och sjömättningsfartyg. Ett ställningstagande nu för civil bemanning kan inte heller omedelbart lösa de nuvarande

Nr 104

Torsdagen den
30 mars 1978

Om civil bemanning på isbrytare och sjömättningsfartyg

Torsdagen den
30 mars 1978

Om civil bemanning på isbrytare och sjömättningsfartyg

sysselsättningssvårigheterna för sjöfolket med hänsyn till att en övergång till civil bemanning kommer att ta lång tid att genomföra. Bl. a. är flera av de fartyg som ingår i isbrytar- och sjömättningsflottan f. n. inte anpassade till civil standard.

Den utredning som inom kort kommer att lämnas av sjöfartsverket skall i gängse ordning remitteras och därefter beredas inom regeringskansliet. Av intresse vid denna beredning kan också bli de ställningstaganden som sjöfartspolitiska utredningen kommer att göra när det gäller svensk sjöfart. Även den framtida organisationen inom sjöfartsverket, som f. n. ses över, kommer att påverkas av en eventuellt ändrad bemanningsform på verkets isbrytare och sjömättningsfartyg.

BIRGER ROSQVIST (s):

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för svaret.

Först vill jag konstatera att såväl sjömättningsfartyg som isbrytare utför uppgifter av civil karaktär. Isbrytarna utför direkt assistans åt handelssjöfarten, och det är uteslutande en civil uppgift. Som redan framhållits är frågan om bemanningen inte ny.

Det hör, herr talman, inte till vanligheten att personal underställd krigsmakten tar arbete från den civila sektorn. Förhållandena på fartygen har ändrats, och det är numera en utbredd uppfattning bland folk med anknytning till örlogsflottan att förutsättningarna att från effektivitetssynpunkt tillfredsställande lösa bemanningsfrågan med militär personal blir allt mindre. Det gäller på befälssidan och där alldeles särskilt maskinpersonalen. Det gäller också på manskapssidan. Där råder det förhållandet att man bemannar med pojkar som gör sin värnplikt. Det betyder då kommendering till civil tjänst i militär klädsel, under militära villkor och med den värnpliktiges dagpenning.

På en av våra nyaste och största isbrytare fann trafikutskottets ledamöter vid besök för några år sedan att inte en enda av de s. k. matroserna ombord hade haft någon erfarenhet av tjänst till sjöss innan de trampade däckets på isbrytaren. För handelsfartyg gäller enligt bemanningslagen att ett antal medlemmar av besättningen skall ha viss praktik och tidigare erfarenhet för att fartyget i fråga skall anses sjövärdigt. Men för en isbrytare med dess uppgifter att under svåra väderleksförhållanden bistå handelsfartygen gäller inga motsvarande krav. Det kan knappast vara rimligt säkerhetsmässigt sett, eller anser kommunikationsministern det?

Skulle inte också utnyttjande av erfarna civila sjömän främja effektiviteten? Den frågan vill jag också ställa till kommunikationsministern.

Som redan har sagts uppdrog dåvarande kommunikationsministern 1976 åt sjöfartsverket att se över bemanningsformerna på de fartyg som lyder under det civila sjöfartsverket och som har militär bemanning. Nuvarande kommunikationsministern sade i november förra året att den utredningen skulle vara klar omkring årsskiftet. Den är emellertid ännu inte presenterad. Man synes inte ha bråttom. Av det svar som jag fått framgår att intresset för en ändring inte är så stort.

Det finns nu utmärkta möjligheter att gå över till civil bemanning. Välutbildade, erfarna människor från handelsflottan söker efter arbete. Det kan inte vara förenligt med oöverstigliga problem att kombinera befattningar på vinterverksamma isbrytare med befattningar på vår-, sommar- och höstverksamma sjömättningsfartyg.

Vad kommunikationsministern menar med att fartygen inte är lämpliga för civil bemanning måste jag be honom närmare förklara. Är det utrymme, standard, civila säkerhetskrav osv. som kommunikationsministern avser?

Överläggningen var härmed slutad.

Nr 104

Torsdagen den
30 mars 1978

*Om förkortade
handläggningstider
i vuxenutbildnings-
nämnderna*

§ 5 Om förkortade handläggningstider i vuxenutbildningsnämnderna

Utbildningsministern JAN-ERIK WIKSTRÖM erhöll ordet för att besvara *Bengt Wiklunds* (s) den 8 mars anmälda fråga, 1977/78:340, och anförde:

Herr talman! Bengt Wiklund har frågat mig om jag kan presentera några lösningar för att förhindra att handläggningstiderna vid vuxenutbildningsnämnderna blir så utdragna att det medför risk för allvarliga rubbningar i de ursprungligen fastställda reglerna för dag- och timstudiestöd samt det särskilda vuxenstudiestödet.

Jag har också tagit del av den oro som en del vuxenutbildningsnämnder hyser för att inte kunna klara av handläggningen av ansökningar redan nu i vår. I takt med att allt större resurser ställs till förfogande för dag- och timstudiestöd samt särskilt vuxenstudiestöd liksom för uppsökande verksamhet på arbetsplatserna ökar också arbetsbelastningen på vuxenutbildningsnämnderna. Regeringen har därför för budgetåret 1978/79 föreslagit att nya tjänster inrättas vid vuxenutbildningsnämnderna till en beräknad kostnad av 480 000 kr. Vidare har regeringen föreslagit att årsarvode skall utgå till nämndernas ordförande till en kostnad av totalt 100 000 kr.

Vuxenutbildningsnämnderna har nu fungerat i drygt två år. Som jag aviserat redan i årets budgetproposition anser jag att tiden nu är mogen för att se över bl. a. vuxenutbildningsnämndernas verksamhet. I detta arbete bör självfallet ingå att se över nämndernas personella resurser. F. n. pågår inom utbildningsdepartementet arbete med direktiv till centrala studiestödsnämnden i denna fråga.

BENGT WIKLUND (s):

Herr talman! Jag ber att få tacka utbildningsministern för svaret. Jag tackar honom också för att jag av svaret kan utläsa att han i likhet med mig och vuxenutbildningsnämndernas ansvariga ser allvarligt på möjligheterna att på litet sikt klara det här arbetet. Det kan knappast vara tillrådligt att basera beräkningen av personella resurser i vuxenutbildningsnämnderna enbart på omfattningen av tim- och dagstudiestöd och det särskilda vuxenutbildningsstödet.

Vi har konstaterat under den korta tid som vuxenutbildningsnämnderna har varit i verksamhet och pengar har ställts till förfogande att exempelvis den uppsökande verksamheten har effektiviserats ganska bra. Organisationerna har börjat få resultat av utbildningen av uppsökare. Man börjar med andra ord finna formerna för arbetet. Jag förutsätter att de knappa uppsökarmedlen på det sättet kan bli bättre och effektivare utnyttjade än tidigare.

Vi måste dessutom vara vaksamma när det gäller de arbetsuppgifter som i dag i vuxenutbildningsnämnderna tenderar att inte bli utförda därför att tillräckliga resurser saknas. Exempel på det är uppföljningsarbetet inom vuxenutbildningsnämnderna, arkivvården, informationen osv. Jag skulle kunna räkna upp en rad andra exempel, men det här får räcka.

Jag delar utbildningsministerns uppfattning om behovet av en översyn av vuxenutbildningsnämndernas verksamhet, som också skall inrymma en prövning av de personella resurserna i vuxenutbildningsnämnderna. Men ett resultat av den översynen ligger så pass långt fram i tiden att vi riskerar svåra akuta arbetssituationer inom vuxenutbildningsnämnderna i avvaktan på de åtgärder som kan komma att vidtas med anledning av översynen.

Jag skulle avslutningsvis vilja framföra den tanken att exempelvis centrala studiestödsnämnden får möjlighet att återkomma med en redovisning till utbildningsministern och departementet av den arbetssituation som kan komma att uppstå i vuxenutbildningsnämnderna. Jag tror att man klarar arbetet i vår, men på höstsidan kan läget bli betydligt allvarigare – att döma av de rapporter som kommit in från en del vuxenutbildningsnämnder sedan jag ställde frågan. Läget kan alltså bli allvarligt försämrat, och vi måste väl vara överens om att handläggningstiderna inte får bli så långa att vi motverkar grundtanken i hela den här reformen. Jag är nämligen övertygad om att utbildningsministern är ense med mig om att allt skall göras för att stimulera de kortutbildade vuxna till utbildning genom en god uppsökande verksamhet och genom ett gott studiesocialt stöd, som uppmuntrar de här nämnda grupperna till kompletterande utbildning.

Utbildningsministern JAN-ERIK WIKSTRÖM:

Herr talman! Bengt Wiklund och jag är nog helt överens om principerna bakom vuxenutbildningsstödet och det angelägna i att de här frågorna kan lösas. Min dörr står alltid öppen för Bengt Wiklund.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 6 Om bevarande av stengärdesgårdar och odlingsrösen

Utbildningsministern JAN-ERIK WIKSTRÖM erhöll ordet för att besvara *Bertil Jonassons* (c) den 14 mars anmälda fråga, 1977/78:351, och anförde:

Herr talman! Bertil Jonasson har frågat mig om jag är beredd att medverka till att stengärdesgårdar och odlingsrösen kan bevaras och vårdas som kulturminnesmärken.

Var och en som har rest runt i Småland inser snart att det är praktiskt omöjligt att skapa ett generellt skydd för den typ av anläggningar som Bertil Jonasson tar upp i sin fråga. Vissa selektiva bevarandeåtgärder kan dock eftersträvas. Detta har i någon utsträckning redan skett. Ytterligare åtgärder torde följa av den planeringsverksamhet som nu pågår rörande användningen av mark och vatten.

Skyddet för kulturminnen av det slag som här aktualiseras regleras i dag i första hand i lagen (1942:350) om fornminnen (omtryckt 1976:442). Med stöd av denna lag kan således i vissa fall såväl stengärdesgårdar som odlingsrösen karaktäriseras som fornlämningar och därvid åtnjuta det skydd och den vård som gäller för dylika. I enstaka fall har stengärdesgårdar och odlingsrösen också registrerats på den ekonomiska kartan.

I riktlinjerna för den fysiska riksplaneringen läggs särskild vikt vid en utbyggd samverkan mellan naturvärden, friluftslivet och kulturminnesvärden. I de områden som är riksintressanta ur dessa aspekter torde behovet av skydd för sådana anläggningar som Bertil Jonasson tar upp komma att bedömas på samma sätt som gäller för övriga kulturminnen inom kulturlandskapet. Kulturminnesvårdens intressen inom den fysiska riksplaneringen bevakas bl. a. av kommunerna, länsstyrelserna och riksantikvarieämbetet.

BERTIL JONASSON (c):

Herr talman! Jag ber att få tacka statsrådet för svaret på min fråga.

Våra förfäder har med slit och stor möda uppodlat den mark som utgör grunden för vår försörjning. Det är en av de största gärningar som utförts här i landet. Det har skett med de enklaste redskap. Vi bör hålla alla dessa människor räkning för en stor kulturgärning och visa dem respekt. Som monument över denna gärning har vi fortfarande kvar en del odlingsrösen och stengärdesgårdar. När man vandrar ute i naturen och ser dem säger man sig: Tänk om dessa kunde tala!

Genom sin befintlighet kan de också tala, för människor med fantasi! Jag har därför väckt frågan om att bevara dessa stora kulturminnesmärken.

Det betyder naturligtvis inte att man skall försvåra åkerjordens brukning. Men vi bör bevara ett stort antal av dessa minnesmärken.

Utbildningsministern har redogjort för de möjligheter som finns att bevara dem. Jag tror att dessa är föga kända.

Utbildningsministern är också positiv till bevarandet, och det är jag synnerligen glad över. Jag hoppas att människor skall förstå vilka värden för framtiden dessa stengärdesgårdar och odlingsrösen är från kultursynpunkt. Jag hoppas att utbildningsministern skall kunna bidra till att de bevaras.

Jag tackar för ett positivt svar och hoppas att vi med detta skall kunna nå resultat.

Överläggningen var härmed slutad.

Torsdagen den
30 mars 1978

*Om åtgärder för
att skapa syssel-
sättning åt arbets-
lös ungdom i Gäv-
leborgs län*

§ 7 Om åtgärder för att skapa sysselsättning åt arbetslös ungdom i Gävleborgs län

Arbetsmarknadsministern ROLF WIRTÉN erhöll ordet för att besvara Bertil Måbrinks (vpk) den 1 mars anmälda fråga, 1977/78:321, och anförde:

Herr talman! Bertil Måbrink har frågat mig vilka åtgärder – utöver sysselsättningsgarantin – som är planerade för att skapa sysselsättning åt arbetslös ungdom i Gävleborgs län.

Regeringen delar herr Måbrinks oro över ungdomarnas svårigheter på arbetsmarknaden. Det är bakgrunden till de omfattande åtgärder som har satts in inom arbetsmarknadspolitikens ram för att bereda ungdomar arbete, praktik eller utbildning. I februari månad i år fick närmare 45 000 ungdomar under 25 år yrkesutbildning eller praktisk arbetslivs- och yrkeserfarenhet genom dessa åtgärder. De har också i hög grad utnyttjats inom Gävleborgs län. Där har man också tagit omfattande kontakter med företag, fackliga organisationer, kommuner och skolor för att hjälpa ungdomar till arbete eller utbildning.

Regeringen har i dag beslutat att genom proposition förelägga riksdagen förslag till ungdomsåtgärder med utgångspunkt i de förslag som sysselsättningsutredningen redovisade i en skrivelse till regeringen i slutet av förra året. Det gäller bl. a. olika former av utbildning och praktik för att underlätta övergången från skola till arbetsliv.

Jag vill slutligen erinra om att regeringen på riksdagens förslag i början av detta år tillsatte en särskild ungdomsdelegation med representanter för bl. a. samtliga politiska partier och ungdomsförbund.

BERTIL MÅBRINK (vpk):

Herr talman! Jag tackar arbetsmarknadsministern för svaret.

I hela den kapitalistiska världen får vi i dag bevittna ett enormt slöseri med resurser. Miljoner ungdomar har berövats rätten till arbete. Också i Sverige breder ungdomsarbetslösheten ut sig mer och mer. Detta är en hård dom över det kapitalistiska samhällssystemet.

Trots att arbetslösheten bland ungdomen drabbar hela landet finns vissa regioner och orter som drabbas speciellt hårt. Gävleborg är ett av flera sådana exempel. Jag kan nämna enskilda platser som Ljusdal, Hudiksvall, Söderhamn och Gävle. Här ligger arbetslösheten bland 16–24-åringar på upp till 40–50 %, i vissa fall uppemot 60 %, som i Söderhamn.

Nu har regeringen vidtagit vissa åtgärder som ger ett antal ungdomar arbete eller ytterligare utbildning, och fler sådana åtgärder kommer. Detta är naturligtvis bra, men det löser inte problemen. Åtgärderna är i regel kortsiktiga. Dessutom kommer nya ungdomar ut på arbetsmarknaden i sommar. För Gävleborgs län har dessutom varslats om ytterligare nedläggningar och inskränkningar inom industrin.

Är då situationen hopplös? Jag anser inte det. Jag vägrar att acceptera den passivitet som delvis präglar regeringen. Det skulle kunna skapas tusentals

nya meningsfulla arbeten inom exempelvis hälso- och åldringsvården, trafik- och miljösektorn samt barnstugeverksamheten. Här finns stora eftersläpningar och enorma behov. Tusentals människor står i bostadskön. Samtidigt minskar man bostadsbyggandet, inte minst i Gävleborg.

Om regeringen gav kommuner och landsting ordentliga resurser, skulle tusentals arbetslösa ungdomar kunna ges ett långsiktigt arbete. Är arbetsmarknadsministern beredd att medverka till detta? Dessutom krävs naturligtvis också att nya arbetstillfällen skapas inom industrin. På vilket sätt tänker arbetsmarknadsministern medverka till detta?

Arbetsmarknadsministern ROLF WIRTÉN:

Herr talman! Bertil Måbrink har naturligtvis rätt i att det finns län och orter som är hårdare drabbade vad gäller sysselsättningen än andra. Å andra sidan tror jag att Bertil Måbrink måste hålla med om att de åtgärder som regeringen har vidtagit generellt för att hjälpa arbetslösa ungdomar måste gälla även sådana här områden – låt vara att vi bör satsa extra hårt på områden och orter som speciellt har drabbats. Det är vad som här sker.

Jag erinrar om att just i Gävleborg har arbetsförmedlingen verkligen satsat på ett mycket positivt sätt för att hjälpa ungdomarna där. Arbetsförmedlingen i Gävleborgs län har i sitt åtgärdsprogram prioriterat insatser för ungdomen. Den har satt i gång en kampanj för att få fram praktikplatser och feriearbetsplatser vid arbetsplatserna i länet. Vid varje förmedlingskontor utses en kontaktman för praktikfrågor. Information om platserna sprids sedan i skolorna och genom platsjournaler.

Får jag också erinra om att man just i Gävleborgs län har en samverkan mellan länsarbetsnämnd och länsskolnämnd för att ge rekommendationer till kommunerna om hur höstens utbildning skall planeras så att ungdomars utbildning i gymnasieskolan främjas. Herr Måbrink har pekat särskilt på de ungdomar som lämnar skolan och det tryck som de skapar i just detta område. För dessa har de här åtgärderna en särskilt stor betydelse.

BERTIL MÅBRINK (vpk):

Herr talman! Jag har inte ifrågasatt de här åtgärderna, men Rolf Wirtén måste väl ändå hålla med om att det är kortsiktiga åtgärder. Var finns de långsiktiga åtgärderna? Jag har pekat på en hel del områden inom samhällssektorn, där vi har stora eftersläpningar och där man skulle kunna satsa stora resurser, vilket skulle kunna ge till resultat att tusentals ungdomar exempelvis fick ett varaktigt arbete. På min fråga i det avseendet har jag inte fått något svar, och jag ställer den därför igen: Vad har Rolf Wirtén här för uppfattning och vad gör han här som arbetsmarknadsminister? Arbetsmarknadsministerns uppgift kan väl inte bara vara att skjutsa ut en massa pengar, utan han måste väl också ha ett ansvar för de mer långsiktiga åtgärderna. Arbetsmarknadsministern talar väl med sina kolleger inom regeringen?

Sedan är det riktigt att arbetsförmedlingen gör stora insatser i Gävleborgs län – oerhört stora insatser. Men jag tycker inte att regeringen uppskattar dessa insatser tillräckligt. Om jag inte minns fel begärde arbetsförmedling-

Nr 104

Torsdagen den
30 mars 1978

*Om åtgärder för
att skapa syssel-
sättning åt arbets-
lös ungdom i Gäv-
leborgs län*

Torsdagen den
30 mars 1978

*Om åtgärder för
att skapa syssel-
sättning åt arbets-
lös ungdom i Gäv-
leborgs län*

arna i länet att få 16 nya tjänster. Det var inget högt ställt krav, men de fick bara en ny tjänst. Det innebär verkligen inte att man underlättar den oerhört svåra situation som arbetsförmedlingstjänstemännen i Gävleborgs län har, och det tyder inte på något större intresse att försöka komma till rätta med problemen på ett bättre och effektivare sätt.

Arbetsmarknadsministern ROLF WIRTÉN:

Herr talman! Får jag beträffande frågan om antalet tjänstemän till arbetsförmedlingarna inom Gävleborgs län påminna om att enligt det budgetförslag som nu ligger i riksdagen tillskjuts arbetsmarknadsverket 225 nya tjänster. Bertil Måbrink känner väl till att fördelningen av dessa tjänster sker inom verket.

Vad gör regeringen för att på lång sikt rätta till arbetsmarknadssituationen? frågar Bertil Måbrink. Det är naturligtvis mera grundläggande frågor som Bertil Måbrink då tar upp. Får jag erinra om att den ekonomiska politik som regeringen fört lagt grunden för en offensiv näringspolitik. Vi kan i dag se att en förbättring av handelsbalansen är på väg, och vi kan se att en större optimism skönjes i en del sektorer av näringslivet. Det är sådana här åtgärder jag tror är av vital betydelse för att vi skall kunna öka utbudet av arbetsplatser även i Gävleborgs län. Exempelvis det "småföretagarpaket" som antogs av riksdagen föregående jul har stor betydelse för strävandena att skapa nya arbetsplatser i Gävleborgs län.

BERTIL MÅBRINK (vpk):

Herr talman! Det skall gudarna veta att man för en offensiv näringspolitik. Man skjutsar ut miljardbelopp till storföretagen utan urskillning, Rolf Wirtén. Resultatet blir en ökad s. k. strukturrationalisering med ökad arbetslöshet och utslagning. Se vilket resultatet av denna offensiva näringspolitik har blivit i Gävleborgs län, där vi har järn, stål, papper och massa! Ta det s. k. utbildningsbidraget som exempel, Rolf Wirtén! Sandvikens järnverk har fått flera miljoner, samtidigt som företaget för 1977 redovisade en vinst som var 150 miljoner större än 1976 eller nära 500 miljoner. Detta företag har alltså fått flera miljoner i utbildningsbidrag. När man frågar Sandvikens järnverk om företaget skulle ha permitterat folk om det inte hade fått något utbildningsbidrag, så blir svaret: Nej, naturligtvis inte, men när nu regeringen är så generös och pytsar ut pengar på det här sättet, så tar vi förstås emot.

Detta kan inte vara en vettig politik. Varför inte i stället använda dessa resurser för att hjälpa kommuner och landsting, som inte kan klara en massa angelägna behov. Det skulle i sin tur ge sysselsättningstillfällen.

Arbetsmarknadsministern ROLF WIRTÉN:

Herr talman! Bertil Måbrink överraskar mig verkligen. Av det senaste inlägget verkar det som om Bertil Måbrink skulle vara en av de få här i riksdagen som tar avstånd från en aktiv arbetsmarknadspolitik. Här talar Bertil Måbrink på ett närmast vanvördigt sätt om hur man skjutsar ut pengar för att hjälpa människor i arbetslöshet. Jag tror att det finns anledning för herr

Måbrink att betänka dessa ord litet grand innan de upprepas.

Jag vill också säga att när det gäller utbildningsåtgärder är det inte fråga om några kortsiktiga saker. Tvärtom. De sker för att hjälpa människor i en svår situation, att ge dem en utbildning som de kan ha användning för längre fram i en bättre konjunktursituation. Även detta är långsiktiga åtgärder. Bertil Måbrink.

BERTIL MÅBRINK (vpk):

Herr talman! Jag kan hålla med om detta, Rolf Wirtén. Men man kan inte gå på utbildning i hela sitt liv. Vilka är alternativen? Vad skall de sysselsättas med efter utbildningen? Det är detta som inte bara jag utan alla de tusentals arbetslösa vill ha svar på.

Jag uttalade mig inte vanvördigt om arbetsmarknadspolitiken, men jag kan inte vara överens med Rolf Wirtén om att den skall bedrivas på det sätt som ni gör i dag. Den formen av arbetsmarknadspolitik accepterar jag inte. Som jag sagt kastar man där urskillningslöst ut miljardbelopp till storföretagen. Hitintills har det lett till en enda sak, nämligen ökad utslagning och arbetslöshet samt ökad kapitalexport. Det kan man inte komma ifrån. Det är resultatet hittills, och det ger inga nya sysselsättningstillfällen. Det kan väl ändå inte vara en framsynt sysselsättningspolitik.

Arbetsmarknadsministern ROLF WIRTÉN:

Herr talman! Jag konstaterar allra sist att Bertil Måbrink icke har kunnat presentera en arbetsmarknadspolitik som skulle vara mer effektiv än den jag talar för här i dag.

BERTIL MÅBRINK (vpk):

Herr talman! Jag har bara kort tid till förfogande. När det gäller statliga bidrag och statliga subventioner till företagen har jag sagt att så här får det inte gå till. Man måste ha vissa krav när man skall sätta in pengar i de privata företagen. Samtidigt har jag pekat på att bostadsbyggandet släpar efter liksom åldringsvården, hälsovården, trafiken och miljön. Kommunerna och landstingen kan inte klara detta därför att de inte får tillräckliga medel från staten. Använd i stället till dessa ändamål mera av de pengar man nu slussar ut till storföretagen!

Överläggningen var härmed slutad.

§ 8 Om ökade kommunala industribeställningar

Arbetsmarknadsministern ROLF WIRTÉN erhöll ordet för att besvara Anton Fågelsbos (c) den 3 mars anmälda fråga, 1977/78:329, och anförde:

Herr talman! Anton Fågelsbo har frågat mig om jag är beredd att ta initiativ till att ytterligare arbetsmarknadspolitiskt betingade kommunala industribeställningar kan läggas ut.

Nr 104

Torsdagen den
30 mars 1978

*Om ökade kommunala
industribeställningar*

Torsdagen den
30 mars 1978

*Om ökade kommunala industri-
beställningar*

I skrivelse som inkom till regeringen den 24 januari 1978 anhöll arbetsmarknadsstyrelsen bl. a. om bemyndigande att ge bidrag med 20 % till tidigareläggning av kommunala industribeställningar till ett värde av 100 milj. kr.

Regeringen har icke ansett sig kunna biträda detta förslag. Anledningen är främst att regeringen sedan en tid tillbaka överlägger med landets kommuner om den kommunala utgiftssituationen. Jag är därför inte beredd att ta några initiativ av det slag som herr Fågelsbo efterlyser.

ANTON FÅGELSBO (c):

Herr talman! Jag ber att få tacka arbetsmarknadsministern för att jag har fått min fråga besvarad. Men samtidigt vill jag säga att jag inte är helt nöjd med svaret. Arbetsmarknadsministern åberopar den kommunala utgiftssituationen. Vi vet att regeringen och arbetsmarknadsdepartementet har vidtagit föredömliga åtgärder för att hålla arbetslöshetssiffrorna nere och undvika friställningar. Man har då lagt ut denna kommunala industribeställning eller rättare sagt lämnat ett visst anslag.

Dessutom har man lämnat den s. k. 25-kronan, som gått till utbildning. I och för sig har detta i många fall varit värdefullt, men när vi vet att det finns kommuner som har ineliggande industribeställningar och då räknar med att kunna använda personal som eljest skulle bli friställd, har dessa ansett det vara lämpligare och mera motiverat att industribeställningarna skulle ha gått åt det hållet. Vi vet att de regionala liksom de centrala myndigheterna har tillstyrkt detta förslag.

Arbetsmarknadsministern säger att den kommunala utgiftssituationen är anledningen till att regeringen nu inte anser sig kunna biträda förslaget. Ja, då får man väl köra med 25-kronan i stället. Men för företag och för anställda måste det väl i alla fall vara mer stimulerande att vara med direkt i produktionen.

Relativt sett är inte detta något stort belopp. Det är dock beklagligt att regeringen och arbetsmarknadsministern har intagit denna ståndpunkt. Om regeringen hade biträtt förslaget, skulle vi i många mindre företag ha kunnat inbespara 25-kronan.

