

Måndagen den 13 december

Kl. 11.00

Måndagen den
13 december 1971*Ang. godstra-
fiken mellan
Jämtland och
Tröndelagen*

§ 1 Justerades protokollet för den 3 innevarande månad.

§ 2 Herr talmannen meddelade att herr *Hammarberg* enligt till kammaren inkommet läkarintyg var sjukskriven under tiden den 11–19 december.

Herr Hammarberg beviljades erforderlig ledighet från riksdagsgöromålen.

§ 3 Ang. godstrafiken mellan Jämtland och Tröndelagen

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr *Stjernströms* (c) i kammarens protokoll för den 2 december intagna fråga, nr 404, och anförde:

Herr talman! Herr Stjernström har frågat mig vilka åtgärder regeringen ämnar vidta för att få till stånd likartade trafikbestämmelser och eliminera de hinder som i dag försvårar godstrafiken mellan Jämtland och Tröndelagen.

Godstrafiken mellan Jämtland och Tröndelagen – Sör-Tröndelag fylke och Nord-Tröndelag fylke – går fram på flera vägar, varav den viktigaste är mellanriksvägen över Enafors och Storlien, väg E 75.

För ungefär ett år sedan besvarade jag i första kammaren en fråga beträffande trafikbestämmelserna i Norge och Sverige för väg E 75. Jag nämnde då att det i samband med vägens byggande år 1956 träffades en överenskommelse mellan svenska och norska vägmyndigheter om det axeltryck och den bruttovikt som skulle tillåtas på mellanriksvägen. Överenskommelsen gick i denna del ut på att vägen inom Norge skall upplåtas för trafik med samma bruttovikt som tillåts på delen inom Sverige. Jag kunde då också konstatera, att man på väg E 75 i Norge och Sverige kommit fram till i stort sett samma bestämmelser med undantag för att man i Norge tillåter högst 18 meters fordonslängd mot att vi här i Sverige som bekant tillåter fordon med upp till 24 meters längd.

Beträffande de övriga vägarna mellan Jämtland och Tröndelagen – dessa vägar betecknas på svensk sida som länsvägar – har jag inhämtat, att det pågår ett samarbete mellan de berörda fylkena och länsstyrelsen i länet i syfte att även för dessa vägar få mera likartade bestämmelser för godstransporterna. Jag kan nämna, att man så sent som i mitten av november i år behandlade bl. a. denna fråga på ett möte i Trondheim.

Herr STJERNSTRÖM (c):

Herr talman! Jag ber att få tacka statsrådet för svaret på min enkla fråga. För näringslivets utveckling i mellersta Norrland får de isfria

Måndagen den
13 december 1971

Ang. godstrafiken mellan Jämtland och Trøndelagen

hamnarna vid Trondheimsfjorden med all sannolikhet stor betydelse i framtiden. Dessa utskeppningsställen ligger naturligt till. Det har framhållits bl. a. i de yttranden som såväl landstinget i Jämtlands län som länsstyrelsen där nu har avgivit över utredningen Vintersjöfart. Tyvärr motarbetas trafikutvecklingen av till synes ganska onödiga hinder, och det är absolut nödvändigt att dessa avskaffas.

Det vidtas ju vissa åtgärder för att stimulera en utveckling av näringslivet i området, men samtidigt bibehålls — och uppbyggs — nya hinder. En sådan ordning är naturligtvis inte acceptabel. Med en sådan politik kan vi ej nå regional balans.

När Storlienvägen byggdes gick Sverige in med betydande stöd till vägbyggandet på den norska sidan, och som kommunikationsministern här påpekar upprättades det ett avtal i januari 1956, vari fastställdes att de svenska bruttovikterna skulle gälla även på norsk sida. I detta avseende har inte avtalet infriats ännu 15 år efter dess upprättande. Min fråga är: Vad avser regeringen att göra för att påskynda en förändring av reglerna på den norska sidan?

I juni i år har en utredningskommitté i Nord-Trøndelag fylke avlämnat sitt betänkande. Kommittén bestod av vägchefen i fylket, av fylkets transportchef samt av statens bilsakkunnige — således personer med gott kunnande om de norska vägarna. Kommittén har pekat på de olikheter i bestämmelserna som råder i dessa områden, och den hävdar att dessa skillnader måste avskaffas. Olikheterna gäller reglerna för dels bruttovikterna och de därmed sammanhängande fordonslängderna, dels fordonsbredderna på vissa vägar.

Kommittén anser att dessa frågor för att kunna lösas måste tas upp på regeringsnivå, och det är anledningen till att jag här ställt min fråga till kommunikationsministern. Det är inte alls obekant för mig att det finns ett samarbete mellan länsstyrelsen i Jämtlands län och Nord-Trøndelag fylke, men eftersom den gjorda utredningen pekar på att frågan bör tas upp på regeringsnivå, hoppas jag att kommunikationsministern i det kompletterande svar som han lämnar på min fråga skall ge besked om vad regeringen avser att göra.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Det pågår, som jag sagt i svaret på herr Stjernströms fråga, ett samarbete om dessa frågor. Jag förutsätter naturligtvis att det både från svenskt och från norskt håll finns ett intresse av att få så likartade regler som över huvud taget är möjligt med hänsyn till den dagsaktuella situationen. Jag tror inte heller att man skall övervärdera skillnaderna alltför mycket. Det finns naturligtvis, som herr Stjernström påpekat, vissa skillnader men vi skall samtidigt komma ihåg att t. ex. de tillåtna bruttovikterna vid en fordonslängd av 18 m i Norge är 39 ton och i Sverige 41 ton. Det skiljer alltså i fråga om bruttovikterna bara 2 ton vid 18 m längd.

Jag tar detta som ett enda exempel på att det inte heller i dag är så särskilt skarpa skillnader mellan vad som gäller på olika sidor om riksgränsen i dessa frågor. Men självfallet har vi på svensk sida — och jag förutsätter att man har det också på norsk sida — ett intresse av att få

bestämmelserna helt likartade så fort som möjligt.

Herr STJERNSTRÖM (c):

Herr talman! Jag noterar med tillfredsställelse kommunikationsministerns besked till mig att den svenska regeringen har ett intresse av att lösa dessa frågor. Jag hoppas då att det efter de 15 år som nu har gått inte kommer att dröja så många år ytterligare innan bestämmelserna utformas i enlighet med det ingångna avtalet.

Man kan naturligtvis peka på det exempel som kommunikationsministern anförde. Men man kan också välja ett exempel som visar hur trafiken i området drabbas. I Norge tillåter man nämligen bara 18 m längd på fordonet medan man i Sverige tillåter 24 m längd, såsom det också står i svaret. Det innebär att man på den svenska sidan får frakta 51 ton och på den norska bara 42 ton, och det gör en väsentlig skillnad för befraktningen.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 4 Ang. Viggenprojektet

Herr försvarsministern ANDERSSON erhöll ordet för att besvara herr *Måbrinks* (vpk) den 19 oktober framställda interpellation, nr 173, och anförde:

Herr talman! Herr Måbrink har frågat mig om jag vill medverka till ett definitivt avvisande av projektet Jaktviggen liksom till att skyndsammast möjligt avveckla projektet Viggen som helhet.

Jag vill först göra några påpekanden med anledning av en del uppgifter som framförs i interpellationen. Herr Måbrink vill sålunda göra gällande att beslut om Viggen har undanhållits riksdagen. Som herr Måbrink själv anför nämndes projektet vid namn för riksdagen första gången i propositionen 108 år 1963, där en längre redogörelse lämnades. Bl. a. angavs i propositionen att huvudprestanda för flygplanet var fastlagda men att åtskilliga spörsmål inte fått sin definitiva lösning. Det rörde sig alltså då fortfarande om studier och utveckling. Något anskaffningsbeslut hade inte fattats 1963.

Före 1963 hade redovisning rörande Viggenprojektet lämnats inför 1960 års och 1962 års försvarskommittéer. Den senare erhöll den 28 september 1962 en ingående föredragning om projektet. Denna kompletterades senare genom ytterligare en föredragning av försvarets forskningsanstalt. Kommittén enades den 22 november samma år om försvarsutgifternas storlek under en följande fyraårsperiod. Härvid hade kommittén beräknat vissa kostnader för utveckling av Viggen.

De medel som före 1963 avsattes för studier m. m. av det flygplan som har blivit Viggen uppgick sammanlagt till 158 miljoner kronor och täcktes av de beställningsbemyndiganden som aktuella riksdagar lämnade Kungl. Maj:t. Till grund för vederbörande utskotts överväganden låg därvid särskilda redogörelser. 1963 års riksdag lämnade ett sammanlagt beställningsbemyndigande för flygmateriel om 1 400 miljoner kronor. Av

Nr 146

Måndagen den
13 december 1971

*Ang. Viggen-
projektet*

Måndagen den
13 december 1971

*Ang. Viggen-
projektet*

dess medel avsågs 131 miljoner kronor för fortsatt projektering av flygplanet. Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande tillkallade jag 1964 en särskild beredning med uppgift att fortlöpande följa upp projektets utveckling. På grundval av bl. a. denna berednings överväganden lämnades redogörelser inför riksdagen i bl. a. propositionerna 110 år 1965 och 110 år 1967. Riksdagen biföll i bägge fallen begärda bemyndiganden.

Enligt min mening har riksdagen och offentlighet i övrigt getts en fullt tillfredsställande information om projektets utveckling. De totala kostnaderna för Viggen i attack- och spaningsversionerna kommer till och med innevarande budgetår att gå upp till ca 4,3 miljarder kronor i prisläge februari 1971. Sammanlagt beräknas dessa versioner komma att kosta 7,8 miljarder kronor i samma prisläge. Av dessa kostnader avser omkring 2 miljarder utvecklingskostnader.

För inledande studier och projektarbeten på Jaktviggen har Kungl. Maj:t hittills ställt 156 miljoner kronor till försvarets materielverks disposition. Dessa medel täcks av bemyndiganden som riksdagen har lämnat. Något anskaffningsbeslut har som bekant inte fattats.

Herr Måbrink anför att de sammanlagda kostnaderna för projektet skulle komma att gå upp till 30 miljarder kronor. Herr Måbrink räknar därvid in även de beräknade kostnaderna för drift och underhåll under flygplanens hela livslängd. Eftersom de totala kostnaderna beror av hur många flygplan som kan komma att beställas kan de självklart inte anges. Anskaffningskostnaderna torde dock komma att ligga under 15 miljarder kronor.

I dag har beställningar lagts ut på 175 flygplan av attack-, spanings- och skolverversionerna. Dessa flygplan levereras för närvarande till flygvapnets förband. En avbeställning skulle innebära att vi inte skulle ha något funktionsdugligt attack- och spaningsflyg i slutet av 1970-talet samt medföra betydande avbeställningskostnader. Jag vill därför inte medverka till att denna leverans avbryts.

Frågan om vilka krav som bör ställas på luftförsvaret under 1980-talet övervägs för närvarande av försvarsutredningen. Jag vill inte föregripa utredningens ställningstaganden genom att nu förklara mig villig att medverka till att avveckla Viggenprojektet. Sedan försvarsutredningen lämnat sitt betänkande kommer förslag i frågan att föreläggas riksdagen. Jag avser då att lämna en utförlig redogörelse. En sak som herr Måbrink tar upp i sin interpellation vill jag emellertid beröra, nämligen sysselsättningsaspekten.

Jag kan instämma i herr Måbrinks syn att det väsentliga inte är att skapa sysselsättning utan att sysselsättningen dessutom skall vara meningsfull i det avseendet att det producerade är varor och tjänster som samhället och medborgarna har behov av. Eftersom svenska folket anser att vi behöver ett försvar är försvarsproduktion också meningsfull.

Det torde också vara känt för herr Måbrink att snabba förändringar av produktionsinriktning skapar otrygga anställningsförhållanden. Sysselsättningspolitikens främsta mål är att skapa trygga förhållanden på arbetsplatserna varför man inte kan bortse från de sysselsättningsproblem som en avveckling av Viggenprojektet skulle medföra.

Med hänvisning till vad jag anförts är mitt svar till herr Måbrink att jag

inte är beredd att nu medverka till att Viggenprojektet avbryts.

Nr 146

Måndagen den
13 december 1971

*Ang. Viggen-
projektet*

Herr MÅBRINK (vpk):

Herr talman! Jag tackar för svaret på min interpellation. Försvarsministern säger att han inte nu är beredd att diskutera det framtida luftförsvaret, och han återoppar försvarsutredningen och säger sig inte vilja föregripa densamma. Efter vad jag kan förstå kommer denna utredning med sitt betänkande någon gång i början av nästa år, och jag kommer naturligtvis då att än en gång ta upp Viggenprojektet.

Men det är ändå en hel del i interpellationssvaret som jag tänker kommentera. I min interpellation säger jag: "Förberedelser och beslut om Viggen har undanhållits Sveriges folk och riksdag. Sålunda har en liten krets av personer i ledningen för storfinans, militärapparat och regeringen i intim samverkan med de borgerliga partierna drivit fram besluten om miljardprojektet Viggen."

Försvarsministern kommenterar detta med påståendet att så inte skulle vara fallet. Enligt statsrådets mening har riksdagen och offentligheten i övrigt getts en fullt tillfredsställande information om projektets utveckling.

Låt mig ta upp den argumentering som ligger till grund för mitt konstaterande att en liten krets av människor drivit fram detta projekt. Försvarsministern säger att projektet nämndes första gången 1963 för riksdagens ledamöter. Men viktigt i detta sammanhang är ju vad som hände före 1963.

1958 fastställde flygförvaltningen och dåvarande ÖB de flygtekniska prestanda som skulle ligga till grund för SAAB:s utvecklingsarbete under 1960-talet. I oktober samma år bildades inom SAAB en projektgrupp, ansvarig för Viggenarbetet. I september 1961 undertecknade flygförvaltningen ett rullande ramavtal med SAAB i vilket företaget garanterades en kostnadsram för att under tre år bedriva forskning och utveckling av Viggen. Om detta informerades regeringen i efterhand. Det godkändes naturligtvis trots detta.

I maj 1962 undertecknade flygförvaltningen ett avtal med ett amerikanskt bolag för tillverkning av Viggens motor. Regeringen underlättades även denna gång i efterhand. Men ytterligare ett USA-företag svarar för Viggens data- och elektroniksystem. Denna amerikanska industri, Honeywell, är knuten till det amerikanska militärindustriella komplexet. Jag vill att försvarsministern kommenterar de uppgifter jag nu lämnat.

Min bestämda uppfattning är att vad jag hittills sagt är tillräckliga argument för mitt konstaterande att projektet undanhållits riksdagens ledamöter och svenska folket. Men jag vill gå vidare. Inte ens 1963 lämnades riksdagen en fullständig information om Viggen. Det angavs exempelvis inte vad en fortsättning av projektet skulle kosta. Jag skall gå tillbaka ytterligare något till vad som hände före 1963. Försvarsministern säger att 158 miljoner kronor användes för Viggen och täcktes av beställningsbemyndiganden som aktuella riksdagar lämnat Kungl. Maj:t. Riksdagen lämnade 1963 ett sammanlagt beställningsbemyndigande för flygmateriel på 1 400 miljoner kronor. Av dessa medel avsågs 131

miljoner kronor för Viggen. Men ingenting nämndes om Viggen inför riksdagen. Detta dolde man genom att säga att pengarna avsåg flygmateriel. Först 1965 lämnades en fylligare redovisning, men då var också riksdagen ställd inför fullbordat faktum.

Vad jag hittills sagt anser jag mycket väsentligt, därför att vi nu riskerar att samma "myglande" bakom svenska folkets rygg upprepas. Ett nytt projekt har nu påbörjats — utvecklandet av jaktversionen av Viggen. Hittills har 156 miljoner kronor ställts till försvarets materielverks förfogande, detta trots att enligt försvarsministern något anskaffningsbeslut inte fattats. Frågan är då hur man kan lägga ner 156 miljoner kronor ur skattemedel på ett projekt där man ännu ej tagit ställning till frågan om det skall användas. Är det ändå inte så, herr försvarsminister, att beslut redan har fattats också om att Jaktviggen skall förverkligas — inte av riksdagen, men av den sittande försvarsutredningen? Om så är fallet, är då statsrådet beredd att stoppa den fortsatta projekteringen av Jaktviggen?

Försvarsministern säger att han kan instämma med mig om att sysselsättningen skall vara meningsfull i det avseendet att det producerade är varor och tjänster som samhället och medborgarna har behov av. Därefter drar han den horribla slutsatsen att eftersom svenska folket anser att vi behöver ett försvar är försvarsproduktion också meningsfull. Jag tror också att svenska folket vill ha ett försvar, men frågan är ju vilken typ av försvar. Utformningen av detta har svenska folket aldrig fått vara med om att diskutera.

Vilka är det som har fört den debatten? Ja, vad jag kan förstå är det en grupp militärstrateger, bestående av ett antal högre officerare samt några politiker inom borgerlighet och socialdemokrati. När började den debatten? Var det inte under det s. k. kalla krigets dagar i början av 1950-talet? Denna lilla snäva cirkel av personer fick eller tog sig fria händer att bygga upp olika hotbilder som skulle passa in så att enorma summor utan större protester kunde ställas till upprustarnas förfogande.

Detta har sedan fått pågå trots att stora förändringar ägt rum i Europa. Men under de senaste åren har allt fler människor börjat reagera inför det ständigt ökande rustningsvansinnet i vårt land. Allt fler börjar ställa frågan: Är det verkligen officerarna som skall ha det dominerande inflytandet på utformningen av vårt lands försvars- och säkerhetspolitik?

Resonemanget om att en trovärdig neutralitet kräver ett starkt försvar anser jag har lett till fullständigt orimliga slutsatser. Vår tävlan med stormakterna om rustningskostnaderna måste i stället enligt min mening sätta vår neutralitet i tvivelsmål. Jag anser vidare att militärstrategernas "fiffighet" att nu utesluta möjligheten av ett kärnvapenkrig vid en eventuell konflikt är en medveten och falsk propaganda. Att dessa militärstrateger enbart talar om krig med konventionella vapen är ju förstäeligt med tanke på att svenska folket — tack vare kampanjen mot svenska atomvapen under 1950-talet — sagt nej till svenskt atomvapen.

Alltmer pengar slussas in i den privata militära produktionsapparaten. Alltmer av forskningspengar avsätts för militär forskning. Låt mig ta några siffror. Militär forskning kostar årligen ungefär 400 miljoner kronor. När däremot naturvårdsverket begärde 17 miljoner kronor för

miljövårdsforskning erhöll man endast 12 miljoner kronor. För freds- och konfliktforskning anslås 4 miljoner kronor. Denna lilla summa är i och för sig förståelig. Det kan ju inte vara bra för militärstrategerna att det kommer till offentligheten hur konflikter och krig uppstår.

Till sist tar försvarsministern upp sysselsättningsfrågan. Denna är ju för övrigt ett kärt skrämselfvapen som används av storfinans, politiker och militärer varje gång som det nuvarande försvaret ifrågasätts. Frågan är: Skall en meningslös och vanvettig militärproduktion upprätthållas enbart för att sysselsättningsproblem skulle uppstå vid en avveckling av Viggen? Sysselsättningsargumentet är inte med sanningen överensstämmande. Om jag håller mig till enbart projektet Viggen, så konstaterar jag att det är storfinansens som ser flera miljarder försvinna av skattebetalarnas pengar om projektet slopas.

Alternativen måste i stället vara en ökad satsning på hur ett civilmotstånd skall kunna placeras in i försvarssystemet, en ökning av vårt bistånd till de krafter i världen som verkar för nationellt oberoende och social utjämning och upptagande av diplomatiska förbindelser med de länder som ännu inte erkänts.

Försvarsministern har sagt att han inte i nuvarande läge är beredd att slopa projektet Viggen. Jag vill därför sluta med att ställa ytterligare en fråga till försvarsministern. Enligt vissa uppgifter har SAAB påbörjat ett nytt flygplansprojekt med benämningen Flygplan 80. Är denna uppgift riktig?

Herr försvarsministern ANDERSSON:

Herr talman! På en punkt tror jag att det är ganska meningslöst att tillmötesgå herr Måbrink, och det är i fråga om en diskussion om försvarets innehåll – vilka vapensystem vi skall ha, hur starkt försvaret skall vara och militärstrategiska och militärpolitiska frågor. Jag tror att herr Måbrink och jag kan vänta med den debatten. Ett faktum är ju att vi där har olika meningar och att riksdagen nästan enhälligt har ställt sig bakom den mening som jag har företrätt. Det har kommit till uttryck i de beslut som hittills har fattats, och det har också lett till att vi har flygplansprojektet Viggen i gång.