Arbetsmarknadsministern ROLF WIRTÉN:

Herr talman! Jag noterar att Anton Fågelsbo värdesätter de åtgärder som regeringen har vidtagit för att hålla sysselsättningen uppe. En rad insatser har gjorts. Anton Fågelsbo kanske väl mycket poängterade just 25-kronan. Den är ett värdefullt instrument – det är vi överens om – men också många andra insatser har gjorts för att hålla sysselsättningen uppe.

Får jag exemplifiera detta med att framhålla att staten har givits möjligheter att lägga ut industribeställningar. Det rör sig om rätt stora belopp. I de två paket som senast presenterades för riksdagen har vi sammantaget lagt ut 400 milj. kr. för denna åtgärd. Låt mig även påminna om beredskapsarbetena. Stora belopp går ut för att hålla sysselsättningen uppe med hjälp av dem – i miljard kronor ungefär. En serie av åtgärder har alltså vidtagits med tanke på

sysselsättningen.

Just detta speciella instrument som Anton Fågelsbo har frågat om har regeringen inte tagit bort såsom ett arbetsmarknadspolitiskt medel. Vi är väl medvetna om att också det instrumentet är användbart. Vid en lämpligare tidpunkt kan det återkomma. Det är en sak som i så fall får prövas då.

ANTON FÅGELSBO (c):

Herr talman! Arbetsmarknadsministern slutade med att säga att detta instrument kan återkomma vid en lämpligare tidpunkt. Jag hoppas förstås att vi skall slippa hamna i det läget och i stället få bättre arbetsmöjligheter. Om man någon gång skulle lägga ut kommunala beställningar, borde det väl ske nu.

Arbetsmarknadsministern säger att staten lägger ut beställningar. Ja, det är gott och väl, men det finns företag som har fått sådana här beställningar. De har passerat genom alla myndigheter fram till regeringen i detta fall. Att i en handvändning sadla om är inte så lätt för dem.

Om det någon gång vore aktuellt att tänka om i denna fråga, är tidpunkten inne nu.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 9 Föredrogs och hänvisades

Förslag

1977/78:19 till finansutskottet

§ 10 Föredrogs och hänvisades

Motioner

1977/78:1822–1834 till trafikutskottet

1977/78:1835–1839 till civilutskottet

1977/78:1840–1845 till socialutskottet

1977/78:1846–1853 till näringsutskottet

1977/78:1854 och 1855 till jordbruksutskottet

1977/78:1856 och 1857 till näringsutskottet

1977/78:1858 till civilutskottet

1977/78:1859 och 1860 till näringsutskottet

1977/78:1861 och 1862 till justitieutskottet

1977/78:1863 till civilutskottet

1977/78:1864 till finansutskottet

1977/78:1865–1867 till konstitutionsutskottet

§ 11 Föredrogs men bordlades åter

Socialutskottets betänkande 1977/78:25

§ 12 Föredrogs och bifölls

Interpellationsframställning 1977/78:152

Nr 104

Torsdagen den
30 mars 1978

*Om ökade kommunala industri-
beställningar*

Torsdagen den
30 mars 1978

*Anslag till skolvä-
sendets centrala
och regionala myn-
digheter m. m.*

§ 13 Anslag till skolväsendets centrala och regionala myndigheter m. m. (forts.)

Fortsattes överläggningen om utbildningsutskottets betänkande 1977/78:16.

ÅKE GILLSTRÖM (s):

Herr talman! "Ett genomgående drag i kritiken av skolan är att den – till skillnad från förr – producerar halvbildade medelmåttor med betydande kunskapsbrister och att skolan medvetet undviker att satsa på begåvningsarna." Detta är ett citat ur ett anförande av utbildningsdepartementets statssekreterare.

Om man nu i departementets ledning har den uppfattningen, så har jag väldigt svårt att förstå, varför man samtidigt skär ned det pedagogiska forsknings- och utvecklingsarbetet. Det är ju genom forskning och utvecklingsarbete som vi undan för undan skall nå en bättre skola. Nu är förmodligen en *bra* skola något helt annat för statsrådet Mogård och hennes statssekreterare än för de flesta andra, och därpå kan nedskärningen på detta konto bero. Jag är glad att utskottet pekat på vikten av att detta anslag tillföres resurser, så att kommande budgetårs nedskärning – f. ö. den första i detta anslags historia, dvs. sedan 1962 – blir ett enda undantag.

Jag känner som företrädare för pedagogiska nämnden inom skolöverstyrelsen ett behov av att göra några kommentarer till nedskärningen, så att ingen tror att den nämnd som har ansvaret för verksamheten skulle vara nöjd med det givna anslaget. När nämnden anser sig behöva 49 miljoner för att genomföra sina projekt och får 36 miljoner så betyder det inte bara en nedskärning av antalet projekt utan också risk för friställande av forskande personal. Planeringen för 32 nya projekt måste t. ex. skäras ned till 20.

Som skäl till oförändrat anslag anför föredraganden att hon vill göra en översyn av skolforskningen. "Därvid skall frågan om i vilken utsträckning lärarnas egna initiativ till försök och utveckling av nya arbetsmetoder främjas av den nuvarande uppläggnings av FoU-verksamheten." Detta citat ur föredragandens skrivning visar att statsrådet inte vet något om de pedagogiska utvecklingsblocken i ett tiotal kommuner och inte heller något om hur projekt läggs ut i skolor f. ö. Jag vill föreslå att departementets ledning gör ett besök i några av dessa utvecklingsblock eller i andra kommuner där projekt finns. Då kommer den också att begripa att vad som skall göras är redan gjort.

Det är alltså andra bevekelsegrunder och mera politiska som ligger bakom. Det bör påpekas att redan 1975 föreslog fru Mogård som enskild riksdagsledamot precis samma åtgärder i motion 816. Då skrev utskottet följande: "Utskottet anser att det pedagogiska forsknings- och utvecklingsarbetet redan redovisas på ett fullt tillfredsställande sätt. Pedagogiska nämndens kommande verksamhetsberättelse innehåller enligt vad utskottet inhämtat bl. a. nämndens synpunkter på hur vissa utbildningsfrågor bör utvärderas inom områden där det visat sig att inriktningen eventuellt bör ändras – detta

som ett direkt resultat av projektarbete. Skolöverstyrelsen bifogar varje år till anslagsäskandena dels en verksamhetsberättelse över det pedagogiska utvecklingsarbetet inom delområdena förskolan, grundskolan, gymnasieskolan, vuxenutbildningen, lärarutbildningen, gemensamt forsknings- och utvecklingsarbete samt planering, uppföljning och information, dels en kortfattad resultatredovisning av under föregående budgetår avslutade projekt med redogörelse under varje projekt för dess syfte, verksamhet samt resultat och resultatspridning. För information, diskussion och resultatspridning ges ut ett antal publikationer, dels löpande informationsblad och årliga kataloger, dels särskilda projektredovisningar. Slutligen kan nämnas att symposier och konferenser om pedagogiskt forsknings- och utvecklingsarbete anordnas i samma syfte. Utskottet finner det överflödigt med den av motionärerna begärda resultatredovisningen, parallellt med här nämnda rapportering, och avstyrker motionen 1975:816 yrkandet 1."

Det är ganska intressant att peka på att i utskottet fanns då bara två reservanter – båda moderater. När nu fru Mogård återkommer med ungefär samma krav men med en annan status än motionärs, svänger utskottet helt om och håller med. Jag föreställer mig att utskottet stöder detta på det ekonomiska läget, men det står inget om detta. Själv kan jag bara acceptera förslaget med hänvisning till ekonomin. Däremot är det omöjligt att acceptera detta som företrädare för pedagogiska nämnden, eftersom behovet av pedagogiskt FoU-arbete är mycket stort. Jag litar alltså på att detta stopp i enlighet med utskottets skrivning bara är en engångsföreteelse. Typiskt nog inträffade det för första gången under en borgerlig regering med två utbildningsministrar, som under hela hösten inte kunde klämma in en enda liten stund i sina almanackor för att ta emot pedagogiska nämndens och SÖ:s representanter i samband med överlämnandet av nämndens verksamhetsberättelse. Den information som kunnat ske den vägen hade mot bakgrund av vad jag nyss sagt om bristande kunskap på detta område säkerligen varit välbehövlig. Av de tomma statsrådsbänkarna att döma tycks intresset och almanackan inte ha räckt till i dag heller.

Men om nu statsrådet till varje pris vill ha en översyn – vilket pedagogiska nämnden ingalunda har anledning att rädas för – så finns det andra delar att titta på. Det hänger samman med de 750 000 som nu plötsligt utan någon koppling till SÖ:s utvecklingsarbete skall gå till länsskolnämnderna. Decentralisering i all ära, men nog måste det väl i alla fall finnas en planering för hur de fem länsskolnämnderna skall använda pengarna på ett för samhället som helhet ekonomiskt riktigt sätt. Följden av detta spridande av pengar utan gemensam planering blir ju, att alla fem nämnderna kan satsa medlen på exakt samma undersökningar eller försöksverksamhet. Man vinner alltså erfarenhet i en fråga i stället för i fem! Jag är nog för decentralisering av den här typen, men det får ändå ske under krav på viss effektivitet, speciellt som det gäller snålt tilltagna medel. För övrigt borde väl pengarna i stället liksom de tidigare SÅS-pengarna (SÅS=särskilda åtgärder på skolans område) ha decentraliserats ytterligare, dvs. till kommunerna.

Sammanfattningsvis är det tydligen så, att pedagogiska nämndens nya

Torsdagen den
30 mars 1978

*Anslag till skolvä-
sendets centrala
och regionala myn-
digheter m. m.*

inriktning av forsknings- och utvecklingsarbetet mot sociala faktorer och med prioritering av områdena specialundervisning, förskola och vuxenutbildning inte passar in i den borgerliga utbildningspolitiken. FoU-arbetet är något av utbildningens väckarklocka, vilket bl. a. det sociologiska projektet i sex av våra kommuner och med pengar från pedagogiska nämnden tydligt visar. Den signalen talar om social segregation i skolan och borde följas av åtgärder mot denna. I stället vill nu föredragande statsrådet åtgärda väckarklockan – förmodligen för att den inte skall avslöja att skolan trots allt säfsar alldeles för litet på de svaga.

Jag noterar till sist, herr talman, än en gång att utskottets skrivning ändå ger hopp om en ljusnande framtid för det pedagogiska forsknings- och utvecklingsarbetet. I en kärv ekonomi och med en utbildningskonservativ regering kan man kanske inte begära mera.

BÖRJE STENSSON (fp):

Herr talman! Jag känner det angeläget att lämna några synpunkter till punkten 3 i utskottets betänkande.

Vid länsskolnämnderna finns sedan 1969 s. k. ANT-kontaktpersoner – ANT står för alkohol, narkotika och tobak.

Innevarande budgetår finns särskilda medel avsatta för denna verksamhet, och det är första gången i denna verksamhets historia. Men i regeringens budgetförslag för 1978/79 är det särskilda anslaget struket.

Tillsammans med Elver Jonsson har jag motionerat om att åtgärder skall vidtas som säkrar och utvecklar den resurs som ANT-kontaktverksamheten vid länsskolnämnderna utgör. Det är mycket angeläget, då särskilda medel ej kommer att utgå. Jag har också interPELLERAT statsrådet Mogård i frågan.

Det väsentliga skälet till att anslaget – det är så pass blygsamt som 240 000 kr. – strukits är det statsfinansiella läget. Andra skäl som förebärs är att den förebyggande verksamheten mot bruk och missbruk av stimulantia ökas på andra sektorer.

Utbildningsutskottet har accepterat vad som sägs i propositionen, och jag har heller inget annat yrkande. Utskottet förutsätter dock att länsskolnämnderna finner utrymme för fortsatt verksamhet med ANT-kontaktpersoner. Jag citerar ur betänkandet s. 8:

”Utskottet anser att riksdagen i nuvarande ekonomiska läge bör godta förslaget i budgetpropositionen att inga särskilda medel skall anvisas för länsskolnämndernas ANT-kontaktverksamhet. Utskottet förutsätter att länsskolnämnderna kan fortsätta att bedriva ANT-verksamhet. Nämnderna bör som skedde före innevarande budgetår kunna betala ANT-verksamhet med medel från sina expertanslag utan att någon särskild summa avsätts just för detta ändamål.”

Det är en klar markering, tycker jag, till förmån för ANT-verksamheten, och jag vill instämma i och understryka den markering som finns i utskottets skrivning. Jag föreställer mig också att det var med viss vanda som utskottet släppte ifrån sig det här ärendet utan att göra den justering anslagsmässigt som begärts i en centermotion.

Avslutningsvis, herr talman, vill jag betona att det är absolut nödvändigt att i det framtida budgetarbetet ge ekonomiska förutsättningar som säkrar och utvecklar den resurs som ANT-kontaktpersonerna vid länsskolnämnderna utgör.

BENGT WIKLUND (s):

Herr talman! Med anledning av Börje Stenssons inlägg vill jag bara säga några ord om ANT-verksamheten vid länsskolnämnderna.

Jag är glad över att Börje StenSSon uttryckte sin tillfredsställelse med vad utskottet har skrivit, för från början var det tänkt att jag och en kamrat till mig från det socialdemokratiska lägret skulle avge ett särskilt yttrande, eftersom vi inte var så nöjda med den skrivning som utskottet hade presenterat i första omgången. Men efter ett visst samarbete med Elver Jonsson kom vi fram till att vi kunde nå enighet i utskottet utan ett särskilt yttrande på den här punkten.

Det är ett alldeles riktigt konstaterande att man känner vånda när ungefär en kvarts miljon kronor måste tas bort för en verksamhet som länsskolnämnderna ansett vara väldigt viktig. Vi hoppas också att man icke tar ifrån de länsskolnämnder, som har bedrivit den här framgångsrika och fina verksamheten ett antal år, några resurser utan att de skall kunna få fortsätta arbetet. Man får inte skjuta detta framför sig med hänvisning till det förslag som eventuellt skall komma från den departementsutredning som redovisas i utskottsbetänkandet.

BÖRJE STENSSON (fp):

Herr talman! Jag vill ytterligare uttrycka min tacksamhet för dessa ord från Bengt Wiklund. Hans uttalande understryker ju att utskottet ändå står på rätt sida i den här frågan.

Överläggningen var härmed slutad.

Punkten 1

M o m. 1

Utskottets hemställan bifölles.

M o m. 2

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motionen nr 456 av Lars Werner m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Inga Lantz begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller utbildningsutskottets hemställan i betänkandet nr 16 punkten 1 mom. 2 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit motionen nr 456 av Lars Werner m. fl.

Nr 104

Torsdagen den
30 mars 1978

Anslag till skolväsendets centrala och regionala myndigheter m. m.

Torsdagen den
30 mars 1978

*Anslag till skolvä-
sendets centrala
och regionala myn-
digheter m. m.*

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

Ja - 278

Nej - 10

M o m. 3

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motionen nr 757 av Lars Werner m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Inga Lantz begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller utbildningsutskottets hemställan i betänkandet nr 16 punkten 1 mom. 3 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit motionen nr 757 av Lars Werner m. fl.

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

Ja - 280

Nej - 10

M o m. 4-6

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

Punkten 2

M o m. 1

Utskottets hemställan bifölls.

M o m. 2-4

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motionen nr 455 av Lars Werner m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Inga Lantz begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller utbildningsutskottets hemställan i betänkandet nr 16 punkten 2 mom. 2-4 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit motionen nr 455 av Lars Werner m. fl.

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

Ja - 280
Nej - 10

Nr 104

Torsdagen den
30 mars 1978

*Slopande av den
s. k. radavgiften
på tips*

Punkterna 3-6

Kammaren biföll vad utskottet i dessa punkter hemställt.

Punkten 7

M o m. 1 - 3

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

M o m. 4

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

Den som vill att kammaren bifaller utbildningsutskottets hemställan i betänkandet nr 16 punkten 7 mom. 4 röstar ja,

den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen av Stig Alemyr m. fl.

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

Ja - 150
Nej - 139

M o m. 5

Utskottets hemställan bifölls.

Punkten 8

Utskottets hemställan bifölls.

§ 14 Slopande av den s. k. radavgiften på tips

Föredrogs skatteutskottets betänkande 1977/78:38 med anledning av propositionen 1977/78:115 om slopande av den s. k. radavgiften på tips jämte motion.

Torsdagen den
30 mars 1978

*Slopande av den
s. k. radavgiften
på tips*

Regeringen (handelsdepartementet) hade i propositionen 1977/78:115 föreslagit att riksdagen slopade den år 1948 införda särskilda avgiften på tippningstävlingar.

Beträffande propositionens huvudsakliga innehåll anfördes följande:

”I propositionen föreslås att den s. k. radavgiften som utgår med 5 öre på varje tipsrad slopas. Det förutsätts att denna åtgärd kombineras med en höjning av radpriset till 60 öre. Detta möjliggör en höjning av vinnarnas andel av AB Tipstjänsts omslutning samtidigt som statsinkomsterna kan beräknas öka med ca 60 milj. kr.”

I detta sammanhang hade behandlats motionen 1977/78:1452 av Olof Palme m. fl. (s), vari hemställts

1. att riksdagen beslutade att radskatten skulle höjas med 5 öre per rad till 10 öre per rad fr. o. m. den 1 juli 1978,

2. att riksdagen gav regeringen till känna vad som anförts i motionen angående radpris och höjd utdelning till vinnarna.

Utskottet hemställde

att riksdagen med avslag på motionen 1977/78:1452 skulle bifalla propositionen 1977/78:115 och besluta slopa den särskilda avgiften på tippningstävlingar.

Reservation hade avgivits av Erik Wärnberg, Valter Kristenson, Tage Johansson, Olle Westberg i Hofors, Hagar Normark, Curt Boström och Bo Forslund (samtliga s) som ansett att utskottet bort hemställa

att riksdagen med avslag på propositionen 1977/78:115 och med bifall till motionen 1977/78:1452 beslutade att den särskilda radskatten fr. o. m. den 1 april 1978 skulle utgå med 10 öre per tipsrad och att vid en samtidigt genomförd höjning av radpriset från 50 till 60 öre, 4 öre per rad skulle fördelas bland vinnarna.

ERIK WÄRNBERG (s):

Herr talman! Under den allmänna motionstiden väcktes en socialdemokratisk motion, vari föreslås att priset för tippning skulle höjas med 10 öre per rad. Förslaget var motiverat dels med att det var en anpassning till prisutvecklingen, dels och framför allt med att det var en möjlighet att förstärka statsbudgetens inkomstsida i ett läge där de stora budgetunderskotten började närma sig katastrofala belopp.

Förslaget i motionen var tekniskt så konstruerat att den s. k. radskatten på 5 öre fördubblades, medan den kvarvarande femöringen fördelades med 4 öre till vinnarna och 1 öre till Tipstjänsts omkostnader. Enligt gällande regler är radskatten en ren skatt som oavkortat tillfaller staten. Återstoden av insatsen fördelas mellan vinnarna och Tipstjänst med ungefär hälften på vardera. Av Tipstjänsts andel blir en stor del vinst som också tillfaller staten.

Den disposition av den socialdemokratiska motionens radprishöjning som

Torsdagen den
30 mars 1978

*Slopande av den
s. k. radavgiften
på tips*

föreslogs innebär att vinnarnas andel av den totala insatsen skulle bli praktiskt taget oförändrad mot nuläget. Vid ett oförändrat antal tippade rader skulle staten få mellan 115 och 120 milj. kr. mer i intäkter, medan tipparna skulle få 60 milj. kr. i ökade vinster.

I den proposition som senare i mars kommit till riksdagen anmäler regeringen att Tipstjänst kommer att höja radpriset till samma nivå som föreslagits i motionen. Samtidigt vill dock regeringen ändra fördelningsprinciperna genom att slopa den egentliga skattedelen, dvs. den 5-öriga radskatten. Den totala radavgiften föreslås i stället fördelad med lika delar på vinnarna och Tipstjänst. Sedan vinstskatt utgått på vinnarnas andel skulle kvarstå ca 39 % av insatsen. Detta är ungefär 3,5 % mer än i nuläget.

Regeringen har i propositionen inte lämnat några förklaringar till att man i detta urusla statsfinansiella läge anser att de som spelar på tips behöver skattelättnader, när man f. ö. kräver uppoffringar av landets invånare. Inte trodde jag att spelarna tillhörde de utsatta grupper som bäst behöver lättnader. Men så blir det i praktiken. Medan man i den socialdemokratiska motionen föreslog att staten av det ökade radpriset skulle få 115–120 milj. kr. och spelarna ca 60 milj. kr. vill regeringen svänga dessa siffror så att spelarna får den stora delen och staten den lilla, med ungefär samma sifferfördelning. Det innebär ca 55 miljoner mindre till statskassan i förhållande till den socialdemokratiska motionens förslag. Procentuellt betyder det, som jag påpekat förut, att man höjer vinstandelen från drygt 35 % till 39 %.

Vi har många gånger anklagat regeringen för att lägga åtstramningarna resp. lättnaderna på fel ställe, och jag vågar påstå att dagens regeringsförslag är ännu ett bevis på en dylik felplacering.

Utskottsmajoriteten försöker nu förklara vad det konstiga regeringsförslaget beror på. Man har fått en uppgift att vid radprishöjningar inträffar något slags köpmotstånd som gör att antalet tippade rader går ned och att det socialdemokratiska motionsförslaget, om det genomförs, kommer att sänka antalet tippade rader så att statsverket inte får mer pengar för det.

Logiken skulle enligt mitt förmenande då kräva att samma radprishöjning – det föreslås ju samma radprishöjning i propositionen – skulle leda till samma köpmotstånd. Skulle detta inträffa, kommer staten med propositionens förslag att få in 30 milj. kr. mindre än vad som flyter in i dag. Då kan man fråga sig vad ändringsförslaget i propositionen skall tjäna till.

Utskottsmajoriteten anser att man hittat lösningen för att förhindra köpmotståndet. Man menar att om andelen som delas ut i vinst ökas något kommer folk att tippa lika mycket som förut.

Vi reservanter menar att detta bara är ett obestyrt påstående. Att en höjning av vinsterna med någon enstaka procent skulle öka intresset så kolossalt att man i fortsättningen tippas mer, tror vi inte på. Vad vi tror är i stället att det är de stora vinsterna som kan påverka intresset för tippning, och då blir det fråga om var taket skall ligga. Det är det som är avgörande. Även reservanternas förslag ger utrymme för höjningar av det taket.

F. ö. har vi den bestämda uppfattningen att det förmodligen inte blir någon nedgång i tippningen även med oförändrad vinstutdelning. Och skulle det bli

Torsdagen den
30 mars 1978

*Slopande av den
s. k. radavgiften
på tips*

en nedgång, blir den tämligen kortvarig.

Såvitt vi kan förstå har utskottsmajoriteten inte anfört några bevis för sin teori, utan jag ser det så att utskottsmajoriteten är beredd att avstå 50–60 milj. kr. om året av prestigeskäl, därför att en proposition ju aldrig kan tänkas vara lik en motion som avgivits från motståndarhåll.

Reservanterna har också pekat på en fråga av mera principiell natur. Genom att slopa radskatten avhänder sig riksdagen en del av beskattningsrätten, som i stället överförs till regeringen och ett statligt bolag, så att delar av en skatt förvandlas till bolagsvinster hos AB Tiptjänst. Vi anser att detta är att gå i bakvänd ordning. Beskattningsandelen, som behärskas av riksdagen, borde i stället ha ökat. I övriga monopolföretag där skatt ligger på varan som en betydande del har man varit angelägen om att behålla skatterätten hos riksdagen. Detta är en linje som skatteutskottet alltid har stött tidigare.

Herr talman! Med det sagda ber jag att få yrka bifall till den vid betänkandet fögade reservationen.

BO LUNDGREN (m):

Herr talman! Det förslag om slopande av den s. k. radavgiften på tips som regeringen har förelagt riksdagen har flera motiv.

För det första kan man genom att ta bort radavgiften – eller radskatten, som den också kallas – uppnå vissa administrativa förenklingar.

För det andra ger den samtidiga höjningen av radpriset för tippning vid ett oförändrat antal tippade rader ökade statsinkomster. För att åstadkomma ett oförändrat antal tipsrader vill man därför också öka den andel av omsättningen som går tillbaka till tipparna som vinst. Man kan konstatera att när radpriset för tippning höjdes år 1975 sjönk antalet tippade rader, och det var ännu 1976 – ett år efter höjningen – lägre än det varit före den höjning av radpriset som vidtogs. Genom en ökning av tipparnas andel och de marknadsföringsåtgärder som man säkert kan förutsätta kommer att vidtas av AB Tiptjänst kan denna tendens till minskning av radantalet säkerligen motverkas.

Förslaget till åtgärder finns alltså inte, såsom Erik Wärnberg sade, i motionen 1452 eller i den socialdemokratiska reservationen till skatteutskottets betänkande. Det är därför sannolikt att antalet tippade rader skulle sjunka, om det förslag skulle genomföras som finns upptaget i motionen 1452, vilket då gör de beräkningar som redovisats i motionen och reservationen felaktiga.

Låt mig lägga ytterligare en spekulatio till dem som Erik Wärnberg gjorde här. Om man antar att omsättningen i kronor räknat skulle bli oförändrad och att antalet tippade rader alltså minskade, skulle det enligt motionen och reservationen resultera i att staten fick 5 milj. kr. i ökade intäkter. Dessa 5 milj. kr. togs då från tipparna genom att deras vinstandel minskades med samma belopp, dvs. resultatet skulle i stort sett för staten bli plus minus noll.

Det finns också ett tredje motiv som man kan åberopa för den här förändringen. Det är något av en gyllene regel att när tillstånd beviljas för

olika former av lotterier anses det regelmässigt att 50 % av lotteriet skall gå tillbaka till dem som köper lotterna. Det kan väl anses rimligt att statsverket i det här fallet också går före med gott exempel, och det förslag som redovisas i propositionen innebär just att före vinstskatt 50 % av den tippade omsättningssumman skall gå tillbaka till tipparna i form av vinster.

Erik Wärnberg sade i sitt anförande att samma radprishöjning – som ju resultatet skulle bli av förslagen i både propositionen och motionen – bör leda till samma köpmotstånd. Ja, men det är under förutsättning att inga andra åtgärder vidtas. Jag medger att det här är en fråga om vad som är sannolikt eller inte sannolikt. Men om man utgår från att ett visst köpmotstånd kommer att uppstå är det självfallet att det köpmotståndet kommer att bli mindre om man vidtar åtgärder för att motverka motståndet än om man inte alls vidtar några sådana åtgärder. Det är ungefär så de flesta marknader fungerar, och det bör vara så även i det här fallet. Som jag sade tidigare kan man förutsätta att AB Tipstjänst å sin sida kommer att vidta olika åtgärder för att kunna visa upp en förmånligare situation för tipparna.

Erik Wärnberg sade i något sammanhang att det inte fanns några bevis för riktigheten av den teori som utskottsmajoriteten tillämpade vid sin skrivning, och i ett annat sammanhang sade han att det var obestyrkta påståenden. Ja, men samma sak kan sägas i än högre grad om den reservation som är fogad till betänkandet, just därför att de beräkningar som man utgår från helt bygger på ett oförändrat antal rader. Historiskt material från år 1975 visar dock att så inte blir fallet. Det innebär att de siffror som har redovisats också rimligen är felaktiga.

Herr talman! Jag yrkar bifall till skatteutskottets hemställan.

ERIK WÄRNBERG (s):

Herr talman! Bo Lundgren erkänner att det inte finns någon utredning eller något annat som visar att det blir ett annat förhållande om man ökar vinstchanserna med 3,5 % utan att göra någonting vid taket. Det är alltså en obestyrkt tro att just de här marknadsföringsåtgärderna skulle innebära att det inte blir samma köpmotstånd vid de olika förslagen.

Bo Lundgren talar om sannolikt och inte sannolikt, och det är jämnt upp vad det rör sig om. Då är frågeställningen: Är det mer sannolikt att socialdemokraternas förslag drar in mer pengar till statsverket? Det ger ändå 5 milj. kr. mer vid en sänkning av radantalet, så att vi får in lika mycket i insatspengar som förut. Men vid samma sänkning av radantalet – dvs. om köpmotståndet sätter in precis på samma sätt – och med propositionens förslag kommer staten att förlora 30 milj. kr. Då litar Bo Lundgren helt på att just marknadsföringsåtgärderna skall göra att människorna håller på och tippa i samma omfattning. En som förut fått 20 kr. i vinst beräknas i fortsättningen få 23 kr. i vinst, och en som fått 1 000 kr. kan beräknas få någon 50-lapp mer i vinst. Detta skulle alltså göra att man var beredd att fortsätta tippa.

Nej, det som påverkar här är hur stor maximisumma man kan få. Och där finns det ingen skillnad mellan det förslag som regeringen lagt och som

*Slopad av den
s. k. radavgiften
på tips*

majoriteteten tillstyrkt och det förslag som reservanterna förordar. Det är samma maximibelopp i båda fallen.

Bo Lundgren medger sedan att man nu kommit i fatt den sänkning som skedde 1975. Ja, det kan bli en nedgång, men den blir temporär, säger vi – om den blir ett halvår eller ett år vet vi inte. Det kanske inte blir någon nedgång alls. Men den blir lika för båda förslagen – det är det jag vill slå fast. Och då kostar regeringens förslag statsverket 35 milj. kr. mer.

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

BO LUNDGREN (m):

Herr talman! Erik Wärnberg slog i slutet av sin replik fast att det skulle bli just som han sade i reservationen. Och han inledde med att tala om att i ingetdera fallet kunde man med bestämdhet uttala sig.

Om man har två olika sätt att genomföra en prishöjning på, som innebär samma höjning och samma slutliga pris, och där man i det ena fallet låter prishöjningen åtföljas av kompletterande marknadsföringsåtgärder som förbättrar förhållandena för konsumenterna, medan man i det andra fallet inte gör några som helst förändringar, då torde all sannolikhet tala för att man i det första fallet – dvs. när man vidtar kompletterande åtgärder – uppnår bättre försäljningsvolym än i det andra fallet, om man försöker se på hur en normal marknad fungerar. Därför faller Erik Wärnbergs resonemang om jämförelse vid lika omsättning mellan reservationens förslag och utskotts-majoritetens instämmande i propositionens.

Ingen av oss kan redovisa några exakta beräkningar på intäkterna – så långt är det korrekt – men det finns all anledning att tro att propositionens förslag kommer att på både kort och lång sikt medföra förbättrade intäkter för statsverket jämfört med reservationens.

ERIK WÄRNBERG (s):

Herr talman! Det finns anledning tro att de marknadsföringsåtgärder man tvingas sätta in kommer att bli så dyrbara att man inte får ut någonting extra av dem. Om det är meningen att man skall satsa på marknadsföring bara för att få några kronor mer i vinst utan att få ett högre maximibelopp, tror jag att dessa marknadsföringsåtgärder kommer att kosta ungefär lika mycket som de smakar – precis som många andra förslag från regeringen säkerligen också kommer att göra.

Bo Lundgren och jag är överens om att vi inte med säkerhet vet hur utvecklingen blir, men vi vet att om köpmotståndet är lika stort vid båda de föreslagna åtgärderna, så kommer motionens förslag att ge statsverket 35 milj. kr. mera i inkomster.

BO LUNDGREN (m):

Herr talman! Vi vet också att om det är så som jag redovisade tidigare, att man får ett större köpmotstånd vid ett bifall till reservationen, kommer vi att få lägre statsinkomster än enligt det förslag som redovisas i propositionen och som utskottsmajoriteten tillstyrkt.

ERIK WÄRNBERG (s):

Herr talman! Bo Lundgren vet ingenting om det köpmotstånd som kommer att inträffa vare sig man stannar för propositionens förslag eller för motionens förslag. Bo Lundgrens resonemang bygger på lösa antaganden att man skall rädda det hela med marknadsföringsåtgärder, och för det ändamålet är man beredd att avstå 35 milj. kr.

Handelsministern STAFFAN BURENSTAM LINDER:

Herr talman! Utöver det som Bo Lundgren har sagt och som utgör ett fullständigt försvar för propositionen och utskottsbetänkandet skulle jag bara vilja ta upp en sak. Herr Wörnberg ville göra gällande att regeringsförslaget skulle innebära någon sorts underlig politik, där man beviljade lättnader till dem som minst behövde lättnader – till tippare. Jag trodde för min del att det skulle vara svårt att göra det här ärendet till en ideologisk fråga, men det vill ju herr Wörnberg.

Man måste vara medveten om, vilket också Bo Lundgren påpekade, att den procentsats som f. n. går tillbaka till tipparna är klart lägre än den som går tillbaka till dem som t. ex. köper penninglotter, där återbäringen är 47 % till skillnad från de 34 % när det gäller tipset som socialdemokraterna föreslår och de 38 % som propositionens förslag innebär. Spelar man på trav och galopp är procentsatserna ännu högre. När staten beviljar lotteritillstånd av sedvanligt slag krävs att ungefär 45–50 % skall gå tillbaka till dem som köper lotter i form av vinst. Man skulle kunna tänka sig att svenska folket lever i den tron att staten har det kravet på den s. k. marknadsföringen av lotterier att det skall finnas en viss säkerhet för att ungefär en sådan procentsats går tillbaka till lottköparna.

Det finns anledning att fästa uppmärksamheten på de skillnader som jag nu pekat på. Det finns skäl att göra jämförelser med andra spelformer. Om herr Wörnberg menar att man tjänar så mycket pengar på att höja skattesatserna på tips borde det vara mycket rimligare att motionera om en kraftig höjning av skatten på penninglotter och på trav- och galoppspel. Det borde komma i första rummet. Om man tror att människorna när de väljer olika spelformer är alldeles okänsliga för vad det är för skatteuttag på olika spel, så borde det ligga nära till hands att göra så.

Även med hänsyn till statsfinansiella synpunkter har jag anledning att göra de påpekanden som jag nu gjort. Man kan ju inte utgå ifrån att tippare är stendumma och inte märker att det socialdemokratiska förslaget skulle innebära en ytterligare försämring för dem. Man kan inte utgå ifrån att de inte väljer att spela i andra former eller att köpa penninglotter. Eftersom jag har den uppfattningen att folk inte är stendumma tror jag att det ligger mycket i

Nr 104

Torsdagen den
30 mars 1978

*Slopande av den
s. k. radavgiften
på tips*

detta att om man höjer radpriset och ytterligare försämrar villkoren, så kommer det att bli en dålig utveckling. De statsfinansiella konsekvenserna kommer med reservationens uppläggning att bli negativa. Staten kommer att få in mindre pengar, och det var ju inte det som var meningen.

ERIK WÄRNBERG (s):

Herr talman! Även handelsministern gör ett kategoriskt uttalande: Det kommer att bli sämre. Vad bygger handelsministern det påståendet på? Varför inte i propositionen tala om vad man bygger på? Varför bara avge en proposition, där man föreslår detta?

Sedan vill handelsministern föra in ett ideologiskt resonemang. Han säger att eftersom andra lotterier belastas med 45 till 50 % skatt borde det vara fallet också med tipset. Jag ber att få påpeka att det socialdemokratiska förslaget inte innebär några skattehöjningar utan att man skall ge tipparna i stort sett oförändrad utdelning i förhållande till i dag. Handelsministern vill däremot avskaffa den enda form av skatt som finns för raderna. Det är det jag menar: Handelsministern vill ge just tipparna en skattelättnad i förhållande till nuläget därför att tipset i dag kanske ger en sämre utdelning än penninglotteriet och andra lotterier. Varför inte då ta itu med de enarmade banditerna, där utdelningen är 75 till 80 %? Är det någonting att längta efter att ha så stor utdelning? Det är inte utdelningen som sådan som avgör om ett spel är moraliskt högstående eller inte. Spelet arrangeras dels därför att spelarna tycker om det, dels för att ge staten pengar. Det finns i det här fallet ingen anledning att sänka en skatt som skattebetalarna redan har accepterat. Det är en sådan sänkning handelsministern vill göra, och det är det jag protesterar emot.

Handelsministern STAFFAN BURENSTAM LINDER:

Herr talman! Jag har den uppfattningen att all rimlighet talar för att om man höjer radpriset kommer detta att negativt påverka antalet rader, om man inte vidtar någon åtgärd för att motverka det, nämligen en ändring av själva skattesatsen. Herr Wärnbergs förutsättning att tippare är så dumma att skattesatsen inte spelar någon roll – det är ju det herr Wärnberg säger – är på gränsen till att vara väl arrogant mot vanligt folk. Vi måste här, herr talman, ta hänsyn till tipparnas bedömning av vad de har för alternativ, och den bedömningen påverkas förvisso av skattesatsen.

Vad sedan gäller skattesatserna är det faktiskt på det sättet – åtminstone enligt de beräkningar vi har låtit göra och som Tiptjänst har gjort – att ett genomförande av förslaget i den socialdemokratiska reservationen innebär en skatteskärpning för tipparna. Den nuvarande situationen blir alltså försämrad enligt det förslaget under det att min proposition innebär förbättring med ett par procentenheter.

Däremot är det inte på det viset som herr Wärnberg säger att majoritetens förslag är att man skall avskaffa alla skatter på tips. Det finns kvar en sedvanlig vinstskatt, och dessutom inlevereras bolagets överskott till staten. Här jag upprepa, herr talman, att om man nu tror att spelintresset är helt

oberoende av skattesatsen borde det väl, ur jämlikhetssynvinkel och kanske en del andra synvinklar, vara rimligt att ge sig på de spelformer som f. n. är så klart mycket gynnsammare för spelare än tipset är.

ERIK WÄRNBERG (s):

Herr talman! Jag har mig veterligt inte diskuterat tipparnas intelligensnivå. Påståendet att tipparna är stendumma får verkligen stå för handelsministerns egen räkning; jag har inte sagt det.

Jag har sagt att skatten f. n. är så och så hög, och den blir ungefär lika hög enligt förslaget i den socialdemokratiska motionen. Jag medger att det blir en försämring med några tiondels procent, men det är så litet att det knappast kommer att synas.

Sedan sade handelsministern att all rimlighet talar för att höjer man radpriset så går omsättningen ned. Detta är till att börja med ett obestyrkt påstående. Omsättningen gick ned när vi höjde radpriset 1975, men den har sedan gått upp så att den 1977 hade gått långt förbi den nivå den hade före höjningen.

Men även om jag skulle acceptera detta påstående, så är det inte något argument. Omsättningen sjunker i så fall precis lika mycket om man genomför handelsministerns eget förslag. Handelsministern har nämligen föreslagit precis samma höjning av radpriset som vi. Han försöker klara sig med att säga att om vinnarna får tillbaka 3,5 % mera så kommer det inte att bli någon nedgång i omsättningen. Det är ett ganska häpnadsväckande påstående. Och man kan inte rädsla sig med att säga att marknadsföringsåtgärder kommer att lösa problemet. Det är ännu mera obestyrkt.

Överläggningen var härmed slutad.

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

Den som vill att kammaran bifaller skatteutskottets hemställan i betänkandet nr 38 röstar ja,

den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaran bifallit reservationen av Erik Wärnberg m. fl.

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

Ja	–	151
Nej	–	130
Avstår	–	5

Nr 104

Torsdagen den
30 mars 1978

*Slopande av den
s. k. radavgiften
på tips*

Torsdagen den
30 mars 1978

*Anslag till vägvä-
sendet, m. m.*

Föredrogs trafikutskottets betänkande 1977/78:11 med anledning av propositionen 1977/78:100 såvitt avser utgifterna på driftbudgeten för budgetåret 1978/79 inom Kommunikationsdepartementets verksamhetsområde jämte motioner.

FÖRSTE VICE TALMANNEN:

I fråga om detta betänkande hålles gemensam överläggning för samtliga punkter. Under den gemensamma överläggningen får yrkanden framställas beträffande samtliga punkter i betänkandet.

I det följande redovisas endast de punkter, vid vilka under överläggningen framställts särskilda yrkanden.

Punkten 1 (Kommunikationsdepartementet)

Regeringen hade i propositionen 1977/78:100, bilaga 9 (kommunikationsdepartementet), under punkten A 1 (s. 31) föreslagit riksdagen att till Kommunikationsdepartementet för budgetåret 1978/79 anvisa ett förslagsanslag av 11 832 000 kr.

I detta sammanhang hade behandlats motionen 1977/78:887 av Lars Werner m. fl. (vpk), vari såvitt nu var i fråga (yrkandena 3 och 4) föreslagits

3. att riksdagen beslutade att under A. Kommunikationsdepartementet anvisa 5 000 000 kr. för forskning inom området handikappanpassad kollektivtrafik,

4. att riksdagen uttalade att såväl när det gällde det kortsiktiga som det mer långsiktiga arbetet med handikappanpassning av kollektivtrafiken borde handikapporganisationerna tillförsäkras ett reellt inflytande och att det under punkt 3. nämnda forskningsarbetet borde ledas av en styrgrupp där handikapporganisationerna hade ett avgörande inflytande.

Utskottet hemställde

att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motionen 1977/78:887, yrkandena 3 och 4, till Kommunikationsdepartementet för budgetåret 1978/79 anvisade ett förslagsanslag av 11 832 000 kr.

Punkten 3 (Allmän översikt över utvecklingen. Anslagen till vägväsendet.)

Före behandlingen av de skilda anslagen hade regeringen lämnat en allmän översikt över utvecklingen inom vägväsendet och över vägverkets anslagsäskanden m. m. (s. 33-76).

Regeringens förslag till medelsanvisning för budgetåret 1978/79 under de skilda väganslagen m. m. innebar

att till Statens vägverk: Ämbetsverksuppgifter anvisades ett förslagsanslag

av 21 627 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 1, s. 68–69),

att till Drift av statliga vägar anvisades ett reservationsanslag av 2 045 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 2, s. 69–70),

att till Byggnad av statliga vägar anvisades ett reservationsanslag av 900 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 3, s. 70–71),

att till Bidrag till drift av kommunala vägar och gator anvisades ett reservationsanslag av 312 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 4, s. 71–72),

att till Bidrag till byggnad av kommunala vägar och gator anvisades ett reservationsanslag av 350 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 5, s. 72–73),

att statlig lånegaranti för lån avseende inköp av vägunderhållsmaskiner för vissa enskilda vägar beviljades intill ett belopp av 120 000 kr. (punkten B 6, s. 73–74),

att till Bidrag till drift av enskilda vägar m. m. anvisades ett reservationsanslag av 176 500 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 6, s. 73–74),

att till Bidrag till byggnad av enskilda vägar anvisades ett reservationsanslag av 30 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 7, s. 74–75),

att till Tjänster till utomstående anvisades ett förslagsanslag av 17 800 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 8, s. 75),

att till Avsättning till statens automobilskattemedelsfond anvisades ett förslagsanslag av 1 000 kr. (punkten B 9, s. 76).

I detta sammanhang hade behandlats motionerna

1977/78:381 av Ivan Svanström (c),

1977/78:383 av Ivan Svanström (c) och Torsten Gustafsson (c),

1977/78:463 av Anton Fågelsbo m. fl. (c), vari hemställts att riksdagen uttalade sig för att spridning av vägsalt borde upphöra,

1977/78:470 av Bengt Wiklund m. fl. (s),

1977/78:577 av Åke Gillström (s),

1977/78:579 av Margot Håkansson (fp) och Eric Rejdnell (fp), vari hemställts att riksdagen gav regeringen till känna vad i motionen anförts om klassificering av riksväg 15 till Europaväg 66,

1977/78:629 av Georg Pettersson (c) och Erik Larsson (c),

1977/78:764 av Gunnar Björk i Gävle (c),

1977/78:766 av Sture Ericson (s) och Håkan Strömberg (s),

1977/78:768 av Erik Johansson i Hållsta m. fl. (c),

1977/78:892 av Rune Carlstein (s) och Gördis Hörnlund (s),

1977/78:1225 av Sven Mellqvist m. fl. (s),

1977/78:1227 av Sven Mellqvist m. fl. (s), vari sått nu var i fråga (yrkandet 2) hemställts att riksdagen beslutade att den för trafiksäkerhetsverkets

Nr 104

Torsdagen den
30 mars 1978

Anslag till vägväsendet, m. m.

Torsdagen den
30 mars 1978

*Anslag till vägvä-
sendet, m. m.*

informationsverksamhet i förhållande till regeringens förslag i motionen föreslagna höjningen med 1 milj. kr. förslagsvis skulle balanseras mot en sänkning av det av regeringen föreslagna anslaget Bidrag till drift av enskilda vägar m. m. med 1 milj. kr.,

1977/78:1240 av Gunnar Oskarson m. fl. (m, s, c, fp), vari hemställts att riksdagen gav regeringen till känna att pågående arbeten på Europaväg 6 i Halland borde fortgå utan avbrott så att etappen Frillesås-Åskloster kunde påbörjas i omedelbar anslutning till färdigställandet av sträckan Fjärås-Frillesås,

1977/78:1568 av Kerstin Andersson i Hjärtum (c),

1977/78:1573 av Erik Glimnér m. fl. (c),

1977/78:1574 av Erik Glimnér m. fl. (c),

1977/78:1575 av Torsten Gustafsson (c) och Per-Axel Nilsson (s),

1977/78:1582 av Sven Mellqvist m. fl. (s), vari såvitt nu var i fråga (yrkandet 4) hemställts att riksdagen gav regeringen till känna vad som i motionen anförts angående den långsiktiga vägplaneringen,

1977/78:1590 av Olof Palme m. fl. (s) såvitt nu var i fråga (yrkandet 3),

1977/78:1599 av Torsten Sandberg m. fl. (c), vari hemställts att riksdagen hos regeringen begärde direktiv till vägverket så att medel för den s. k. högbron i Söderledsprojektet i Stockholm kunde om disponeras på sätt som angivits i motionen,

1977/78:1606 av Per Unckel m. fl. (m) samt

1977/78:1714 av Stig Josefson (c) och Alfred Håkansson (c) såvitt nu var i fråga (yrkandet 1).

Utskottet hemställde

1. att riksdagen skulle
 - a. avslå motionen 1977/78:1582, yrkandet 4,
 - b. avslå motionen 1977/78:1714, yrkandet 1,
2. att riksdagen för budgetåret 1978/79 anvisade
 - a. till Statens vägverk: Ämbetsverksuppgifter ett förslagsanslag av 21 627 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
 - b. till Drift av statliga vägar ett reservationsanslag av 2 045 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
3. att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motionen 1977/78:1590, yrkandet 3, till Byggnad av statliga vägar för budgetåret 1978/79 anvisade ett reservationsanslag av 900 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
4. att riksdagen till Bidrag till drift av kommunala vägar och gator för budgetåret 1978/79 anvisade ett reservationsanslag av 312 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
5. att riksdagen skulle avslå motionen 1977/78:1225,
6. att riksdagen till Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator för budgetåret 1978/79 anvisade ett reservationsanslag av 350 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
7. att riksdagen skulle avslå motionen 1977/78:1606,

8. att riksdagen skulle
 - a. medge att under budgetåret 1978/79 statlig lånegaranti för lån avseende inköp av vägunderhållsmaskiner för vissa enskilda vägar beviljades intill ett belopp av 120 000 kr.,
 - b. med bifall till regeringens förslag och med avslag på motionen 1977/78:1227, yrkandet 2, till Bidrag till drift av enskilda vägar m. m. för budgetåret 1978/79 anvisa ett reservationsanslag av 176 500 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
9. att riksdagen för budgetåret 1978/79 anvisade
 - a. till Bidrag till byggande av enskilda vägar ett reservationsanslag av 30 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
 - b. till Tjänster till utomstående ett förslagsanslag av 17 800 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
 - c. till Avsättning till statens automobilskattemedelsfond ett förslagsanslag av 1 000 kr.,
10. att riksdagen skulle
 - a. avslå motionen 1977/78:381,
 - b. avslå motionen 1977/78:766,
 - c. avslå motionerna 1977/78:629 och 1977/78:768,
11. att riksdagen skulle
 - a. avslå motionen 1977/78:892,
 - b. avslå motionen 1977/78:470,
 - c. avslå motionen 1977/78:577,
12. att riksdagen skulle
 - a. avslå motionen 1977/78:764,
 - b. avslå motionen 1977/78:1240,
 - c. avslå motionen 1977/78:1599,
 - d. avslå motionen 1977/78:383,
 - e. avslå motionen 1977/78:1575,
 - f. avslå motionen 1977/78:1568,
13. att riksdagen med anledning av motionen 1977/78:579 som sin mening gav regeringen till känna vad utskottet anfört beträffande klassificeringen av riksväg 15 som Europaväg,
14. att riksdagen skulle avslå motionerna 1977/78:463 och 1977/78:1574,
15. att riksdagen skulle avslå motionen 1977/78:1573.

Följande två reservationer hade avgivits av Sven Mellqvist, Essen Lindahl, Nils Hjorth, Kurt Hugosson, Birger Rosqvist, Bertil Zachrisson och Olle Östrand (samtliga s):

1. beträffande den långsiktiga vägplaneringen m. m., vari reservanterna ansett att utskottet under 1 a bort hemställa

att riksdagen skulle med bifall till motionen 1977/78:1582, yrkandet 4, som sin mening ge regeringen till känna vad reservanterna anfört om den långsiktiga vägpolitiken, m. m.,

Torsdagen den
30 mars 1978

*Anslag till vägvä-
sendet, m. m.*

2. beträffande anslaget till Bidrag till drift av enskilda vägar m. m., vari reservanterna ansett att utskottet under 8 b bort hemställa
att riksdagen skulle med anledning av regeringens förslag och med bifall till motionen 1977/78:1227, yrkandet 2, till Bidrag till drift av enskilda vägar m. m. för budgetåret 1978/79 anvisa ett reservationsanslag av 175 500 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

Vid denna punkt hade avgivits ett särskilt yttrande beträffande anslaget till Byggande av statliga vägar av Sven Mellqvist, Essen Lindahl, Nils Hjorth, Kurt Hugosson, Birger Rosqvist, Bertil Zachrisson och Olle Östrand (samtliga s).

Punkten 4 (Statens trafiksäkerhetsverk: Förvaltningskostnader)

Regeringen hade under punkten C 1 (s. 77–80) föreslagit riksdagen att till Statens trafiksäkerhetsverk: Förvaltningskostnader för budgetåret 1978/79 anvisa ett förslagsanslag av 27 945 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

I detta sammanhang hade behandlats motionerna
1977/78:763 av Stina Andersson m. fl. (c),
1977/78:1227 av Sven Mellqvist m. fl. (s), vari såvitt nu var i fråga (yrkandet 1) hemställts att riksdagen beslutade att till trafiksäkerhetsverket för dess informationsverksamhet utöver regeringens förslag anslå 1 milj. kr.,
1977/78:1241 av Sture Palm m. fl. (s) och
1977/78:1244 av Börje Stensson (fp).

Utskottet hemställde

1. att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motionen 1977/78:1227, yrkandet 1, till Statens trafiksäkerhetsverk: Förvaltningskostnader för budgetåret 1978/79 anvisade ett förslagsanslag av 27 945 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.
2. att riksdagen skulle
 - a. avslå motionen 1977/78:1244,
 - b. avslå motionen 1977/78:763,
 - c. avslå motionen 1977/78:1241.

Reservation hade avgivits

3. beträffande informationsverksamheten av Sven Mellqvist, Essen Lindahl, Nils Hjorth, Kurt Hugosson, Birger Rosqvist, Bertil Zachrisson och Olle Östrand (samtliga s) som ansett att utskottet under 1 bort hemställa
att riksdagen med anledning av regeringens förslag och med bifall till motionen 1977/78:1227, yrkandet 1, till Statens trafiksäkerhetsverk: Förvaltningskostnader för budgetåret 1978/79 anvisade ett förslagsanslag av 28 945 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

Punkten 9 (Allmän översikt över utvecklingen. Anslagen till sjöfartsverkets verksamhet.)

Före behandlingen av de skilda anslagen hade regeringen (s. 90–113) lämnat en allmän översikt över utvecklingen inom sjöfarten och

dels gett riksdagen till känna vad i propositionen anförts om sjöfartsverket m. m.

dels berett riksdagen tillfälle att avge yttrande i anledning av vad i propositionen anförts rörande slopande av avgift för innehav av navigeringsmottagare.

Regeringens förslag till medelsanvisning för budgetåret 1978/79 under de skilda anslagen innebar

att till Farledsverksamhet, exkl. isbrytning, anvisades ett förslagsanslag av 218 300 000 kr. (punkten D 1, s. 113–114),

att till Isbrytning anvisades ett förslagsanslag av 110 000 000 kr. (punkten D 2, s. 114–115),

att till Fartygsverksamhet anvisades ett förslagsanslag av 20 628 000 kr. (punkten D 3, s. 115–116),

att till Övrig verksamhet anvisades ett förslagsanslag av 6 390 000 kr. (punkten D 4, s. 116).