Jag skall i stället inrikta mig på att med några ord förklara vad som hände före 1963, då Viggen hade blivit Viggen, dvs. att detta flygplan, som hade projekterats och studerats, hade fått namnet Viggen. Före hösten 1962 fanns namnet inte. Det var helt andra beteckningar på de projekt och de studier som pågick inom försvaret beträffande ett lämpligt flygplan som skulle ersätta Lansen och så småningom eventuellt även Draken.

Herr Måbrink inser själv hur riksdagen har blivit informerad. I sin interpellation säger han att det är regeringen och de icke-kommunistiska partierna som har haft dessa informationer, och det är alldeles riktigt. När vi har under arbete olika hemliga studier och projekt av vapensystem – det må gälla flygplan, robotar eller armévapen – går det till så att vi begär bemyndigande av riksdagen att få pengar till detta projekteringsarbete. Om herr Måbrink tar fram statsverkspropositionen för 1957, fjärde huvudtiteln, kommer herr Måbrink att upptäcka att det i bilaga 6 står så

här: "Vad flygförvaltningen anfört i sina äskanden är till större delen av sådan natur att en redogörelse härför inte kan lämnas till statsrådsprotokollet. För inhämtande av närmare uppgifter torde därför få hänvisas till de handlingar som i vanlig ordning kommer att tillhandahållas riksdagens vederbörande utskott."

Jag kan nöja mig med den formuleringen. Om herr Måbrink sedan tittar efter i propositionerna 1958:110, 1959:1, 1960:1, 1961:1, 1962:1 och 1963:108, så kommer herr Måbrink att finna precis samma formulering. Den innebär att riksdagen ställer medel till Kungl. Maj:ts förfogande för projekteringsarbete och studier av olika vapen av hemlig natur, där man inte vill för andra stater tala om vilka olika projekt vi håller på med. Men vederbörande riksdagsutskott – i det här fallet har det varit statsutskottet – har fått dessa uppgifter sig redovisade och har fått ta ställning till dem. Att kommunisterna inte var med i statsutskottet och dess första avdelning är förklaringen till att herr Måbrink kan hänvisa till att bara socialdemokraterna, regeringen och de borgerliga partierna haft kännedom om detta. Jag vill gärna meddela att på motsvarande sätt arbetas det för närvarande med andra projekt inom försvaret, som under projekteringsarbete eller studier inte ges offentlighet, medan däremot försvarsutskottet får möjlighet att ta del av vad de pengar skall användas till som beviljas på förslag av utskottet.

Med andra ord: Så länge det är fråga om projekteringsarbete kan vapensystem komma fram på detta sätt. Därmed har man icke tagit ställning till frågan om man skall fullfölja konstruktionen och anskaffa planen; det är alltid en öppen fråga i riksdagen. Jag skall villigt erkänna att många gånger har studier och projekt som kostat pengar ändå inte lett till att vi har gått vidare och tagit fram de vapen som vi försökt projektera – och kanske misslyckats med.

Herr Måbrink frågade mig – och det har naturligtvis aktuell anknytning – om vi utöver Viggen nu håller på att på samma sätt projektera ett plan som skall komma efter Viggen, och på det kan jag svara att det gör vi inte. Det som har skett är att materielverket har fått, jag tror beloppet är 1 miljon kronor till förfogande för studier av kommande flygplan. Det är en ganska naturlig sak att vi försöker bedriva sådana studier, men det är icke nu fråga om ett nytt projekt. Skulle det bli fråga om ett sådant, kommer riksdagen att kopplas in.

Ytterligare en sak: Herr Måbrink gör gällande att regeringen inte har varit underrättad om vissa av förhandlingarna och t. o. m. avtal som har ingåtts mellan materielverket och SAAB. Så är inte fallet. Jag har varit försvarsminister under hela den period som Viggenprojektet varit på gång, och jag har från början varit inkopplad på projektet. Naturligtvis var regeringen underrättad om flygförvaltningens ramavtal med SAAB – vi var inom regeringen inkopplade på det. Däremot är det riktigt att när det gällde ett annat avtal, som flygförvaltningen ingick om motorn, kände regeringen inte till innehållet, och jag har också i en proposition till riksdagen gjort anmärkningar mot flygförvaltningen, anmärkningar som riksdagen har tagit. Det är många år sedan denna sak var föremål för behandling i riksdagen.

Då det slutligen gäller sysselsättningen, så är det klart att om vi inte

hade haft behov av ett luftförsvar, där flygplan av typen Viggen ingick, så skulle vi naturligtvis inte av sysselsättningsskäl hålla industrier i gång i Sverige för att tillverka onödiga ting. Men vi har ju ansett att vi behöver ett flygförsvar, och vi har under de senaste årens utredningar kommit till att i det bör också ingå attackplan och jaktplan. För närvarande sysselsätter projektet Viggen mellan 6 000 och 7 000 anställda. Självklart skulle ett omedelbart avbrytande av Viggen få vådliga konsekvenser för de anställda, och det är ju genom riksdagsbeslut garanterat att så icke skall ske; det finns dock en planering på det här området.

Vad Jaktviggen beträffar, så är den icke beslutad. Vi har sysselsättning på verkstadsgolvet med de nu beslutade attack- och spaningsversionerna fram till mitten på 1970-talet. Vad vi diskuterar ur sysselsättningssynpunkt när det gäller Jaktviggen – om man håller sig till verkstadsgolvet – är förhållandena efter 1975. På utvecklingssidan gäller det förhållandena under 1972.

I början av januari nästa år får vi försvarsutredningens bedömning av hur luftförsvaret skall se ut under 1980- och 1990-talen, då ett eventuellt svenskt jaktflyg skall ersätta det nuvarande jaktplanet Draken. Vi får nog vänta till dess försvarsutredningen offentligen har sagt sin mening.

Herr MÅBRINK (vpk):

Herr talman! Det är ju mycket finurligt att använda hemligstämpeln när det gäller försvaret. På det sättet kan man driva igenom sådana projekt som Viggen. Men försvars- och säkerhetspolitik är ju inte enbart militära hemligheter, utan i det begreppet ingår också en stor mängd andra frågor. Jag hävdar därför alltså att man här har fifflat fram miljardprojektet Viggen bakom riksdagens och svenska folkets rygg.

Försvarsministern passade sig mycket noga för att beröra de två amerikanska företag som kopplats in på Viggenprojektet. Vem är det som har givit militärledningen och SAAB bemyndigande att låta två amerikanska industrier, därav en knuten till det amerikanska militärväsendet, svara för så viktiga detaljer på ett flygplan som skall användas här? Och hur rimmar det med neutraliteten? Är det försvarsministern som har givit dem tillåtelse att göra detta?

Dessutom gjordes tydligen också dessa kontrakt upp på smygvägar. Enligt de uppgifter som jag har kunnat inhämta i publikationer och på annat sätt blev även i det fallet regeringen och försvarsministern informerade i efterhand. Man hade t. o. m. skrivit under avtal som stipulerade, att om leveransen inte kom till stånd, så skulle svenska staten och de svenska skattebetalarna bli skadeståndsskyldiga med enorma belopp.

Jag påstår alltså att hela tiden har lämnats oriktiga uppgifter, som inte har något som helst med säkerhetspolitiska aspekter att göra. När man exempelvis skulle tala om vad planet kostar i tillverkning lämnades det felaktiga uppgifter vid tre fyra olika tillfällen, och jag anser att de uppgifterna lämnades medvetet felaktiga för att riksdagen skulle ta Viggenprojektet. Man började med att säga att planet skulle kosta 4 eller 5 miljoner kronor per styck, sedan ändrade man sig och sade att det skulle kosta 6 eller 7 miljoner. En tid efteråt ändrade man sig igen och

sade att det skulle komma att kosta 7 eller 8 miljoner, och nu är planet uppe i en kostnad på 15–20 miljoner kronor per styck. Det är på det sättet man har agerat hela tiden i denna affär.

Men nu finns det en stor opinion som reagerar mot denna vansinniga satsning på projektet Viggen. Jag nämner här siffran 30 miljarder, ty det är vad projektet kommer att kosta innan det är färdigt. Då räknar jag också in Jaktviggen. Man har redan slängt ut 156 miljoner kronor på Jaktviggen. Det är ingen tvekan om att man kommer att förverkliga också det projektet – sådana uppgifter har lämnats i exempelvis press, radio och TV. 30 miljarder kronor till ett flygplan som kanske inte ens i dag är så effektivt som militärstrategerna vill göra gällande i jämförelse med exempelvis stormakternas interkontinentala robotar, långdistansrobotar osv.

Jag kommer tillbaka till informationen. Det är inte bara riksdagens ledamöter som blivit åsidosatta – de har som sagt hela tiden ställts inför fullbordat faktum – utan också människorna ute i samhället. När man frågar t. ex. socialdemokratiska partifunktionärer, som ändå borde ha någon vetskap om projektet, så finner man att de inte har en aning om exempelvis kostnaderna för Viggen. Det är väl ändå ett bevis för hur man smusslat med informationen – inte ens till era egna har den nått.

Det finns en opinion, sade jag, som kräver att Viggen, i första hand Jaktviggen, skall slopas. Exempelvis SSU har gått ut mycket hårt med det kravet i "Sänk försvarskostnaderna!" i serien Utblick. Jag ser att en av statssekreterarna sitter här i kammaren och ruskar på huvudet. Men i den här boken sägs det klart att man måste slopa Jaktviggen. Det heter: "SSU:s försvarskommitté anser att det är ekonomiskt och militärt oförsvarbart att utveckla jaktversionen av flygplan JA 37 (Jaktviggen). Sverige bör i stället fortsätta tillverkningen av det väsentligt billigare flygplanet J 35 (Draken)."

Jag vill fortsätta och ställa frågor om den här beslutsprocessen. Enligt de uppgifter jag har fått har man släppt in en tyskfödd forskare, till vilken man lämnat ut hela Viggenprojektet. Jag tror att hans namn är Dörfer. Han intervjuades nyligen om Viggen i ett TV-program där försvarsminister Andersson också medverkade. Honom lät man ta del av alla dessa för svenska folket och för Sveriges riksdagsledamöter så hemliga handlingar. Vem gav honom tillstånd till det?

Herr försvarsministern ANDERSSON:

Herr talman! Forskaren Dörfer, som herr Måbrink berörde, är svensk medborgare, och jag har givit honom och även andra forskare tillstånd att ta del av vissa hemliga uppgifter om Viggen. Han är anställd i statstjänst och är som sagt svensk medborgare.

Herr Måbrink frågade – jag tar frågorna i samma ordning som herr Måbrink ställde dem – vem det är som har medgivit att amerikanska företag fått medverka i Viggenprojektet. Det har jag gjort. Det finns även andra utländska företag som bidrar med vissa delar i detta komplicerade vapensystem. Om vi själva skulle ha utvecklat alla detaljerna i Viggen, skulle slutsummorna ha blivit väsentligt högre. Amerikanska företag, ja, de förser Sverige med t. ex. robotar. Vi köper dem där. Vi köper robotar

i England, vi köper robotar i Frankrike, vi köper vapensystem överallt där vi har möjlighet att göra det utan att dessa köp förbinds med några villkor ifrån vederbörande länders sida. Sverige skulle icke kunna ha ett så modernt försvar som vi har, om vi inte i vissa anskaffningar har kunnat falla tillbaka på ett utvecklingsarbete i andra länder, där vi har sluppit vara med och betala utvecklingskostnaderna. Vi är i det fallet intresserade av förbindelser med stater både i öst och i väst. Det väsentliga för oss är att när vi försöker att skaffa det bästa till billigaste pris vi inte får några villkor behäftade med köpet, och det har vi inte, inte ett enda.

Men när det gäller flygplan, där Sverige är kanske det enda landet vid sidan om stormakterna som har en egen flygindustri för tillverkning av moderna stridsplan och där vi självfallet i landet inte kan ha mer än en industri, SAAB, kan vi som neutral stat då det gäller så viktiga vapen som vi har i vårt luftförsvar icke vara helt beroende av utlandet. Herr Måbrink skall veta att alternativet till Viggen är ju ett helt utländskt flygplan. Vad man diskuterar — det kan jag väl säga — inom försvarsutredningen, inom försvarsdepartementet och inom våra staber är ju att om man inte får ett jaktplan som vi håller på att projektera och konstruera, vad skall vi då ha för ett annat jaktplan? Vi studerar därför alla tänkbara alternativ som finns i andra länder, och vi har inhämtat uppgifter från andra länder och vi har inhämtat kostnadsuppgifter också från andra länder. Vi vet därför att oavsett om vi köper ett färdigt plan i stället för Viggen eller skaffar oss rätten att inom landet på licens tillverka ett jaktplan blir kostnaderna i varje fall inte lägre än de beräknade kostnaderna för en eventuell jaktversion av Viggen.

När vi talar om de kostnaderna, måste vi hålla i minnet att, när talen verkar mycket stora, beror det på att det vi talar om är kostnader under en tidsperiod på minst 25 å 30 år. Vi började med de första kostnaderna 1958 och om vi skulle fullfölja Viggenprojektet, så att vi även fick en jaktversion, är ju i de 15 miljarder jag talar om för anskaffningskostnader och utvecklingskostnader kostnaderna beräknade fram till ungefär 1985. Med tanke på att försvarskostnaderna per år räknat i innevarande års prisläge är uppe i ungefär 6,5 miljarder förstår man ju att om man tar kostnaderna för ett vapensystem som Viggen utslaget på mellan 25 och 30 år, är det inte så avskräckande som det kan låta, när man nämner hela totalbeloppet.

Om man undersöker med vilka kostnader sådana flygplan som Tunnan, Lansen och Draken en gång i tiden har belastat de svenska försvarsutgifterna, är det klart att det såg nästan besvärligare ut, om man vid en viss tidpunkt 25 år innan dessa kostnader helt hade täckts hade presenterat dem i en klumpsumma. Det behövde vi inte göra då och hade inte en tanke på att göra det därför att det rörde sig om tre olika plantyper. Nu när vi har fått ett enhetsflygplan, som är ett sammanhållet projekt, måste vi arbeta med den totala kostnaden, men vi skall inte glömma bort att det rör sig om en tidsperiod av 25 å 30 år.

Det är riktigt att flygplanen har blivit dyrare. Det gäller inte bara Viggen utan även Draken, som fortfarande är i produktion även om den produktionen står inför sin avslutning. Allmänt kan sägas att flygplan i dag kostar ungefär sju gånger så mycket per styck som för 15 å 20 år

sedan. Det är ett internationellt tal som jag använder, och det passar också för Sverige.

Fördyringen sammanhänger med den teknologiska utvecklingen och framför allt med den elektronik, som har utvecklats under den här tiden och som har tillförts flygplanen och förbättrat deras användningsmöjligheter och deras prestanda i olika avseenden. Vi har naturligtvis inte -- för då vore det meningslöst att hålla på att själva försöka göra flygplan -- kunnat avstå att följa med i den teknologiska utvecklingen. Vi har tvingats att följa med och därmed fått högre kostnader per flygplan. Men då är att märka att de kostnader, som blivit högre för flygplanen men gjort dessa flygplan så mycket bättre, i sin tur har lett till att antalet flygplan har nedgått. Det gäller också internationellt. Man skaffar inte i dag så många flygplan i varje serie som man gjorde för 20 år sedan. Det gör inte vi heller. Antalet är väsentligt lägre, och flygvapnet -- om man räknar flygvapnets omfattning i antal flygplan -- nedgår kraftigt. Riksdagen har under de senaste åren av den anledningen beslutat lägga ned flera flygflottiljer, och jag håller på att undersöka vilka ytterligare flygflottiljer, dvs. fredsförband, som skall upphöra med hänsyn till att även kommande jaktplan kommer att tillföras flygvapnet i ett lägre antal än vad som är fallet nu med t. ex. Draken.

Vi har inte lämnat några som helst felaktiga uppgifter till allmänhet eller riksdag. Vad herr Måbrink kan anklaga väljarna för -- i så fall är det väljarna -- är att de inte har sett till att herr Måbrinks parti vid den tidpunkt, då dessa beslut fattades, hade en sådan storlek och styrka att det kunde bli representerat i statsutskottet. Hade kommunisterna haft en parlamentarisk ställning då, som hade medgivit dem att sitta i statsutskottet, skulle herr Måbrinks parti också från början ha varit informerat om de studier av olika framtida flygplanstyper som då pågick. 1957, 1958 och 1959 gällde det sannernligen inte Viggen, utan man diskuterade flera typer av flygplan, som bar helt andra beteckningar. Först 1962 ledde diskussionerna fram till beslutet att vi skulle välja enhetsflygplanstypen och inte någon av de andra under ett antal år diskuterade typerna.

Att detta hålls hemligt för allmänheten under den tid projektering och studier pågår är ganska självklart; så sker i varje land. Men först när man har bestämt sig för att man enligt dessa planer kan göra ett flygplan och att man vågar gå till riksdagen med förslaget för att få ett beslut fattat, offentliggör vi projektet. Så har det alltid gått till, och så kommer det att gå till i fortsättningen också. Det finns ingen möjlighet att förfara på annat sätt så länge studier och projektering pågår och man inte är säker på vad dessa studier och denna projektering kan leda till.

Sedan till frågan vad folk vet om Viggen. Ja, man har t. o. m. klagat på att inte heller riksdagsmännen vet någonting. Men vi kan, herr talman, från regeringens sida knappast göra mer än att presentera projekten såsom de blev presenterade framför allt vid 1964 och 1965 års riksdagar. Det var debatter i kamrarna då. Visserligen blev det inga långa debatter, utan man var tämligen enig om förslaget. Sedan är det naturligtvis vars och ens ensak om man vill ta reda på detta, eftersom det är offentligt.

Jag kan också säga till herr Måbrink att jag inte känner till det s. k. motståndet mot Jaktviggen. Tvärtom är jag utsatt för en ständig press

från alla möjliga håll för att vi skall fatta beslut om att anskaffa Jaktviggen. Det är klart att sysselsättningsaspekterna spelar en viktig roll och att fackförbund, fackföreningar, tjänstemannaföreningar, tjänstemannaförbund, kommuner osv. gör uppvaktningar, men sysselsättningsaspekterna bör vi inte ta hänsyn till i detta fall, herr Måbrink. Från dessa håll kommer man inte och kräver att vi skall avbryta arbetet med Jaktviggen, och någon annan opinion är jag inte pressad av. Jag kan tala om för herr Måbrink att det citat han läste upp ur en SSU-skrift var riktigt, men jag lade märke till att herr Måbrink inte har följt utvecklingen. Det papper han läste ur har varit ute på remiss till SSU-organisationerna i landet, och därefter fastställde SSU – för ungefär en vecka sedan – ett försvarspolitiskt program, som jag fick i min hand också för en vecka sedan. Där tar man icke upp dessa synpunkter, utan detta har utgått ur det, som nu är ett fastställt försvarspolitiskt program.

Herr MÅBRINK (vpk):

Herr talman! Jag tycker att försvarsministern gör häpnadsväckande kullerbyttor när han står och talar om sekretessbestämmelserna. Vi kunde inte tala om Viggenprojektet för svenska folket eller för riksdagens ledamöter, sade han. Men vad man kunde var att ge USA, och därmed NATO, hela inblicken i projektet Viggen. Hur kunde man göra det, när man samtidigt deklarerade en neutralitetspolitik, där man alltså inte är bunden till någon av de försvarspakter som finns? Hur kunde man göra på det sättet?

Vad gäller försvarsdebatten hävdar jag fortfarande att det är just genom de s. k. försvarskommittéerna som man har kvävt den politiska debatten när det gäller försvaret och den inriktning det skall ha. Ett fåtal socialdemokrater och ett fåtal borgerliga har suttit och fört den debatten sinsemellan inom, som jag sade, en snäv cirkel.

När det sedan gäller sysselsättningen har jag också deklarerat att den är betydelsefull, men vad jag anser är att man måste göra prioriteringen så, att projektet Viggen slopas och att man i stället skapar en meningsfull sysselsättning för människorna i det här landet.

Jag vill ta upp en annan sak. FN presenterade i början på 1960-talet en skrift som heter Avrustningens ekonomiska och sociala konsekvenser. Den har mycket litet berörts av massmedia i debatten i detta land. Men man visar i denna skrift, att det alls inte skulle vara några större svårigheter att ändra om en militär produktion till civil produktion.

Jag kan ta England som exempel. När denna skrift publicerades, sade man där: Vi kan ställa om produktionen från militär till civil på ungefär fem månader. Jag tror inte att en omställning skulle vålla några större svårigheter i vårt land heller. Försvarsministern utgår från att den nuvarande upprustningen skall fortgå, att vi varje år skall förbruka 6,5 miljarder och litet till. Han anser att vi måste hänga med. Detta visar hur fången även försvarsministern är i det gamla vanliga resonemanget om att vi måste ha ett starkt försvar. Därför måste vi också följa med när det gäller flygplansutvecklingen; planen måste bli dyrare och dyrare.

Men det går också att föra ett annat resonemang i fråga om försvars- och säkerhetspolitiken. Men det vill man inte. Försvarsministern säger nu

att vi skall avvakta vad försvarsutredningen kommer med. Ja, vi skall återkomma då, så kanske vi får tillfälle att i denna kammare föra en säkerhetsdebatt med en annan inriktning än den debatt som hittills förts inom en snäv cirkel.

Herr försvarsministern ANDERSSON:

Herr talman! Jag medger att det nu blivit ganska svårt för mig att avstå från att gå in på den säkerhetsdebatt som herr Måbrink vill att vi skall föra om varför vi måste ha ett försvar och om vad det skall användas till. Men jag tror ändå att det är klokt att vänta.

Om läget vore sådant att de militära rustningarna i världen plötsligt upphörde och om vi kunde få till stånd det som vi arbetar för — internationella överenskommelser om stopp i rustningarna och därmed följande nedrustning — skulle även vi kunna göra en omställning från den lilla produktion av vapen som vi har i Sverige till en fredsproduktion. När Förenta nationerna frågat oss om våra problem i samband med en sådan omställning, har vi varje år noggrant redogjort för hur många arbetare som sysslar med vapenproduktion, hur många vi har anställda i försvarets tjänst och vilka problem som skulle uppstå i händelse av en nedrustning. Men detta är förfrågningar avsedda att ligga till grund för de nedrustningsdiskussioner som pågår i Genève och inom Förenta nationerna.

Än så länge finns dock inga sådana avtal. Tvärtom är läget sådant att det fortfarande rustas ute i världen, och Sverige håller ett försvar av ungefär samma storlek som det vi haft under de senaste åren. I detta måste även ingå ett luftförsvar, vilket ryms inom de ramar som vi varit överens om.

Herr Måbrink säger att vi under en viss tid inte kunde ge det svenska folket informationer, medan vi samtidigt lämnade ut hela projektet till amerikanerna. Detta är en ren osanning. Amerikanerna har aldrig fått detta projekt utlämnat. I fråga om vissa komponenter i Viggen, som gäller motorn och vissa elektroniska system, har vi av de amerikanska myndigheterna fått tillstånd att söka kontakt med olika företag i Amerika, vilka arbetar med och även säljer sådana komponenter till många andra länder. Det är en sak. Att lämna ut hela systemet till ett annat land är en annan sak, och det har vi inte gjort. Det borde herr Måbrink begripa.

Anledningen till att vi håller våra projektstudier hemliga är att varken NATO-stater eller Warszawapaktsstater skall få någon inblick i vad det är för moderna kommande vapensystem som vi arbetar med. I det fallet är alla stater lika hemlighetsfulla. På den kommersiella marknaden i flera länder finns det emellertid att köpa komponenter som skall ingå i ett vapensystem, och därvid har vi kunnat välja mellan engelska, franska och amerikanska.

Överläggningen var härmed slutad.

Måndagen den
13 december 1971

*Ang. statens
järnvägars
skolskjuts-
updrag*

Herr kommunikationsministern NORLING erhöi ordet för att besvara herr Larssons i Borby (c) den 5 november framställda interpellation, nr 201, och anförde:

Herr talman! Herr Larsson i Borby har frågat mig om jag anser det tillfredsställande att statens järnvägar ställer skolskjutsupdrag som villkor för bibehållande av reguljär trafik.

För SJ:s busstrafik gäller i princip att verksamheten skall ge kostnadstäckning. För att kunna upprätthålla linjetrafik med buss i relationer där trafikunderlaget är svagt kan SJ därför vara beroende dels av statliga och kommunala bidrag, dels av sådana extraintäkter som verket kan erhålla genom försäljning av speciella transporttjänster, t. ex. skolskjutsningar.

Det kan utan tvivel få olyckliga konsekvenser, om ett redan svagt trafikunderlag splittras på flera företag genom att en kommun, med hänvisning till den ofta kortsiktiga vinst ett lägre skolskjutsanbud ger, medverkar till att omöjliggöra för det i området redan etablerade linjetrafikföretaget att åstadkomma en tillfredsställande samlad transportförsörjning. En sådan splittring av trafikunderlaget kan då innebära att linjetrafiken måste begränsas eller i ytterlighetsfallet läggas ner, såvida inte kommunen anser sig kunna lämna bidrag till täckning av underskottet. Om trafikunderlaget är så svagt, att det under alla förhållanden motiverar bidrag från kommunen, kan en samordning av trafikuppgifterna bidra till att reducera det underskott som måste täckas.

Herr LARSSON i Borby (c):

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för svaret på min interpellation. På min fråga ställd i interpellationen, om statsrådet anser det tillfredsställande med den praxis som börjat bli gällande, svarar statsrådet emellertid inte ja.

Låt mig kommentera svaret med att säga att jag i och för sig inte har några invändningar att göra emot de fakta som kommunikationsministern där erinrar om. Det är fråga om ganska självklara förhållanden som påverkar SJ:s situation, men tyvärr får dessa fakta mycket underliga konsekvenser. Jag skulle vara utomordentligt tillfredsställd med svaret, om herr statsrådet i någon följande replik ville förklara sig beredd att medverka till att den konkreta utövningen av denna praxis bleve annorlunda, för den har onekligen mycket tråkiga konsekvenser.

I svaret sägs först att SJ i princip bör kunna ställa krav på kostnadstäckning och att man därför kan vara beroende av statliga eller kommunala bidrag. Det är ingenting att invända mot det. Men hur skall det gå till? Skall det innebära att SJ kan ha rätt att lämna direktiv till en kommun utan att kommunen har minsta möjlighet till insyn i vad som menas med kostnadstäckning i det aktuella fallet? Skall de kommunala myndigheterna inte ha minsta möjlighet att medverka vid planläggning och rent av vid rationalisering av trafiken inom området? Det är väl ändå inte meningen att SJ utan vidare skall kunna dirigera det hela? Jag tänker exempelvis på det fall som jag har angivit i min interpellation, där det

Måndagen den
13 december 1971

*Ang. statens
järnvägars
skolskjuts-
uppdrag*

rent av är så att kommunen via skolbudgeten skall subventionera SJ:s trafik.

Jag vill mot den bakgrunden säga att SJ givetvis i ett visst sammanhang kan vara beroende av bidrag, men enligt min mening är det absolut felaktigt att det skall vara bidrag som är finansierade med proportionell skatt.

Sedan heter det i svaret att SJ måste ha rätt att genom speciella transporttjänster kunna få extraintäkter. Det är inte något att invända mot det heller. Men skall man kunna ta in extraintäkter genom överpris på tjänster som kommunen inte har möjlighet att få insyn i hur mycket det innebär?

Det sägs vidare att ett redan svagt trafikunderlag inte bör splittras på flera olika företag. Det tycker jag är en ganska knepig formulering. Det kan väl ändå inte innebära att statsrådet menar att det inte får vara tal om att något annat företag än SJ svarar för trafikservicen i ett område? I det område som jag har hänvisat till i interpellationen är det på det sättet att ett privat företag skulle åta sig ett uppdrag, som i kostnad ligger 30 procent under SJ:s anbud, och därvid har företaget i linje med svaret på interpellationen förklarat sig redo att svara för hela trafikförsörjningen inom området, men då vägras företaget koncession — med SJ:s medverkan och efter SJ:s yttrande till länsstyrelsen.

Detta är ju ingen ny företeelse, och jag tror att statsrådet är väl medveten om att en hel del sådana här underliga saker händer och att det inte heller behöver vara några delade meningar om att man från regeringens sida är beredd att medverka till att dessa konstigheter rättas till.

Jag skulle till sist vilja säga att jag hoppas att man med det allra snaraste kunde få fram ett resultat från bussbidragsutredningen. Själv har jag principiellt ingenting emot att diskutera en omprövning av det riksdagsbeslut som ligger till grund för den nuvarande trafikpolitiken, och jag skulle vara beredd att medverka till de subventioner och det stöd som kan vara socialt motiverade för trafikförsörjningen. Men den nuvarande ordningen med provisorier, dellösningar och slumpartade kommunala bidrag — delvis över skolbudgeten — måste ju vara principiellt felaktiga.

Om man skulle behöva vänta för länge på ett resultat från utredningen, skulle jag vilja tillåta mig att säga att det kanske inte är så dumt att här tillämpa den praxis, som vi upplever då och då, nämligen att snabbt lägga fram ett förslag utan att avvakta utredningens ställningstagande.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! En sund trafikekonomi bygger på den förutsättningen att så många trafikuppgifter som möjligt inom ett område utförs med så få fordon som möjligt. Föreligger den situationen att behov finns av både linjetrafik och skolskjutsar, kan en uppsplittring av trafikunderlaget mellan ett linjetrafikföretag och en skolskjutsentreprenör få olyckliga konsekvenser.

Den vinst som kommunen anser sig kunna göra genom att anta ett lägre anbud än det som linjetrafikföretaget lämnar uppvägs ofta av den

negativa effekten av att krav ställs på kommunala bidrag till linjetrafiken av ungefär samma omfattning som det täckningsbidrag skolskjutsningen skulle ha givit. Kommunen har då försatt sig i den situationen att antingen få den reguljära trafikförsörjningen försämrad genom inskränkningar i busslinjetrafiken eller behöva betala både till linjetrafikföretaget och till skolskjutsentreprenören.

Det är sålunda enligt min mening väsentligt att man inom kommunerna strävar efter att utnyttja den befintliga bussparken på effektivaste sätt. På grund av att antalet barn som transporteras med skolskjuts i regel är större än antalet vuxna passagerare blir skolskjutsåtagandet dimensionerande både för hur stora och hur många fordon som ett företag kan sätta in i trafik.

Om herr Larsson i Borrby har någon annan mening om det jag nu har sagt är det intressant, och i så fall tycker jag att vi skall diskutera det. Herr Larsson i Borrby argumenterar från den utgångspunkten att det skall finnas kostnadstäckning för trafikverksamheten. Det resonemanget accepterar herr Larsson. Men i samma mening glider han över till att åtminstone indirekt underkänna sitt eget godkännande av att kostnadstäckning bör föreligga. Han glider in på ett vagt ja så eller nej till kostnadstäckning genom att säga att man exempelvis kan fråga sig varför statens järnvägar skall kunna ställa krav på en kommun att få överta all trafik inklusive skolskjutstrafiken och skall kunna hota med att inte sköta denna, om man inte också får sköta linjetrafiken – eller vice versa.

Herr Larsson i Borrby konkretiserar detta resonemang så pass långt att han säger att kommunen, om nu SJ skulle behöva båda trafikkategorierna, rimligtvis bör få insyn i SJ:s lönsamhetskalkyler för att kunna se hur SJ driver sin busstrafik. Herr Larsson i Borrby menar att det vore honnett att kommunen skulle få granska boksluten, beräkningarna och anbudet, om nu SJ, som han säger, hotar med att annars lämna ifrån sig all trafik för den händelse företaget inte får ett avtal som – enligt SJ:s mening – ger en vettig trafikförsörjning i kommunen. Man måste bygga när man skall planera för en kommunal trafikförsörjning på ett förtroendefullt samarbete mellan kommunerna och entreprenören – det må sedan vara SJ eller någon annan – för att nå fram till ett godtagbart resultat.

Sedan säger herr Larsson att det finns en knepig formulering i mitt svar. Det knepiga skulle ligga i att man på något vis bara skulle skydda SJ, när det gäller sådana här ting. Nej, inte alls! På många håll är SJ entreprenör, men på många håll är också privata bussföretag detta. Det har ingen betydelse i det här sammanhanget, utan det viktiga är – och jag hoppas att det är vad herr Larsson i Borrby är ute efter – att kommunerna både beträffande sin skolskjutsverksamhet och sin linjetrafik i övrigt får en rimlig lösning.

Slutligen vill jag bara ställa en fråga, som det kan vara intressant att få höra herr Larssons i Borrby synpunkt på. Han har visserligen sagt att kostnadstäckningsbegreppet må vara riktigt, men det händer av och till ute i det verkliga livet, som herr Larsson i Borrby uttryckte det, att man från olika kommuner inte accepterar detta med kostnadstäckning, inte accepterar att SJ skulle ha ens den formella rätten att begära bidrag från kommunerna. Är det herr Larssons i Borrby uppfattning att sådana

meningsyttringar som att statens järnvägar inte skulle ha formell och även reell rätt, att begära bidrag till olönsam busstrafik skulle vara riktiga?

Herr LARSSON i Borrbj (c):

Herr talman! Herr kommunikationsministern har frågat mig om en lång rad saker. Jag skulle först vilja säga att jag inte har gett mig in i den här diskussionen och ställt den här interpellationen för att på något sätt försöka verka mer sakkunnig än de är som handlägger dessa frågor. Jag har inte heller velat påstå att jag angriper frågan från den vinkeln. Därför anser jag att det egentligen inte finns anledning till den irritation som jag tyckte mig märka hos statsrådet och som jag tror är onödig i detta sammanhang.

Jag har angripit den här frågan mer i egenskap av kommunalman och förtroendeman, och som sådan har jag inte ansett mig ha skyldighet att framlägga bedömningar om planläggning och trafikplanering på annat sätt än man gör när man som kommunalman får in anbud från olika företagare. Jag utgår från att det är de som beräknar vad som är lönsamt eller inte, vad som är möjligt att göra när det gäller kostnadstäckning och vad som bör läggas i begreppet kostnadstäckning; det är nämligen ett mycket svårtytt begrepp.

Statsrådet frågar mig om jag är beredd att gå med på att SJ har samma insyn i kommunens planläggning och affärer som jag redan har önskat att kommunen skall ha visavi SJ. Ja, givetvis! Jag utgår naturligtvis från att det skall vara som statsrådet säger ett förtroendefullt samarbete. Annars klarar man inte upp detta.

Men jag tror inte att jag behöver särskilt understryka vad statsrådet redan måste känna till, nämligen att det inte är särskilt lätt för kommunala förtroendemän att komma till tals med SJ, än mindre att få till stånd ett resonemang om någon form av insyn eller om vad begreppet kostnadstäckning kan innebära. Det är det som gör att man reagerar.

Jag har räknat upp en hel del situationer som, det vidhåller jag, är helt ohållbara, och som har nästan löjliga drag, när SJ kommer och dikterar vad man vill ha för skolskjutsarna, ställer utlimatum och skrämmar upp kommunalgubbarna så att de i vissa fall faller för detta och i andra fall reagerar emot det. Jag tycker att det är ett ganska löjeväckande sätt att agera.

När vi så kommer över till det andra resonemanget om ett eller flera företag är det ganska anmärkningsvärt att när det privata företaget som börjat köra bussar för skolbarn också ställer sig berett att till lägre priser än SJ sörja för den övriga trafiken i samma omfattning som SJ, då sätter SJ krokben för företaget genom att i sina yttranden till länsstyrelsen inte vara med på att koncession beviljas till detta företag.

Jag skulle vara den förste att glädjas om jag hade fel i detta, men tyvärr händer det då och då sådant.

Det var ytterligare en principiellt viktig fråga som statsrådet ställde. Han frågade om jag skulle vara motståndare till kommunala eller statliga subventioner åt SJ. Nej, ingalunda! För det första — och det har jag redan sagt tidigare — är jag vän av statliga subventioner eftersom de skall betalas av progressiv skatt och inte av proportionell, och för det andra

kan jag möjligen också tänka mig att man skall ha en form av kommunal subvention. Men då skall man kalla saker och ting med deras rätta namn, och SJ skall anhålla om de bidrag och de anslag som man önskar. Man skall inte mygla in dem genom lock och pock via skolbudgeten.

Statsrådet måste väl hålla med om att det är en tokig ordning, och han har ju heller aldrig i sitt svar sagt att de förhållanden som råder är tillfredsställande.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Jag vill bara säga några få ord med anledning av herr Larssons i Borrbys senaste inlägg. I de allra flesta fall i vårt land råder ett förtroendefullt samarbete mellan statens järnvägar och kommunerna. Man träffar avtal om trafiken utan några större svårigheter, åtminstone inte större än att man behåller problemen för sig själva i kommunerna och hos SJ. Men så finns det ett antal områden runt om i landet – och inget ont sagt om dem, ty det kan vara besvärligt att klara ut dessa ting – där man som herr Larsson i Borrbys sades i sitt senaste inlägg gärna använder uttryck av typen att SJ myglar och över huvud taget går till väga på ett sätt som för tanken till någonting mycket mystiskt. Detta var väl anledningen till att herr Larsson i Borrbys nu själv tog detta ord i sin mun.

Jag har velat säga detta eftersom man annars, när man lyssnade till herr Larsson i Borrbys, skulle kunna få den uppfattningen att det skulle vara fråga om någonting allmängiltigt över hela landet. Det är det inte. SJ går inte in och dikterar villkor eller myglar på det sätt som herr Larsson i Borrbys vill göra gällande, alldenstund kommunerna enligt kommunallagen själva bestämmer vem de vill ha till entreprenör. Herr Larsson i Borrbys bör veta att SJ inte myglar sig in någonstans om kommunen inte vill det. Kommunen är suverän att besluta i dessa frågor.

Herr Larsson i Borrbys erkänner att det skall finnas kostnadstäckning – jag konstaterar det med tillfredsställelse. Man kan nämligen lätt få den uppfattningen om man bara hör den diskussion som vi nu har fört, att det skulle vara litet så och så med respekten för SJ:s kostnadstäckningsaspekt.

Sedan tar herr Larsson i Borrbys upp det förhållandet att SJ har överklagat enskilda bussföretags ansökningar om koncession. Ja, om herr Larsson visste hur ofta det går även i den andra riktningen. Man kan naturligtvis inte begära – och jag gör det inte heller – att herr Larsson skall veta vilken mängd av sådana beslut som passerar revy ända upp till Kungl. Maj:ts kansli. Men jag kan försäkra herr Larsson att det inte alls är ovanligt att enskilda linjeföretag och bussföretag överklagar framställningar från SJ. Därför faller även det argumentet att SJ skulle vara en mycket större bov i dramat än enskilda bussföretag.

Jag vill tro att herr Larsson har samma grunduppfattning som jag har givit uttryck för i mitt svar, nämligen att detta är en svår fråga och att man från alla håll och kanter måste vara medveten om det när man håller överläggningar. Det slutliga och för allmänheten viktiga målet är dock en tillfredsställande trafikförsörjning. Mot det målet skall vi alla sträva utan onödiga sidoblickar och misstankar. Dels går det i annat fall mycket

Nr 146

Måndagen den
13 december 1971

*Ang. statens
järnvägars
skolskjuts-
updrag*

långsammare att nå ett förhandlingsresultat, dels förgiftar ett sådant arbetssätt på sikt atmosfären.

Herr LARSSON i Borrbj (c):

Herr talman! Jag skall bara helt kort säga att jag inte har avsett att använda ordet mygla — jag har sagt att SJ har ställt ultimatum, har ställt krav och hotat.

Inte heller har jag påstått att fall sådana som det som jag har redovisat i interpellationen är generellt förekommande, men de har förekommit på en del platser i landet.

Jag skulle avslutningsvis vilja säga att det finns en del områden där det tyvärr inte går att tala med SJ. Då talar man med chefen för kommunikationsdepartementet. Därför vill jag uttrycka den förhoppningen att denna diskussion, även om vi litet emellanåt har gått förbi varandra, trots allt kan medföra att SJ känner att dess departementschef vill ha ordning och reda och ett förtroendefullt samarbete med kommunerna på sådana grunder att inte de underliga konstruktioner som jag har redovisat uppstår generellt.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Trots allt vad som har sagts i den tidigare diskussionen återkommer herr Larsson i Borrbj med, skall vi säga den allmänna beskillningen att det är statens järnvägar som bör tas i örat här, och det bör statsrådet göra. Någon annan, menar herr Larsson i Borrbj, behöver man inte säga några tillrättavisande ord åt. Jag beklagar den inställningen och kan bara konstatera, herr talman, att vi åtminstone inte av den här diskussionen har vunnit det som jag trodde var syftet med herr Larssons i Borrbj interpellation, nämligen att klara ut hur det egentligen förhåller sig.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 6 Ang. järnvägsnedläggelserna, m. m.