I detta sammanhang hade behandlats motionerna

1977/78:267 av Rune Johnsson i Mölndal (c) och Märta Fredrikson (c),

1977/78:341 av Karl-Erik Strömberg (fp) och Bernt Ekinge (fp), vari hemställts att riksdagen hos regeringen begärde en utredning om fartygs-transport av miljöfarliga varor i Stockholms skärgård inkl. Mälaren,

1977/78:461 av Arne Blomkvist m. fl. (s), vari hemställts

1. att riksdagen som sin mening gav regeringen till känna att kanal- och insjötrafiken inte skulle belastas med högre kostnader än trafiken på kusthamnar,

2. att riksdagen hos regeringen skulle anhålla att berörda verk fick möjlighet att helt avskrika kapitalkostnaderna för de investeringar som gjorts under senare år för att förbättra Trollhätte och Södertälje kanal,

1977/78:777 av Per-Olof Strindberg m. fl. (m),

1977/78:1226 av Sven Mellqvist m. fl. (s), vari föreslagits att riksdagen beslutade att de särskilda kanalavgifterna för Vänern och Mälaren slopades och att inkomstbortfallet härav kompenserades genom erforderlig höjning av den allmänna farledsvaruavgiften för mineraloljor,

1977/78:1237 av Ivar Nordberg m. fl. (s), vari hemställts att riksdagen hos regeringen begärde att en utredning angående transporterna av olja till Stockholms- och Mälarregionerna med de i motionen angivna uppgifterna snarast tillsattes,

1977/78:1245 av Roland Sundgren m. fl. (s), vari hemställts att riksdagen som sin mening uttalade att kanal- och insjötrafiken på Mälaren och Vänern inte borde belastas med högre kostnader än trafiken på kusthamnarna,

1977/78:1250 av Hans Wachtmeister (m),

1977/78:1398 av Karl-Erik Strömberg (fp) och Ylva Annerstedt (fp),

Torsdagen den
30 mars 1978

*Anslag till vägvä-
sendet, m. m.*

1977/78:1584 av Kerstin Nilsson m. fl. (s) samt
1977/78:1592 av Karl-Anders Petersson (c) och Claes Elmstedt (c).

Utskottet hemställde

1. att riksdagen skulle godta vad föredraganden under förevarande avsnitt i propositionen anført om slopande av avgift för innehav av navigeringsmot-tagare, m. m.,
2. att riksdagen för budgetåret 1978/79 anvisade
 - a. till Farledsverksamhet, exkl. isbrytning, ett förslagsanslag av 218 300 000 kr.,
 - b. till Isbrytning ett förslagsanslag av 110 000 000 kr.,
 - c. till Fartygsverksamhet ett förslagsanslag av 20 628 000 kr.,
 - d. till Övrig verksamhet ett förslagsanslag av 6 390 000 kr.,
3. att riksdagen skulle
 - a. med anledning av motionerna 1977/78:341 och 1977/78:1237 som sin mening ge regeringen till känna vad utskottet anført om överlämnande av motionerna till sjöfartsverket,
 - b. avslå motionen 1977/78:1398,
4. att motionerna 1977/78:267, 1977/78:1250 och 1977/78:1592 inte föranledde någon särskild åtgärd från riksdagens sida,
5. att riksdagen skulle
 - a. avslå motionerna 1977/78:461, 1977/78:1226 och 1977/78:1245,
 - b. avslå motionen 1977/78:777,
 - c. avslå motionen 1977/78:1584.

Reservation hade avgivits

4. beträffande kanal- och insjötrafiken m. m. av Sven Mellqvist, Essen Lindahl, Nils Hjorth, Kurt Hugosson, Birger Rosqvist, Bertil Zachrisson och Olle Östrand (samliga s) som ansett att utskottet under 5 a bort hemställa
att riksdagen skulle med anledning av motionerna 1977/78:461, 1977/78:1226 och 1977/78:1245 som sin mening ge regeringen till känna vad reservanterna anført angående slopande av kanalavgifterna på Väner och Mälaren m. m. samt att inkomstbortfallet finansierades genom erforderlig höjning av allmänna farledsvaruavgiften för mineraloljor.

Kommunikationsministern BO TURESSON:

Herr talman! Jag vill begagna detta tillfälle till att något utveckla min syn på den svenska insjöfarten och på olika åtgärder för att främja dess bestånd och utveckling.

För tre och en halv månad sedan behandlades i riksdagen propositionen om ett nytt system för de statliga sjöfartsavgifterna. Om införandet av detta system rädde allmän enighet. I anslutning till trafikpolitiska utredningens delbetänkande "Åtgärder för att främja godstrafiken på Väner och Mälaren" behandlades i propositionen även frågan om kanalavgifterna i Trollhätte och Södertälje kanal. Denna fråga kom i hög grad att prägla riksdagsdebatten.

Bakgrunden var följande.

Trafikpolitiska utredningen hade föreslagit att de särskilda passageavgifterna i Trollhätte och Södertälje kanal skulle slopas för att främja godstrafiken på Väner- och Mälaren. Jag hade och har alltså stor sympati för en sådan åtgärd. Efter remissbehandling och en samlad bedömning av det nya systemet för de statliga sjöfartsavgifterna förordades i propositionen en reducering av de särskilda kanalavgifterna till ungefär hälften i Trollhätte kanal och en något mindre reducering i Södertälje kanal. I propositionen betonades särskilt att det "nu" inte fanns skäl att gå så långt som trafikpolitiska utredningen föreslog. Detta innebar att man i propositionen tog ett första steg på vägen mot slopande av kanalavgifterna. Ordet "nu" uppmärksammades också av trafikutskottet och låg till grund för det ställningstagande utskottsmajoriteten gjorde, vilket Rolf Sellgren mycket värtaligt påpekade i den förra riksdagsdebatten. Bakgrunden till att vi i höstas inte kunde gå längre redogjorde jag ingående för i den debatten. Vidare anmäldes att avgiftsuttaget i kanalerna t. v. inte skulle påverkas av kapitalkostnaderna för gjorda investeringar i kanalerna. Såväl utskottet som riksdagen godkände de i propositionen förordade riktlinjerna. Den reservation som hade fogats till utskottsbetänkandet avvisades. Under den allmänna motionstiden i år har i några motioner ånyo yrkats att de speciella kanalavgifterna helt slopas och att det därav följande inkomstbortfallet kompenseras genom att en högre avgift tas ut på importerad olja. I likhet med vad som var fallet vid förra utskottsbehandlingen har dessa motioner resulterat i en reservation till utskottsbetänkandet.

I samband med riksdagsbehandlingen för några månader sedan redogjorde jag ingående för de överväganden som låg bakom de ställningstaganden som kom till uttryck i propositionen. Jag kunde då konstatera att omfattande åtgärder föreslogs för att främja Mälar- och Vänertrafiken. Kanalavgifterna reducerades främst för det högvärdiga godset. Den lokala fyraavgiften med dennas avståndstillägg slopades helt. Lotsavgifterna hölls oförändrade, vilket särskilt gynnade hamnar med långa infartsleder. Kapitalkostnaderna skulle t. v. inte påverka avgiftsuttaget i kanalerna.

De åtgärder som vidtogs för Väner- och Mälartrafiken var i huvudsak betingade av regionalpolitiska skäl.

De taxesänkningar som genomfördes vid årsskiftet var också av generell art. I den förra riksdagsdebatten underströk jag att det dessutom fanns möjlighet för berörda myndigheter att ge rabatter.

Regeringen har i dag medgett Vattenfall att sätta ned avgifterna ytterligare i Trollhätte kanal. I kompensation för det inkomstbortfall som kan följa av rabatteringen på kort sikt får Vattenfall 250 000 kr. för innevarande budgetår, vilket i princip motsvarar 1 milj. kr. per år.

Härmed ges möjlighet för kanaltrafiken att bättre kunna konkurrera om transporter som nu eljest möjligen skulle gå på landsväg. Jag tänker här i första hand på oljetransporter till södra delen av Väner- och Mälaren, där konkurrensen mellan kanal- och landsvägstransporter är särskilt hård. Även när det gäller det inrikes torrlastgodset – exempelvis flis – bör genom riktade rabatter

Torsdagen den
30 mars 1978

*Anslag till väg-
väsendet, m. m.*

transporter på kanalen kunna stimuleras. Den ram för rabatterna som regeringen gett möjliggör ytterligare nedsättningar av avgifterna, något som avses ge kanalen en ökad trafik.

Jag skall också nämna några ord om Mälartrafiken. Även här finns möjlighet att medge rabatter om det ligger i kanalförvaltningens ekonomiska intressen. Jag vill emellertid betona att de speciella passageavgifterna i Södertälje kanal är förhållandevis låga f. n. och upplevs också så av trafikanterna. Däremot upplevs lotsavgifterna i Mälartrafiken som höga, trots att dessa medvetet hållits nere under en följd av år. Skälet härför är att fartyg som går in i Mälaren med lots får betala avgift för två lotsleder. Enligt vad jag erfarit avser sjöfartsverket att fr. o. m. halvårsskiftet i år ta ut avgift som om det vore endast en lotsled. Detta betyder en genomgående taxa och innebär att för de fartyg som nyttjar lots lotsavgifterna sänks med mellan 15 och 20 %. Fördelen med en sådan åtgärd är – förutom att den minskar kostnadsbelastningen på Mälartrafiken – att den leder till en ökad lotsningsbenägenhet och därmed ökad sjösäkerhet på Mälaren.

Jag sade i den förra riksdagsdebatten att vi från kommunikationsdepartementets sida noggrant skulle följa utvecklingen av trafiken på Väneren och Mälaren. De åtgärder som jag nu redogjort för har vidtagits efter kontakter med företrädare för trafik- och hamnintressenterna i Väneren och Mälaren. Syftet har härvid varit att sätta in åtgärderna på sådana områden där största möjliga effekter uppnås för trafikanterna. Jag är övertygad om att så också kommer att ske.

Jag vill avslutningsvis framhålla att jag tidigare i kammaren sagt att jag varit angelägen att så snabbt som möjligt genomföra positiva åtgärder för kanaltrafiken. Så har också skett. Jag har också sagt att den dag det finns ett bättre och mera allsidigt underlag kan det finnas skäl att gå längre. 1978 har jag också velat betrakta som ett prövoår.

Väner- och Mälartrafiken måste ses i ett sammanhang. När det gäller Södertälje kanal kompliceras frågan genom den kommunägda Hammarby-slussen. De överväganden som behöver göras anser jag skall kunna ske under år 1978, och jag har för avsikt att innan året är slut komma med förslag till riksdagen som innebär att insjöhamnarna i avgiftshänseende fr. o. m. 1979 fullt ut skall jämföras med kusthamnarna. Jag kommer då också att redovisa hur bortfallet av kanalavgiften bör kompenseras med höjning av andra sjöfartsavgifter, så att den samhällsekonomiska effekten blir så positiv som möjligt.

Dessa mina förslag har jag diskuterat med regeringen, som helt ställer sig bakom de av mig föreslagna åtgärderna.

De åtgärder som vi redan nu vidtar är således temporära och syftar till att – under den förhållandevis korta period som återstår tills kanalavgifterna helt slopas – säkra de nuvarande kanaltransporterna och bädda för en positiv utveckling av insjöfarten. Som ni alla vet är det en rad problem som måste få en lösning innan kanalavgifterna helt slopas. Lösningen av dessa kommer naturligen att ta en viss tid. Med hänsyn till att ett förslag skall lämnas före årets slut är den tidsplan vi nu arbetar efter starkt komprimerad och

förutsätter ett intensivt arbete inom departementet. Den höga angelägenhetsgrad jag tillmäter frågan är ett uttryck för den vikt regeringen tillmäter kanaltrafik och den inrikes sjöfarten i allmänhet.

Låt mig i detta sammanhang säga att det inte torde finnas någon annan metod att i avgiftshänseende få insjötrafiken jämställd med kusttrafik som snabbare leder till målet. Reservanternas förslag, som enbart avser hur intäktsbortfallet skall kompenseras, kräver också det ingående utrednings- och förhandlingsarbete och kan därför inte ge omedelbara kostnadsminskande effekter för trafikanterna.

Sammanfattningsvis kan jag således konstatera att vi under loppet av år 1978 stegvis med olika åtgärder främjar utvecklingen av kanal- och insjötrafiken i landet. Åtgärdsförloppet ligger helt i linje med vad som sagts i propositionen, utskottsutlåtandet och i förra riksdagsdebatten. De åtgärder vi vidtagit har varit så långt gående det varit praktiskt möjligt vid de olika tidpunkterna. Den tidsplan vi nu arbetar efter är som nämnts starkt komprimerad, och en tidsfrist för att lösa de speciella problem som föreligger blir behövlig. Men innan årets slut är det dock min bestämda avsikt att återkomma till riksdagen med förslag om slopande av de särskilda kanalavgifterna och en redovisning av hur intäktsbortfallet skall täckas.

Anslag till vägväsendet, m. m.

KURT HUGOSSON (s):

Herr talman! Vår kommunikationsminister har tagit ett nytt och intressant grepp i svensk politik. Hans inledningsanförande här i dag, som helt handlade om insjöfartens problem, var en massiv argumentation för bifall till reservationen 4, som är fogad till utskottets betänkande av socialdemokraterna. Vad vi kräver i reservationen 4 och som senare kommer att utvecklas här i debatten av Birger Rosqvist är just att insjöfarten skall jämföras med övrig sjöfart.

Herr talman! Jag skall inte uppehålla mig vid den här frågan ytterligare, eftersom Birger Rosqvist senare kommer att tala om just dessa problem.

Dagens debatt om kommunikationsdepartementets driftsbudget kommer att i stor utsträckning handla om det svenska vägväsendet. Jag vill därför, herr talman, inledningsvis ge uttryck för den sorg vi alla känner genom den förlust statens vägverk drabbats av genom att dess avhållne och utomordentligt skicklige generaldirektör, Sven-Göran Olhede, den 23 mars för alltid lämnade sin post. Inte minst vi i trafikutskottet, som i vårt arbete så ofta kom i kontakt med Sven-Göran Olhede, skall alltid minnas den beredvillighet han visade oss och med vilken skicklighet och personligt engagemang han företrädde svenskt vägväsende.

För att en väghållare skall kunna fullgöra sina uppgifter ändamålsenligt krävs en fastställd vägpolitik. Först då kan en planering ske som kan överföras till rationella handlingsprogram. Medel, som svarar mot dessa program, måste sedan ställas till förfogande, om de angivna vägpolitiska målen skall nås.

Dessa uppfattningar har vägverket gett uttryck för i sina petita under senare år. Även trafikutskottet och riksdagen har i skrivelser till regeringen begärt,

Torsdagen den
30 mars 1978

*Anslag till vägvä-
sendet, m. m.*

enhälligt, att förslag till riktlinjer för den fortsatta vägplaneringen och ett långsiktigt program för den framtida vägpolitiken snarast föreläggs riksdagen.

Förra hösten presenterade regeringen för riksdagen propositionen 1977/78:10, i vilken man redovisade sina ställningstaganden i fråga om den framtida vägplaneringen. De avsnitt i propositionen som avsågs utgöra ett program för den framtida vägpolitiken underkändes av ett enhälligt trafikutskott, och riksdagen begärde i skrivelse till regeringen att den snarast skulle återkomma med ett sådant förslag. Så har inte skett, och vi har från socialdemokratiskt håll ånyo krävt att riksdagen måtte begära detta.

Under alla år tidigare då frågan behandlats i utskottet och i riksdagen har vi varit fullt ense i denna fråga. Det är därför ytterst beklagligt att denna enighet inte kunde fortsätta i år. Detta är anledningen till att vi tvingas föra fram riksdagens tidigare enhälliga krav i en reservation till det föreliggande betänkandet.

Departementschefen anför i budgetpropositionen att utformningen av ett långsiktigt vägpolitiskt program är beroende av vissa övriga ställningstaganden på trafikpolitikens område. Detta kan väl till viss del vara sant, men det är egendomligt att man för fram detta argument nu. Förra året kunde man lägga en proposition, som visserligen underkändes av riksdagen, men då fanns inget behov av någon koppling till trafikpolitiken i övrigt.

Utskottsmajoriteten säger nu att ett långsiktigt vägpolitiskt program skall redovisas i en sammanhållen trafikpolitisk proposition. En sådan skulle ha redovisats för riksdagen redan förra hösten, och min fråga till kommunikationsministern blir därför: När kan man vänta sig en, som majoriteten säger, sammanhållen trafikpolitisk proposition och vad kommer den att innehålla?

En god standard på väg- och gatunätet är av väsentlig betydelse för landets näringsliv och för de många människor som dagligen, individuellt med personbil eller kollektivt med buss, måste färdas på våra vägar. Vägpolitikens uppgift är att möta de krav som ställs. Inom ramen för tilldelade resurser skall åtgärder vidtas för att öka trafiksäkerheten, minska vägtrafikens störningar, sänka transportkostnaderna främst i områden där dessa hämmar utvecklingen av näringslivet, utjämna restidsskillnaderna mellan olika regioner i landet och öka tillgängligheten till arbete, service och fritidsaktiviteter för människorna.

Vägpolitiken bör därför som minimikrav i varje fall inrymma att nuvarande väg- och väghållningsstandard vidmakthålles – detta inte minst med hänsyn till trafiksäkerheten och till att det kapital som vägnätet utgör måste bevaras. Drift- och byggnadsåtgärder måste utföras i den omfattning som svarar mot den trafikutveckling som trafikpolitiken skapar. Det är också angeläget att på sikt förstärka och belägga de mest trafikerade grusvägarna.

För vägväsendets verksamhet föreslås i årets budgetproposition ett totalanslag på 3 852,9 milj. kr. Den nominella ökningen på 404,4 milj. kr. eller med 11,7 % i förhållande till föregående års budgetproposition innebär på

grund av kostnadsökningarna att totalanslaget i det närmaste blir reellt oförändrat.

Den nominella ökningen med ca 400 milj. kr. kan jämföras med den föreslagna ökningen av bensinskatten med 25 öre per liter. Denna skattökning torde tillföra statskassan 1 200 milj. kr. per år, d. v. s. ett nettotillskott på ca 800 milj. kr. Den argumentation som för ett antal år sedan fördes från borgerligt håll om att de medel som tas ut från bilismen också skall gå till vägväsendet lyser nu med sin frånvaro.

I verkets petita har i verksamhetsalternativ II – det av verket föreslagna lägsta alternativet – krävts ett anslag uppgående till 4 587 milj. kr. Budgetförslaget ligger alltså 734,1 milj. kr. eller 16 % lägre än det alternativ som vägverket anser vara det lägsta.

Med hänsyn till det statsfinansiella läge som den borgerliga regeringen försatt landet i har vi från socialdemokratiskt håll i stort sett tvingats acceptera den kraftiga prutning på vägverkets äskande som regeringen gjort i årets budgetförslag. På ett par punkter har vi dock motionsvägen framfört förslag till förändringar i medelstilldelningen för nästkommande budgetår.

För det första krävde vi i vår partimotion om ekonomin att anslaget för byggande av statsvägar skulle räknas upp från föreslagna 900 milj. kr. till 950 milj. kr. Bakgrunden till detta krav var dels behovet av att öka den statliga investeringsverksamheten i nuvarande konjunktursituation, dels de angelägna behov som föreligger på vägsidan att tidigarelägga av vägverket föreslagna brobyggnadsprojekt. Detta krav hänför sig till en skrivelse från vägverket i januari månad förra året till kommunikationsministern, i vilken skrivelse vägverket presenterade en lång lista på brobyggnadsprojekt som med relativt snabb planering skulle kunna komma till utförande. Genom att låta uppföra dessa broar i stål skulle man bereda sysselsättning för såväl stålindustrin som varven vid sidan av entreprenadpersonal, då främst byggnadsarbetare.

I februari 1977, alltså för mer än ett år sedan, följde jag upp förslaget i riksdagen med en fråga till kommunikationsministern, som i sitt svar den 17 februari meddelade att frågan var föremål för beredning inom regeringen men att besked skulle komma inom en nära framtid. Kommunikationsministern gav vid frågestunden också uttryck för den uppfattningen att det var ett utomordentligt bra och intressant förslag som vägverket presenterat.

Tiden gick emellertid och inget hände förrän i oktober, då regeringen tillsatte den s. k. stålbrogruppen inom departementet som skulle utvärdera lämpligheten och konsekvenserna av att bygga vissa vägbroar i stål. När inget hände under förra året, väntade vi oss från socialdemokratisk sida att regeringen i årets budgetproposition skulle anvisa medel för dylika brobyggen. Någon sådan medelsanvisning föreligger emellertid inte i budgetförslaget, varför vi motionsledes krävde att sådana medel skulle tilldelas vägverket. Detta är alltså bakgrunden till vårt motionskrav att räkna upp anslaget för byggande av statsvägar med 50 milj. kr.

Dagen innan trafikutskottet skulle slutjustera det betänkande vi nu debatterar kom regeringen med sitt s. k. utspel i brofrågan, som nästan till

Torsdagen den
30 mars 1978

*Anslag till vägvä-
sendet, m. m.*

hundra procent överensstämmer med det förslag som socialdemokraterna presenterade i sin motion och som jag redan i februari månad förra året aktualiserade här i riksdagen. Det är en minst sagt besynnerlig metodik den borgerliga regeringen börjar tillämpa. När man finner att den medelsanvisning man tagit upp i budgetpropositionen inte kommer att accepteras av riksdagen, då presenterar man budgetförslag löpande under året. Det nu redovisade exemplet är ingalunda unikt. Detsamma hände med medelsanvisningen till SJ, vilket senare under dagens debatt kommer att belysas av Bertil Zachrisson. Vid inledningen till dagens debatt fick vi ett nytt exempel. När kommunikationsministern finner att han sannolikt inte får gehör i riksdagen i dag, tänker han komma med ett förslag för att klara insjöfartens problem. Ja, det är verkligen en mycket egendomlig metodik som den borgerliga regeringen nu börjat tillämpa.

Eftersom regeringen nu aviserat att man skall låta utföra de här fyra angelägna brobyggnaderna i stål och givit vägverket i uppdrag att påbörja upphandling av de aktuella broarna, har vi från socialdemokratisk sida avstått från att reservera oss till förmån för vår motion, även om riksdagen i dag inte vet hur finansieringen skall ske.

Vi tycker det är bra att regeringen äntligen bestämt sig för att satsa på stålbroar på det sätt vi föreslog. Men vi beklagar att det skett först nu, ett helt år efter att kommunikationsministern i riksdagen sagt att vägverkets förslag var utmärkt, konstruktivt och bra. Det är nu under 1978 som vi med alla medel måste få i gång investeringsverksamheten. Det är nu vi måste få fler människor i jobb.

Från socialdemokratiskt håll har vi i våra motioner om den ekonomiska politiken och näringspolitiken presenterat en framtidsinriktad och offensiv ekonomisk politik. Satsningarna på affärsverkens investeringar är en viktig del i denna politik.

Nu som först skall broarna upphandlas, och inte förrän i slutet av året kan klarsignal ges för byggande. Hade kommunikationsministerns entusiasm för projektet omsatts i handling tidigare, kunde den angelägna sysselsättning som dessa brobyggen innebär ha realiserats ungefär vid den tidpunkt när vi för denna debatt.

När det gäller finansieringen av stålbroarna förutsätter vi vidare att kommunikationsministern efter upphandlingsförfarandet återkommer till riksdagen med förslag om medelsanvisning för projektet.

Alla anslag i budgetpropositionen till statens vägverk avser verksamhetsåret 1979, med undantag för programmen Drift av statskommunvägar och Drift av enskilda statsbidragsvägar, där bidragsdelen avser verksamhetsåret 1978. Under flera år har man från vägverket påpekat de problem ur planeringssynpunkt som det innebär att dessa båda anslagsposter har en från övriga anslagsposter avvikande tidsperiod. Från socialdemokratiskt håll har vi i en motion krävt att alla vägverkets anslagsposter skall omfatta verksamhetsåret efter det att medlen beviljas av riksdagen, bl. a. för att underlätta planeringen för kommunerna och i särskild grad för vägföreningar och vägsamfälligheter.

Utskottet har enhälligt ställt sig bakom socialdemokraternas grundsyn och uttalar enhälligt: "Även utskottet finner det vara av vikt att en förändring i anslagsgivningen i den riktning motionärerna angivit kommer till stånd. Utskottet förutsätter därför att möjligheterna för en sådan förändring – eventuellt etappvis – ingående prövas i samband med den årliga budgetbehandling som sker inom regeringens kansli." Jag förutsätter att kommunikationsministern uppfattar denna utskottets enhälliga skrivning som en direkt beställning. En sådan ändring av anslagsperioderna för de två anslagsposterna innebär ju inte någon realbelastning för samhällsekonomin.

Herr talman! Jag vill avslutningsvis beröra reservationerna 2 och 3 som är fogade till utskottets betänkande.

En dyster konsekvens av vår vägtrafik är trafikolycksfallen på våra vägar. Även om man på senare tid kunnat glädja sig åt en relativt sett sjunkande trafikolycksfallsfrekvens är antalet trafikdödade och trafikskadade på en oacceptabelt hög nivå. Ytterligare ansträngningar måste därför göras från samhällets sida för att dämpa trafikolyckorna på våra vägar. En viktig del i detta arbete är den informationsverksamhet som bedrivs av statens trafiksäkerhetsverk. Det är därför med något av bestörtning vi i årets budgetproposition kunnat konstatera att regeringen vill minska de reala resurser som trafiksäkerhetsverket har för sin informationsverksamhet. Visserligen sker en uppräknings med 800 000 kr., men den uppräknings motsvarar på intet sätt den kostnadsfördyring som informationsverksamheten är utsatt för.

Vi har mot denna bakgrund från vår sida sagt att man åtminstone bör bibehålla ett reellt oförändrat anslag nästa budgetår, och vi föreslår en uppräknings av anslaget med 1 milj. kr. utöver regeringens förslag. Jag yrkar därför bifall till reservationen 3 vid utskottets betänkande.

Med hänsyn till det statsfinansiella läget anser vi att kostnaderna för en uppräknings av trafiksäkerhetsverkets informationsanslag måste täckas inom budgetramen. För att klara detta har vi föreslagit att anslaget för drift av enskilda vägar skall minskas med 1 milj. kr. i den situation som nu uppstått genom regeringens missriktade sparsamhet när det gäller trafiksäkerhetsverket.

Vi är medvetna om att medlen för drift av enskilda vägar väl behövs, men eftersom anslaget för det ändamålet är det anslag inom vägverkets område som fått den kraftigaste uppräknings – mer än 30 % – har vi lagt fram detta förslag i reservationen 2 för att klara trafiksäkerhetsverkets angelägna informationsverksamhet, vilken vi behandlat i reservationen 3 som jag nyss yrkade bifall till. Jag yrkar nu, herr talman, även bifall till reservationen 2.

Herr talman! Olle Östrand och Birger Rosqvist kommer senare under debatten att ytterligare belysa socialdemokratins inställning till olika frågor i betänkandet och kommer närmare att utveckla våra synpunkter i anslutning till reservationerna 3 och 4. Jag för min del yrkar bifall till samtliga reservationer som är fogade till utskottets betänkande – jag har ju f. ö. redan yrkat bifall till några av dem – och jag vill starkt understryka de synpunkter

Torsdagen den
30 mars 1978

*Anslag till vägvä-
sendet, m. m.*

som socialdemokraterna fört fram i det särskilda yttrande som är fogat till betänkandet.

Kommunikationsministern BO TURESSON:

Herr talman! Eftersom Kurt Hugosson riktade ett par direkta frågor till mig tillåter jag mig att för ett par minuter ta kammarens tid i anspråk.

Kurt Hugosson frågade: När kan man vänta sig en sammanhållen trafikpolitisk proposition? På det svarar jag att den kommer att lämnas i så god tid att den kan behandlas av riksdagen under våren 1979.

Kurt Hugosson frågade också: Vad kommer denna proposition att innehålla? Av ganska självklara skäl, vilka jag utgår från att Kurt Hugosson är helt införstådd med, svarar jag inte på den frågan.

Visst kan man, Kurt Hugosson, använda mera pengar till att bygga vägar och underhålla vägar och förbättra vägar, men med hänsyn till det ekonomiska läge som regeringen ärvde efter den socialdemokratiska regeringen – för att nu litet grand travestera Kurt Hugossons eget uttryckssätt – tillåter inte samhällsekonomi större uppräknningar av anslagen än dem jag har föreslagit i budgetpropositionen.

Så några ord om stålbroarna!

Jag har fortfarande och har hela tiden hyst samma entusiasm för det projektet som jag hyste i februari i fjol, då Kurt Hugosson och jag diskuterade denna fråga. Jag tycker det var ett utmärkt uppslag som generaldirektören Olhede kom med, och vi har arbetat för att förverkliga det. Men det är möjligt att jag vid den tidpunkten, alltså i februari i fjol, inte riktigt hade klart för mig hur lång tid vägverket behövde för att omkonstruera tidigare tänkta betongbroprojekt till stålutförande. Det är det vi har fått vänta på, och det är ganska nödvändigt – det måste väl Kurt Hugosson hålla med mig om – att man har det klart t. o. m. innan man låter stålbrogruppen ta ställning till ett förslag om vilka broprojekt som skall komma till utförande och tidigareläggas. Jag kan försäkra Kurt Hugosson att det inte har funnits någon möjlighet att göra det tidigare än vad som skett, och det har aldrig varit möjligt att få i gång några stålbroprojekt tidigare än hösten 1978, då de också kommer att sättas i gång. Jag kan stödja mig på flera fakta, bl. a. ett brev till mig från generaldirektören Sven-Göran Olhede, där han nämner att de tidigaste projekten kan påbörjas hösten 1978. Det är vad vi har haft att rätta oss efter, och vi kommer att fullfölja arbetet med obönhörlig konsekvens.

KURT HUGOSSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Jag skall inte plåga kommunikationsministern med trafikpropositionen. Men när vi debatterade frågan förra våren sade kommunikationsministern med skärpa till trafikutskottets ordförande herr Mellqvist, som hade talat om den "eventuella trafikpolitiska proposition" som skulle komma hösten 1977: Tala inte om någon eventuell proposition, det skall komma en 1977.

För ett tag sedan hörde vi att det skulle komma en proposition hösten 1978. I dag heter det att vi skall få en proposition för behandling under vårriksdagen

1979. Osvuret är väl bäst herr kommunikationsminister.

Sedan talade kommunikationsministern, som den nuvarande regeringens ledamöter alltid gör, om att man ärvt en dålig ekonomi, varför man inte kunnat räkna upp anslagen till vägverket ytterligare. Vi skall inte diskutera orsakerna till det statsfinansiella läget, men man kan inte komma ifrån att den nuvarande regeringen har ett tungt ansvar att bära för den situation vi befinner oss i. Från socialdemokraternas sida har vi, herr kommunikationsminister, i stort sett accepterat anslagstilldelningen. Men eftersom vi inte fick något besked om stålbroarna, ett projekt som vi anser vara utomordentligt angeläget både från vägsynpunkt och från sysselsättningssynpunkt, hade vi inom oppositionen ingenting annat att göra än att i motioner till årets riksdag kräva en uppräknig.

Vi är tacksamma för att det lagts fram ett förslag men beklagar att det kommit så sent. Jag tycker att det är nästan litet fräckt av kommunikationsministern att säga att det beror på vägverket, då Sven-Göran Olhede i januari förra året sade att byggena kan sättas i gång ett år efter det att beslut har fattats. Hade regeringen fattat sitt beslut i mars-april, hade byggena också kunnat vara i gång. Och varför tillsatte man f. ö. inte stålbrogruppen förrän i oktober? Kommunikationsministern kan väl ändå inte komma ifrån att man drog ut på tiden onödigt länge. Med tanke på den entusiasm som kommunikationsministern i februari förra året utvecklade både i massmedia och här i riksdagen kunde väl den här stålbrogruppen ha tillsatts betydligt tidigare och inte först i oktober 1977.

Det är utomordentligt olyckligt att den här förseningen inträffat, därför att vi kunde ha kommit i gång med byggena, och det är just nu vi behöver skapa sysselsättning inom stålindustrin, varven och byggnadsindustrin.

Kommunikationsministern BO TURESSON:

Herr talman! Jag har inte, Kurt Hugosson, "varit så fräck" att jag sagt att det är vägverkets fel. Däremot har jag sagt att konstruktionsarbetet som utfördes av vägverket var så komplicerat och tog så lång tid. Jag beskyllder inte på något sätt vägverket för detta. Det är ett faktum att det var ett stort arbete. Från början missbedömde jag kanske – eller hade inte tillräckligt satt mig in i frågan, om ni så vill – och trodde inte att det skulle vara ett så stort arbete. Det var kanske därför som jag för ett år sedan hade förhoppningar om att man skulle kunna vara färdig tidigare.

Men vilken försening är det som har inträtt, Kurt Hugosson? Det har inte inträtt någon försening alls. Jag har citerat vägverkets chef, som sade att inga stålbroprojekt kan komma i gång tidigare än 1978. Det visste vi från början, och de kommer också i gång på hösten 1978. Vad skulle stålbrogruppen ha gjort, om vi hade tillsatt den tidigare? Den hade inte haft något arbetsmaterial förrän omkonstruktionerna hade varit klara. Det var inte stor idé att tillsätta en stålbrogrupp som inte hade något att arbeta med. När det fanns en konkret uppgift för gruppen tillsattes den, och den arbetade snabbt. Dess verksamhet har lett till det resultatet att stålbroprojekten kommer i gång hösten 1978 utan någon som helst försening. Det är sanningen.

Nr 104

Torsdagen den
30 mars 1978

*Anslag till vägvä-
sendet, m. m.*

Torsdagen den
30 mars 1978

*Anslag till vägvä-
sendet, m. m.*

KURT HUGOSSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Eftersom jag haft möjlighet att följa denna fråga inte bara i trafikutskottet utan även i vägverkets styrelse vet jag att det från den dag man hade bestämt sig skulle det ta ungefär ett år för att komma i gång med byggnadsarbetena, under vilken tid man kunnat klara den aktuella omkonstruktionen.

Jag vill fråga: Talade herr Turesson mot bättre vetande i frågestunden här i kammaren den 17 februari 1977, då han sade följande: "Att jag inte kunnat svara mer konkret i dag beror, som herr Hugosson naturligtvis förstår, på att beredningen ännu inte är helt avslutad och regeringen alltså inte har fattat något beslut. Men herr Hugosson kan vara lugn."

Då fick man det intrycket att beredningen strax skulle vara klar, och herr Turesson måste då ha talat mot bättre vetande.

Jag noterar vidare att kommunikationsministern i de replikskiften vi har haft icke med ett ord har kommenterat minskningen av anslaget till trafiksäkerhetsverket med 1 milj. kr. Jag tycker det är fjuttigt att man inte kunde se till att trafiksäkerhetsverket får samma anslagsvolym för sin informationsverksamhet som det har för innevarande år. Kommunikationsministern har heller icke kommenterat huruvida han kommer att försöka följa de anvisningar som ett enhälligt utskott har givit när det gäller anslagsperiodernas längd.

Kommunikationsministern BO TURESSON:

Herr talman! Låt mig bara kort säga till Kurt Hugosson att han kan vara lugn också nu. Det blir stålbrobyggen, som inte kommer att vara ett dugg försenade.

Vad beträffar det förhållandet att jag inte tagit upp alla punkter i Kurt Hugossons inledningsanförande sammanhänger detta med att jag av hänsyn till utskottets representanter inte vill ta upp allt utan vill lämna något också till dem.

LARS-OVE HAGBERG (vpk):

Herr talman! I detta betänkande behandlas under den punkt som är rubricerad Kommunikationsdepartementet en motion från vpk om att 5 milj. kr. skall anvisas för forskning om handikappanpassad kollektivtrafik och att riksdagen skall uttala att såväl när det gäller det kortsiktiga som det mer långsiktiga arbetet med handikappanpassning av kollektivtrafiken skall handikapporganisationerna ha ett reellt inflytande över det forskningsarbete som vi föreslår i motionen samt att det arbetet bör ledas av en styrgrupp, där handikapporganisationerna har ett avgörande inflytande.

Vpk har föreslagit detta därför att det nu gått snart tre år sedan HAKO-utredningen lade fram sitt betänkande om handikappanpassad kollektivtrafik. HAKO-utredningen presenterade en bra probleminventering och drog upp vissa utvecklingslinjer. Utredningen pekade på att det finns ca 1 miljon människor som har stora svårigheter att bruka allmänna kommunikationsmedel. Av dessa är 250 000 gravt handikappade ur kommunikationssyn-

punkt.

Utredningen visade på de hinder som möter de handikappade när de skall förflytta sig t. ex. i gatumiljön och hur hela samhällsplaneringen är klart handikappfientlig – problem som enkelt skulle kunna lösas men som på grund av nonchalans och dåliga kunskaper inte åtgärdats. Utredningen pekade på färdtjänstens betydelse och utveckling, möjligheterna att kunna utnyttja tåg, buss och andra kollektiva kommunikationer samt inriktningen av denna verksamhet och en rad tekniska lösningar.

HAKO-utredningen skulle enligt vpk:s förmenande långt tidigare ha blivit föremål för ett förverkligande. Tyvärr har så inte varit fallet, och det ser ut att skjutas än mer på framtiden. Utskottet har avstyrkt vpk-yrkandena i motionen 887 som behandlas i detta betänkande.

Vad det nu gäller är att följa upp de problemställningar som kom fram i HAKO-utredningen. Oavsett om man beslutar om handikappfrågor enligt detta betänkande eller ett annat, så behövs ett forskningsarbete för hur man skall lösa frågorna om de handikappades färdmöjligheter på både kort och lång sikt. Det finns alltså ingen motsättning mellan att besluta om anslag till forsknings- och utvecklingsarbete nu och att senare behandla yrkanden beträffande handikappanpassad kollektivtrafik.

Man skulle direkt vilja fråga varför utskottet inte vill biträda anslag till forskningsarbete, som vpk-motionen föreslår. Är det bra som det är nu, eller är det en allmänt kylig inställning till de handikappade? Varför vill inte utskottet heller tillstyrka att de handikappade själva skall tillförsäkras ett reellt inflytande över forskningsarbete som gäller deras egen situation?

Min känsla är att de handikappade, de som i dagens samhälle inte är fullt effektiva, ställs på undantag. De handikappade är en grupp som behöver större insatser än andra i vårt samhälle, därför att de i dag ligger så långt efter. De behöver mer service för att kunna fungera på lika villkor som andra.

Man kan avläsa att i de kapitalistiska konjunkturerna avspeglas också intresset för och viljan att hjälpa de handikappade. HAKO-utredningen tillkom hösten 1975. Den lågkonjunktur vi upplever nu inträdde strax efter denna tidpunkt – en lågkonjunktur som ännu inte har vikit och som troligtvis inte heller för gemene man och de handikappade i synnerhet kommer att vända uppåt igen. HAKO-utredningen har, som vi skriver i motionen, sedan 1975 legat på departementet och samlat damm.

Man kan också under sådana här konjukturer se hur de reaktionära strömningarna får göra sig breda i handikappdebatten. SJ-vagnarna är ett skrämmande exempel. Här kan ansvariga myndighetspersoner, ansvariga politiker, försvara en handikappfientlig politik utan att blinka. Talet om ett solidariskt samhälle och solidaritet med de svaga och utslagna är tomma ord när det konfronteras med den kapitalistiska verklighet och det samhälle vi lever i.

De handikappades situation är direkt dålig inte bara när det gäller kommunikationer; det gäller för hela samhället och dess inställning. Samma sak gäller arbetslivets betingelser – de arbetshandikappade ställs utanför. De har svårare att få jobb. I den kris vi upplever nu ställs de sociala frågorna och

handikappfrågorna på undantag. Vi måste med öppna ögon se att detta samhällssystem tydligen inte förmår klara de grundläggande kraven, att ge alla medborgare drägliga, likställda sociala förhållanden och därmed service, inberäknat bl. a. färdmöjligheter.

Om utskottet haft viljan hade man naturligtvis gett sin mening till känna i detta betänkande. Vad vill man åstadkomma? Hur skall vi ha det med utvecklings- och forskningsarbetet i fortsättningen? Hur skall de handikappade få något inflytande? Nej, i stället är det ett blankt avslag på vpk-motionens välmotiverade krav.

Hur vill utskottet möta de reaktionära utspel mot de handikappade som förekommer i samhället och som fått sin tyngdpunkt i diskussionen om de nya SJ-vagnarna? Skall tåg och bussar i framtiden konstrueras likadant som i dag? Vilka skall komma med lösningarna? Var finns det arbete, och är det tillräckligt? Det är frågor som utskottet skulle ha berört i behandlingen av motionsyrkandena.

Herr talman! Jag yrkar bifall till vpk-motionen 887, yrkandena 3 och 4.

Det behövs en ny syn på de handikappades färdmöjligheter och deras situation i samhället, nya värderingar där människorna sätts före de kapitalistiska lönsamhetskraven. De handikappades situation måste snart förändras radikalt. Utskottet, berörda myndigheter och departement har inte varit med om att skynda på denna utveckling.

ARNE PERSSON (c):

Herr talman! Det finns ingen anledning till någon längre debatt med anledning av trafikutskottets betänkande nr 11, av den orsaken att betänkandet är enhälligt i fråga om utgifterna på driftbudgetsidan inom kommunikationsdepartementets verksamhetsområde – med *ett* undantag. Detta undantag är också unikt: den socialdemokratiska motionen och reservationen yrkar på en *sänkning* av anslaget till Bidrag till drift av enskilda vägar m. m. med 1 milj. kr. Jag har under min tid i riksdagen aldrig upplevt att motioner krävt en sänkning av anslag som äskats av kommunikationsdepartementet till vårt vägväsende. Visserligen har regeringen räknat upp anslagen i det här avseendet, men jag vill påstå att *så* hög är inte uppräknningen att det finns anledning att föreslå en minskning.

Man kan säga att generellt sett har anslagsäskandena förbättrats i jämförelse med tidigare år. Beträffande anslaget till Drift av statliga vägar föreslås sålunda en uppräkning för kalenderåret 1979 som kommer vägverket till del med 255 milj. kr. Detta innebär att vägverket förutom normala servicearbeten får möjlighet att utföra förbättringsarbeten i större omfattning än under de senaste åren.

Under rubriken Byggnad av statliga vägar har uppräknningen varit mindre, men här bör man ha i minnet att regeringen anmält att ramen för beredskapsarbeten på vägar bör höjas med 300 milj. kr. till 500 milj. kr. Detta innebär en ökning av beredskapsarbetena, vilket i sin tur medför tidigareläggning av ett stort antal projekt som ingår i det ordinarie vägbyggnadsprogrammet. Andra projekt kan därför också igångsättas med ordinarie

anslag.

Driftbidraget till byggande av kommunala vägar och gator har höjts med i runt tal 60 milj. kr.

Det finns sålunda inga yrkanden från utskottet om uppräknig av anslag till vägväsendet utöver regeringens förslag, och det finns heller inga reservationer på detta område.

Däremot har det i den socialdemokratiska reservationen 2 yrkats på en sänkning av anslaget till Drift av enskilda vägar med 1 milj. kr., vilka pengar i sin tur skulle överföras till trafiksäkerhetsverkets informationsverksamhet.

Låt mig säga att det är berättigat att, om resurserna tillåter det, ytterligare höja anslaget till trafiksäkerhetsverket, men att ta de pengarna från ett annat trafikområde – i det här fallet från enskilda vägar – är helt felaktigt tänkt av den socialdemokratiska gruppen. Man kan också konstatera att anslagen till trafiksäkerhetsverket successivt har höjts under flera år och praktiskt taget sjudubblats under en tioårsperiod. För budgetåret 1968/69 var anslaget 2 milj. kr., men det uppgår till 14 215 000 kr. för budgetåret 1978/79. Det gäller för trafiksäkerhetsverkets informationsverksamhet, vari kan omnämnas sådana kampanjer som "Till och från arbetet", "Jobbet bakom ratten", "Människan i trafiken", etc. Planerade kampanjer och i stort sett även andra kampanjer kan således genomföras inom ramen för det förslag som föreligger i budgeten.

I fråga om anslag till drift av enskilda vägar bör Kurt Hugosson känna till att budgetförslaget innebär en minskning i förhållande till vägverkets verksamhetsalternativ med drygt 20 milj. kr., och nu vill Kurt Hugosson lägga på ytterligare en minskning – om jag så får uttrycka mig – så att det kommer att röra sig om 21,5 milj. kr. i förhållande till vägverkets verksamhetsalternativ.

De socialdemokratiska reservanterna säger att ökningen är kraftig. Jag kan hålla med om att ökningen är stor i förhållande till tidigare år, men detta beror på att dessa anslag förr om åren hållits tillbaka och sålunda medfört en standardförsämring för det enskilda vägnätet. Och trots ökningen kan behovet inte tillgodoses helt för det eftersatta underhållet av denna vägkategori. Än en gång: Det är helt obefogat med en sänkning av anslaget på denna punkt.

Det borde vara riktigt att nämna i sammanhanget att vägverket för bidrag till byggande av enskilda vägar enligt verksamhetsalternativ 1 äskat 90 milj. kr. men erhåller 30. Här har tydligen regeringen bedömt det viktigare att satsa på driftsåtgärder liksom också skett i fråga om de statliga och statskommunala vägarna i dessa penningbristens tider.

I de olika vägförvaltningarna ute i länen ligger anslagsansökningar från enskilda vägföreningar om driftsbidrag och väntar sedan åratals. Bara i Älvsborgs län har det legat ända upp till 600 dylika ansökningar och väntat på grund av medelsbrist. Nu finns det efter denna anslagshöjning förutsättningar för att eftersläpningen kan elimineras. Jag vill tillägga att för att iståndsätta, belägga och klara av driften av det enskilda vägnät som är bidragsberättigat krävs ytterligare medel utöver vad regeringen i det eko-

Torsdagen den
30 mars 1978

*Anslag till vägvä-
sendet, m. m.*

nomiska läge som vi befinner oss i ansett möjligt att avsätta. Det är därför högst anmärkningsvärt att kräva minskning av anslaget, vilket görs i den socialdemokratiska reservationen.

Det torde vara riktigt att i detta sammanhang erinra om – och statsrådet har omnämnt detta – den arbetsgrupp som kommunikationsministern tillsatte i oktober 1977 för att närmare undersöka förutsättningarna för och lämpligheten av att bygga vägbroar av stål. Resultatet av gruppens arbete är att regeringen uppdragit åt vägverket att upphandla ett antal broar i stål, vilka beställningar härigenom kan tidigareläggas. Det gäller t. ex. Stallbackabron vid Trollhättan. Där vet Kurt Hugosson lika bra som jag att förarbeten med anslutningsvägar och liknande har påbörjats och att anslag för detta ändamål utgått av AMS-medel. Det gäller vidare Strängnäsbron utanför Strängnäs, Sannundsbron i Jämtland och Lullehovsbron här i Stockholm. Kostnaden är beräknad till 265 milj. kr. Vissa arbeten är som jag nämnde redan påbörjade, och projekten beräknas ge sysselsättning åt 350–400 man under tre år.

När Kurt Hugosson påstår att arbetena kunde påbörjats tidigare tror jag att han också härvidlag talar mot bättre vetande. Dessa frågor har diskuterats i vägverkets styrelse, där det var generaldirektör Olhede som så att säga kom med förslaget. Det är inte så oerhört länge sedan detta började diskuteras, och det måste ju ändå ta sin tid att projektera dessa annorlunda broar jämfört med att bygga vanliga betongbroar.

Detta medför som sagt att brobyggnaderna kan tidigareläggas, vilket sker, och ge sysselsättningsobjekt även åt den drabbade varvsindustrin, som skall sammansätta stålkonstruktionerna. Därvid kommer också en avyttring av en del av det svenska stållagret att ske.

I den socialdemokratiska reservationen I tar man upp den långsiktiga vägplaneringen m. m. Kommunikationsministern har redovisat regeringens ställningstaganden i det avseendet och meddelat att förslag kommer att framläggas nästa år. Nya fleråriga fördelningsplaner för väg- och gatuhållningen upprättas under innevarande år och nya planer kommer att fastställas vid kommande årsskifte för perioden 1978–1988. Inför planupprättandet har regeringen i februari i år meddelat direktiv.

F. n. pågår således planering av väg- och gatubyggandet för den närmaste tioårsperioden. Denna planering sker inom ramen för ett förbättrat planeringssystem och med förbättrade planeringsmetoder – förändringar som har sin ursprungliga grund i de förslag som KLV framförde i sitt betänkande.

I samband med upprättandet av flerårsplanerna kommer följande åtgärder, som jag anser vara mycket viktiga, att särskilt beaktas.

Åtgärder för att förbättra den kollektiva trafikstandarden.

Åtgärder på det mindre och medelstora vägnätet som underlättar jord- och skogsbrukets samt det övriga näringslivets transporter.

Åtgärder för att utöka det belagda vägnätet. Härvid kommer att eftersträvas att vägar med mer än 250 fordon per årsmedeldygn förses med beläggning.

Åtgärder för att minska trafikinskränkningar under tjallossningstid.

Vad avser fördelningsplanen kommer åtgärder som är ägnade att förbättra

den kollektiva trafikstandarden att särskilt beaktas.

Mot bakgrund av den investeringsinriktning mot de större vägarna som förekommit under 1960-talet och hittills under 1970-talet, kommer den nu reviderade inriktningen att medföra en behövlig upprustning av det mindre och medelstora vägnätet, samtidigt som trafiksäkerhetsåtgärder på hela vägnätet ges hög prioritet. Det är sådant som vi tryckt på under årens lopp och här har diskuterat som nu tydligen kommer att kunna förverkligas.

Herr talman! Det finns ingen anledning att ytterligare fördjupa sig i denna problematik, utan jag ber med det sagda att på samtliga punkter få yrka bifall till utskottets hemställan i trafikutskottets betänkande nr 11.

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

KURT HUGOSSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Arne Persson i Heden, utskottets talesman, säger att det är högst anmärkningsvärt att socialdemokraterna begär en reduktion av anslaget till drift av enskilda vägar med 1 milj. kr. Varför gör vi det? Jo, därför att vi anser att det skall vara ett reellt oförändrat anslag till trafiksäkerhetsverkets informationsverksamhet. Det är fel när herr Persson säger här i talarstolen att trafiksäkerhetsverket kan genomföra de kampanjer som verket avser att genomföra. Vi fick klart verifierat av trafiksäkerhetsverkets generaldirektör vid hans besök i trafikutskottet att trafiksäkerhetsverket, som en följd av att anslagen reellt minskar med över 1 miljon nästa budgetår, inte kan genomföra den informationsverksamhet som man planerat. Man kan icke bibehålla en volym motsvarande den som man har i dag.

Eftersom ökningen av vägverkets anslag i genomsnitt är 11,6 %, om jag minns rätt, och ökningen av anslaget till drift av enskilda vägar är över 30 %, är vi socialdemokrater beredda att – även om varenda krona behövs till drift av enskilda vägar – ta en miljon från detta anslag för att klara trafiksäkerhetsverkets information. Så angeläget anser socialdemokraterna det vara att sätta in alla tänkbara åtgärder för att öka trafiksäkerheten på våra vägar. Vi socialdemokrater accepterar icke den höga trafikolycksfallsnivån på våra vägar. När vi behandlade denna fråga i utskottet erbjöd vi de borgerliga ledamöterna att ta fram en miljon på annat sätt. Vi var beredda att diskutera, men det fanns inget intresse från den borgerliga sidan. Det är ytterst beklagligt, inte minst med tanke på de fasansfulla resultat som trafikolyckorna på våra vägar ger.

Sedan säger Arne Persson som ett inlägg i stålbrodiskussionen att det måste ta en viss tid att komma i gång. Vi hade en diskussion om kommunikationsdepartementets anslagsäskanden den 23 mars förra året. Herr Arne Persson nämnde då just Stallbackabron, och sade följande: "Regeringen prövar nu frågan" – dvs. frågan om att ta fram pengar till bron. "Däriigenom kan bron" – Stallbackabron – "möjligen komma att utföras snabbare. Jag kan tillägga att enligt den redovisning jag fått från vägverket i mitt län står Stallbackabron norr om Trollhättan högt på prioriteringslistan.

Torsdagen den
30 mars 1978

*Anslag till vägvä-
sendet, m. m.*

Den kommer att påbörjas inom en mycket snar framtid.”

Det stod Arne Persson här och sade den 23 mars 1977. I dag säger han att det måste ta viss tid, och nu kommer det hela inte i gång förrän tidigast i höst eller möjligen inte förrän nästa år.

När det gällt frågan om den framtida vägpolitiken har utskottet alltid varit enigt om att förslag skall komma fram snabbt. Men nu är herr Arne Persson väldigt nöjd med att det kommer en trafikpolitisk proposition först 1979. Förra året utlovade Arne Persson en hösten 1977.

ARNE PERSSON (c) kort genmäle:

Herr talman! Får jag fråga Kurt Hugosson varför man skall ta den aktuella miljonen från det enskilda vägväsendet, som bevisligen har legat sämst till under alla år. Under den gamla regeringens tid var anslaget ytterst lågt, vilket gjorde att vi låg efter då det gällde möjligheterna att bevilja anslag till det enskilda vägnätet. Varför skall man då, Kurt Hugosson, ta de pengarna från det enskilda vägväsendet, som bevisligen behöver dem bäst? Det enskilda vägnätet innehåller en stor del av antalet vägkilometrar i det här landet, och det representerar en betydande del av det transportnät som har en stor och viktig uppgift bl. a. när det gäller transporter av förnödenheter: livsmedel, skogsprodukter osv. Därtill kommer de många skolbarnsresorna etc. Det enskilda vägnätet ökar dessutom årligen i kilometer räknat.

Sedan vill jag gärna säga till Kurt Hugosson att den motion av socialdemokraterna som behandlades i trafikutskottet om anslagshöjning med 50 milj. kr. men som inte följdes upp i någon reservation av socialdemokraterna i utskottet skulle, om den bifölls, innebära en försening av brobyggnationen. Nu har det kommit andra anslagsmöjligheter genom AMS osv.

Sedan vill jag till sist säga, herr Hugosson, att Stallbackabron är påbörjad. Man har börjat bygga anslutningsvägar, vilket måste göras innan man kan komma fram med stålkonstruktionen och sätta upp den. Jag tror verkligen att herr Hugosson i det avseendet talar mot bättre vetande.

KURT HUGOSSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Om det är sant som Arne Persson säger avslutningsvis, att bygget av Stallbackabron har påbörjats, begår man tjänstefel inom vägverket. Man har nämligen fått i uppdrag att upphandla och att lägga fram förslag hösten 1978. Stallbackabron är inte påbörjad! Att man sedan med hjälp av AMS-medel har påbörjat vissa vägar i anslutning till den kommande bron är en helt annan sak. Men själva brobygget, herr Persson, är ingalunda påbörjat. Regeringen har gett vägverket i uppdrag att påbörja en upphandling.