Herr kommunikationsministern NORLING erhöU ordet för att i ett sammanhang besvara dels herr Olssons i Kil (fp) den 14 oktober framställda interpellation, nr 141, dels herr Magnussons i Kristinehamn (vpk) den 15 oktober framställda interpellation, nr 164, och anförde:

Herr talman! Herr Olsson i Kil har i en interpellation frågat mig,

1. om jag vill redogöra för innehållet i de utvidgade direktiv som givits trafikpolitiska delegationen,

2. om jag är beredd att biträda förslag om att inte besluta om ytterligare nedläggningar eller inskränkningar av järnvägstrafik mot berörda kommuners vilja förrän trafikpolitiska delegationen beretts tillfälle att närmare belysa dels järnvägarnas roll i en med bl. a. regional-, social- och näringspolitiken integrerad trafikpolitik, dels hur ersättnings- trafiken vid nedläggningar som anses nödvändiga bäst skall tillgodoses,

3. om jag är beredd att biträda förslag att inga ytterligare krav får

ställas på kommunerna beträffande bidrag till olönsam trafik förrän ansvars- och kostnadsfördelningen mellan stat och kommun för den kollektiva trafikförsörjningen är tillfredsställande löst samt

4. om jag är beredd att informera om de kostnadsberäkningar beträffande bibehållen järnvägstrafik som tidigare utlovats.

Herr Magnusson i Kristinehamn har i en interpellation frågat mig, om jag med anledning av vårriksdagens trafikpolitiska beslut är beredd att framlägga förslag syftande till en betydande höjning av anslaget till ersättning för s. k. olönsam trafik samt om jag vill medverka till en precisering i fråga om ansvaret när det gäller utbetalande av sådan ersättning i en för kommunerna gynnsam riktning.

Herr talman! Jag besvarar båda interpellationerna i ett sammanhang.

Vad först beträffar herr Olssons fråga om den trafikpolitiska delegationen vill jag erinra om att regeringen genom beslut den 7 september 1971 förordnat, att delegationen – utöver tidigare meddelat uppdrag – skall handha de uppgifter som i trafikutskottets betänkande ansetts i fortsättningen böra ankomma på delegationen.

I anslutning till andra av herr Olsson och herr Magnusson ställda frågor vill jag erinra om att regeringen genom beslut den 15 oktober 1971 uppdragit åt samtliga länsstyrelser att för respektive län upprätta en regional trafikplan. Planeringsarbetet – som siktar till att sådana trafikplaner skall vara utarbetade före den 1 oktober 1974 – skall bedrivas i anslutning till trafikplaneringsutredningens försöksverksamhet och enligt anvisningar som successivt kommer att lämnas på grundval av förslag från utredningen. Jag har i anslutning till detta uppdrag uttalat, att regeringen – i avvaktan på resultatet av trafikplaneringsarbetet – kommer att iaktta viss återhållsamhet i fråga om beslut rörande nedläggning av ytterligare järnvägslinjer.

I fråga om kostnaderna för det trafiksvaga nätet vill jag erinra om att detta nät för närvarande omfattar mer än hälften av den totala bansträckningen i landet. För att täcka underskottet i denna del av SJ:s rörelse anvisas som bekant medel över ett särskilt anslag, som i statsverkspropositionen för innevarande budgetår upptagits med ca 260 miljoner kronor. Härutöver må nämnas att regeringen föreslagit riksdagen att för innevarande budgetår ställa ytterligare 40 miljoner kronor till förfogande på tilläggsstat. Det statliga bidraget till det trafiksvaga nätet är sålunda betydande. I vilken takt kostnaderna i fortsättningen kommer att stiga blir givetvis beroende av – förutom löne- och prisutvecklingen – den takt i vilken nätet kan behöva anpassas till ändrade trafikförutsättningar. Jag har nyss konstaterat, att en viss återhållsamhet kommer att iakttas under de närmaste åren i anslutning till det pågående trafikplaneringsarbetet. För det fall man på sikt skulle underlåta att vidta av trafikutvecklingen motiverade anpassningar skulle medelsbehovet öka i stark takt och på ett sätt som inte skulle vara försvarbart från samhällsekonomisk synpunkt. I slutet av 1970-talet skulle man sannolikt vara uppe i belopp av storleksordningen 600 miljoner kronor.

Vad slutligen angår frågan om kommunala bidrag till olönsam busstrafik vill jag – liksom jag gjort ett antal gånger tidigare – framhålla följande.

Måndagen den
13 december 1971

*Ang. järnvägs-
nedläggelserna,
m. m.*

Kommunal bidragsgivning till olönsam busslinjetrafik förekommer sedan flera år vid sidan av den statliga bidragsgivningen. Den omfattar såväl privata och kommunala som statliga trafikföretag. Kommunerna har befogenhet att lämna sådana bidrag inom ramen för den kommunala kompetensen enligt 3 § kommunallagen. Den samverkan mellan stat och kommun i fråga om det ekonomiska ansvaret för olönsam trafikförsörjning som efter hand utvecklats har i många fall lett till både billiga och rationella trafiklösningar. Att av principiella skäl utestänga SJ eller andra statliga trafikföretag från möjligheten att med kommunal bidragsgivning ombesörja sådan trafik, som kommunerna själva vill behålla eller anordna, skulle kunna få den effekten att trafikförsörjningen blev jämförelsevis svagare och mindre ändamålsenligt anordnad.

Eftersom kommunerna själva kan avväga bidragens storlek mot den önskade trafikens omfattning och kostnaderna härför samt träffa de överenskommelser som man finner påkallade, utgör kommunerna aktiva parter när det gäller att praktiskt påverka trafikens utformning med hänsyn till kommunens bästa. Det ter sig därför rimligt att statliga – i lika mån som privata och kommunala trafikföretag – kan begära och mottaga kommunala bidrag för olönsam busstrafik.

I fråga om det särskilda anslaget till olönsam busstrafik kan jag för närvarande – under pågående budgetarbete – inte uttala mig om med vilket belopp detta anslag lämpligen bör anvisas för nästa budgetår.

Herr OLSSON i Kil (fp):

Herr talman! Jag tackar kommunikationsministern för svaret på min interpellation. Även om det formella svaret här i kammaren lät vänta på sig i två månader gav ju kommunikationsministern ett svar i sak på interpellationens andra fråga redan samma dag som den framställdes, nämligen när han offentliggjorde planerna på en regional trafikplanering. Statsrådet har i dag upprepat vad som då sades. Jag skall, herr talman, i mitt inlägg koncentrera mig på detta svar.

Regeringen har alltså uppdragit åt länsstyrelserna att för sina respektive län upprätta en regional trafikplan. Planerna skall vara klara före oktober 1974. De ännu inte utfärdade anvisningarna till utredarna kommer successivt att lämnas på grundval av den försöksverksamhet som trafikplaneringsutredningen bedriver i Norrbottens och Östergötlands län.

Detta arbete kan under vissa förutsättningar bli utgångspunkten för en ny och kraftfull politik på det transportpolitiska området. Men då gäller det att inte under tiden som arbetet pågår rycka undan grunden för framtida åtgärder. Vad hjälper det med ett bra utredningsresultat om tre år, om SJ-döden under tiden får fortsätta, om järnvägsnätet ytterligare glesas ut och rälsen rivs upp?

Vi känner alltför väl till hur järnvägspolitiken under senare år har varit de svikna förväntningarnas politik, hur den har lett till besvikelser och ibland resignation framför allt i glesbygderna. SJ har utvecklats från "hela folkets järnväg" till de stora tätorternas järnväg, som lämnat efter sig ett kommunikationsproletariat i de glesare befolkade delarna av landet, där människor bor som har varit olönsamma ur SJ:s snäva synvinkel. Medan SJ medvetet har anpassat sig till de betalningskraftigas-

te passagerarna, som reser mellan de största tätorterna, har man glömt avfolkningsområdenas människor. Politiken har lett till nya klassklyftor mellan befolkningsgrupper.

Och när SJ för över trafik från järnväg till landsvägsbuss öppnar företaget dessutom en möjlighet att kräva bidrag till trafiken av redan fattiga kommuner. Att norrländska länsavdelningen av Kommunförbundet i skrivelse till kommunikationsministern reagerat mot denna politik är verkligen förståeligt. Kostnader som SJ i lönsamhetens namn inte vill bära utan vältrar över på andra, exempelvis kommunerna, måste ju trots allt betalas. Om kommunerna inte orkar betala, så försvinner inte kostnaderna; de drabbade människorna får betala i form av välfärdsförluster.

De här människorna frågar sig naturligtvis: Vart tog 1963 års löfte om en tillfredsställande transportförsörjning för landets olika delar vägen?

Är den nya utredningen ett medvetet första steg mot en varaktig förbättring för de fattiga regionernas människor?

Vågar glesbygdskommunernas människor äntligen börja hoppas på att deras kamp för arbetstillfällen, service och social trygghet skall främjas och inte motarbetas genom trafikpolitiken?

Vågar man nu tro att trafikpolitiken kommer att inlemmas i social- och regionpolitiken, att statens ena hand i fortsättningen kommer att veta vad den andra gör, att samhället kommer att se till att trafikpolitiken hjälper och inte stjälper?

Frågan är: Ger kommunikationsministerns pressmeddelande den 14 oktober och hans svar till mig här i dag tillräcklig grund för sådana förhoppningar?

En sak kan man i varje fall med glädje konstatera: kommunikationsministern har tagit ett bra initiativ – han har startat den regionala trafikplaneringen. Och det visar att man i kanslihuset – till sist – har tagit intryck av kritiken och erkänt att man för närvarande saknar fullgott underlag för beslut om t. ex. järnvägsnedläggelserna. Det är bra!

Samtidigt måste vi erkänna att vi vet väldigt litet om vilka direktiv och anvisningar man skall arbeta efter inom länsstyrelserna när jobbet börjar. Hur kommer man t. ex. att definiera lokal trafik, som kommunerna skall ha ansvaret för, och hur kommer begreppet regional trafik att tolkas, dvs. den trafik som staten skall ha ansvaret för?

Beträffande den definitionsfrågan finns ett illavarslande tecken i kommunikationsministerns kommunké från den 14 oktober. Det rör Gotland som ju är både län och kommun i ett. Jag citerar: "I fråga om Gotland bör den regionala planeringen i första hand inriktas på att samordna trafiken på ön – för vilken Gotlands kommun har ett primärt ansvar – med de regionala transporterna till fastlandet. Länsstyrelsen bör härvid kunna genom vägledande anvisningar till kommunen medverka till att klarlägga olika lämpliga förutsättningar för det kommunala arbetet på en lokal trafikförsörjningsplan."

Innebär detta att trafiken inom Gotlands län en gång för alla definieras som lokal trafik och därmed ligger utanför statens ansvar? Skall detta skattetyngda län ensamt ta ansvaret för sin inre trafikförsörjning i fortsättningen?

Måndagen den
13 december 1971

*Ang. järnvägs-
nedläggelserna,
m. m.*

Vidare vet vi inte närmare hur utredningens syfte i stort kommer att formuleras.

Innan vi vet svaret på dessa och andra frågor kan naturligtvis inget slutgiltigt omdöme ges om det regionala trafikplaneringsarbetets inriktning.

Men på *en* brännande fråga bör kommunikationsministern i dag kunna ge besked: Vad kommer att hända med de trafiksvaga järnvägarna under tiden som utredningen arbetar?

Kommer kommunikationsministern att ge de hundratusentals människor som i dag knyter förhoppningar till den aviserade utredningen besked att regeringen kommer att förhindra ytterligare nedläggningar och inskränkningar av järnvägstrafik mot berörda kommuners vilja åtminstone till dess att beslutsunderlaget finns, dvs. fram till dess att utredningen är klar 1974?

I sitt svar säger kommunikationsministern bara att "regeringen — i avvaktan på resultatet av trafikplaneringsarbetet — kommer att iaktta viss återhållsamhet i fråga om beslut rörande nedläggning av ytterligare järnvägslinjer".

Vad betyder viss återhållsamhet? Återhållsamhet i förhållande till vad? Återhållsamhet i förhållande till tidigare nedläggningstakt? Återhållsamhet i förhållande till SJ:s propåer om nedläggningsbemyndiganden? Detta är, vilket kommunikationsministern inte kan vara okunnig om, en kautschukformulering. En precisering är nödvändig!

I de bygder som hittills drabbats av nedläggning och inskränkning av trafiken på järnvägarna minns man de vackra formuleringarna från 1963 års riksdagsbeslut om trafikpolitiken, där det underströks att målet för trafikpolitiken var att skapa en för landets olika delar tillfredsställande trafikförsörjning.

Vem kunde då tro att den vackra målsättningen skulle leda till att regeringen de följande åren, 1964–1969, skulle lägga ned persontrafiken på 57 banor med över 2 000 bankilometer?

För dem som eventuellt låter sig imponeras av kommunikationsministerns försäkran om viss återhållsamhet i nedläggningarna vill jag påminna om att riksdagen senast den 13 maj i år uttalat att stor försiktighet måste iaktas beträffande nedläggningarna.

När kommunikationsministern försöker precisera sin hållning tar han alltså ett steg tillbaka i förhållande till vad riksdagen vid flera tillfällen har uttalat. Det finns med andra ord all anledning att kräva kommunikationsministern och regeringen på ett klart besked, ty regeringen kan ju inte sakna en linje i den här frågan. Vad det gäller är ju bara att dra bort förhänget från den politiken och offentliggöra avsikterna. Är kommunikationsministern på regeringens vägnar beredd att gå med på folkparti-kravet att inte lägga ned en meter järnväg till mot berörda kommuners vilja förrän trafikplaneringsutredningen tar fram beslutsunderlag för den framtida trafikpolitiken?

Min tredje fråga gällde huruvida kommunikationsministern är beredd att biträda förslaget att inga ytterligare krav får ställas på kommunerna om bidrag till s. k. olönsam trafik förrän ansvars- och kostnadsfördelningen mellan stat och kommun för den kollektiva trafiken är tillfredsställande löst. Härtill vill jag foga ett par kommentarer:

1. Det framgår av kommunikationsministerns pressmeddelande att dessa frågor också kommer att behandlas i det regionala trafikplanarbetet.

2. Vi vet att en relativt blygsam del av statsbidragen till SJ går till s. k. olönsam busstrafik. Vi vet att bidraget är begränsat till ett maximibelopp på 2:50 per vagnmil och begränsat till en dubbeltur per dag. Till skillnad från statens bidrag till olönsam järnvägstrafik utgår inte ett statligt bidrag till olönsam busstrafik som på något sätt täcker de verkliga underskotten. Många kommuner tvingas därför satsa betydande belopp i subventioner till busstrafik för att ge sina innevånare ett minimum av transportservice. Enligt vissa uppgifter ger landets kommuner sammanlagt omkring 100 miljoner i årliga kommunala bidrag till olönsam busstrafik. Därutöver finns vissa både statliga och kommunala specialbidrag till särskilda ändamål, t. ex. till skolskjutsar och handikapptransporter. Kommunerna belastas alltså redan nu hårt av utgifter för kollektivtrafiken.

Utvecklingen har varit den att SJ i ökad utsträckning för över den regionala trafiken på bussar, och när den trafiken har upprätthållits några år går SJ till kommunerna och ställer ultimatum: antingen skall de fattiga kommunerna skaka fram bidrag eller också drar SJ in trafiken. Mot denna bakgrund förefaller kommunikationsministerns svar på min fråga nästan cyniskt. Jag citerar ur interpellationssvaret:

”Eftersom kommunerna själva kan avväga bidragens storlek mot den önskade trafikens omfattning och kostnaderna härför samt träffa de överenskommelser som man finner påkallade, utgör kommunerna aktiva parter när det gäller att praktiskt påverka trafikens utformning med hänsyn till kommunens bästa.”

Kommunikationsministerns beskrivning på vad som händer måste väl ändå vara rekord i den eufemistiska genren. Men inte ens statsrådet Norlings begåvning i vad gäller förskönande omskrivningar av verkligheten kan dölja den kniven-på-strupen-taktik som en stark statlig förhandlingspartner i ett mycket stort antal fall använder mot de fattiga kommunerna. Är det inte rimligt, herr kommunikationsminister, att i avvaktan på den dialog som statsrådet säger sig vilja öppna med kommunerna inom ramen för den statliga trafikplaneringsutredningen hindra SJ att ställa fler till förhandlingar hjälpligt maskerade diktat till kommunerna om ytterligare bidrag till busstrafiken?

Slutligen några ord rörande statsrådet svar på min fjärde fråga om kostnadsberäkningarna för bibehållen järnvägstrafik i framtiden. Kommunikationsministern uppger att dessa kostnader vid 1970-talets slut skulle vara uppe i 600 miljoner kronor. Det måste vara angeläget att en sådan beräkning inte begränsas till de statsfinansiella konsekvenserna på kort sikt utan också belyser alternativa kostnader på längre sikt. Och dessa alternativa kostnader för väginvesteringar, fordonsinvesteringar, olycksrisker osv. kommer kanske att gå upp till en miljard. Då frågar jag följande:

1. I vad mån har i de beräkningar som ligger till grund för statsrådets uppgifter hänsyn tagits till de samhällsekonomiska kostnaderna?

2. Delar statsrådet min uppfattning att största öppenhet är av vikt för den fortsatta trafikpolitiska debatten, och är statsrådet i så fall beredd att öppet redovisa beräkningsgrunderna för beloppet 600 miljoner kronor?

Måndagen den
13 december 1971

*Ang. järnvägs-
nedläggelserna,
m. m.*

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk):

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

Det är väl inget tvivel om att det som av allmänhet och järnvägspersonal uppfattats som mest positivt i regeringens uppdrag till länsstyrelserna beträffande regional trafikplanering är beskedet att regeringen fram till 1974, när uppdraget skall vara genomfört, kommer att iaktta viss återhållsamhet i fråga om beslut rörande nedläggning av trafiksvaga bandelar. Det är lätt att konstatera att frågan om nedläggning av delar av det svenska järnvägsnätet följs med stor uppmärksamhet av allmänheten. Inte minst har den senaste tidens debatt om SJ och dess taxepolitik och i det sammanhanget järnvägarnas framtid över huvud taget spelat en stor roll därvidlag. Löftet om viss återhållsamhet har alltså, som jag har upplevt det, blivit det som mest uppmärksammas i förslaget om regional trafikplanering.

I min interpellation har jag erinrat om att det i det av vårriksdagen fattade trafikpolitiska beslutet sagts att stor försiktighet bör iakttagas vid nedläggandet av trafiksvaga bandelar. Vidare har riksdagen framhållit att nedlägningsfrågor inte får bedömas enbart från järnvägsekonomisk synpunkt utan skall avgöras med beaktande också av olika sociala och näringspolitiska aspekter. Riksdagen har också erinrat om att försörjningen med kollektivtrafik måste hållas på en tillfredsställande nivå.

Det i 1963 års trafikbeslut fastslagna kostnadsansvaret för de olika trafikgrenarna och dess tillämpning har också diskuterats flitigt under senare tid. Speciellt har uppmärksamheten riktats på frågan hurvida bilismen klarar sitt kostnadsansvar eller inte. Trots att vägkostnadsutredningen ännu ej avgivit något betänkande — såvitt jag förstår kommer det att dröja ännu något år innan något samlat grepp över ämnet kan redovisas och förslag med anledning därav ställas — har det i debatten av olika experter anförts att bilismen årligen subventioneras med stora summor, i varje fall om man till de faktorer som skall hänföras till kostnaderna för bilismen räknar sådana saker som döds- och olycksfall i trafiken, miljöförstöring osv. Sekreteraren i finansdepartementet Sten Westerberg har angivit 1,5 miljarder som den troliga summan som bilismen för närvarande subventioneras med. Av andra har ännu högre belopp — upp till 7 miljarder — nämnts i detta sammanhang. I vilket fall som helst tycks det nu vara vedertaget att anse att bilismen inte klarar sitt kostnadsansvar.

För egen del är jag kritisk mot de bärande principerna i 1963 års trafikbeslut och därmed också många gånger mot diskussionerna om kostnadsansvaret som sådant. Det är väl beträffande bilismen också så att den utan tvivel har en stor funktion att fylla i vårt samhällsliv: bilen är ju, speciellt i glesbygderna, en källa till glädje och förströelse för många människor, för att inte tala om alla dem som behöver bilen för sina resor till och från arbetet. Jag finner det av den anledningen svårt att tala om ett generellt utkrävande av ett kostnadsansvar för bilismen. Jag tror att man måste nyansera frågeställningen och bedöma bilen och dess funktion och de kostnader den skall stå för med utgångspunkt i graden av den samhällsnytta den gör.