Varför skall vi ta en miljon från anslaget för drift av enskilda vägar? frågar Arne Persson. Vi har sagt att i en svår situation prioriterar vi trafiksäkerheten. Vi vill inte minska det reala anslaget till trafiksäkerhetsverkets informationsverksamhet. Vi gav i utskottet Arne Persson tillfälle att ta fram en miljon från andra områden, men Arne Persson var inte intresserad. Arne Persson har möjlighet att genom att rösta på reservationen 3 stödja trafiksäkerhetsverket så att trafiksäkerhetsverket får ett oförändrat reallt anslag för sin informa-

tionsverksamhet. Om Arne Persson menar allvar med sitt tal om att minska trafikolyckorna på våra vägar skall alltså Arne Persson stödja reservation 3. Om Arne Persson har ett statsfinansiellt ansvar och inte vill ytterligare försämra budgetläget stöder han även reservation 2.

ARNE PERSSON (c) kort genmäle:

Herr talman! Kurt Hugosson måste vara en underlig man, som tror att man kan bygga broar utan att ha byggt några anslutningsvägar. Det går inte att köra fram materialet till bron med helikopter! Jag vet hur det ser ut där bron skall byggas i Trollhättan.

Jag kan meddela att 5,5 milj. kr. innevarande budgetår har avsatts till Stallbackabron. Arbetena påbörjades redan i höstas. Om man inte kört dit stålkonstruktionen med helikopter har man i varje fall påbörjat vägarna, vilket är den första förutsättningen för att kunna bygga bron. Jag förställde mig att en ledamot av vägverkets styrelse skulle förstå den saken.

Även om det är av största betydelse med propaganda, upplysningar om trafiksäkerhet osv., så är det ännu viktigare att rätta till de vägar som är de största olycksriskerna, där trafikolyckor lätt inträffat, i synnerhet sådana vägar där det dagligen, morgon och kväll, transporteras tusentals skolbarn. Det är ännu viktigare än propaganda och upplysning, hur viktigt det sistnämnda än är. Därför förstår jag verkligen inte att Kurt Hugosson och socialdemokraterna vill försvåra möjligheterna att förbättra det enskilda vägnätet och lägga pengarna på någonting annat.

Andre vice talmannen anmälde att Kurt Hugosson anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

OLLE ÖSTRAND (s):

Herr talman! I det här betänkandet behandlas också vissa samordningsfrågor när det gäller vägplaneringen. Vi har också framhållit vikten av att ett effektivt samarbete sker mellan länen i vägplaneringsfrågor. Det gäller givetvis i första hand de länsvägar som berör mer än ett län.

Resor har ju på sista tiden varit ett kärt samtalsämne och även ett kärt ämne att skriva om. Jag vill hävda att det är en skyldighet för oss som ledamöter av trafikutskottet att åka ut i landet och träffa representanter för de regionala myndigheterna och kommunerna och få deras syn på verkningarna av de beslut vi fattar här i riksdagen. Det är ändå åtskilliga miljarder inom kommunikationsdepartementets verksamhetsområde som genom beslut i denna kammare slussas ut i de olika regionerna i landet. Då är det naturligtvis viktigt för utskottet att vid resor ute i landet konstatera hur de medel vi beslutar om används. Vi har vid våra resor ute i landet kunnat konstatera att det brister i samarbetet mellan de olika länen i planeringsfrågorna. En väg inom ett län kanske bedöms ha stor betydelse för en ort eller en regions industriella utveckling. Av den anledningen har den hamnat högt på prioriteringslistan och genomgått en välbehövlig upprustning. Men i det angränsande länet har den kanske inte haft samma betydelse och har därför

Nr 104

Torsdagen den
30 mars 1978

*Anslag till vägvä-
sendet, m. m.*

Torsdagen den
30 mars 1978

*Anslag till vägvä-
sendet, m. m.*

där befunnit sig i mycket dåligt skick. Detta är naturligtvis ett klart otillfredsställande förhållande.

Det senaste exemplet på detta fick utskottet vid sitt besök i Gävleborgs län. Det gällde länsväg 769 som har stor betydelse för näringslivets transporter norr ut mot Sundvall från nordvästra Hälsingland. Den vägen befinner sig i gott skick inom Gävleborgs län men däremot inte i Västernorrland just av den anledning som jag har redogjort för. Detta har uppmärksammats i motionen 577 av Åke Gillström. Jag skulle kunna plocka fram fler exempel från andra håll i landet, men jag nöjer mig med detta.

Med anledning av motionen och den brist på planeringssamarbete som i vissa fall råder även på andra håll förutsätter också utskottet "att det existerande samarbetet över länsgränserna beträffande sådana vägföretag som berör flera län intensifieras". I sista hand är det ändå den centrala vägmyndigheten som har samordningsansvaret.

Den kommitté som för några år sedan arbetade med en översyn av länsindelningen var inne på tanken att sammanföra två eller flera län i planeringsregioner för att därigenom få en mer övergripande handläggning av den sektoriella planeringen, i vilken vägplaneringen är ett viktigt avsnitt. Nu fullföljdes aldrig dessa tankegångar, men för kort tid sedan fattade vi här i riksdagen beslut om ett nytt vägplaneringssystem. En av förändringarna innebar att prioriteringen av åtgärder på länsvägnätet, som tidigare beslutats på central nivå, nu har flyttats ned till länsstyrelsen i resp. län. Detta innebär otvivelaktigt att vägverkets möjligheter att påverka samordningen av vägplaneringen mellan länen minskar i förhållande till vad som har gällt tidigare. Risker är alltså att bristerna i samarbetet ytterligare ökar.

Det är mot den bakgrunden som man får se utskottets klara markering att samarbetet över länsgränserna beträffande vägföretag som berör flera län måste intensifieras. Betydande statliga belopp ställs dock till förfogande för länsvägnätet, och länen har beslutanderätt över dem. Då bör de naturligtvis också leva upp till detta ökade ansvar.

Jag vill ha sagt detta när vi nu skall börja tillämpa ett nytt vägplaneringssystem. Eftersom kommunikationsministern nu finns i kammaren skulle jag vilja fråga honom: Om mina farhågor skulle besannas, är statsrådet då beredd att vidta snabba åtgärder för att eliminera de brister i samarbetet som kan uppstå?

Herr talman! Jag nöjer mig med detta och yrkar bifall till de reservationer som är fogade vid betänkandet och i övrigt till utskottets hemställan.

Kommunikationsministern BO TURESSON:

Herr talman! Med anledning av Olle Östrands direkta fråga vill jag säga detsamma som jag sade i en frågestundsdebatt här i kammaren för några veckor sedan, då Åke Gillström hade ställt en liknande fråga till mig.

Enligt instruktionen skall vägverket yttra sig över länsstyrelsens förslag till flerårsplan innan den fastställs. Detta förfarande äger rum just för att man skall ha tillfälle till en sådan samordning över länsgränserna av de i planen ingående vägprojekten som Olle Östrand i dag talar om. Jag tycker att det är

alldeles självklart att det skall ske. Men eftersom vi redan har sådana föreskrifter anser jag att det inte behövs några ytterligare instruktioner, såvida vägverket följer de här föreskrifterna. Om det i något fall kan påvisas att så inte sker, får vi naturligtvis överväga vad vi skall göra åt det.

OLLE ÖSTRAND (s) kort genmäle:

Herr talman! Jag är glad över den deklaration som kommunikationsministern nu gjorde. Det kan uppkomma vissa farhågor när man flyttar ned besluten till en lägre nivå. Til syvende og sidst är det ändå så att det är den som har beslutanderätten som har den största möjligheten att påverka en fråga. Det är givetvis av centralt intresse att de vägmedel som fördelas till länen används på ett regionalpolitiskt och sysselsättningspolitiskt riktigt sätt.

Om nu samarbetet över länsgränserna försämrats är det naturligtvis lika bra att stämna i bäcken och snabbt vidta åtgärder för att rätta till det hela.

Jag tolkar kommunikationsministern så att om det jag här talat om mot förmodan skulle inträffa, är kommunikationsministern beredd att lägga fram förslag som innebär en förändring av det planeringssystem som vi nu beslutat om, så att de här riskerna snabbt kan elimineras.

Kommunikationsministern BO TURESSON:

Herr talman! Jag delar uppfattningen att det bör fungera på det sättet. Men eftersom reglerna innebär att länsstyrelser inte får fastställa en sådan här flerårsplan innan vägverket yttrat sig över den, anser jag att det bör finnas rimliga garantier för att några olyckor beträffande planeringen över länsgränserna inte skall behöva inträffa. Men vi skall självfallet noga följa utvecklingen.

BIRGER ROSQVIST (s):

Herr talman! Jag skall först uppehålla mig vid reservationen 3, som gäller trafiksäkerheten och framför allt informationsverksamheten i det sammanhanget. Därefter skall jag säga några ord om kanal- och insjötrafiken.

Från socialdemokratiskt håll väckte vi under den allmänna motionstiden en motion som gällde just anslaget till trafiksäkerhetsverkets informationsverksamhet. Vi konstaterade att föredraganden under den här punkten hade prutat på anslaget med inte mindre än 5 milj. kr. jämfört med vad trafiksäkerhetsverket ville ha för den information som skulle höja trafiksäkerheten. Vi tyckte att det var en väl kraftig prutning. Räknat i fast penningvärde innebar det en kraftig minskning av de medel som tidigare stått till förfogande för informationsverksamheten. Den höjning som regeringen föreslår täcker inte ens hälften av kostnadsfördyringen. Denna uppgår enligt verket till 1,8 milj. kr., medan den av regeringen föreslagna höjningen är 800 000 kr. Vi anser att informationsverksamheten skall bibehållas på åtminstone samma nivå som tidigare. Därför föreslog vi i motionen en höjning med ytterligare 1 milj. kr. Detta förslag har vi följt upp i reservationen 3, som jag ber att få yrka bifall till.

Jag vill i anslutning här till säga att informationsverksamheten är en

Torsdagen den
30 mars 1978

*Anslag till vägvä-
sendet, m. m.*

synnerligen viktig del av trafiksäkerhetsarbetet. Den syftar till att nedbringa antalet trafikolyckor. Det har visat sig att kampanjer och andra informationsaktiviteter av olika slag som verket genomfört givit mycket positiva resultat. Jag hänvisar exempelvis till kampanjen "Barn i trafiken". Den har haft påtagligt positiva effekter såväl när det gäller barnens beteende i trafiken som i fråga om de vuxnas kunskaper och attityder samt för trafiksäkerheten i stort. Nu förbereds en kampanj som heter "Jobbet bakom ratten". Den riktas till yrkeschaufförer men också till oss som allmänhet. När vi kör bil eller vistas på annat sätt på vägarna bör vi ha vissa kunskaper om hur det är att köra en stor och tung lastbil.

Informationsverksamheten utgör alltså en viktig del när det gäller att motverka skador och olyckor i trafiken. Vi vill inte pruta på den delen. Vi har också givit förslag till hur pengarna skall plockas fram för att inte belasta budgeten ytterligare. Vi föreslår en prutning av 1 milj. kr. på det anslag som nu utgår till driften av enskilda vägar. Man har höjt detta anslag med mer än 33 %. Om pengar finns, kan de disponeras på olika sätt. Vi anser att trafiksäkerheten kunde främjas på ett utomordentligt sätt, om det skulle stå 1 milj. kr. ytterligare till förfogande.

Med dessa ord, herr talman, ber jag att få yrka bifall till reservationen 3.

Sedan kommer jag in på den fråga som gäller Väner- och Mälartrafiken med fartyg. Kommunikationsministerns inledningsanförande under debatten i dag vid behandlingen av driftbudgeten inom kommunikationsdepartementet berörde uteslutande dessa frågor. Det är väl bara att konstatera att om våra socialdemokratiska motioner inte funnits i detta ärende, hade det inte funnits anledning vare sig för mig eller kommunikationsministern att ta upp denna fråga just i dag. Kommunikationsministern tog emellertid upp den och mot vad han sagt har jag inga invändningar. Kommunikationsministern glömde emellertid att yrka bifall till den socialdemokratiska reservationen. Kommunikationsministerns motivering för att sänka kanalavgifterna från 1 januari 1979 – vilket han lovat göra – är sådan att vi helt och hållet kan ställa oss bakom den. Den sammanfaller med de motiveringar som vi framfört i vår motion där vi kräver ett genomförande av just en sådan sänkning.

Vi har i dag alltså kunnat konstatera att den kamp vi fört för att få denna fråga i hamn kommer att leda till resultat. Jag har dock en stark känsla av att även om kommunikationsministern inte lovat genomföra denna sänkning, hade vi ändå fått majoritet för vår reservation.

Nu har kommunikationsministern lovat att sänkningen skall träda i kraft från 1979. Vi får väl då finna oss i att man vill ha ett som man säger genomarbetat förslag. Kommunikationsdepartementet har ju mycket att syssla med, många propositioner är utlovade, en del mycket stora, bl. a. den om trafikpolitiken.

Jag konstaterar alltså än en gång att det socialdemokratiska krav, som restes när propositionen om de statliga sjöfartsavgifterna presenterades i slutet på hösten förra året, nu kommer att tillmötesgå. Jag kan därför, herr talman, inte låta bli att polemisera litet mot utskottsmajoriteten när det gäller

dess behandling av vår motion och den skrivning som gjorts. Denna behandling överensstämmer inte alls med den som kommunikationsministern bevärdigat vårt ärende.

Utskottet erinrar om att man i höstas avstyrkte det motionskrav vi hade om att kanal- och insjötrafiken inte skulle belastas med högre kostnader än trafiken på kusthamnar.

Man ansåg inte att kravet var berättigat. Man hänvisade senare till att man innan någonting nytt gjordes skulle vänta på övervägandena om det framtida transportstödet. En gemensam översyn skulle göras i samband med de förslag som kom från trafikpolitiska utredningen och i den utlovade trafikpolitiska propositionen. Utskottet sade också att ett slopande av kanalavgifterna var avhängigt av en sådan utvärdering. Utskottet säger precis likadant i dag, dvs. att vi skall avvakta t. v.

Det som sades i december äger fortfarande sin giltighet för utskottsmajoriteten. Man anför nu att man vill få erfarenhet av det nya systemet med sjöfartsavgifter, innan man kan tänka sig att ompröva det beslut som fattades i december.

Herr talman! Till bilden hör att det beslut som fattades i december om de nya statliga sjöfartsavgifterna innefattade någonting nytt, som hette allmän farledsvaruavgift. Systemet skulle träda i kraft den 1 januari 1978. Utskottsmajoriteten presterade en något krånglig skrivning om av vem och hur avgiften skulle inkasseras. Bl. a. detta fick till följd att det nya systemet inte kunde träda i kraft den 1 januari, som tänkt var utan ikraftträdandet fick skjutas fram till den 1 februari. Det gick inte då heller. Det senaste är att bestämmelserna skall träda i kraft den 1 april. Så långt mig är bekant gäller detta datum fortfarande. Det nya systemet har alltså ännu inte trätt i kraft, men utskottsmajoriteten skriver likväl att man skall vinna erfarenhet av det nya systemet, innan man ändrar på det hela.

Kommunikationsministern har i dag spelat över utskottsmajoriteten. Det är glädjande och får ses som någonting mycket positivt från kommunikationsministerns sida.

Herr talman! Eftersom kommunikationsministern inte yrkade bifall till vår reservation, fastän hans motivering och löfte stämde väl överens med den, yrkar jag bifall till den socialdemokratiska reservationen.

ROLF SELLGREN (fp):

Herr talman! Jag vill först med några ord beröra väganlagen. Vi har ju under tidigare år blivit vana vid att vägverket inte fått den tilldelning som det har krävt såsom minsta anslag. Men ett konstaterande kan vi göra i samband med denna budget: för första gången på många år har verket fått oförändrat reellt anslag. Generaldirektör Sven-Göran Olhede har bekräftat detta inför utskottet. Det är något som bör noteras i detta sammanhang.

I denna budget aviseras en kursändring när det gäller vägpolitiken. Man skall nu satsa mer än tidigare på de s. k. sekundära och tertiära vägnäten. Det är en mycket vettig inriktning, som borde komma framför allt de nordliga

Nr 104

Torsdagen den
30 mars 1978

Anslag till vägväsendet, m. m.

Torsdagen den
30 mars 1978

*Anslag till vägvä-
sendet, m. m.*

länen väl till pass.

I vårt land finns alldeles för många grusvägar, som drar stora underhålls-kostnader. I de fyra nordligaste länen finns ca 16 500 km grusvägar. 2 000 km av dem har ett trafikflöde på över 250 fordon per årsmedeldygn. Av denna väglängd – för att ta ytterligare ett exempel – svarar Västernorrlands län för ca 700 km., alltså dryga tredjedelen.

Detta innebär att 4 av landets 24 län har 35 % av det totala grusvägnätet.

Sådan är situationen i den landsdel där vägarna utgör en viktig faktor i regionalpolitiken. Därför måste den ändrade inriktningen hälsas med tillfredsställelse, och den kan genomföras genom att man, som vägverket har aviserat, har kunnat börja använda en ny sorts beläggning som passar just den typ av vägar som man har i norr.

Att bidraget till de enskilda vägarna har fått en kraftig höjning tycker jag är en annan positiv sak, även om det finns de som försöker minska ner det. Det innebär att på vägsidan har årets proposition fått en klar glesbygdsprofil.

Herr talman! Min avsikt var att säga några ord om sjöfartsavgifterna. Nu har kommunikationsministern givit sådana positiva besked att det skulle vara överflödigt att bemöta de inlägg som gjorts. Det bör dock noteras att det har gått bara tre månader sedan riksdagen fattade beslut om ett nytt system för sjöfartsavgifterna men att vi redan har fått en ny debatt i frågan.

I den debatt som föregick beslutet i december deklarerades klart att vi i stort sett är ense i synen på kanaltrafiken och avgifterna där. Jag framhöll då vad statsrådet sagt i propositionen, nämligen att han inte *nu* var beredd att ta steget fullt ut. Därmed förutsatte vi att ett nästa steg skulle tas vid ett senare tillfälle. Jag tycker dock att ett beslut borde få vara i kraft en tid för att det skall kunna utvärderas.

Jag kan inte se att det är någon motsatsställning mellan vad statsrådet har sagt här i dag och vad utskottet har skrivit vid två olika tillfällen, vilket ju Birger Rosqvist ville göra gällande. Utskottet har hänvisat till den utvärdering av transportstödet som är på gång inom kommunikationsdepartementet och sagt att vi förväntar oss en ny trafikpolitisk proposition i vilket sammanhang vidare utvärderingar skulle göras. Så det är helt i sin ordning att man väntar på det arbetet inom departementet innan man tar steget fullt ut när det gäller kanalavgifterna.

Jag tycker, herr talman, att färdriktningen är precis den som motionärerna har angivit. Det är bara den skillnaden att man kan, som jag ser det, inte utan vidare föra in ett avgiftssystem som inte är prövat, att helt enkelt bara höja avgiften på oljan, vilket motionärerna har föreslagit. Det kan inte göras utan närmare utredning av effekterna av ett sådant system. Jag tycker att de förslag till förändringar som förs fram skall vara väl grundade.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till utskottets hemställan på alla punkter.

Till slut skulle jag bara vilja kommentera Lars-Ove Hagbergs anförande. Han är inte närvarande i kammaren nu, men jag vill ändå poängtera att den del av vpk:s motion som behandlas i det här utskottsbetänkandet gäller vad

som har med budgeten att göra. Vi har tagit upp motionens yrkanden 3 och 4, där man vill anslå 5 milj. kr. till forskning inom området handikappanpassad kollektivtrafik och därav följande programarbete. Vi har i utskottsbetänkandet klart sagt att motioner i övrigt om handikappanpassad kollektivtrafik kommer att tas upp i samband med att vi behandlar den statliga trafikpolitiken.

Det är inte så att vi politiker är ointresserade av handikappfrågorna. Tvärtom, de tillhör de allra viktigaste frågor som vi står inför att lösa i dag, just hur man skall göra kollektivtrafiken handikappvänlig. Jag tror att vi kommer närmare den frågans lösning allteftersom resurserna tillåter, och jag anser att resurser bör ställas till förfogande i sådan utsträckning att man kan få en handikappanpassad kollektivtrafik.

BIRGER ROSQVIST (s) kort genmäle:

Herr talman! När vi diskuterade kanalavgifterna för Väner och Mälaren i december månad hade herr Sellgren och jag ett ganska ingående meningsutbyte. Herr Sellgren hävdade då att om man skulle införa jämställdhet mellan Väner- och Mälarhusnar och kusthamnar i övrigt skulle det innebära vissa negativa konsekvenser. Bl. a. nämndes att SJ skulle bli lidande, liksom andra delar av trafikapparaten, därför att sjöfarten skulle favoriseras mer än vad den var värd.

Det är glädjande att konstatera att herr Sellgren och jag i dag är överens i sakfrågan.

Men, herr talman, det av den borgerliga utskottsmajoriteten signerade betänkande som föreligger här i dag stämmer ju inte riktigt överens med det anförande som herr Sellgren höll. Betänkandet utmynnar inte i det resultat vi vill uppnå. Men när vi har statsrådets ord på att jämställdheten mellan kusthamnarna och insjöhamnarna skall vara genomförd från den 1 januari 1979, så finns det väl ingen anledning att vara så rädd vare sig för vad herr Sellgren sagt eller för vad utskottet sagt, även om det går tvärtemot vad kommunikationsministern sagt.

Jag lade särskilt märke till en punkt i kommunikationsministerns anförande. Han säger att frågan om kostnadskonsekvenserna för jämställdheten mellan kusthamnar och insjöhamnar har diskuterats med regeringen och förankrats där, så att kommunikationsministern kan stå för vad han säger. Något sådant kanske ett statsråd inte skulle behöva säga, men när nu statsrådet Turesson ytterligare poängterat detta, litar jag på vad han säger, och jag litar mera på honom än på utskottsbetänkandet och deras talesman.

Jag tycker det skulle vara mest renhårigt om herr Sellgren inte röstade på det utskottsbetänkande han står bakom, för vi tycks ju båda eftersträva inte vad herr Sellgren skrivit utan vad som står i den socialdemokratiska reservationen. Egentligen borde det förslaget vara det enda i debatten i kammaren i dag. Så är det nu inte, men jag har inte kunnat underlåta att föra fram den uppfattningen, herr talman.

Nr 104

Torsdagen den
30 mars 1978

Anslag till vägväsendet, m. m.

Torsdagen den
30 mars 1978

*Anslag till vägvä-
sendet, m. m.*

LARS-OVE HAGBERG (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Rolf Sellgren försöker försvara utskottets ställningstagande till handikappanpassade färdmöjligheter och kollektivtrafik, men han svarar inte på min frågeställning. Det finns ingen motsättning mellan vad man direkt beslutade och de forskningsmedel som vi här kräver. Man säger nej till forskningsmedel, och jag frågar: Var skall då forskningen ske och var skall man följa upp de förslag som HAKO-utredningen ställt? Hur skall vi bygga bussar och tåg i fortsättningen?

Våra förslag avstyrks av utskottet, men ändå säger utskottets talesman att utskottet är positivt till de handikappade och vill underlätta deras färdväg. Är man verkligen det? De handikappade får vänliga ord, men när det kommer till verkligheten blir det inga åtgärder, trots att det på detta område behövs mer åtgärder än på något annat område för att de handikappade skall bli likställda med alla andra i arbetsliv, samhälle och inför all service.

ROLF SELLGREN (fp) kort genmäle:

Herr talman! Jag tycker Birger Rosqvist för en lek med ord. Det finns inget motsatsförhållande mellan vad utskottet har sagt och vad som antytts både i dag och under debatten i december när det gäller färdriktningen och var man till slut skall hamna i fråga om sjöfartsavgifterna. Birger Rosqvist har ju så till den grad accepterat det besked han har fått i dag att hans resonemang närmast fick en att undra om han inte var beredd att ansluta sig till utskottsmajoritetens yrkande – han var så nöjd med statsrådets besked. Hela hans resonemang var tämligen avslaget och utan nämnvärd udd, därför att han fått ett så positivt besked i dag.

Birger Rosqvist försöker något förvränga vad jag sade i decemberdebatten. Han säger att jag skulle ha påstått att SJ skulle förlora i konkurrensen. Jag sade, herr Rosqvist, att SJ i sitt remissyttrande påtalat konkurrenssvårigheter i det här sammanhanget – alltså i *sitt remissyttrande*. Jag refererade SJ:s yttrande och uttalade själv ingen mening om SJ i det sammanhanget.

Jag måste säga, Lars-Ove Hagberg, att jag skulle gärna ha velat vara med om att yrka bifall till den aktuella motionen. Men vi har inte utrymme inom budgeten i dag att avsätta 5 milj. kr., och det finns inte redovisat hur man skulle göra det. Detta är skälet till att vi avvisat medlen till forskningsanslaget. Det kan säkerligen lösas på ett annat sätt.

BIRGER ROSQVIST (s) kort genmäle:

Herr talman! Som motionär och under debatten här i kammaren företrädare för de krav som i en socialdemokratisk reservation framförs om jämställdhet för Mälars- och Vänerhamnarna med kusthamnarna är jag självfallet mycket nöjd med det besked som kommunikationsministern lämnat. Jag hade hoppats att herr Sellgren också skulle vara nöjd med beskedet – jag vet inte om han är det. Emellertid är det ju så att kommunikationsministerns löfte inte stämmer överens med vad utskottsmajoriteten har tyckt. Kommunikationsministerns löfte i denna fråga är nästan kongruent med reservanternas krav, och det är väl bara att se detta

med tillfredsställelse.

Herr Sellgren hade i trafikpolitiska utredningens delbetänkande om Mälar- och Vänersjöfarten först en åsikt som ledde fram till en ståndpunkt. Men i nästa vända, det var i december, behöll herr Sellgren sin åsikt men ändrade i voteringen sin ståndpunkt. Nu har herr Sellgren en annan åsikt, medan han går tillbaka till den ursprungliga ståndpunkten. Rolf Sellgren, det är den sist anmälda ståndpunkten som räknas. Därför skall det bli mycket intressant att se hur herr Rolf Sellgren gör i den kommande voteringen.

LARS-OVE HAGBERG (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Äntligen får vi höra klarspråk i frågan. Här säger nu herr Sellgren att det finns inga medel till de handikappade. Det är ett besked som naturligtvis inte tröstar de handikappade; men det kan dock på något sätt skingra den dimma som råder i debatten, när man ständigt talar om att vi skall ta hand om de handikappade, vi skall vara solidariska med dem hela tiden och vi skall hjälpa dem. Men när man kommer till kärnan – vilka åtgärder man skall vidta då det gäller att tänka på framtiden för de handikappade – finns det plötsligt inga medel.