Trots de här anförda synpunkterna finner jag det ganska klart att

kollektivtrafiken, inte minst den spårbundna, missgynnas i förhållande till bilismen. Det är för övrigt en synpunkt som framförts vid olika tillfällen, inte minst av SJ:s ledning. De argument som från det hållet anförs går närmast ut på att om SJ:s läge skall förbättras, så bör kostnadsansvaret för bilismen strikt tillämpas. Dessutom har man nu från SJ:s sida i olika sammanhang starkt tryckt på att man nödgas upprätthålla trafiken på en för stor del av det s. k. trafiksvaga nätet. Men man säger att vill riksdagen ge större anslag till bedrivande av olönsam trafik, har man naturligtvis ingenting emot att upprätthålla en sådan.

Frågor som berör nedläggning av trafiksvaga bandelar har diskuterats åtskilliga gånger här i riksdagen, och jag skall inte dra upp någon ny diskussion om konkreta nedläggningsfall. Däremot tycker jag det är angeläget att påvisa att de här frågorna inte är likgiltiga för allmänheten. Det har väl för övrigt med all önskvärd tydlighet framgått av de reaktioner nedläggningsförslagen framkallat. Den 1 juli 1971 var inte mindre än 4 745 km järnväg under undersökning för nedläggning – för 290 km härav förelåg redan nedläggningsbeslut. Ytterligare 870 km var upptagna i SJ:s undersökningsplan men undersökningen var ännu ej påbörjad. Härutöver utgör ytterligare 2 442 km det trafiksvaga nätet. Det är alltså inte några små frågor det handlar om. Det är väl faktiskt så att frågor om järnvägars vara eller icke vara berör stora delar av vårt land. Många kommuners och samhällens intressen är berörda. Man pekar ofta på att en indragning av den aktuella järnvägen kommer att få negativa konsekvenser för bygdens framtid.

Nu har ju, som jag har påpekat förut, riksdagen uttalat sig för stor försiktighet vid nedläggandet av järnvägar och i riktlinjerna för trafikplaneringen har som sagt talats om återhållsamhet fram till 1974. Detta bör enligt min mening i konsekvensens namn också följas av beslut i riksdagen om högre anslag till olönsam järnvägstrafik. Kommunikationsministern upplyste, i samband med att den nya trafikpolitiska delegationen tillsattes, om att man inom departementet arbetar med olika tidsmässiga modeller för ersättningen till olönsam trafik, som herr Olsson i Kil redan har talat om, och jag skulle också gärna vilja höra litet mer detaljer om vad man tänker sig och vad man kommit fram till i de här undersökningarna, inte minst därför att jag tror det är angeläget att man kan få till stånd en debatt om storleken av de insatser som bör göras för att även i fortsättningen åtminstone kunna iaktta "försiktighet" och "återhållsamhet" vid nedläggandet av bandelar. Denna debatt borde då också sättas in i perspektivet kollektivtrafik kontra privatbilism i framtiden.

Den andra frågan i min interpellation gäller busstrafiken. Det har ju ordats ganska mycket om den redan under interpellationsstunden, men jag skall anföra några ord i alla fall. Det gäller närmast de bidrag den måste ha för att kunna upprätthålla olönsam trafik, ibland i form av s. k. ersättningstrafik.

Det tycks vara så att busstrafiken på många håll är i trångmål. Kommunerna får ofta subventionera stadsbusstrafik och det förefaller bli allt vanligare att de också ställs inför krav på subventionering av landsbygds- och glesbygdstrafik. Enligt statistik anförd av transportnäm-

Måndagen den
13 december 1971

*Ang. järnvägs-
nedläggelserna,
m. m.*

den är det underskott bussbolagen redovisar för den olönsamma landsbygdstrafiken följande, uppdelat med ungefär lika stora summor på statliga och privata bussbolag. 1968 var underskottet 49,8 miljoner kronor, 1969 56 miljoner kronor och 1970 67 miljoner kronor. De ökande kraven på kommunerna från bussbolagen har medfört att Kommunförbundet under våren 1971 gått ut med ett cirkulär i vilket man anmodar sina medlemmar att upprätta trafikförsörjningsplaner. I avvaktan på dessa planer bör, enligt Kommunförbundet, ytterligare kommunala driftbidrag till statliga eller enskilda trafikföretag endast i undantagsfall utgå.

Kommunikationsministern tycks anse att den här frågan väl ofta varit på tapeten här i riksdagen, men det har kanske sina skäl. Det är ju angeläget att kollektivtrafiken kan bibehållas, och det lyckligaste vore ju om den också kunde utvecklas. Men kommunerna, som i regel tidigare har stora ekonomiska svårigheter, ställs ofta inför mycket svåra problem om man skall klara finansieringen av de underskott som uppstår på kollektivtrafiken. Det kan ju nämnas att 1969 utgjorde de kommunala bidragen till stadsbusstrafik sammanlagt omkring 45 miljoner kronor. När nu kommunerna reagerar mot de krav som ställs från SJ och andra trafikföretag på kommunala bidrag tycker jag ändå man borde ha en viss förståelse för detta.

Det är angeläget, tycker jag, att man kan finna former för att öka de statliga bidragen också till olönsam busstrafik och därvid bör särskilt understrykas bidragen till den s. k. ersättningstrafiken, detta därför att när det gäller ersättningstrafik så har den ju anvisats människor som ersättning för nedlagda andra trafikmedel och de bör då kunna räkna med att den kommer att bestå en rimlig tid. Det statliga bidraget — som är, som sagts, 2:50 kronor per vagnmil för en dubbeltur per dag och linje — tycks emellertid vara helt otillräckligt som garanti för en stabil drift. Enligt ett uttalande, som jag läste helt nyligen, av en representant från SJ vid en debatt i Umeå motsvarar det statliga bidraget i dag ungefär 10–15 procent av kostnaderna för en vagnmil, vilket man menade var mycket för litet för att klara en glesbygdstrafik.

När trafikutskottet i våras behandlade motioner om en höjning av de statliga bidragen till olönsam busstrafik, vilka för närvarande belöper sig till en summa av 12 miljoner kronor per år, anfördes i debatten att bussbidragsutredningen beräknar komma med förslag i ärendet under nästkommande år. Själv hade jag då den uppfattningen att man borde avvakta utredningens förslag då detta beräknades ligga så pass nära i tiden. Trots detta skulle jag nu vilja säga att om det inte finns möjligheter att utifrån utredningens arbete nu finna någon anvisning om på vilket sätt bussbidraget skall förbättras hoppas jag och finner det mycket angeläget att det går att nå fram till ett förslag i den riktningen i nästa års stat.

Kommunikationsministern tycks inte vilja medverka till en precisering av ansvaret för ersättning till olönsam trafik i en för kommunerna gynnsam riktning. Formuleringar i interpellationssvaret tyder tvärtom på att kommunikationsministern finner de nuvarande förhållandena vara tillfredsställande, och det har också kommunikationsministern redovisat tidigare här i debatten. Jag vill nog för min del slutligen understryka att

enligt min uppfattning kommunerna på många håll i landet upplever behovet av en sådan precisering väldigt starkt.

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

Herr SELLGREN (fp):

Fru talman! Vi upplever runt om i landet en utpräglad oro över trafikutvecklingen. De interpellationer som nu behandlas kan också ses som ett eko av hur man känner det ute i landet på den här punkten.

Många från regionalpolitisk synpunkt känsliga områden hotas av järnvägsnedläggelser, och det är uppenbart att orter vid nedläggningshotade bandelar inte upplever någon större stimulans till utveckling under sådana förhållanden. För närvarande är nära 120 mil järnväg föremål för nedläggningsbeslut eller ingår i SJ:s undersökningsplan för omprövning av den fortsatta trafiken. Samtidigt läggs allt större ansvar och kostnader på kommunerna för upprätthållande av busstrafiken såväl lokalt som regionalt. Vidare står frågan om innebörden i begreppet "tillfredsställande transportförsörjning" alltmer i fokus. Det märkliga är att det kravet, som utgjorde en av hörnpelarna i 1963 års trafikpolitiska beslut, ännu inte fått en adekvat definition.

Oron kan sägas ha fångats upp av kommunikationsministern genom tillsättandet av en landsomfattande transportplaneringsutredning, som också återopas i svaret på dessa interpellationer. Dessutom har riksdagen hemställt om utvidgat mandat för trafikpolitiska delegationen att såsom trafikpolitiskt organ utvärdera och följa upp de trafikpolitiska åtgärderna och aktivt medverka i en samordning av pågående utredningsarbete inom trafikområdet.

Allt detta låter i och för sig utomordentligt bra, men avsaknaden av från statsrådets sida upprättade direktiv skapar i sin tur viss oro, inte minst inom transportnäringen. Som exempel kan nämnas vad som anfördes i pressmeddelande den 14 oktober angående regionala trafikplaneringsutredningen. Det sades där att genom planeringen räknar statsrådet med att få fram underlag för bl. a. transportlösningar, som bygger på ett lämpligt samspel mellan olika trafikmedel. Det låter riktigt och i och för sig kanske oskyldigt. Men avser statsrådet att dessa lösningar skall ansluta sig till 1963 års trafikpolitiska beslut, eller kan man även inläsa möjligheter till mera tvångsstyrda samspel trafikmedel emellan? Vidare inställer sig frågan om övriga utredningars agerande under det allmänna utredningsarbetets gång. Kommer t. ex. bussbidragsutredningen att fullfölja sitt arbete och framlägga sina förslag i vanlig ordning eller kommer den utredningen att tills vidare sopas under mattan? Det var några frågor som berör direktiven – eller bristen på direktiv – när det gäller trafikplaneringsutredningen.

Inte heller för trafikpolitiska delegationen har direktiven preciserats. Trafikutskottets betänkande har av Kungl. Maj:t lagts som grund för anvisningar. Enligt min uppfattning är det rätt ofullständigt, eftersom där inte preciserats vad som ankommer på Kungl. Maj:t och vilka områden som trafikpolitiska delegationen skall arbeta med.

Nr 146

Måndagen den
13 december 1971

*Ang. järnvägs-
nedläggelserna,
m. m.*

Måndagen den
13 december 1971

*Ang. järnvägs-
nedläggelserna,
m. m.*

En intressant punkt i trafikutskottets betänkande är att det från trafikpolitisk synpunkt bedöms angeläget att begreppet "tillfredsställande transportförsörjning" närmare konkretiseras och att det är en central uppgift för trafikplaneringsutredningen att lösa detta i nära samverkan med den trafikpolitiska delegationen. Jag skulle vilja fråga kommunikationsministern hur denna samverkan kan ske utan att man i något läge kommer i kontakt med frågan om nedläggning av bandelar. Det ankommer visserligen på Kungl. Maj:t att efter framställning från statens järnvägar besluta om nedläggning av trafiksvaga bandelar, men i den här nya situationen, då återhållsamhet skall iakttagas i avvaktan på trafikplaneringens resultat, föreställer jag mig att regioners behov av järnvägstransporter naturligen kommer in i bilden. Det måste väl innebära att även trafikpolitiska delegationen berörs av nedläggningsfrågorna.

Den oro jag anmälde angående bussbidragsutredningen finner jag för min del mycket berättigad. Det vidgade ansvar busstrafiknäringsen fått i fråga om trafikförsörjningen även för orter med svagt eller vikande resandeunderlag gör det angeläget att bussbidragsutredningen snarast lägger fram sina förslag och att en proposition i ärendet förelägges riksdagen. Kan kommunikationsministern ge något besked om när den utredningen väntas vara färdig med sitt arbete? Det kan inte vara skäligt t. ex. att statens bidrag i fortsättningen hålls vid ett nära nog symboliskt belopp i förhållande till den s. k. kollektivbiljetten till SJ. Följden blir eljest att kommunerna pressas till det yttersta att subventionera såväl lokal som regional trafik. Det gäller i synnerhet efter kommunsammanslagningarna, då vissa kommuner till ytan har ett läns omfattning – Gotland är ju dessutom både län och kommun. Herr Olsson i Kil ställde här en berättigad fråga. Jag kan därför bara bekräfta den och kan gå över till någonting annat.

De som drabbas hårdast blir som vanligt glesbygdskommunerna. Jag har exempel på hur ett statligt bussföretag vid offertgivningen till skolskjutstransporter begärt en summa som översteg en enskild entreprenörs offert med 100 kronor per dag. Vid närmare förhandlingar framkom att mellanskillnaden var avsedd att gälla som bidrag till den allmänna busstrafiken inom kommunen. Sådana olustiga situationer borde kunna undvikas sedan frågorna om det statliga stödet till olönsam busstrafik lösts.

Bussbidragsutredningen får alltså inte läggas på is i väntan på att trafikplaneringsutredningen blir färdig. Jag hoppas att statsrådet vill bekräfta detta här i dag.

I detta sammanhang vill jag också passa på att säga några ord om veckoslutstrafiken med buss. Den tycks ha blivit ett permanent inslag i transportservicen i dag. I vissa fall utvecklas den till reguljär linjetrafik med bundna tidtabeller och med i något fall tre turer per vecka. Detta går statens järnvägar emot med kraft genom sin generaldirektör.

När koncession söktes av ett Norrlandsföretag för den tredje turen överklagade SJ detta hos Kungl. Maj:t, men en tid därefter, innan ärendet var avgjort, startade SJ själv i samarbete med ett enskilt bussföretag linjetrafik på samma sträcka. Jag kan inte finna någon logik i ett sådant handlande.

Inkonsekvensen återspeglas i ännu högre grad när man jämför avgångstiderna för SJ:s veckoslutsbussar med tågtidtabellerna. Ett exempel: Enligt en annons i en Norrlandstidning avgår SJ:s veckoslutsbuss fredagar kl. 14.50. Tåget går kl. 14.58. Det kan väl inte vara så, att SJ, för att skaffa alibi för indragning av järnvägstrafiken, med egen busstrafik minskar underlaget för järnvägstrafiken? Jag har själv erfarenhet av hur illa ordinarie turlistor mellan statliga företag är samordnade. Jag åkte med postbuss från en ort i inlandet till min egen hemort Örnsköldsvik. Sista sträckan från Mellansel avgick motorvagnen samtidigt med postbussen. Jag behöver väl inte tillfoga att de båda ekipagen var glest besatta.

Ytterligare ett exempel. SJ anordnar veckoslutsturer per buss för värnpliktiga från Karlskrona till Stockholm, Göteborg, Valdemarsvik, Helsingborg, Malmö, Jönköping och Halmstad för 25 kronor tur och retur. Varför inte sätta in speciella veckoslutsvagnar för värnpliktiga i de ordinarie tågen? Är det inte — frågan kommer helt naturligt här — ett underbetyg åt en själv, när man inte tror på de transportmedel man i huvudsak företräder utan parallellkör med järnväg och bussar?

SJ har visserligen en hög resandefrekvens kring veckosluten och det är väl därför landsvägsbussar kommit till på vissa sträckor, men skall SJ behöva sätta in bussar som tunnar ut resandebenenheten på tåg där underlaget för tåget redan är lågt? Har man inte redan underkänt sin egen förmåga att erbjuda konkurrenskraftiga priser på järnväg då?

SJ-chefen har själv yttrat att det bästa sättet att få behålla järnvägen är att också använda den. Det är helt logiskt. Då väntar sig kunderna att järnvägsalternativet verkligen säljs på ett lockande sätt. Man kan inte slunga ut tvärsäkra påståenden och sedan underlåta att föra ut produkten. Ännu mindre förtroende får man för järnvägen som ett attraktivt transportmedel, om dess företrädare själv överger det.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Fru talman! Jag är i ett litet dilemma just nu. Dilemmat består i att jag inte riktigt vet om jag skall börja med upplysningsverksamhet eller om jag skall börja med en diskussion om vad som har sagts i övrigt från den här talarstolen.

Om jag väljer det förstnämnda — således börjar med att i första hand upplysa herr Olsson i Kil om sådant som han rimligen borde veta innan han går upp i talarstolen och ger sin första replik och dessutom i viss mån innan han ställde sin interpellation — då är det klart att det här får ta den tid det måste ta. Detsamma måste också tyvärr i viss mån gälla både herr Magnusson i Kristinehamn och i mycket hög grad herr Sellgren.

Interpellationerna är båda två visserligen tillkomna i medio oktober, — men under de två månader som gått sedan dess har ändå vissa saker hänt på trafikpolitikområdet: bl. a. har trafikpolitiska delegationen startat sitt arbete på allvar och trafikplaneringsutredningen har satt i gång. Det är klart att man liksom kunde vänta sig att det skulle noteras av åtminstone någon av talarna i de repliker som skulle komma på dessa interpellationer, att de frågor — som med all rätt kunde ställas i interpellationerna — om vad som skulle hända åtminstone till en viss del ansetts ha fått sitt svar med de direktiv och de kommunicéer som gått ut i de sammanhang

Måndagen den
13 december 1971

*Ang. järnvägs-
nedläggelserna,
m. m.*

jag nyss talat om.

Så har emellertid interpellanterna inte uppfattat sin situation. Det må vara deras sak, och det är ingenting att klandra dem för i och för sig — det är bara ett konstaterande av att rena fakta knappast skulle behöva upprepas från denna talarstol alltför många gånger. Det är sanningar som redan såväl interpellanterna som jag känner till. Därför tvingas jag att säga till herr Olsson i Kil, att i riksdagens behandling av trafikfrågorna i våras och i trafikutskottets behandling av trafikmotionerna finns till stor del svaret på en del av de frågor som herr Olsson har tagit upp, bl. a. detta med mandatet till trafikpolitiska delegationen.

Fru talman! Trots allt vågar jag ta risken att hoppa över att läsa innantill ur kammarens protokoll från i våras. Jag hoppas att herr Olsson vid något tillfälle, när han inte direkt har något annat i tankarna, vill läsa innantill just det som står om delegationens arbetsuppgifter, sådana trafikutskottet ansåg att de borde utformas när delegationen fick ett utvidgat mandat. Där har nämligen trafikutskottet på ett riktigt sätt klarat ut detta. Sedermera, i den presskommuniké som jag tillät mig gå ut med den 7 september i samma ärende, har en viss ytterligare konkretisering skett av delegationens mandat.

Vad sedan beträffar trafikplaneringen får samma sak gälla även i det fallet i fråga om det huvudsakliga innehållet i direktiven. Jag hänvisar på nytt till det pressmeddelande som gick ut den 14 oktober och konstaterar att åtminstone jag i det pressmeddelandet finner svaret på en rad av de frågor som herr Olsson, herr Sellgren och i viss mån också herr Magnusson ställt om intentionerna bakom trafikplaneringsgruppens arbete och bakom den landsomfattande trafikplaneringen. Jag tror emellertid att det kan finnas anledning att ta några minuter i anspråk och direkt gå in på åtminstone en del av de frågeställningar som har tagits upp av de tre i debatten hittills deltagande kammarledamöterna.

Jag kan förstå att folkpartiet tycker att det kan finnas anledning att ta upp en trafikpolitisk diskussion även nu. Som jag förstår kommer vi att få ytterligare en sådan debatt före juluppehållet i anledning av en proposition om förändringar i SJ:s organisation, men det må vara hänt; vi kan naturligtvis ta upp en liten diskussion här om de trafikpolitiska målsättningarna, eftersom åtminstone herr Olsson och herr Sellgren enligt min mening slog in så många öppna dörrar att man kan riskera att någon kanske inte märker att de redan var öppna.

Herr Olsson började med att säga: Vad hjälper det med planer 1974 — han tänkte då på den regionala trafikplaneringen —, om järnvägarna då är nedlagda? Ungefär så föll herr Olssons ord. Det ger mig ett första tillfälle att erinra om vad som har sagts i samband med trafikplaneringsarbetet, nämligen att vi skall iaktta viss återhållsamhet med järnvägsnedläggningar fram till dess att trafikplaneringen är klar. Mot det ställer herr Olsson ett påstående med innebörden att ingenting har skett, ingenting har sagts och ingenting kommer att ske under planeringsarbetets gång. En sådan argumentering är naturligtvis väldigt besvärlig att bemöta, därför att den i sig själv har ett annat uppsåt än det man skulle vilja tro, nämligen att söka få fram vad som kommer att ske under trafikplaneringsarbetet. Mitt svar på detta påstående är kort och gott att vi skall iaktta den

återhållsamhet med järnvägsnedläggningar som sagts. Sedan får väl herr Olsson i slutet av 1974 – om vi båda finns med då och det får vi väl hoppas att vi gör i något sammanhang – se vad som har skett med den målsättningen.