Det slussas ju i det här landet pengar åt en mängd håll – det rör sig inte om miljoner utan om miljarder. Då kan man ställa det i en viss relation till vad som går till de människor i samhället som har det kanske allra sämst och kanske behöver de allra största insatserna för att komma på samma nivå som övriga medborgare.

Jag är inte nöjd med beskedet att det inte finns medel. Men det kanske hos dem som nu drabbas kan skapa en viss klarhet om vilka som vill stötta deras fortsatta kamp för att förbättra sina villkor. Det verkar i varje fall inte vara utskottet, som på det här sättet har direkt avvisat åtgärder som skulle skapa möjligheter för de handikappade att under en tid förbättra sin situation.

ROLF SELLGREN (fp) kort genmäle:

Herr talman! Till Birger Rosqvist bara några få ord. Birger Rosqvist bedriver en närmast demagogisk historieskrivning.

Lars-Ove Hagberg! Jag vill betona att jag sade att det var i *denna* budget som det inte fanns utrymme för det forskningsanslag som vpk föreslagit. Hela frågan bereds inom regeringskansliet, och det kommer ett samlat förslag om trafikpolitiken senare. Då förväntar vi oss också att det skall finnas medel och att det skall vidtas åtgärder för att man i så stor utsträckning som någonsin är möjligt skall kunna tillmötesgå HAKO-utredningen.

ERIK JOHANSSON i Hållsta (c):

Herr talman! Det enskilda vägnätet och dess problem har behandlats tidigare i dag, men jag tänker ändå uppehålla mig vid detta ämne.

Först kan man, som framhållits förut i dag, konstatera att de enskilda vägarna har blivit bättre tillgodosedda i ekonomiskt avseende än någonsin tidigare. Vi vet också att en god standard när det gäller kommunikationerna har stor regionalpolitisk betydelse.

Torsdagen den
30 mars 1978

*Anslag till vägvä-
sendet, m. m.*

Eftersom den förra regeringen arbetade för ett centraliserat samhälle är det förståeligt att den glömde bort glesbygden och dess vägsystem. I det avseendet har socialdemokraterna inte förändrats sedan de kommit i oppositionsställning, vilket de visat i den tidigare behandlade reservationen 3, där det föreslås att 1 milj. kr. till trafiksäkerhetsverkets informationsverk-samhet skall tas just från anslaget till drift av de enskilda vägarna, vilket anslag därmed naggas i kanten. Med detta förslag understryker de bara sin negativa inställning till glesbygdsbefolkningens önskan att uppnå jämlikhet i trafiksäkerhetskänseende.

Kurt Hugosson tyckte att det var lämpligt att ta en miljon från just det här anslaget, därför att det enskilda vägnätet har blivit så väl tillgodosett i budgetförslaget. Enligt min mening har det uppstått ett ackumulerat behov av att stötta upp det enskilda vägnätet, då det blivit försummat under den tid då socialdemokraterna skötte finanserna.

Den nuvarande regeringen visar däremot bl. a. genom sin satsning på det enskilda vägnätet att den vill förbättra möjligheterna för glesbygdens människor och därmed verka för ett decentraliserat samhälle. Men så länge ojämlikheten i kostnadshänseende består mellan människor i glesbygd vilka bor vid enskild väg, där de själva fortfarande får stå för 30 % av kostnaderna, och boende vid allmän väg som går fria, kommer jag aldrig att låta mig nöja. Inte heller kan det accepteras att 70 % av kostnaderna utgår i statsbidrag när det gäller enskilda vägar i glesbygd, medan 95 % av kostnaderna utgår i statsbidrag då det rör sig om enskilda gator och vägar i tätort.

För den som inte känner till de faktiska förhållandena kan nämnas att de allmänna statsvägarna har en sammanlagd längd av 97 400 km, och för dem föreslås driftanslaget för nästa budgetår uppgå till 2 045 milj. kr. De enskilda statsbidragsberättigade vägarnas längd är 64 700 km. Här uppgår driftkostnaderna till 176,5 milj. kr. Räknar man om detta till kostnad per kilometer, finner man att den blir 21 000 kr. per kilometer för de allmänna vägarna och 2 730 kr. per kilometer för de enskilda vägarna.

Kostnaden för staten skulle bli ca 80 milj. kr. större, om den påtog sig hela kostnadsansvaret för de enskilda vägarnas drift. Eftersom byggandet av motorväg kostar ca 8 000 kr. per meter, innebär detta att byggandet av tio kilometer motorväg kostar lika mycket som mellanskillnaden mellan 70 % och 100 % i ersättning för drift av de enskilda vägarna. Vore det inte en god regionalpolitisk åtgärd att omfördela 80 milj. kr. så att de enskilda vägarna fick full kostnadstäckning?

Jag har i motionen 768 tillsammans med några partikamrater påtalat ojämlikheten. Nu är ju den här frågan föremål för beredning i kommunikationsdepartementet, och därför vill jag uttrycka förhoppningen att den här ojämlikheten och skönhetsfläcken i svensk trafikpolitik snarast tas bort, så att det skapas jämlikhet i fråga om direkta vägkostnader var man än bor i vårt land.

Herr talman! Eftersom jag har de största förväntningar på och förhoppningar om att de nu påtalade ojämlikheterna beträffande vägkostnaderna

snarast kommer att tas bort, har jag inget annat yrkande än om bifall till trafikutskottets hemställan i dess betänkande nr 11.

KURT HUGOSSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Erik Johansson i Hållsta uppehöll sig i sitt anförande huvudsakligen vid anslagstilldelningen till enskilda vägar och ondgjorde sig över socialdemokratis ointresse för glesbygden och över att vi hade föreslagit en minskning av detta anslag med 1 milj. kr. Men Erik Johansson nämnde icke med ett ord frågan om vad denna miljon skulle användas till.

Vi har ett samhällsekonomiskt ansvar, och därför har vi inte velat ytterligare öka det budgetunderskott som den nuvarande regeringens totalbudget innebär. Men vi har ansett att det är oförsvarligt att reellt minska anslagsposten till trafiksäkerhetsverkets informationsverksamhet. Anslaget till vägverket totalt har ökat med något över 11 %, och anslaget till drift av enskilda vägar har ökat med över 33 %. Med den av oss föreslagna omfördelningen skulle den senare ökningen bli 30 %, men trafiksäkerhetsverket skulle i stället kunna bibehålla sin informationsverksamhet på nuvarande nivå. Vi frågar oss vilket som är bäst för glesbygdens folk: att öka trafiksäkerheten eller att reducera anslagsökningen till enskilda vägar från 33 till 30 %? Jag tycker att Erik Johansson åtminstone med ett ord kunde ha nämnt till vilket anslag vi ville överföra de pengar det gäller.

När utskottet behandlade frågan sade vi från socialdemokratisk sida att vi är öppna för att diskutera andra lösningar. Men Erik Johansson i Hållsta hade inte då och har inte heller i dag något förslag på varifrån man skall ta den angelägna miljon som behövs för trafiksäkerhetsverkets informationsverksamhet. Ge oss ett besked, Erik Johansson i Hållsta! Om man inte skall ta pengarna från detta anslag, varifrån vill Erik Johansson då ta pengarna till trafiksäkerhetsverkets angelägna informationsverksamhet?

ERIK JOHANSSON i Hållsta (c) kort genmäle:

Herr talman! Eftersom jag inte kan tävla med Kurt Hugosson när det gäller att lägga fysisk kraft bakom orden, föredrar jag att här från min bänk i kammarens bakgrund framföra min replik.

Jag vill naturligtvis inte ifrågasätta angelägenheten av att trafiksäkerhetsverket får så stora anslag som möjligt för sin informationstjänst. Men frågan är också hur många olyckor som kan undvikas, om man har goda vägar även i glesbygder. Kurt Hugosson, som bor i en tätort, kanske inte riktigt vet hur det är för oss som året runt bor vid en enskild väg. Vi får ändå betala 30 % av den beräknade kostnaden för den vägsträcka det gäller.

Jag hade nöjet att lyssna på det Kvällsöppetprogram från Göteborg där vissa av trafikutskottets ledamöter deltog. Inte minst Kurt Hugosson underströk då vikten av att ekonomiskt utjämna klyftorna mellan glesbygd och tätort när det gäller kommunikationer. Utskottsarbetet i denna fråga var väl vid det laget i grunden klart, även om betänkandet inte var justerat. Tyvärr hade jag inte tillfälle att närvara i utskottet när detta ärende

Nr 104

Torsdagen den
30 mars 1978

*Anslag till vägvä-
sendet, m. m.*

behandlades, men jag tror alltså att betänkandet vara färdigt. Det hade kanske varit bättre om det varit omkastade roller, att Kurt Hugosson först hade fått säga detta i TV innan det behandlades här. Det kanske hade blivit ett annat resultat då.

KURT HUGOSSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Jag tycker att Erik Johansson i Hållsta skall bestämma sig. I sitt första anförande sade han att socialdemokratin hade visat ointresse när det gäller anslagstilldelning till vägbyggandet för glesbygdens folk. I en replik nu säger han att jag har talat varmt för att man skall utjämna skillnaderna mellan glesbygdens folk och andra – och det understryker jag ånyo härifrån talarstolen. Men det är inte det diskussionen gäller. Diskussionen gäller hur vi skall kunna finansiera en utomordentligt angelägen informationsverksamhet för trafiksäkerhetsverket och trafikfrämjandet.

Socialdemokratin accepterar inte den höga trafikolycksfallsfrekvensen på våra vägar, vare sig i tätorter eller i glesbygd. Vi vill därför inte vara med om att minska trafiksäkerhetsverkets reala resurser. I den valsituationen föreslog vi att man skulle ta den erforderliga miljonen från detta anslag. Vi gav Erik Johansson och hans borgerliga bröder möjligheten att diskutera alternativ till detta i trafikutskottet. Vare sig Erik Johansson eller någon av hans borgerliga vänner i utskottet kom med något alternativ. Ge oss det i dag! Oavsett hur Erik Johansson ställer sig till reservationen 2, som är betingad av statsfinansiella skäl, så förutsätter jag – efter hans senaste replik – att Erik Johansson stöder reservationen 3, eftersom han säger att det är angeläget att trafiksäkerhetsverkets informationsverksamhet får bedrivas i reellt oförändrad omfattning.

ERIK JOHANSSON i Hållsta (c) kort genmäle:

Herr talman! Ja, jag sade att det är angeläget, men vilket är mest angeläget? Är det att satsa på glesbygdens dåliga vägar? Hur många liv sparar vi genom att satsa där? Kan Kurt Hugosson ge oss någon redovisning över det?

Sedan säger Kurt Hugosson sig vilja arbeta för glesbygden, men det är väl då tomma ord. Jag vill reellt arbeta för den.

EVA HJELMSTRÖM (vpk):

Herr talman! I trafikutskottets betänkande nr 11 behandlas frågan om en ny högbro över Årstaviken i Stockholm. Man avvisar där en centermotion om att medlen till högbron i stället skall disponeras för kollektivtrafik, och man gör detta för att ärenden av det här slaget normalt inte handläggs av riksdagen utan av bl. a. vägverket i samarbete med regionala och kommunala myndigheter. Centerpartisterna har accepterat detta och sprungit ifrån sin motion.

Herr talman! Det må så vara att riksdagen normalt inte skall lägga sig i enskilda projekt, men när dessa projekt får så allvarliga konsekvenser – inte bara ur trafiksynpunkt utan också miljömässigt och skönhetsmässigt – då måste det finnas en möjlighet för riksdagen att säga ifrån. Riksdagen kan inte

Torsdagen den
30 mars 1978

*Anslag till vägvä-
sendet, m. m.*

stillatigande se på hur lokala instanser får förstöra inte bara en hel stadsdel utan på sikt miljön i huvudstaden. Högbron är inte bara en lokal trafikfråga, utan i allra högsta grad en fråga av rikspolitiskt principiellt intresse. Och det är faktiskt staten som får stå för huvuddelen av kostnaderna till bron. Regeringen lär dessutom senare få ta ställning till frågan genom att fullmäktigebeslutet i Stockholm kommer att överklagas. Då är det bra med en uttalad viljeinriktning från riksdagens sida.

Herr talman! Bron har en rad nackdelar. Jag skall här bara gå in på några.

För det första: trafiken. Bilismen i Stockholms innerstad är redan i dag olidlig, och inte lär den minska genom den planerade högbron. Varje dag rusar över 60 000 bilar fram på Götgatan och spyr ut avgaser, blyföroreningar och andra gifter. En tredje högbro kommer att leda in än fler bilar i Stockholm och skörda än fler offer.

För det andra: miljöskälen. Bullernivån på flera håll i Stockholm ligger redan över de värden som normalt betraktas som acceptabla. 70–80 decibel är inte ovanliga. Då bör man komma ihåg att 60 decibel betraktas som det högsta värde som anses godtagbart vid utomhusvistelse; ett enligt min personliga uppfattning för högt värde redan det.

Boende på stora delar av Söder har fått sluta tala med varandra utomhus – det är i dag omöjligt att höra vad som sägs på grund av det ständiga oljudet. Barnen förgiftas långsamt men säkert och riskerar enligt rapport från produktkontrollnämnden att på sikt få nervskador.

Också andra miljöskäl skulle kunna anföras mot bron. Boende i t. ex. Årsta kommer bokstavligen att bli överkörda av bilar genom en härva av ramper och rondeller. Friluftsområden förstörs. Eriksdals badande, solande och sportande människor kommer i fortsättningen att som utsikt ha en enorm brokonstruktion och en förskräcklig mängd bilar.

För det tredje: rena skönhetskäl. Dessa har tagits upp alldeles för litet i debatten. Alla är överens om att bron kommer att bli förfärligt ful. Såväl skönhetsrådet som statsbyggnadskontoret, sociala centralnämnden och byggnadsnämnden är alla överens om detta. För att pigga upp bron tänker man måla den gul! Jag kan tänka mig andra sätt att slänga ut en mängd målarfärg på – för inte blir bron vackrare därför att den blir målad gul – och inte röd, grön, svart eller blå heller för den delen.

För det fjärde: kostnaderna. Bron beräknas i dagens penningvärde kosta minst 140 milj. kr. Vad sluträkningen blir kan vi bara ana oss till, men dyrt blir det för landets alla skattebetalare.

För det femte: energin. En regering som pläderar för energisparande men samtidigt uppmuntrar till ett av samhällets stora resursslöserier kan inte räkna med att bli betraktad som särskilt trovärdig i debatten.

Bron är, som jag ser det, helt enkelt en följd av det vansinniga trafikbeslut som togs 1963 och som sanktionerade privatbilismens ohämmade utbredning på andra trafikgrenars, främst då kollektivtrafikens, bekostnad. Avsikten var att alla trafikgrenar skulle vara kostnadsbärande – men bilindustrins kampgrupper lyckades få bilismen undantagen, med känt resultat som

Torsdagen den
30 mars 1978

*Anslag till vägvä-
sendet, m. m.*

följd.

Herr talman! Kollektivtrafiken kommer inte att växa fram av sig själv såsom bilismen gjort. Det fördras politiska beslut för att stoppa det ständigt ökande samhälleliga slöseriet med människoliv, miljö och energi till förmån för de mest gynnade grupperna. Den privatbilism som vi nu har, och som kan vara motiverad i glesbygdsområden men definitivt inte i tätorter av Stockholms karaktär, har givetvis inte tillkommit av en slump. Det är en medveten satsning av bilindustrin på en produkt som skulle ge snabba profiler. Och de personer som tvingas eller väljer att skaffa sig bil har inte samtidigt valt den allt snabbare nedrustningen av kollektivtrafiken, den alltmer försämrade miljön och de enorma samhällskostnader som bilismen för med sig.

Om man verkligen vill bygga ett samhälle utifrån människornas behov, med en väl fungerande kollektivtrafik, är en första förutsättning att trafikpolitiken sätts in i sitt samhälleliga sammanhang. Det handlar nämligen också om energipolitik, bostadspolitik, regionalpolitik, fritidspolitik och inte minst kvinnokamp. Det handlar om en medveten planering och en medveten satsning.

Därför är beslutet om högbron en riksdagsfråga. Det är riksdagens beslut 1963 som lett till detta projekt, och därför skall också riksdagen avvisa det.

Herr talman! Opinionen mot bilismens ohejdade framfart växer sig nu allt starkare. Senast den 8 mars, på internationella kvinnodagen, demonstrerade hundratals kvinnor, män och barn just på Götgatan mot bileländet i Stockholms innerstad – som vi kan se på bilderna på kammarens TV-skärm. Jag kan försäkra riksdagens ledamöter att vi som drabbas i tätorterna inte mycket längre kommer att finna oss i avgaseländet. Den här demonstrationen var bara början. Vi kräver: Avvisa högbron!

Med detta vill jag yrka bifall till det i kammaren utdelade yrkandet från vpk att riksdagen med anledning av motionen 1977/78:1599 beslutar uttala att den planerade högbron över Årstaviken i Stockholm ej skall komma till stånd.

MÄRTA FREDRIKSON (c):

Herr talman! Trafikutskottet behandlar i sitt betänkande 1977/78:11 Rune Johnssons och min motion nr 267 om fortsatt bemanning av Måseskärs fyr. Fyren avses nu i enlighet med av sjöfartsverket år 1963 beslutade rationaliseringsplanering avbemannas den 1 juli i år. Bl. a. ekonomiska skäl och ny teknik motiverar beslutet. Samtidigt med avbemanningen avses mistsignaleringen upphöra.

Utskottet redovisar att i lots- och fyrväsendets uppgifter ingår att tillsammans med en rad andra organ i den statliga sjöräddningstjänsten och havsövervakningen utföra olika arbetsuppgifter och att organisationsfrågorna inte bör bedömas enbart från företagsekonomiska synpunkter. Vidare anför: "Utskottet vill för sin del starkt betona vikten av att samhällsekonomiska, lokaliseringpolitiska och sjösäkerhetsmässiga skäl beaktas även

vid behandlingen av frågor beträffande indragning av fyrplatser.”

Jag instämmer helt i detta och är tacksam för att dessa synpunkter klart uttalas.

Vi anser i vår motion nr 267 att en rad skäl finns för fortsatt bemanning av Måseskär. Detta har även framförts i uppvaktningar till sjöfartsverk och departement. Senast i går uppvaktades kommunikationsminister Bo Turesson av representanter från Orust och Stenungsunds kommuner, landstinget, sjöräddnings-, yrkesfiskes- och fritidsbåtsorganisationer m. fl. Skärgårdsrådet har också uppvaktat.

Olika skäl för fortsatt bemanning har framförts i skrivelser som sänts till sjöfartsverk och departement. Svenska västkustfiskarnas centralförbund anser att varje indragning som minskar säkerheten till sjöss bör undvikas, om inte särskilt starka skäl föreligger. De pekar på värdet av bemanning som har viss uppsikt och protesterar mot indragning av mistsignaler. Kustbevakningssektionen skriver att det skulle bli en avsevärd försämring av övervakningen i Bohuslän om Måseskär avbemannas och påpekar att det är särskilt värdefullt att kunna kontakta bemannad fyrplats, där personalen ju har den bästa tänkbara överblicken över sjötrafiken, och att en än aldrig så sofistikerad elektronik inte kan ersätta det mänskliga ögat.

Västkustens örlogsbas anför att skärgårdsbefolkningens utflyttning från våra skärgårdsområden samt pågående centraliseringsåtgärder inom främst lotsväsendet är klara nackdelar vad gäller övervakning och underrättelseunderlag. Fritidsbåtsorganisationer påpekar den kraftiga ökningen av antalet fritidsbåtar och säger att många människor är tämligen orutinerade och ovana vid båt och havs- och väderleksväxlingar, vilket poängterar behovet av en bemannad fyr. Även lotsdirektionen framhåller behovet av bemannad fyr.

Detta är en redovisning från några av de skrivelser som inkommit.

Måseskärs fyr ligger på en strategisk plats i skärgården utanför Orust, på en utskjutande del av kusten med många grund, och där utanför går ofta en stark ström.

Kostnadsskäl kan inte åberopas för en indragen bemanning, då just bemanningen är ovärderlig för tryggheten i all sjöfart. Sjösäkerheten stärkes genom Måseskär i den nära kontakten med sjöräddningen på Karingön och med kustbevakningen i övrigt. Detta är en säkerhetsfråga, anser jag. Bemanningen är en försäkring som utgör det bästa skyddet mot och vid olyckshändelser. Den kanske kan liknas vid en brandförsäkring. Jag brandförsäkrar ju mitt hus för att skydda mig mot skada.

I den fysiska riksplaneringen är kustområdet klassat som riksintresse för det rörliga friluftslivet. Men sjöfartens omfattning är mycket större än enbart riksintresset.

Det som vi f. n. uppfattar som sjöfartsverkets obönhörliga rationaliseringar – avbemannningarna – på fyrsidan måste vi diskutera och ompröva. Sjøräddningen mister viktiga rapporteringskällor och sjöräddningspunkter när fyrfolket försvinner. Möjligheten att uppfatta optiska signaler, röda raketer och bloss anses komma att minska.

Sjöfartsverket anför att radio och radar effektivt övertagit mycket av det

Torsdagen den
30 mars 1978

*Anslag till vägvä-
sendet, m. m.*

forna arbetet med mänskliga utkikar och gjort det bra. Givetvis finns förståelse för sjöfartsverkets modernisering och effektivisering av fyrväsen-
det, men dessa hjälpmedel lär dock inte fullt ut kunna ersätta det mänskliga
ögat och inte heller det omdöme och den erfarenhet som behövs för att
rapportera och ingripa.

Avbemanningen av fyrarna medför på många sätt också en utarmning av
våra kuster. Den medför en utglesning av den fasta befolkningen och dess
servicemöjligheter. De som är anställda vid Måseskärsfyren bor med sina
familjer på den intilliggande Käringsön. För Käringsön är de arbetstillfällen
fyrbemanningen ger av mycket stor betydelse, även för möjligheterna att där
behålla skolan, affären – som nyss fått statligt stöd för att hålla i gång
verksamheten året runt – och den lokala färjetrafiken, ja, för att behålla den
bofasta befolkningen och den begränsade service den dock har.

Vi kan beklaga den uttunning som genom åren skett i våra gles- och
kustbygder. För att uppehålla en levande skärgård till gagn för bofast
befolkning och fritidsliv har riksdag, landsting och kommuner satsat
betydande resurser. I dag satsar vi målmedvetet för att behålla och utveckla
en levande kustbygd. Sjöfartsverkets åtgärder har i denna helhet en
betydande inverkan. Den kan vara positiv vid bibehållen bemanning, vid
motsatsen blir den negativ.

Med allt det underlag som nu framförts har vi den grundade förhoppningen
att sjöfartsverk och regering stöder framställningen gällande Måseskär. Det
kan ju inte få vara så att ett beslut som exempelvis fattades 1963 i alla
sammanhang och detaljer måste fullföljas nu. Finns sakskäl för en ändring
bör vi kunna åstadkomma en sådan. Eljest följer vi inte med i utvecklingen,
för det är ju så att om jag i alla sammanhang anser detsamma på torsdagen
som på tisdagen, så har ju den mellanliggande onsdagen aldrig haft någonting
att lära mig. Jag anser att vi bör ha både rättighet och skyldighet att ändra
uppfattning och beslut när skäl finns för detta.

Jag beklagar att vi i detta fall är ganska sent ute, men det är bättre sent än för
sent. Och för sent är det dock inte. Bakom den önskan jag nu framför står,
som jag nämnt, en rad fackfolk och organisationer, men varför inte också
peka på den Heidenstams fyr som Stig Gitse har tecknat? Till den har Lasse
Dahlquist tolkat tankarna om bemanningen i följande rader.

”Nu Sjöfartsverket högt och rent bedyrar
att ingen fyr skall skötas manuell
Den fina, kända visan 'Släckta fyrar'
har blivit ganska pinsamt aktuell
De gamla veteranerna skall släckas
och nya kvastar sopa över sjön
Det är tidens krassa krav
stå som gravsten på sin grav
Och få se det lite` grann så här från ovan.”

Herr talman! Måseskärs fyr är närmast i farozonen. Det vädjas ytterligare
till sjöfartsverket att, då en sjöövervakningsutredning arbetar, verket skall

avvakta denna och inte avbemannat det totala fyra som finns kvar runt Sveriges kust och som finns i planeringen för avbemannat de närmaste åren.

Jag instämmer även i denna värdjan. Det kan finnas underlag för en ytterligare översyn på hela området av 1963 års planering.

Det är viktigt att sjöfartsverk och departement här finner den helhet som behövs för den bästa lösningen. Herr statsråd! Jag har en på fakta grundad tro och förhoppning att så också kommer att ske.

GUNNAR JOHANSSON (m):

Herr talman! På det jordbrukspolitiska området har den borgerliga regeringen anvisat nya riktlinjer. Man kan säga detsamma när det gäller vägpolitiken. Här kan skönjas nya riktlinjer, som går ut på en ökad satsning på de mindre och medelstora vägarna. Det är det regionala och lokala tänkandet och synsättet beträffande vägplaneringen liksom när det gäller många andra samhällsfrågor som den nya regeringen vill ge ökat inflytande. En följd av detta är bl. a. att de enskilda vägarna, som diskuterats så mycket här i dag, har kommit i ett bättre läge. Vi hälsar givetvis detta med största tillfredsställelse. De många människorna ute i glesbygden som har långa utfartsvägar är tacksamma över detta. Inte minst skogsbruket har stor nytta av ökad satsning på de enskilda vägarna.

Dessutom har sommartrafiken ökat kraftigt på de enskilda vägarna, framför allt i landets kustområden. Och det är inte rimligt eller rättvist att fastighetsägare i dessa områden bygger och underhåller vägar för den tilltagande strömmen av turister och andra utifrån kommande bilister. Skall alla få rätt att färdas på enskilda vägar – det är i och för sig riktigt att de får det – bl. a. för att komma i åtnjutande av allemansrättens fördelar, bör givetvis bl. a. staten bidra till vägunderhållet. Vi måste komma ihåg att det är avsevärda mil enskilda vägar det totalt rör sig om, 75 000-80 000 km. De ökar med ca 1 000 km per år.

För ett antal år sedan hade vi en stor balans av ansökningar om bidrag till objekt som inte kunde få den ekonomiska hjälp som så väl behövdes. Läget är betydligt bättre i dag, även om en mindre del ansökningar ligger och väntar på beslut.

När nu kommunikationsministern föreslår en så kraftig uppräknings av driftsanslaget som denna – en ökning med drygt 40 mil. kr. nästa budgetår – får vi tro att större delen av inlämnade ansökningar kan bifallas. Med hänsyn till att det dock ligger inne ett antal ansökningar där beslut avvaktas kan det inte vara välbetänkt att, som socialdemokraterna föreslår i reservationen 2, sänka driftsanslaget från 176,5 mil. kr. till 175,5 miljoner eller med 1 miljon. Låt vara att denna miljon skulle användas till behövlig och nyttig verksamhet. Vi är väl fullt överens om att även den delen behöver få ökad anslag när vi får möjligheter till det. Det finns olika bedömningar och olika värderingar hos utskottsmajoriteten och reservanterna.