SJ, säger herr Olsson, har förr varit hela folkets järnväg, men nu tänker man inte på de "olönsamma" människorna. Jag lade märke till det uttrycket. Staten tänker inte på de "olönsamma" människorna, menade herr Olsson. Ett sådant uttryck kan man kanske använda i något sammanhang. Jag tycker dock att det var något malplacerat i det här sammanhanget, ty herr Olsson säger ingenting – i motsats till herr Magnusson – som kan ligga i linje med att han skulle ha något att invända emot den bilism som utvecklats i det här landet under de senaste 20–25 åren. Men herr Olsson måste ändå känna till att det bara sedan 1950, på 20 års tid, har skett en ökning av bilantalet i vårt land från 250 000 till 2,5 miljoner, en siffra som jag har anfört många gånger i denna kammare och gärna använt som ett bevis bland många på att det trots allt kanske är ett annat förhållande nu än vad det var bara för ett par tiotal år sedan i fråga om de kollektiva trafikmedlens möjligheter att konkurrera med bilismen. Det är alltså inte så, herr Olsson, att SJ har övergivit människorna. Det är tyvärr tvärtom, eftersom i dag om 100 svenskar bestämmer sig för att bege sig ut och resa så använder 90 av dessa 100 den egna bilen. Det kan naturligtvis vara frestande att ställa den motfrågan till herr Olsson, om det i något stycke är de 90 människornas sätt att välja färdmedel som herr Olsson är ute efter. Jag fordrar inget svar, jag bara konstaterar att den faktiska situationen i dag är sådan för oss som skall arbeta med detta material. Bilen har, även om den inte var tänkt att bli huvudämne i denna debatt såvitt jag förstår, kommit för att stanna i det svenska samhället, med alla sina fördelar och nackdelar. Det måste vi antagligen räkna med.

Hur kommer direktiven för trafikplaneringen att se ut?, undrar herr Olsson. Detta är en av de öppna dörrar som herr Olsson vill slå in. Både i presskommunikén från mitten av oktober och i samband med andra svar som jag har lämnat här i riksdagen – jag fordrar naturligtvis inte att herr Olsson skall behöva lyssna när andra frågar och får svar – har dessa direktiv kommenterats, och det har sagts klart ut vilka direktiv som är tänkta men som skall konkretiseras, herr Olsson, nu när vi skall gå ut till länsstyrelserna med direktiven någon gång omkring årsskiftet. Herr Olsson får faktiskt ge sig till tåls ytterligare någon månad till dess vi har gått ut till länsstyrelserna med direktiven. Då går det att läsa dem också.

Sedan tar herr Olsson Gotland som ett ur hans synpunkt skräckexempel på vart det kan bära hän när man, som han sade, skriver litet konstiga direktiv och litet märkliga planeringsnormer i pressmeddelanden. Det var mitt pressmeddelande om trafikplaneringen som herr Olsson tänkte på, och han vill göra gällande att är det sådana luddiga skrivningar som när det gäller Gotland får man räkna med att det i stort sett kommer att bli likadant över hela landet. Nu kunde herr Olsson naturligtvis ha valt ett mycket bättre exempel, men även nu lyser okunnigheten i ett mycket starkt ljus. Gotland är nu, som herr Olsson kanske känner till, både ett län och en kommun. Det är ett i och för sig ganska märkligt förhållande

Nr 146

Måndagen den
13 december 1971

*Ang. järnvägs-
nedläggelserna,
m. m.*

— det enda vi för övrigt har i vårt land — att det bara är *en* kommun som bildar ett län. I trafikplaneringsarbetet skall därför — det har jag redan klargjort — Gotland behandlas och skall behandla sig själv, om jag får uttrycka mig så, utifrån den trafikmellanställning som det innebär att vara både kommun och län. Det är följaktligen inget märkligt alls när det i det pressmeddelande, som herr Olsson hänvisar till, konstateras att länsstyrelsen på Gotland får i samråd med kommunen — i verkligheten är det ju samma människor — sätta sig ned och prata igenom hur de skall få den kommunala och lokala trafiken att fungera. Om man nu kan göra en åtskillnad mellan kommunal och lokal trafik i detta fall, men det får de naturligtvis göra när det gäller den regionala trafiken över till fastlandet och den lokala på ön.

Vad herr Olsson inte tänker på när det gäller Gotland — det är möjligt att han vet det men inte säger det — är att Gotland som kommun har fått särskilt skatteutjämningsbidrag till sin kommunala trafik. Det får nämligen kommuner, herr Olsson, men ett län kan inte få extra skatteutjämningsbidrag till sin lokala — märk lokala — trafik. Gotlands kommun har under den sista tiden bl. a. fått 30 000 kronor i kommunalt skatteutjämningsbidrag.

Jag nämner dessa fakta enbart för att vi redan på detta stadium skall kunna föra debatten med varandra med utgångspunkt från att vi i de grundläggande frågorna vet vad vi talar om och inte försöker göra detta krångligare än det är. Det kan ju tänkas att fler kan förledas tro att herr Olsson har rätt.

Herr Olsson återkommer enligt mina anteckningar till frågan om vad som kommer att ske med järnvägarna fram till 1974. Hans resonemang grundar sig på att man i detta sammanhang har talat om en viss återhållsamhet medan riksdagen har sagt att stark återhållsamhet skall iaktas med järnvägsnedläggningar. Han finner då snabbt att ett motsatsförhållande skulle föreligga mellan dessa båda uttalanden.

Det finns inget motsatsförhållande alls. När dessa direktiv för trafikplaneringen utarbetats har vi haft att utgå från att det sedan ett år tillbaka pågår försöksverksamhet i två av landets län, nämligen Norrbottens och Östergötlands län. I dessa två län ligger vi således ett år före med planeringen i förhållande till de övriga länen. I detta trafikplaneringsarbete integrerar vi alla tänkbara slag av transporter, inte bara med järnväg utan också med flyg, bussar, bilar. Även kommunerna och länsstyrelserna skall vara med i resonemangen under trafikplaneringsarbetets gång. Vi har därför sagt oss att det *är möjligt* att man åtminstone i de två försökslänen, där vi hoppas vara färdiga i slutet av 1974, mellan berörda kommuner, länsstyrelse, trafikplaneringsgruppen i mitt departement kommer att ha resonerat sig fram på ett sådant sätt att man i stort sett är på det klara med hur man vill ha trafiken ordnad i något av dessa län. Jag säger också — hypotetiskt, för att inte bli missförstådd — att det kan tänkas att man resonerar sig fram till att det där finns någon olönsam järnvägslinje, som inte har någon större uppgift att fylla i det kommande trafikmönstret, vilket skall tillämpas efter trafikplaneringens slutförande. Under sådana förhållanden menar vi att vi inte skall förmena intressenterna ett sådant alternativ.

Detta är hela sanningen bakom det förhållandet att vi vill ha en möjlighet till en viss flexibilitet i planeringsarbetet och till att vi inte har funnit något intresse av att, som herr Olsson säger här, spika fast att inte en meter järnväg får läggas ned förrän hela planeringsarbetet är färdigt. Hur skulle det se ut om kommuner, länsstyrelse och stat före ifrågavarande datum skulle ha blivit överens om en planering av trafiken, som innebar att rent av några kilometer olönsam järnvägstrafik skulle läggas ned, varigenom ett belopp skulle kunna sparas in för användning till annan vettig kollektivtrafik?

Vad är det för mening och tanke bakom ställandet av sådana krav som naturligtvis gör sig bra för personer som hör dem första gången men som vid närmare påseende visar sig inte ha något allvarligt underlag? Detta är alltså förklaringen, herr Olsson, till uttrycket "viss återhållsamhet i järnvägsnedläggningarna".

Sedan återkommer diskussionen om de kommunala bidragen till olönsam busstrafik. Jag skall inte förlänga debatten alltför mycket, eftersom vi har haft en debatt om den frågan tidigare i dag. Jag vill bara upprepa att kommunerna enligt kommunallagen har möjligheter att köpa den trafik som de anser rimmar med sina intressen, och ingen annan kan bestämma över det. De har att träffa avtal med den entreprenör för trafiken som de finner sig böra anlita. — I övrigt hänvisar jag till den diskussion som förts tidigare i dag och vid tidigare tillfällen om det förhållandet.

Sedan efterlyses också de kalkyler som enligt mitt svar skulle leda fram till att man, om man inte lade ned en enda meter järnväg, i slutet av 1970-talet skulle vara uppe i en årlig kostnad av cirka 600 miljoner kronor. Det frågas: Vadan denna kraftiga ökning av beloppet för bidrag till olönsam trafik? Ja, det är inte så förfärligt svårt att räkna ut det. Nu är vi uppe i 300 miljoner kronor per år, och fram till slutet av 1970-talet återstår fortfarande ungefär åtta år. Om man beräknar den löneutveckling man har att förvänta sig för de anställda, det underhåll och arbete i övrigt på de aktuella järnvägarna som blir nödvändigt under de här åren och den ytterligare trafikminskning som samtidigt kommer att ske på dessa bandelar är det inte svårt att leda i bevis att summan 600 miljoner kronor är relevant. Jag vill inte säga att den är riktig på miljonen när — beräkningarna kan givetvis slå fel på någon miljon uppåt eller nedåt — men summan ligger i den storleksordningen, herr Olsson.

Då säger herr Olsson att det kan vara riktigt, och att vi kanske t. o. m. kunde lägga till ytterligare några miljoner kronor på detta; men sedan kopplar han ihop det med frågan om vägarna. Han sade att om vi inte lägger ned de här summorna på järnvägarna kanske vi får miljardkostnader för vägarna, och andra kostnader, som kompensationskostnader för att vi lägger ned järnvägsnätet i en kraftigare takt än nu. Som tur var sade inte herr Olsson att vi skulle minska vägbyggandet — och det var bra — åtminstone uppfattade inte jag det så. Om det finns någon tanke bakom hans uttalande som innebär att det skulle finnas någonting att ösa ur utan urskiljning till sådana här subventioner är det alldeles felaktigt.

Vi måste ha ett starkt och väl utbyggt vägnät, och vi måste ha mycket annat i anslutning därtill — jag berör bara det som ligger närmast till

Måndagen den
13 december 1971

*Ang. järnvägs-
nedläggelserna,
m. m.*

hands — i form av ökade statsutgifter under kommande år. Det ges alltså inte, herr Olsson, genom några trolslag samhällsekonomiska möjligheter att på det sätt som här sagts komma till rätta med dessa ting. Man måste i stället omedelbart — gärna nu och i ett sammanhang — anvisa vägar för att finansiera sådana här ökade subventioner.

Herr Magnusson i Kristinehamn för in vägkostnadsutredningens arbete i diskussionen. Jag vill bara konstatera vad jag gjort många gånger tidigare, nämligen att vi inom knappt två år skall få ett förslag från vägkostnadsutredningen, som sedan skall beredas i en parlamentarisk grupp; och det får utgöra svaret på den frågan. När förslaget har lagts fram kommer vi naturligtvis att få stor nytta av det när det gäller att bedöma vägkostnadsansvaret.

Även herr Magnusson frågar om redovisning av det material som ligger till grund för siffran 600 miljoner kronor, och jag hänvisar till vad jag nyss svarat herr Olsson beträffande det.

Sedan frågar också herr Magnusson beträffande bidragen till busstrafik, och jag går förbi den frågan även i svaret till honom eftersom vi tidigare har talat om kommunernas och statens möjligheter att ordna på bästa möjliga sätt på det området.

Sedan kommer frågan hur bussbidragen i sin nya kostym — om jag får uttrycka det så — skall samordnas med den nya trafikplaneringens uppgifter framgent. Ja, det är alldeles självklart att frågan om bussbidrag måste samordnas på något sätt med trafikplaneringen när den börjar se dagens ljus i sin nya form. Jag kan emellertid inte nu — naturligt nog — gå in i någon diskussion om bussbidragens storlek, eftersom jag inte vill föregripa det budgetarbete i den delen som pågår just nu.

Herr Sellgren konstaterar att 120 mil järnväg i vårt land nu ligger endera med nedläggningsdiskussioner i gång omkring sig eller under utredning inom SJ. Ja, min fråga till herr Sellgren är då: Varför detta konstaterande? Upplever inte också herr Sellgren det så att SJ har uppdraget att syssla med sådana utredningsfall, eller menar herr Sellgren att SJ inte skulle göra det utan avbryta dessa undersökningar? Det var denna riksdag som på sin tid gav SJ uppdraget att av och till som alla andra statliga företag se efter hur verksamheten går, hur den fungerar, hur det ekonomiska utfallet ser ut att bli. Det är alltså en fortlöpande verksamhet som inte, som man skulle kunna tro av herr Sellgrens yttrande, är något senare tidens påfund från SJ. Det skulle stå SJ tämligen dyrt om man inte skulle följa riksdagens beslut att se till att man av och till undersöker lönsamheten på sitt järnvägsnät. Därför skulle jag gärna vilja ha ett förtydligande av herr Sellgren om han menar att SJ inte skall hålla på med något sådant, ty i så fall blir det naturligtvis allvarigare.

Herr Sellgren tar också upp frågan om den trafikpolitiska delegationens mandat och menar att delegationen även bör kunna diskutera järnvägsnedläggningar. Jag måste säga att det uttalandet från herr Sellgren förvånar mig. För dem i riksdagen som inte vet det vill jag tala om att herr Sellgren tillhör denna trafikpolitiska delegation som representant för folkpartiet. Jag vet genom de informationer som jag låtit inhämta att delegationen diskuterat sina arbetsformer vid ett sammanträde under

början av hösten. Jag vet inte om herr Sellgren var närvarande vid det tillfället — i så fall kan det finnas ett något försonande skimmer över vad han sade — men även om han inte var närvarande är det nästan skrämmande att herr Sellgren här i kammaren kan stå upp och fråga varför trafikpolitiska delegationen icke skall få mandat att resonera om järnvägsnedläggningar. När samma delegation som han är medlem av haft sina arbetsformer på sin dagordning för ett par månader sedan och diskuterat hur man skall tolka riksdagens beslut från i våras om det utvidgade mandatet för delegationen, då är man, herr Sellgren, icke ute i några ärliga syften — för att vara litet mild i formuleringarna — när man själv måste gå till riksdagen och ställa en fråga till kommunikationsministern och en aning urskuldande tala om att jag inte fick som jag ville i trafikpolitiska delegationen; nu måste jag komma hit och klaga!

Vad är det för sätt, herr Sellgren, att arbeta på som ledamot av en delegation. Har man i delegationen haft en diskussion och uttolkat trafikutskottets och riksdagens skrivelse om detta från i våras och har man diskuterat igenom frågan i delegationen med herr Sellgren som ledamot närvarande samt kommit fram till en viss ståndpunkt om vad man skall arbeta med, menar jag att då är den fråga som herr Sellgren ställt till mig på gränsen till vad man kan tillåta sig som medlem av en delegation av den dignitet som det här är fråga om.

Folkpartiet presenterade vid sitt landsmöte i höstas ett trafikpolitiskt program som lär ha omfattat mer än 50 punkter, och det är möjligt att herr Sellgren och folkpartiet tog det så hårt att man inte fick gehör för punkten att inte en meter järnväg skall få läggas ner, att man nu på nytt måste vädra sorgen över vad som må kallas för ett misslyckande från folkpartiets sida. Det är emellertid, herr Sellgren, ganska underligt att göra det i form av interpellationsdiskussioner i vår riksdag.

I fråga om busstrafiken anför herr Sellgren exempel från Norrlandskusten. Jag kan av naturliga skäl inte gå in på enskilda fall; jag kan bara gissa att i det fall som herr Sellgren talar om, där SJ hade överklagat ett beslut och sedan på egen hand satt i gång med trafik, är det möjligt att SJ sedan tidigare hade koncession på den linjen. Så förhåller det sig nämligen ofta. I så fall var det naturligt att SJ fick den trafiken även i utvidgad form. Det är ju så det går till; vare sig det är ett privat eller ett statligt företag som har koncession försöker man se till att det blir någon form av konkurrensbegränsning där trafiken är av den storleksordningen att den inte kan räcka till för alla trafikföretag.

Slutligen kommer herr Sellgren in på frågan om bussarna och busstrafiken. Det är inte mycket att orda om det. Av herr Sellgrens inlägg verkar det som om SJ bara sysslar med järnvägstrafik. SJ är emellertid ett modernt transportföretag som sysslar med många sorters trafik, bl. a. busstrafik. Jag tror knappast att någon förmenar SJ rätten att göra det. SJ skall vara med som ett modernt transportföretag på det sätt som rimmar med dess uppdrag att utföra transportarbete i vårt land.

Herr Sellgren anför en rad exempel som jag inte skall kommentera närmare. På de linjer där SJ har dragit in tåg och i stället satt in bussar kan SJ naturligtvis ha ansett att det inte var något större fel att gå in med veckoslutstrafik när man ändå hade ledig busspark vid helger, lördagar

och söndagar. Att detta i något enskilt fall har gått ut över järnvägstrafiken kan naturligtvis beklagas. Herr Sellgren sade att det har gått till så att först söker ett privat bussföretag koncession och får sin ansökan avslagen; sedan söker SJ koncession och får sin ansökan bifallen. Det är märkligt att herr Sellgren bara kan anföra exempel på att SJ:s bussar konkurrerar med tåget. Det kan möjligtvis inte tänkas att privata bussar konkurrerar med tåget?

Herr OLSSON i Kil (fp):

Fru talman! När jag har framställt min interpellation och formulerat mitt inlägg i debatten har min avsikt inte varit att få se kommunikationsministern upprörd, även om det tyvärr ser ut att bli det bestående intrycket av diskussionen. Min avsikt har varit att förmedla den djupa oro och det utbredda missnöje som många människor i detta land i dag känner.

Jag befinner mig i ett dilemma, sade kommunikationsministern. Jag tror att han har rätt; men jag tror inte att hans dilemma bara har den förklaringen som han själv angav, nämligen att vi som har deltagit i debatten i dag inte har läst hans pressmeddelande, riksdagens protokoll osv. Han sade: "Vissa saker har hänt och ändå frågar ni mig om järnvägsnedläggelserna. Varför det?"

Denna interpellation framställdes *innan* pressmeddelandet hade utfärdats. Jag har läst det många gånger och har det med mig här i talarstolen, så det dilemma kan jag klara kommunikationsministern ur. Det första som jag sade i denna talarstol var att jag noterade vad som hänt. Om kommunikationsministern inte lyssnade på mig då, kan *han* ju läsa i protokollet efteråt.

Sedan sade kommunikationsministern: "Varför läser inte de som interPELLERAR riksdagsprotokollet? I så fall skulle de veta vilka uppdrag den trafikpolitiska delegationen har fått." Det är just för att jag har läst protokollet som jag har funderat över vilka åtgärder regeringen nu har vidtagit med anledning av riksdagens beslut. Därför frågar jag: Vilka direktiv har kommunikationsministern gett den trafikpolitiska delegationen?

Sedan vänder sig kommunikationsministern mot mitt uttryck att statens järnvägar inte tar hänsyn till de människor som från deras synpunkt är olönsamma. Jag använde det uttrycket därför att jag ville markera att det är fråga om människor, att det inte är fråga om kommuner och andra opersonliga begrepp utan verkligen om människor, många gånger äldre människor, många gånger människor med dåliga inkomster som inte har råd att skaffa sig bilar, fastän kommunikationsministern visar att en så stor del av vår befolkning har gjort det under de senaste åren. Vi har skapat ett kommunikationsproletariat just i glesbygden. Det är de fattiga människorna i glesbygden som har blivit lidande. De är ju dubbelt drabbade i dag, eftersom det inte bara är järnvägen som försvinner; de har ju också förlorat affären som låg nära, de har förlorat sitt kommuncentrum, som i samband med kommunsammanläggning är flyttat, kanske många mil därifrån. Vad tänker kommunikationsministern göra för de människorna?

Herr Norling tyckte att min fråga om direktiven för den trafikpolitiska planering som skall utföras på länsstyrelserna är onödig, men i meningen efter säger han att de här direktiven inte har kommit än och inte kommer förrän möjligtvis i januari. Då är ju inte frågan onödig, *då* är det verkligen en berättigad fråga. Vi vet inte hur direktiven kommer att se ut, och därför – som jag sade i mitt första inlägg – ämnar åtminstone jag vänta med omdömet om den här utredningens inriktning tills jag har sett direktiven.

Kommunikationsministern är ju inte själv säker på hur de här direktiven skall se ut, för i pressmeddelandet från den 15 oktober – som jag alltså verkligen har läst – säger han på s. 2: ”*De första anvisningarna* – som alltså tillställs länsstyrelserna kring årsskiftet 1971/72 – kommer att avse den regionala trafikplaneringens syfte och innehåll,” – de kommer att avse, men det sägs inte vad de skall innehålla – ”avgränsningsfrågor i samband med bestämning av vad som är regional trafik samt formerna för data- och informationsinsamlingen.” Kommunikationsministern fortsätter: ”Det är angeläget påpeka att man genom dessa anvisningar bör ge vägledning i fråga om innehållet i begreppen ’regional trafik’ – för vilken staten har ett primärt planeringsansvar – ’lokal trafik’ – för vilken kommunerna har ett primärt ansvar.” Han talar alltså om vilka problem direktiven kommer att beröra men inte hur de kommer att se ut, och därför är det verkligen en berättigad fråga som jag har ställt.

Sedan till frågan om Gotland! ”Herr Olsson är okunnig”, säger kommunikationsministern, ”han vet inte att Gotlands län också är en kommun.” Jo, visst vet jag det, och det tror jag att alla här i kammaren vet. Men det är ju just detta faktum, att Gotlands län också är en kommun, som har gett regeringen anledning att med en administrativ definition avfärda de krav som människorna på Gotland har rätt att ställa på staten när det gäller ansvaret för kommunen. För det första är Gotland ett utpräglat låginkomstområde. Det tar man inga hänsyn till när man gör de här administrativa definitionerna. För det andra har Gotland en skyhögt kommunalskatt. Det tar man heller ingen hänsyn till. För det tredje strider den här politiken mot de uttalanden som gjordes i samband med sammanläggningen av Gotlands kommuner, då det uttryckligen klargjordes att detta inte skulle diskriminera Gotland i sådana här sammanhang.

Herr Norling invänder då: Ja, men Gotland har ju rätt till extra skatteutjämningsbidrag till sin trafik.” Och det har Gotland också fått av staten, generöst nog. Hur mycket då? Jo, 30 000 kronor. Vad är 30 000 kronor för den regionala trafiken inom ett län? Kommunikationsministern gör väl ändå en för stor sak av detta, som i sammanhanget måste vara en spottstyver. Bidragen måste alltså i framtiden ges möjlighet att öka.

Jag måste med sorg konstatera att kommunikationsministern inte vill vara med om att förhindra nedläggningarna av järnvägar eller att stoppa SJ:s krav på kommunerna när det gäller den olönsamma busstrafiken. Han vill inte stoppa denna utveckling ens under den tid utredningen arbetar. Nedläggningar av järnvägar och nya krav mot de berörda kommunernas vilja kommer alltså att fortsätta. Däremot skall han visa viss återhållsamhet, och det är klart att det är tacknämligt. Kommunika-

tionsministern har bara nämnt inlandsbanan i det sammanhanget, såvitt jag vet, men inlandsbanan måste ju finnas kvar av andra skäl, av försvarspolitiska skäl t. ex. Jag ber att få hänvisa till överbefälhavarens skrivelse till försvarsministern den 8 mars 1971, och jag skall citera sammanfattningen: "Mot ovan tecknad bakgrund hemställer jag om statsrådets och chefens för kommunikationsdepartementet medverkan att skyndsamt finna former som möjliggör att rubricerade banor" — dvs. de delar av inlandsbanan som är hotade — "bibehålls och tillsvidare underhålls för att säkerställa totalförsvarets behov." Det är alltså att göra en dygd av nödvändigheten att hävda att man skall visa viss återhållsamhet och rädda inlandsbanan, när den banan behöver räddas av försvarspolitiska skäl.

Är inte kommunikationsministern beredd att nämna en enda eller några banor till? Vad kommer att hända med de banor beträffande vilka förslag om nedlägningsbemyndigande för närvarande ligger hos Kungl. Maj:t — t. ex. Arvika — Koppom, Koppom — Bengtsfors, Falköping — Ulricehamn, Ulricehamn — Landeryd, Ulricehamn — Gånghester, Jenny — Ankarsrum, Ankarsrum — Hultsfred, Lindholmen — Rimbo, Eslöv — Tomelilla, Ljusdal — Hudiksvall?

En vecka eller två veckor innan kommunikationsministern presenterade det här förslaget om regional trafikplaneringsutredning, lade man ned två järnvägar. Det skedde tydligen i samförstånd med berörda kommuner, så det är inte mycket att säga därom. Jag vet inte om man under tiden i smyg har lagt ned ytterligare någon av de järnvägar jag har räknat upp — jag har i varje fall inte observerat det. Kärnfrågan, herr kommunikationsminister, gällde inte att stoppa alla nedläggningar utan att stoppa nedläggningar som sker mot berörda kommuners vilja.

När kommunikationsministern redovisar de 600 miljonerna får man lätt intrycket att han använder dem litet grand för att skrämma — att den här utvecklingen får vi om vi skall behålla den nuvarande järnvägstrafiken. Men det är ju regeringens sak att ta hänsyn inte bara till SJ:s företagsekonomiska bekymmer och underskott utan också till de samhällsekonomiska faktorerna, som ju inte primärt är SJ:s sak. Det är massor av faktorer som man här måste ta hänsyn till, och jag hoppas att kommunikationsministern, när han avgör dessa frågor, sitter med en lista framför sig över olika samhällsfaktorer som han skall beakta, t. ex. resenärernas tidsanvändning, bekvämlighet och grad av valfrihet, belastningen på vägnätet, behovet av väginvesteringar, olycksrisker. I dag kostar ett dödsfall staten omkring 250 000 kronor, om man skall räkna i pengar. En invaliditet kostar omkring 750 000 kronor. Hur är det med kravet på trafikövervakningen? Den måste bli större och verksamheten därmed dyrare. Hur är det med trängselp Problemen, miljöeffekterna, fordonskostnaderna, kommunikation, utnyttjandegraden i redan gjorda investeringar, rationaliseringsmöjligheter, lokaliseringspolitiska effekter, förtroendeffekter, psykologiska effekter, som är inte minst viktiga? Vi ser t. ex. i Fryksdalen hur enbart hotet att banan kanske kommer att läggas ned någon gång har haft negativa effekter på dem som eventuellt tänkt sig att etablera ett företag i den regionen. Vi har också de totala serviceeffekterna, effekten för utsatta minoritetsgrupper osv.

Det är sådana saker som man måste ta hänsyn till när man från samhällets sida bedömer den samhällsekonomiska effekten av indragningar av SJ:s trafik. Därför vore det mycket tacknämligt om kommunikationsministern kunde offentligt redovisa de beräkningsgrunder som ligger bakom de här 600 miljonerna, så att vi som vill delta i denna debatt ser i vad mån man har gjort några alternativa beräkningar för kostnader i de fall då man lägger ned olika järnvägar.

Fru talman! Beträffande busstrafiken tycker jag att det är litet häpnadsväckande att kommunikationsministern hänger upp frågan om kommunernas bidrag till SJ på kommunernas befogenheter enligt kommunallagens § 3 och att SJ måste behandlas rättvist, som han säger. Kommunikationsministern har ju där missat poängen. Frågan är inte om kommunerna får stödja SJ utan om kommunerna *kan* stödja SJ. Det är en principiell fråga och en fråga om *vad som är möjligt* för fattiga kommuner. Trafikförsörjningens omfattning och kvalitet kan inte få bli en fråga om vad glesbygdskommunerna orkar med maximalt, utan ansvaret måste ju ligga på regering och riksdag.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk):

Fru talman! Jag skall bara säga några ord.

Tanken bakom min interpellation var ju närmast den – som väl också i viss mån har redovisats i interpellationen – att man utifrån det beslut som har fattats i riksdagen i våras skulle kunna resonera sig fram till konsekvenserna av beslutet. Det måste vara på det sättet, såvitt jag förstår, att om man bestämmer sig för att vara väldigt försiktig med att lägga ned trafiksvaga bandelar får det konsekvenser rent ekonomiskt för statskassan. Detta är alldeles givet, och i det sammanhanget tycker jag faktiskt att det skulle vara mycket intressant att få höra litet mera om det man läste om i september när kommunikationsministern redovisade tillsättandet av den nya transportpolitiska delegationen och dess arbete och då han även redovisade att man inom departementet håller på med att utarbeta olika tidsmässiga modeller för upprätthållandet av en olönsam trafik och beräkna vad de kommer att kosta. Jag tror att det har stor betydelse för den här debatten att vi får upplysningar om detta.

Mitt resonemang förut om bilismen och dess kostnadsansvar förde jag egentligen bara för att man skulle få en jämförelse. Är det på det sättet att vi subventionerar bilismen med miljarder kronor kan man ju tycka som så, att även om vi skulle få en ganska betydande ökning av anslagen till olönsam trafik är det ändå rimligt i och för sig med tanke på att vi lägger ned så mycket pengar just på bilismen. Herr Norling har ju själv i en intervju i Dagens Nyheter i samband med det som jag förut talade om här sagt att beslutet om stor försiktighet vid nedläggandet av bandelar skulle medföra att man fick ökade bilskatter och att detta skulle bli aktuellt fram i vår. Så stod det i tidningen – jag kan självfallet inte yttra mig om vad som är sanning i det.

Jag säger som förut, att jag tror inte på något generellt utkrävande av bilismens kostnadsansvar. Jag tror att det blir mycket svårt att över huvud taget genomföra något sådant. När det gäller långtradartrafik o. d. anser jag att det finns möjligheter till hårdare beskattning, men jag tror

att det är en fråga på ganska lång sikt att utkräva ett kostnadsansvar för bilismen som då skulle ge underlag för den subventionering som vi talar om. Därför föreställer jag mig att vi måste debattera fram hur vi vill ha det i fortsättningen. Vill vi ha trafiksvaga bandelar kvar måste vi också inom riksdagen vara överens om att vi skall ge anslag till det. Det är också sådana beslut som efterlyses av SJ-ledningen. Mot den bakgrunden vore det som sagt väldigt bra om vi kunde få en redovisning av tankegångarna inom den utredning som pågår i departementet.

Detta med kommunerna och busstrafiken skall jag inte beröra så mycket, men det är väl ändå på det sättet att kommunerna ställs i en situation där man tvingas välja mellan att utbetala bidraget exempelvis till SJ och att organisera egen kollektivtrafik — detta trots att regeringen inte fastställt den ekonomiska ansvarsfördelningen för stat och kommun. Kommunerna får alltså här ta på sig ett ökat ansvar för en tillfredsställande trafikförsörjning, och detta är olustigt därför att hänsyn inte tas till kommunernas olika geografiska och ekonomiska förutsättningar. Det är där svårigheterna kommer in enligt min bedömning. Nu har jag läst att transportnämnden inför upprättandet av förra årets statsverksproposition föreslog att man med hänsyn till den svåra ekonomiska situationen för busstrafiken, som den varit de senaste åren, skulle höja bidraget från 2:50 till 3 kronor per vagnmil, och det sammanlagda beloppet skulle då föregående år ha utgjort 15 680 000 kronor. Det finns ett ordspråk som säger att medan gräset växer dör kon, och jag tror att det kan finnas en sådan risk i det här sammanhanget och att vi därför ändå i avvaktan på bussbidragsutredningens förslag måste försöka få fram en höjning av anslaget till olönsam busstrafik.

Herr SELLGREN (fp):

Fru talman! De frågor som jag här ställt är ytterst ärliga och bottnar i den oro för transportförsörjningen som råder ute i landet. Den oron har varit orsaken till att jag frågat om sådant som jag tyckt att jag inte haft tillräcklig kännedom om när frågor ställts till mig ute i landet.

Då är det emellertid ganska märkligt att kommunikationsministern startade sina kompletterande svar med att lägga särskild tyngd i stämman och misstänkliggöra frågeställarna i stället för att svara på frågorna. Det förefaller som det numera inte skulle uppfattas ärligt, när man framställer frågor. Frågeställarens avsikter misstänkliggörs, och man upplever det nästan så att vi har fått en ny debattmoral. Jag är främmande för det. Om jag har sagt något galet, när jag borde veta bättre, så säg det i en saklig anda! Jag — och jag tror också folkpartiet i övrigt — kommer att förbehålla mig rätten att här i riksdagen framställa frågor om sådant som väl har debatterats tidigare men som jag tycker att det kan finnas nya infallsvinklar på eller som bör förtydligas genom att nya spørsmål tas upp.

Efter "utfallet" mot oss som vågat fråga kom kommunikationsministern in i ett sakligare tonläge, och det var mycket trevligt. Då började jag känna mig mera hemma, och det hela blev mindre dramatiskt. Kommunikationsministern sade då att vi slog in öppna dörrar. Det var trevligt att höra, eftersom det i och för sig utgör besked med anledning av

de frågor som ställts till kommunikationsministern, även om ett sådant svar inte var särskilt tydligt.

En sak i mitt anförande som irriterade kommunikationsministern var att jag nämnde att 120 mil järnvägar på olika bandelar dels var föremål för ansökan om nedläggning hos Kungl. Maj:t, dels var under utredning inom SJ. Jag sade det bara som ett av de tre exempel som ligger till grund för oron ute i landet. Därmed har jag inte tagit ställning och sagt att de bandelarna till varje meter skall vara kvar. Nej, jag tror att vi sedan trafikplaneringsutredningen är klar kommer att ha anledning att ifrågasätta trafiken på vissa bandelar. Men då räknar vi med att ha ett underlag som ger möjligheter till en tillfredsställande ersättningstrafik.

Sedan blev kommunikationsministern emellertid verkligen irriterad, när jag frågade om samarbetet mellan trafikplaneringsutredningen och den trafikpolitiska delegationen. Det verkar kanske näsvisst att jag som ledamot av trafikpolitiska delegationen ställer frågor till kommunikationsministern här i riksdagen, men det var ju en fråga som berör dagens ämne. Kommunikationsministern sade att delegationen ju har diskuterat arbetsformerna, och därför tyckte han att det var skrämmande att jag tog upp vissa frågor här i kammaren. Ja, visst har vi diskuterat arbetsformerna inom trafikpolitiska delegationen. Och eftersom kommunikationsministern själv berörde arbetet där kan jag omtala att vi med ledning av trafikutskottets betänkande i våras — som ju har blivit något av en katekes eller idébildare för vad som skall göras — vid punkten järnvägsnedläggelser har slagit fast att det skall Kungl. Maj:t syssla med och besluta om. Men jag finner också av utskottets betänkande att det skall förekomma en ganska intim samverkan mellan trafikplaneringsutredningen och transportpolitiska delegationen, inte minst när det gäller frågan om tillfredsställande transportförsörjning. Jag ställer då bara den blygsamma följdfrågan: I det sammanhanget måste det väl vara möjligt att ta upp de olönsamma bandelarna? Inte trodde jag att jag därmed skulle väcka en sådan irritation att frågan blev infekterad. Det blir inte bättre om man då får ett nästan affekterat svar.

SJ bedriver även busstrafik, säger kommunikationsministern. Ja, det är alldeles klart — SJ är ett trafikföretag. Det kanske inte skall heta statens järnvägar utan Sveriges allmänna trafikorganisation eller något sådant. Men behöver SJ fördenskuil konkurrera med sig själv? Är det verkligen företagsekonomiskt riktigt att det i en bygd med glest trafikunderlag förekommer att tåget går åtta minuter efter det att bussen har gått? Det kan väl inte vara riktigt okay.

När det gäller trafiken utmed Norrlandslinjen antog kommunikationsministern att SJ tidigare hade koncession och att detta skapade svårigheter för det enskilda företaget att få koncession på Stockholm. Företaget hade koncession för två turer och sökte för den tredje turen. SJ gick samman med ett enskilt företag om samtrafik Umeå—Stockholm, varvid delen Umeå—Sundsvall skulle trafikeras med buss och resten med tåg. Nu slog inte den idén. Det hade annars varit en mycket god idé, eftersom järnvägssträckan Umeå—Sundsvall är 50—60 procent längre än vägsträckan — järnvägen går långt in i Jämtland på vägen till Sundsvall. Man fortsatte därför med denna privatägda buss till Stockholm. Och visst

kan man göra det, men varför skall man motsätta sig annan trafik?

Jag skulle väl ha sagt något om det sista antagandet som kommunikationsministern gjorde — det stämde inte riktigt med verkligheten — men jag låter det vara.

Vad jag har frågat är alltså: Kommer bussbidragsutredningen att slutföra sitt arbete nu, oberoende av trafikplaneringsutredningen? Det är en fråga som ligger bakom den oro jag har fångat upp, och det är väl ingen farlig fråga att ställa. Vad avses med lämpligt samspel mellan olika trafikmedel? Jag har sett i fackpress och på andra håll att man hyser oro för detta. Jag tycker själv — jag har motionerat om det — att man skall verka för en samordning mellan landsvägstrafik av gods och järnvägstrafik. Menar man att detta samspel skall åstadkommas på frivillig väg och på basis av 1963 års beslut eller kommer det att ta sig andra former? Det är en fråga som jag närmast bara vidarebefordrar.

Trafikplaneringsutredningens samarbete med trafikpolitiska delegationen kanske jag inte skall fråga om. Den andra frågan gällde då SJ:s konkurrens med sig själv. Vilket är det riktiga: att SJ konkurrerar med sig själv eller kompletterar sig själv?

Herr kommunikationsministern NORLING:

Fru talman! Det är i stort sett samma frågor som ställts nu som när jag senast var uppe i talarstolen, måhända med någon eller några nyanser.

Herr Olsson i Kil konstaterade att han läst de pressmeddelanden och trafikutskottsbetänkanden där svaren på hans frågor till stor del fanns. Då tror jag väl att vi inte skall behöva hålla på så länge, han och jag, om detta, eftersom vad som är sagt i olika former av meddelanden också har blivit känt för honom.

Han kommer tillbaka också till Gotland och konstaterar att 30 000 kronor var minsann inte mycket att ge gotlänningarna, vilket var den summa jag nämnde i mitt förra inlägg. Ja, herr Olsson i Kil, de 30 000 kronorna var alltså vad Gotlands kommun har fått i bidrag till olönsam lokaltrafik. Jag nämnde ju inte men måste göra det att Gotland dessutom via subvention till SJ för busstrafik under samma tid, under föregående år, fick 125 000 kronor utöver de 30 000 kronor som kommunen sökte för olönsam lokaltrafik. De här 125 000 kronorna var alltså det bussbidrag Gotland skulle ha till olönsam busstrafik, men inte heller det räckte naturligtvis på långa vägar till för att klara det underskott som där fanns. Men för att inte de 30 000 kronorna skall lysa som något enstaka exempel nämner jag också detta med bussbidraget på 125 000 kronor.

Är inte då kommunikationsministern beredd, säger herr Olsson, att nämna någon enda bana utöver inlandsbanan som ju omnämndes, när presentationen skedde av den landsomfattande trafikplaneringen? Själv har han exempel på vad man skulle kunna nämna. Jag fastnade bara för en bandel, nämligen Arvika—Koppom, som jag tror herr Olsson nämnde. Den skulle man väl ändå, menar han, kunna nämna här som en bandel som skulle få leva kvar ytterligare några år. Det är ganska märkligt, för den banan talade man första gången om att lägga ned 1962. Då började det ärendet sin vandring. Det är alltså nu nio år sedan den första framställningen såg dagens ljus, då den bandelen började bli olönsam. Jag

tycker att herr Olsson och jag skulle kunna förena oss åtminstone på den punkten att man kan inte precis säga att Kungl. Maj:t har farit alltför vårdslöst fram med bandelen Arvika-Koppom under årens lopp, när man har låtit det gå nio år och det ännu inte finns något beslut i någon riktning när det gäller den bandelen.

Jag bara tar den som ett exempel för att visa att det naturligtvis inte alls är så som det här sägs att det skulle hänga något Damoklessvärd över en hel del av dessa banor vilket man av debatten här lätt kan få uppfattningen att det gör, utan de behandlas alla lika seriöst och lika grundligt och lika intresserat av alla som sysslar med nedlägningsärenden som någonsin förr.

De 600 miljonerna återkommer både herr Magnusson och herr Olsson till. Jag sade att det är en relevant siffra mot bakgrunden av vad man har att vänta sig på utgiftssidan — löneökningar och kostnader för materiel och mycket annat — och jag gick inte längre i min exemplifiering då. Självklart blir det av stort intresse för den planering som vi nu sätter i gång i varje län att i sinom tid få ta del av underskotten exempelvis på den trafik med järnväg som går inom de olika länen. Jag ser framför mig ett litet exempel på vad dessa länsplaneringar verkligen kommer att få ett såvitt jag förstår mycket intresseväckande arbete med, nämligen att gå in bland annat i ekonomin för den olönsamma trafiken — i den mån olönsam järnvägstrafik förekommer inom länet — och så småningom se vad det är fråga om för ekonomiska storheter i det sammanhanget.