När det gäller byggande av enskilda vägar är utskottet enigt om det föreslagna beloppet, 30 miljoner. Vidare får vi inte bortse från regeringens

Anslag till vägväsendet, m. m.

Torsdagen den
30 mars 1978

*Anslag till vägvä-
sendet, m. m.*

beslut förra året att anvisa ca 9 miljoner för sysselsättningsskapande brobyggnadsarbeten inom det enskilda vägnätet.

De belopp som nu föreslås för de enskilda vägarna torde få mycket stor betydelse för det enskilda vägnätet, och de människor som här berörs får, åtminstone till någon del, en viss kompensation av det allmänna i förhållande till vad de får som bor i tätort. Härigenom skapas också bättre möjligheter för de människor som så vill att bo kvar i glesbygden.

Herr talman! Jag yrkar bifall till trafikutskottets hemställan på samtliga punkter.

MAGNUS PERSSON (s):

Herr talman! Trafikutskottets betänkande nr 11 behandlar bl. a. frågan om kanalavgifter till Väneren och Mälaren.

Debatten och kraven på ändring av nuvarande förhållanden är en lång följetong med början år 1971, och jag skall inte trötta kammarrens ledamöter med någon längre historik eller med bakgrundsfakta. Kommunikationsministerns inlägg här i dag får väl ses som en slutvinjett. Hans inlägg präglades av alla argument som kan uppletas för att omgående sätta skutan i sjön och ge oss i Mälarregionen och Vänerland det stöd som vi såväl behöver. Beskedet är glädjande och uppfattas säkert som positivt av de allra flesta.

Kommunikationsministern nämnde även dagens regeringsbeslut, som självfallet är ett steg i rätt riktning. Men fortfarande fattas många miljoner kronor innevarande år om vi skall åstadkomma rättvisa för insjöfarten. Det är bara att konstatera att departementschefen kört över utskottsmajoriteten och känt det ökade trycket från berörda regioner så hårt att det inte längre finns några tidsramar att utsträcka i nuläget.

Utskottsmajoritetens resonemang som motiverar att man inte kan följa s-reservationen tycker jag är inkonsekvent och i allra högsta grad ologiskt.

Herr talman! Självfallet är vi alla nöjda med kommunikationsministerns klara deklaration i dagens kammardebatt. Han har på ett klart och entydigt sätt deklarerat att insjötrafiken skall jämföras med transporter på de vida haven. Ett fullföljande därav bör rimligen ge landsvägstrafiken bättre svängrum och nedbringa olycksstatistiken på våra vägar. Dagens besked är vad vi länge väntat och hoppats på. Jag förutsätter att departementet nu tar itu med bearbetningen, så att vi får ett förslag som kan träda i kraft den 1 januari 1979.

Om 1978 blir ett provoår, så låt det då bli det sista nådeåret, och ge oss i Vänerland och Mälarregionen en rejäl chans så att vi kan hävda vår transportkapacitet på ett rättvist och likvärdigt sätt! Många länsstyrelser i berörda län, kommuner, hamn- och redarintressen, stuvare och inte minst anställda och näringsliv i de här regionerna har ropat efter förslaget. Efter kommunikationsministerns klara besked här i dag bör vi alla kunna dra en lättnadens suck.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservation nr 4 i trafikutskottets betänkande nr 11.

Herr talman! I trafikutskottets betänkande nr 11 behandlas också motionen 463 med hemställan om att riksdagen uttalar sig för att spridning av vägsalt måtte upphöra. Eftersom mitt namn står först på denna motion skall jag be att få ge några synpunkter.

Med anledning av hemställan i motionen om att spridning av vägsalt skall upphöra skriver utskottet:

”Med anledning av nämnda yrkanden vill utskottet framhålla att riksdagen under en lång följd av år genom bl. a. motioner, interpellationer och enkla frågor har uppmärksammat på spörsmålen härom, som är av stor betydelse från framför allt trafiksäkerhetssynpunkt. Utskottet har vid sin tidigare prövning av frågan funnit det vara angeläget att fortsatt forskning på området bedrivs samt att vägverkets verksamhet härvidlag intensifieras i syfte att än mer förbättra tillämpade metoder samt den tekniska materielen, så att olägenheter och skadeverkningar i möjligaste mån motverkas.”

Detta låter ju bra och borde vara hoppningivande för oss motionärer. Men samtidigt vet vi att personer som räknar sig som experter anser att saltning är det enda hjälpmedel som i dag från trafiksäkerhetssynpunkt är tillförlitligt efter snöfall. Trafikutskottet hänvisar också i betänkandet till att redan i 1974 års statsverksproposition åberopas en skrift om halkbekämpning som redogör för behov och erfarenheter m. m. av vägsaltning som vägverket har utfört. Fyra år är visserligen ingen lång period, men att ändra på något som verk och myndigheter, vilka anses som experter på området, tycker är bra går inte i en handvändning.

En kommun i Västsverige har sedan fem år tillbaka, således under sex vintrar, dragit ned vägsaltningen till ett minimum. Det var under en längre tid en stark opinion inom kommunen mot vägsaltning, och efter en motion i kommunfullmäktige beslöt man att på försök dra ned inblandningen av salt i sanden till två å tre viktprocent. Att man måste ha denna inblandning berodde på att det skulle motverka att sanden frös ihop och inte kunde spridas, eftersom den bara var täckt med plast i upplaget. Jag har fått dessa uppgifter från den ansvarige gatuchefen. Det har gjorts framställning om att få en varmbonad förrådslada för sand för att man därmed helt skulle kunna upphöra med inblandning av salt. Men det ekonomiska läget har gjort att medel ännu inte har ställts till förfogande för en sådan byggnad.

Den minimala inblandning av salt som här äger rum har inte visat sig ha några påtagliga nackdelar. Det blir inte någon moddbildning, och vägytan blir sträv och utmärkt att köra på enligt gatuchefen. Vägbanan skadas inte heller av vinterdäckens dubbar, vilket nu sker i stor utsträckning på saltade vägar. Jag är förvånad över att inte enbart detta gör att vägverket förordar andra metoder än saltning.

Det försök som har utförts i Västsverige har blivit uppskattat av åkeriföretag, bussföretag, taxi och den stora allmänheten samt av andra som per bil passerar kommunen. Man har fått en ren kommun, som den ansvarige chefstjänstemannen sade till mig häromdagen. På min fråga om antalet olyckshändelser hade ökat fick jag det entydiga svaret att så definitivt inte har

Torsdagen den
30 mars 1978

*Anslag till vägvä-
sendet, m. m.*

Torsdagen den
30 mars 1978

*Anslag till vägvä-
sendet, m. m.*

skett utan att reaktionerna är hundraprocentigt positiva.

Jag har även haft kontakt med en annan inflytelserik person i den här västsvenska kommunen och från denne fått samma uppgifter som av gatuchefen om den positiva reaktion bland kommuninvånarna och allmänheten som neddragningen av saltningen till ett minimum medfört. Anledningen till att inblandningen av salt i sanden inte helt upphört har jag tidigare nämnt.

Den saltning som äger rum räddar liv, får man ibland höra. Jag vill inte bestrida att detta kan vara riktigt. Men hur många olyckor, kanske med dödlig utgång, har inte inträffat genom saltningen. Det kan ingen svara på, men man kan inte heller svara på hur många liv som räddats genom vägsaltningen. Att saltning av vägar kan medföra trafikrisker vid hastiga temperaturfall undrar jag om någon vill bestrida. Vägarna blir ju faktiskt glashala.

Men det är inte bara i den här västsvenska kommunen som invånarna ställt sig positiva till ett ändrat synsätt i denna fråga. Efter det att vår motion mot vägsaltning publicerats var det två personer som inte alls har någon anknytning till min politiska tillhörighet – om det nu var någon som trodde det – som tog initiativ till en namninsamling. Först gjorde man en namninsamling på den egna arbetsplatsen, där 275 av 325 anställda med sin namnteckning understödde motionen. Det har också sagts att alla inte var närvarande på arbetsplatsen under de dagar som dessa listor var utlagda. Då namninsamlingen blev känd var det flera andra institutioner och företag som önskade få listor för att stödja motionen, varför de som tagit initiativet till namninsamlingen ombesörjde att listor under några veckor kom att finnas utlagda i affärer, på bensinstationer och institutioner i min hemkommun. Då listorna samlades in var det totalt 1 779 personer som hade undertecknat dem. Listorna har sedan överlämnats till trafikutskottets kanslichef.

Det är hög tid att ur nationalekonomisk, miljömässig och privatekonomisk synpunkt men framför allt ur trafiksäkerhetssynpunkt ta upp den här frågan till omprövning i vederbörande myndigheter. Ett bifall till motionen innebär att riksdagen uttalar sig för detta.

Herr talman! Till slut ber jag att få yrka bifall till motionen 1977/78:463.

ROLAND SUNDGREN (s):

Herr talman! Det mycket omfattande utredningsarbete som under 1970-talet pågått på det trafikpolitiska området har varit inriktat på en förnyelse av trafikpolitiken. Målet har varit att få en tillfredsställande trafikförsörjning i landets olika delar till lägsta samhällsekonomiska kostnader. De trafikpolitiska åtgärderna skall också anpassas till andra samhällsmål, såsom målen för regionalpolitiken samt närings- och sysselsättningspolitiken. Det är också en strävan att ta hänsyn till miljöproblemen i form av buller, avgaser, trafikolyckornas omfattning m. m. och att få till stånd energibesparingar.

Helt i linje med dessa målsättningar föreslog trafikpolitiska utredningen i delbetänkandet "Åtgärder för att främja godstrafiken på Väner och Mälaren" att kust- och inlandshamnarna vid dessa två stora sjöar helt skulle

jämställas i avgiftshänsende. Därmed skulle insjöfarten kunna avlasta det hårt belastade vägnätet i dessa regioner en betydande del av den tunga landsvägstrafiken med minskat vägslitage, minskad olycksfallsfrekvens, minskad energiåtgång och en bättre miljö som följd. Det var för oss kanske något förvånande att regeringen och de borgerliga ledamöterna i trafikutskottet, av vilka fyra tillhörde trafikpolitiska utredningen, inte följde upp detta viktiga förslag när regeringen förra hösten lade fram sin proposition om nytt system för de statliga sjöfartsavgifterna. Besvikelsen var stor i länen runt Mälaren och Vänern, inte minst i vetskapen om de billiga transporternas betydelse över huvud taget för näringslivet i de av sysselsättnings- och strukturrisker hårt drabbade regionerna.

Nu återkommer frågan i dag till behandling i riksdagen, och enligt trafikutskottets betänkande, som vi nu behandlar, står den borgerliga majoriteten i utskottet fast vid sin tidigare ståndpunkt och vill ej tillgodose dessa rättvisekrav. Emellertid har det mycket glädjande inträffat att kommunikationsministern i inledningen till dagens trafikdebatt meddelar att han går den socialdemokratiska reservationen 4 till mötes. Jag vill för mitt läns vidkommande hälsa detta med stor tillfredsställelse. Det betyder ett bättre utnyttjande av de stora investeringar som gjorts i Väner- och Mälarsjöfarten tidigare under 1970-talet, och det betyder också billigare och miljövänligare godstransporter som är av stor betydelse för näringslivet i regionerna kring Vänern och Mälaren.

Jag vill med dessa ord yrka bifall till den socialdemokratiska reservationen 4, som jag tycker att kommunikationsministern i sak redan har tillmötesgått.

GUNNAR OSKARSON (m):

Herr talman! Jag vet inte för vilken gång i ordningen jag står i denna talarstol och talar för en snabbare utbyggnad av Europaväg 6. Det är åtskilliga gånger. Men alltså måste vi ta kammarens tid i anspråk för denna angelägna fråga. Jag vill konstatera att under dessa år har förbättringar gjorts på E 6 och sådana pågår fortlöpande. Men alltså har E 6 på långa sträckor genom Halland alltför låg standard med hänsyn till den hårda trafikbelastningen. Vägen är smal, den är backig och krokig med skymd eller dålig sikt. Långa sträckor är dessutom inramade av randbebyggelse med dåligt reglerade anslutningar. Likaså förekommer trafikljus, korsning med järnväg i plan och mängder av övergångsställen för såväl människor som boskap. Vad som är särskilt allvarligt är de risker detta medför för många skolbarn. Vi får därför inte trötta i vår strävan att få en bättre ordning till stånd.

Vår motion har i år liksom tidigare år fått några förstående och välvilliga ord från utskottets sida, men det är också allt, inga konkreta ställningstaganden. Utskottet säger: "Det är vidare enligt utskottets uppfattning av stor vikt att vägbyggnadsobjekten tillkommer i den prioriteringsordning som de regionala och kommunala instanserna i samverkan med den centrala fackmyndigheten uppställt." Ja, det är riktigt, och denna arbetsmetod är vi helt överens om. Men vad gäller planeringen har såväl regionala som lokala

Anslag till vägväsendet, m. m.

Torsdagen den
30 mars 1978

*Anslag till vägvä-
sendet, m. m.*

myndigheter i Halland icke godtagit planeringsnivån för 1980 när det gäller utbyggnaden av riksvägar 1979–1985. Frånsett år 1980 är planeringsnivån hygglig i vad det gäller utbyggnad av E 6 från Fjärås fram till Falkenberg före 1990. Men det är just den svacka eller vågdal i planeringsnivån 1980 som jag tidigare berört som får så tråkiga konsekvenser och som vi tagit upp i vår motion 1240.

För år 1980 anges planeringsnivån till 19 milj. kr. Detta medför att man inte kan fortsätta utbyggnaden av sträckan Frillesås–Åskloster förrän efter 1980. Och detta i sin tur innebär att det blir ett avbrott i vägbyggandet, när sträckan Fjärås–Frillesås enligt planerna blir färdig nästa år.

Med denna planering blir man tvingad att avveckla byggarbetsplatser och byggorganisation för att efter ett eller två år bygga upp dessa igen. Detta medför stora kostnader utan motsvarande produkt i form av vägbyggande och är inte samhällsekonomiskt försvarbart. Vi har därför i vår motion hemställt att riksdagen ger regeringen till känna att pågående arbeten på Europaväg 6 i Halland bör fortgå utan avbrott så att etappen Frillesås–Åskloster kan påbörjas i omedelbar anslutning till färdigställandet av sträckan Fjärås–Frillesås.

Det är dock från vägbyggnadssynpunkt fråga om ett förhållandevis blygsamt belopp för att överbrygga den svacka i planeringen som jag tidigare redogjort för. Besparingarna blir däremot betydande, eftersom man kommer ifrån de improduktiva kostnader som uppstår, om man måste avveckla arbetsplatser med maskiner och allt som därmed sammanhänger och sedan bygga upp dem igen.

Vi är medvetna om knappheten på pengar över huvud taget och att detta också måste återverka på tillgången på medel för byggande av vägar. Men i sådana lägen måste man hårdare prioritera objekten och satsa pengarna där man får det största utbytet.

När det gäller att fördela de medel som står till förfogande för vägbyggande så måste de medel som finns satsas på utbyggnad av vägar, där trafiken kräver detta – och framför allt där trafiksäkerheten kräver det. Det är bevisligen bara hälften så farligt att köra bil på en motorväg som på en väg med den standard som E 6 har på långa sträckor och med den trafikintensitet som är för handen på E 6. Sämst är E 6 från den plats där nuvarande motorväg norrifrån tar slut vid Fjärås fram till Varberg. Denna sträcka är det angeläget att få ombyggd snarast möjligt.

En utbyggnad av E 6 skulle spara miljoner i vårdkostnader för olycksoffer i trafiken samt miljoner i materialkostnader i samband med trafikolyckor och skulle kunna förhindra hundratals för att inte säga tusentals personliga tragedier med den höga olycksfallsfrekvens som den nuvarande E 6 tyvärr har. Alla som känner till dessa förhållanden arbetar för målet att höja standarden på E 6. Det lokala vägverket gör det jämte kommuner, landsting, länsstyrelser, vägnämnder, vägföreningar, trafikföreningar och enskilda. Alla arbetar för att bringa denna klarsyn till ansvariga myndigheter, regering, riksdag, vägverk m. fl.

Herr talman! Vi kommer att fortsätta tills vi når målet. Regndroppen

urholkar ju så småningom stenen, och efter den principen måste vi tydligen arbeta. Vi kommer att göra det tills vi når resultat. Jag yrkar bifall till motionen 1240.

BERTIL JONASSON (c):

Herr talman! Näringslivet i inlandet är beroende av goda kommunikationer och effektiva möjligheter till in- och utfrakter till vettiga priser. I mitt eget län, Värmland, där strukturförändringarna och bristen på sysselsättningstillfällen är speciellt svåra, måste kraftiga åtgärder till. Vi behöver förbättringar på vägarna, och vi behöver för den norra länsdelen en mellanriksväg över Hagfors. Det är nödvändigt att den vägen kommer till stånd snarast.

Men Vänersjöfarten betyder också mycket för oss. Den dellösning som beslöts av riksdagen i december hälsade vi med tillfredsställelse. Tyvärr fattade viss press inte det beslutets innebörd.

I dag har kommunikationsminister Turesson meddelat ytterligare förbättringar för att minska fraktkostnaderna för sjötrafiken från och till havet. Dessa kan träda i kraft omedelbart, och det är bra. Men vi måste i Väner- och Mälardområdena få bort kanalavgifterna och därmed lå kostnadsförhållanden som är likvärdiga med kustområdenas. Därmed får vi bättre möjligheter för vårt näringsliv, och det är högst nödvändigt. De synpunkterna framhöll jag också i riksdagsdebatten den 15 december.

Det löfte som kommunikationsministern givit här i dag, att insjöhamnarna fr. o. m. 1979 skall vara jämställda med kusthamnarna, är bra och helt i linje med hans uttalande när frågan behandlades i december. Jag litade på kommunikationsministerns löfte då, och jag röstade med utskottet. Han har nu hållit sitt löfte. Jag kommer också i dag att rösta med utskottet, och jag räknar med att dess förslag blir riksdagens beslut.

Ett bifall till reservation 4 ger inte möjligheter till snabbare lösning än kommunikationsministerns förslag. Och märk väl: kommunikationsministerns löfte har hela regeringen ställt sig bakom. Därmed synes också mina önskemål från december bli helt tillgodosedda.

Fördelen med regeringsförslaget såväl i december som nu – och därmed också utskottsmajoritetens – är att det i förhållande till reservationen ger bättre möjligheter till utrednings- och förhandlingsarbete för departementet liksom för att plocka fram rätta siffror och system för täckning av intäktsbortfallet. Det är också det vedertagna förfarandet här i riksdagen.

Med dessa klarlägganden, herr talman, och med stöd av kommunikationsministerns och regeringens klara löfte yrkar jag bifall till utskottets förslag, som enligt min mening innebär den bäst framkomliga vägen för att snabbt lösa insjöfartens problem.

TAGE ADOLFSSON (m):

Herr talman! Jag vill uttala Mälardistriktets stora tillfredsställelse med det klara uttalande som kommunikationsministern har gjort här i riksdagen i dag, ett uttalande som innebär en lösning av insjöfartens problem som alla berörda

Nr 104

Torsdagen den
30 mars 1978

Anslag till vägväsendet, m. m.

Torsdagen den
30 mars 1978

*Anslag till vägvä-
sendet, m. m.*

parter är helt nöjda med.

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

WIGGO KOMSTEDT (m):

Herr talman! Reservation nr 3 till utskottets betänkande tar upp anslaget till trafiksäkerhetsverkets informationsverksamhet. Eftersom jag har deltagit i styrelsearbetet i trafiksäkerhetsverket när den här punkten behandlades i samband med uppgörandet av budgetförslaget och varit med om att tillstyrka beloppet har jag naturligtvis ingen annan uppfattning än att pengar borde ha funnits tillgängliga för den informationsverksamhet som verket bedriver. Det är inget som helst tvivel om att det arbete som trafiksäkerhetsverket under senare år har lagt ned på information har haft mycket positiv betydelse för olycksutvecklingen i vårt land. Nu är det beklagligt att den ekonomiska situationen är sådan att vi måste pruta litet varstans. Det är alltid svårt att hitta ställen att hämta pengar på. Det är betydligt lättare att placera dem.

Jag sympatiserar självklart med reservationens tankegångar att dessa pengar borde funnits tillgängliga. Däremot kan jag inte instämma i den del där reservanterna vill ta pengarna från de enskilda vägarna. Dessa behöver sin del av anslaget, och därför kan jag inte biträda reservationen.

Jag kan inte finna annat än att jag bör avstå i den kommande voteringen.

På förslag av andre vice talmannen beslöts att kammarens förhandlingar skulle fortsättas kl. 19.30.

§ 16 Anmälades och bordlades

Propositioner

1977/78:109 om förskott på studiemedel m. m.

1977/78:125 med förslag om tilläggsbudget III till statsbudgeten för budget-
året 1977/78

1977/78:128 om stöd till prospektering efter olja och naturgas

1977/78:134 med anledning av beslut fattade av internationella arbetskonfe-
rensen år 1977 vid dess sextiotredje sammanträde

1977/78:138 med förslag till lag om ändring i atomenergilagen (1956:306).
m. m.

1977/78:158 om ändring i vapenlagen (1973:1176)

Torsdagen den
30 mars 1978

Anmälades och bordlades följande interpellation som ingivits till kammarkansliet

den 30 mars

Anmälan av interpellation

1977/78:153 av *Ingvar Carlsson* (s) till kommunikationsministern om säkrare sjötransporter av olja:

Den svenska energidebatten har hittills dominerats av synpunkter på kärnkraften som energikälla och framför allt dess risker. Det är utmärkt att stor uppmärksamhet har ägnats åt de risker som ett fredligt utnyttjande av kärnkraften kan innebära och de säkerhetskrav som måste ställas. Det är dock beklagligt att samtidigt riskerna med andra energislag kommit i skymundan. Höga krav på säkerhet i fråga om kärnkraften får ju inte leda till att man försummar att ställa motsvarande krav på andra energislag.

Energikommissionen har nu presterat ett väl genomarbetat material som belyser också andra energikällors risker, och även i den allmänna debatten har riskerna med framför allt olja och kol kommit att uppmärksammas i större utsträckning. När det gäller olja har medvetenheten ökat om de risker som oljeförbränningen medför för miljön genom emissionen av t. ex. svavelföreningar, tungmetaller, cancerogena kolväten etc. Den senaste tiden har också riskerna i samband med oljetransporter klargjorts på ett skrämmande sätt genom flera katastrofer, den senaste då supertankern Amoco Cadiz gick på grund utanför Bretagne i Frankrike. Minst 200 000 ton råolja läckte ut med utomordentligt allvarliga konsekvenser för miljön inom mycket vidsträckta områden. Fisket och därmed sysselsättningen för tiotusentals människor hotas.

En olycka av denna omfattning skulle aldrig behövt inträffa. Det finns en rad tekniska möjligheter att öka säkerheten och minska riskerna för stora oljeutsläpp vid kollisioner och grundstötningar, t. ex. genom att bygga dubbla skrov, maximera tankvolymen eller bygga separata ballasttankar som skyddar oljetankarna.

En olycka i svenska farvatten hösten 1977 fick också allvarliga konsekvenser, om än i långt mindre omfattning. Orsakerna är inte helt klarlagda, men olyckan visar att även de svenska säkerhetskraven bör ses över och skärpas.

Olyckan utanför franska kusten gällde ett fartyg som seglade under Liberiaflagg. Det är känt att ca 75 % av alla olyckor till sjöss drabbar fartyg som går under bekvämlighetsflagg och därmed tycks nonchalera säkerhetsaspekterna. Enligt uppgifter i pressen förvärrades följderna också genom att skepparen avstod från att kalla in hjälp därför att han befarade att kostnaderna för rederiet skulle bli för stora. Av ekonomiska skäl undvek vidare den först anlända bärgningsbåten att kalla in ytterligare båtar.

Det är uppenbart att kortsiktiga ekonomiska vinstintressen leder till att

säkerheten vid oljetransporter nonchaleras på ett helt oacceptabelt sätt. Det krävs kraftfulla åtgärder för att snabbt åstadkomma hårda internationella säkerhetsbestämmelser och kontrollmöjligheter.

Inom ramen för FN har de internationella säkerhetsfrågorna vid sjötransporter av olja behandlats vid en rad konferenser utan att tillfredsställande resultat har uppnåtts. Mot bakgrund av de senaste årens allt allvarligare olyckor måste nu ökade ansträngningar göras.

Med stöd av det anförda anholder jag att till kommunikationsminister Bo Turesson få ställa följande fråga:

Vilka åtgärder är regeringen beredd att vidta på nationellt resp. internationellt plan för att åstadkomma säkrare sjötransporter av olja?

§ 18 Meddelande om frågor

Meddelades att följande frågor framställts

den 30 mars

1977/78:369 av *Olle Wästberg* i Stockholm (fp) till arbetsmarknadsministern om handläggningen av förpassningsärende:

Enligt planerna skall om några dagar ett 80-tal assyrier förflyttas från AMS-lägre i Tyringe till lägre i Flen. Samtliga dessa assyrier är förpassningshotade. Flyktningarnas oro och osäkerhet ökas ytterligare genom tvångsförflyttningen. Barnens skolgång rivs upp. Det finns i Tyringe assyriska barn som tvingats flytta sju gånger under drygt ett år i Sverige.

Vad görs för att minska oron hos familjer och skydda barnen under utredningstiden för förpassningshotade assyrier?

1977/78:370 av *Kjell-Olof Feldt* (s) till handelsministern om skyldigheten att i förväg anmäla planerade prishöjningar:

Avser handelsministern att föreslå riksdagen att tiden för skyldighet att i förväg anmäla planerade prishöjningar förlängs?

1977/78:371 av *Thorsten Larsson* (c) till jordbruksministern om ekonomiskt stöd till djursjukhusen:

Avser statsrådet att förelägga riksdagen förslag om ekonomiskt stöd till djursjukhusen, och hur snart kan detta förväntas?

1977/78:372 av *Lars-Ove Hagberg* (vpk) till industriministern om åtgärder för att bevara sysselsättningen i Horndal:

Onsdagen den 29 mars blev det klart att järnverket i Horndal kommer att slås igen till sommaren 1979. Förhandlingar med företagsledningen har inte kunnat rädda jobben i Horndal. En särskild grupp för att ordna ersättnings-

jobb har tillsatts. Chanserna för denna grupp att lyckas måste bedömas som minimala.

När nu företaget inte tar sitt samhällsansvar utan lägger ned järnverket vill jag ställa följande fråga till industriministern:

Är industriministern beredd att utifrån sin tidigare redovisade doktrin om företagens ansvar för sysselsättningen gripa in och utkräva samhällsansvar av Boxholms AB, så att jobben inte försvinner i Horndal?

§ 19 Kammaren åtskildes kl. 17.51.

In fidem

SUNE K. JOHANSSON

/Solveig Gemert

Nr 104

Torsdagen den
30 mars 1978

*Meddelande om
frågor*