Herr Sellgren, det kanske ändå fanns en viss skall vi säga grund för min betänklighet visavi trafikpolitiska delegationen och de frågor som ställdes i anledning av dess mandat. Det var ju ändå så, för att nu få upprepa sig en enda gång, herr Sellgren, att trafikutskottet och riksdagen i våras i stort talade om vad delegationen skulle göra med sitt utökade mandat. Det gick sedan ut en kommuniké från kommunikationsdepartementet när vi hade fått den personella sammansättningen klar och presenterade delegationen. Sedan har delegationen, där herr Sellgren själv är med, haft sammanträden och bl. a. diskuterat sina arbetsformer. Då är det klart att man får väl ändå finna sig i att det delegationen då kommer fram till i detta första förberedande arbete skall den arbeta efter till dess att delegationen själv finner endera att mandatet är för svagt och vill utöka det eller ändra på arbetsformerna. Men jag tänker inte, herr Sellgren, gå in i trafikpolitiska delegationen och kräva någon ändring av det arbetsprogram som delegationen själv låtit sig föreläggas, utan jag vill ge det klagörande beskedet till herr Sellgren att jag för närvarande inte har någon tanke på att störa trafikpolitiska delegationen i det viktiga arbete som den nu har satt i gång.

Sammanfattningsvis skulle jag vilja konstatera ett par saker. Det frågas från interpellanter och andra: Vad händer med människorna nu? Hur går det med järnvägarna? Hur går det med bidragen till olönsam busstrafik osv? Det är en lång rad frågor som ställs.

Naturligtvis skall vi seriöst konstatera, att frågorna till stor del bygger på och skall bygga på ett intresse för och en oro för den utveckling på trafikområdet, som till stor del har sin grund i den ändrade struktur både av samhället och av trafikmedlen som vi har upplevat och upplever sedan

många år tillbaka. Det vore märkligt, om det skulle gå oss förbi helt och hållet i detta land allt som skett på trafikområdet, t. ex. bilismens utveckling och strukturförändringen i samhället med urbaniseringen och alla dess följder. Det vore märkligt om det inte skulle sätta sina spår i trafikapparatusens möjlighet att fungera.

Regeringen har under senare tid tillsatt en rad organ, utredningar och annat, t. ex. kollektivtrafikutredningen för tätorterna. Trafikpolitiska delegationen har fått utökad mandat och utökad sammansättning. Den landsomfattande trafikplaneringen skall komma i gång med full fart från årsskiftet, hoppas vi. Länsstyrelserna skall samråda med kommunerna, vilket är viktigt. Alla landets kommuner får vara med och säga sitt om trafiken i sin region nu och framgent. I samarbete med länsstyrelser och trafikplaneringsutredning skall vi nu anslå den tid vi tror kommer att behövas för att bygga upp vad vi har kallat ett stomlinjenät i landet, som kan bestå av järnvägstrafik, busstrafik, taxitrafik, flygtrafik, ja kanske rent av sjötrafik i någon enstaka relation, i ett samspel som skall vara till medborgarnas tjänst och naturligtvis om möjligt åstadkommas till en kostnad som står i rimlig proportion till vad man kan begära från befolkningens sida för att få en "tillfredsställande trafikförsörjning". Detta skall väl ändå vara vår gemensamma utgångspunkt och gärna kanske också vår gemensamma slutpunkt för diskussioner och informationer av den art, som vi bl. a. bedriver här just nu.

Jag kan gärna upprepa vad jag sade i slutet av det pressmeddelande, som gick ut beträffande den landsomfattande trafikplaneringen, nämligen att med ett förtroendefullt samarbete mellan den statliga trafikplaneringsutredningen, länsstyrelser och kommunala organ är åtminstone jag övertygad om att vi i slutet av 1974 skall vara klara med en regional trafikplan omfattande hela riket, som så långt som möjligt skall garantera en tillfredsställande transportförsörjning för alla.

Herr SELLGREN (fp):

Fru talman! Man blir mer och mer på det klara med att det instrument som interpellationsinstitutet utgör mera tar sig uttryck i en debatt än i att man framställer frågor och får dem besvarade. Vissa frågor besvaras, andra utelämnas. Det kan man nästan ta för givet, eftersom kommunikationsministern i slutet av sitt senaste anförande gjorde en ny resumé av syftet med trafikplaneringsutredningen.

Men när statsrådet lämnar genmälen till oss eller svarar på vad man frågar om, plockar han ut det som är mest besvärande eller det som han helst vill avfärda eller polemisera mot.

Han säger att han hade grund för betänklighet när jag frågade om samarbetet mellan trafikplaneringsutredningen och trafikpolitiska delegationen. Den betänkligheten skulle botten i att folkpartiet fick sin reservation avslagen i våras, den reservation som talade för en parlamentarisk utredning som skulle göra en översyn av 1963 års trafikbeslut. Detta skulle alltså ligga till grund för statsrådets betänkligheter. Och så menar han — det är en liten pekpinne och en tillrättavisning, och jag tar emot den — att jag borde finna mig i att arbeta efter ett arbetsprogram som trafikpolitiska delegationen har enat sig om.

Jag har gjort det, herr statsråd. Jag har i trafikpolitiska delegationen fört fram vissa förslag — som har avslagits. Jag konstaterade bara att de punkter som jag tyckte var relevanta i sammanhanget inte kom med, och så arbetade jag lojalt inom denna delegation. Det är mitt sätt att arbeta, och det finns ingen anledning att misstänkliggöra mig på den punkten.

Varför ställde jag frågan? Jo, trafikpolitiska delegationen har avfärdat frågan om järnvägsnedläggelse. När man nu skall ha ett intimt samarbete mellan trafikplaneringens utredning och trafikpolitiska delegationen för att klargöra begreppet "tillfredsställande transportförsörjning", undrar jag om det inte är möjligt att man i det samrådet också touchar frågan om järnvägsnedläggelser. Det var bara detta frågan gällde.

Sedan mynnar svaret ut i en allmän deklaration. Jag har t. ex. inte fått svar på huruvida bussbidragsutredningen kommer att fullföljas och förslag med anledning av dess resultat läggas fram under trafikplaneringsarbetets gång. Detta är en berättigad fråga, som orsakas av oron för den framtida transportförsörjningen. Skall allt utredningsarbete och alla initiativ läggas på is i avvaktan på resultatet av trafikplaneringsutredningens arbete? Då får vi vänta fram till år 1975 eller 1976 för att få några beslut i en positiv riktning.

Detta är en mycket viktig fråga för glesbygderna. Som jag sade i mitt tidigare anförande är det många stora kommuner som råkar ut för kommunikationsproblem. Visserligen erhåller de detta ökade stöd från statsmakterna, men, som jag också anförde, är det risk för att det när kommunerna inforrdar offerter från olika företag, t. ex. för skolskjutsar — i det exempel jag tidigare anförde gällde det ett statligt företag — läggs i offertpriset in också ett belopp som skall innebära stöd till den kollektiva trafiken. Om bussbidragsutredningen får slutföra sitt arbete och detta får behandlas i riksdagen förmodar jag att en hel del av dessa problem blir undanröjda.

Jag får väl ytterligare reducera mitt frågande och bara låta den här frågan kvarstå.

Herr OLSSON i Kil (fp):

Fru talman! Herr kommunikationsministern lyckas göra det till något förtjänstfullt att folket i västra Värmland fått vänta nio år på svaret om hur det skall gå med järnvägslinjen Arvika—Koppom.

Just den formen av ovisshet vållar bekymmer och leder till att företag och befolkning inte vågar lita på att järnvägen i framtiden finns kvar som transportmöjlighet. Vi efterlyser *bättre* beslut, inte *brist* på beslut. Även om det är bra att denna järnväg inte har lagts ned vore det välgörande att få ett klart besked från kommunikationsministern, att varken den järnvägen eller de andra hotade järnvägarna kommer att läggas ned förrän det finns beslutsunderlag för det och förrän man vet hur trafikpolitiken skall inlemmas i regional- och socialpolitiken. Låt mig ta ett exempel på hur statens ena hand ofta inte vet vad den andra gör. Jag kan ta Fryksdalsbanan. Där har staten i lokaliseringsbidrag under de senaste fem åren till Sunne och Torsby kommunblock satsat ungefär 30 miljoner kronor. Till detta kommer följdinvesteringar på drygt 50 miljoner kronor.

Måndagen den
13 december 1971

Ang. järnvägs-
nedläggelserna,
m. m.

Samtidigt vet vi att hotet om en nedläggning i framtiden av Fryksdalsbanan psykologiskt varit mycket negativt när det gällt företags-etableringar och för de människor som bor i området. Ändå kostar det enligt de senaste beräkningarna bara 260 000 kronor om året att bibehålla persontrafiken med alla de positiva effekter detta skulle ha, exempelvis på turismen.

Jag tror inte att ens inom SJ vet den ena handen vad den andra gör. Låt mig jämföra SJ och GDG när det gäller Fryksdalsbanan. Bägge dessa enheter drivs företagsekonomiskt inom samma ram. De drivs såsom av varandra oberoende enheter.

Den 18 november intervjuades i TV-programmet Rapport, som jag hoppas att kommunikationsministern såg, en av de resande på Fryksdalsbanan. Intervjuaren frågade, om hon hade upplevt någon försämring av trafikpolitiken i Fryksdalen de senaste åren. Hon svarade: Ja, för mig är det helt orimligt att bussen, som går ned till järnvägsstationen, är lagd så att den kommer en minut efter det att tåget har gått. Den buss som ungefär samtidigt kommer till stationen när tåget kommer tillbaka går en minut innan rälsbussen har kommit fram.

Detta var alltså en uppgift från en av dem, som dagligen reser på denna bana. Det är sådan ovetskap hos den ena delen om vad den andra gör som leder till att trafikpolitiken trasslat till sig som den har gjort. Jag tror att kommunikationsministern kommer att göra allt som står i hans makt för att driva på den regionala trafikplaneringen, men då är det viktigt att man inte under tiden handlar så att det inte går att reparera de skador, som anställs fram till dess att beslutsunderlaget föreligger.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Fru talman! Jag glömde att svara herr Sellgren på hans fråga om bussbidragsutredningen, och jag ber om ursäkt för det. Bussbidragsutredningen kommer att avlämna sitt betänkande under 1972.

Sedan bara några ord om sådana enskilda fall i SJ:s agerande som enligt herr Olsson i Kil kan diskuteras. Det är klart att det finns många fall som skulle vara värda att belysas inte bara när det gäller SJ:s verksamhet. Det finns säkert på många andra områden i vårt land trafikförhållanden, där SJ kanske inte ens på minsta sätt är inblandat. Vi märker detta redan nu i det planeringsarbete, som vi sedan ett år tillbaka sysslar med i Norrbottens och Östergötlands län. Trafiken kan där den inte är riktigt planerad på olika sätt "komma fel", vilket sker utan att man ändå kan beskylla någon för att vara ute i oärliga avsikter.

Alla de exempel som angivits från Värmland och andra håll är ju saker som länsplaneringen nu skall ta itu med. Detta skall länsstyrelser och kommunala organ, i vilka på båda hållen parlamentariker ingår, tillsammans med oss i departementet gemensamt försöka hitta lösningar på. Det blir ett jättearbete, men jag utgår från att länsstyrelserna med den positiva reaktion de visat på förslaget om en länsplanering helt förutsättningslöst skall ge sig i kast med uppgiften så att vi, som jag sade för en stund sedan, fru talman, i slutet av 1974 i detta land skall ha något som vi skall kunna kalla en tillfredsställande transportförsörjning.

Överläggningen var härmed slutad.

Måndagen den
13 december 1971

*Ang. kommuner-
nas medverkan i
trafikplaneringen*

Herr kommunikationsministern NORLING erhöill ordet för att besvara herr *Mattssons* i Skee (c) den 5 november framställda interpellation, nr 198, och anförde:

Fru talman! Herr Mattsson i Skee har frågat mig dels om jag avser att ge företrädare för kommunerna möjligheter att delta i trafikplaneringsarbetet genom representation i trafikplaneringsutredningen, dels om jag avser ge anvisningar för planeringen sådan utformning att kommunerna ges inflytande på den regionala trafikplaneringen.

Regeringen har uppdragit åt samtliga länsstyrelser att för respektive län upprätta en regional trafikplan i anslutning till trafikplaneringsutredningens försöksverksamhet och enligt anvisningar som jag successivt kommer att lämna på grundval av förslag från utredningen. Syftet med planeringen är att mot bakgrund av bebyggelsestruktur, näringslivsförhållanden etc. och med hänsyn till nuvarande och förväntad efterfrågan på transporttjänster anvisa lösningar på hur de regionala transportbehoven bäst skall tillgodoses. Trafikplaneringsutredningen har i ett inledande skede av utredningsarbetet sökt konkretisera planeringens innehåll och metodik. Utredningen har därefter inlett en försöksverksamhet i två län, nämligen Norrbottens och Östergötlands län.

Det är givet att den övergripande regionala trafikplaneringen och den kommunala lokala trafikplaneringen måste samordnas. Avsikten är därför att kommunerna i planeringsarbetet på länsnivå skall komma in i en samverkan med länsmyndigheterna. I Norrbottens län har en första kontakt ägt rum mellan företrädare för trafikplaneringsutredningen, länsstyrelsen och samtliga kommuner, därvid formerna för en samverkan behandlats. Jag räknar också med att i de anvisningar som successivt kommer att utfärdas under 1972 med utgångspunkt i erfarenheterna från försökslänen närmare ange hur den regionala trafikplaneringen skall kunna utformas och avstämmas med hänsyn till de intressen som kommer till uttryck i kommunernas egen lokala trafikplanering.

Sammanfattningsvis vill jag alltså konstatera att själva planeringsmetodiken för genomförandet av de regionala trafikplanerna förutsätter fortlöpande samverkan och åsiktsutbyte mellan de statliga planerande organen och kommunerna.

Herr MATTSSON i Skee (c):

Fru talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för svaret på interpellationen. Efter den långa debatt som nu har förts om olika trafikfrågor är det kanske omöjligt att undvika någon liten upprepning. Det får vi väl i så fall ha överseende med.

Först vill jag framhålla att jag tycker att det är synnerligen värdefullt att uppdraget till den regionala trafikplaneringen har lämnats från regeringens sida. Man upplever det som ett uttryck för att regeringen känt av den oro som trafikanterna i olika delar delar av landet hyser inför den utveckling som trafiksystemet och trafikservicen i vårt land har tagit.

År 1963 antog riksdagen de av Kungl. Maj:t förordade riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken. Målet för trafikpolitiken var enligt beslutet

Måndagen den
13 december 1971

*Ang. kommuner-
nas medverkan i
trafikplaneringen*

att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnad och under former som medgav en företagsekonomisk effektivitet och transportmedlens sunda utveckling. Trafikpolitiken skulle utformas så att de krav som ställdes från trafiksäkerhetssynpunkt blev tillgodosedda och att utvecklingen på det tekniska området främjades. Trafikpolitiken skulle stimulera till en uppdelning av transporterna mellan trafikgrenarna i överensstämmelse med deras reella kostnads- och kvalitetsförutsättningar. Varje trafikgren skulle därvid i princip svara för sina kostnader. Förutsättningar borde även i övrigt skapas för en konkurrens på mer likartade villkor såväl mellan trafikgrenarna som mellan trafikföretagen inom en och samma trafikgren. En effektiv konkurrens borde nämligen enligt statsmakterna stimulera trafiken att söka sig till de transportmedel som bäst tillgodosåg transportbehoven, samtidigt som transporterna borde kunna ske till lägsta samhällsekonomiska kostnad.

Statsmakterna valde alltså 1963 en lösning, som innebar att man lämnade de olika transportmedlen större frihet att utnyttja sina kostnads- och kvalitetsmässiga förutsättningar. Ett större mått av fri konkurrens ansågs bättre stå i överensstämmelse med vår allmänna näringspolitik, samtidigt som en sådan konkurrens skulle utgöra ett kraftigt incitament för trafiken att söka sig till de kvalitativt och kostnadsmässigt mest ändamålsenliga transportmedlen. Dessutom borde konkurrensen stimulera till effektivitet i trafikrörelsernas skötsel. Man betonade, vilket är viktigt att komma ihåg i detta sammanhang, att konkurrensen skulle skapas på lika villkor.

Utvecklingen har kanske inte gått exakt som man beräknat. Vad som framför allt mer och mer framstått som ett problem för både trafikföretagens ekonomi och statens och kommunernas serviceansvar är de avsevärt ökade kostnaderna. Trafikföretagen anser i så fall att ersättningarna skall utgå direkt från uppdragsgivaren, staten eller kommunen, och att alternativet till detta är trafikens nedläggning. Statsmakterna har i denna situation intagit den ställningen att det måste vara en kommunens angelägenhet att svara för trafikförsörjningen lokalt.

Här har skett en glidning i argumentering och ställningstagande allteftersom kostnadsproblemen har ökat. Senast framgår detta i regeringskommunikén angående trafikplaneringen, där man uttrycker ansvarsfördelningen på så sätt att kommunen har ett primärt ansvar – såväl beträffande planering som genomförande – för den lokala trafiken, medan staten anses ha ett primärt planeringsansvar för den regionala trafiken. Observera här att när det gäller statens ansvar så använder man ett annat uttryck. Man talar om ett primärt planeringsansvar.

Vad som menas med lokal trafik kommer också fram i kommunikén, där man speciellt berör Gotlands problem. Efter kommunsammanläggningarna anses alltså trafiken inom kommunerna vara av lokal karaktär, med därav följande ansvar för kommunerna. Tillämpas den principen, som man har uttalat för Gotlands del, över hela landet så innebär det ett väsentligt ökat ansvar ekonomiskt för Sveriges kommuner när det gäller trafiken, med tanke på de kommunsammanläggningar som har skett.

För många kommuner har den här nämnda kostnadsutvecklingen för

trafiken medfört en ny och betungande utgift. Man vill inte utan vidare acceptera att kostnadsutvecklingen i trafiken automatiskt skall medföra en ny kostnad för kommuner för att dessa skall kunna upprätthålla en acceptabel trafikstandard. Det måste i så fall vara ett berättigat krav, eftersom det i stor utsträckning är ett statligt affärsverk som är part, att man klargör kostnadsansvaret för trafiken genom ett parlamentariskt utredningsarbete och att fördelningen av kostnadsbördan för skilda grupper av kommuner klarläggs. Skjuter man den frågan ifrån sig, och under tiden de ekonomiska krafterna tillåtes verka, har kommunerna inget alternativ. Man står då inför fullbordat faktum att ansvaret gått över på kommunen och att detta förhållande kan tas som intäkt för att så bör ansvarsfördelningen mellan stat och kommun på detta område även fortsättningsvis vara utformad. Det alternativ man många gånger står inför är alltså en nedlagd trafik och en försämrad service.

I regeringskommunikén konstateras att "målet bör vara att vi under 1974 skall kunna bli bättre överens om hur vårt trafiknät både i fråga om persontransporter och godstransporter bör se ut, vad det får kosta och hur det skall finansieras".

Det är väl då riktigt att dra den slutsatsen att trafikplaneringsutredningen, vars hittillsvarande och kommande arbete skall vara vägledande för länsstyrelsernas trafikplaneringsuppgift, kommer att få utreda och föreslå hur man skall lösa de viktiga frågorna om vad som är regional och vad som är lokal trafik och även vad som skall avses med tillfredsställande trafikförsörjning osv.

Med hänvisning till de synpunkter som i regeringskommunikén anförts om kommunernas ansvar för lokal trafik har min fråga om kommunal representation i trafikplaneringskommittén ställts. Jag måste tyvärr konstatera att statsrådet inte svarar på min fråga. För min del anser jag att, eftersom kommuner redan är engagerade i trafikverksamhet på skilda platser i landet, en kommunal representation skulle vara självklar, och jag är angelägen om att statsrådet ville ge sin syn på detta mera än vad som framgår av svaret. Skall de frågor jag nämnde nyss utredas genom trafikplaneringsutredningen eller skall de klaras upp av andra utredningar?

Beträffande min andra fråga, om kommunernas inverkan på den regionala trafikplaneringen, så motiveras den av att kommunerna redan på många platser är i arbete med trafikplanering. Kommunförbundet har aktualiserat denna fråga. År 1970 t. ex. gick man ut med skrivelser. Man hade också sammankomster, där man med kraft underströk för kommunerna att det var angeläget att trafikförsörjningsarbetet intensifierades. Man har gjort en uppkollning av planeringsläget under 1971. Den visar att ett stort antal kommuner i egen regi, i samarbete med andra kommuner inom ett block eller i ett regionalt samarbete har tagit sig an trafikplaneringen och startat försöksverksamhet på skilda områden och av skilda utformningar.

Vi är ju alla angelägna om att den arbetsuppgift, som länsstyrelserna har fått i trafikplaneringen, skall utmynna i ett förslag som både ger en god trafikförsörjning och naturligtvis också håller sig inom ramen för vad respektive huvudmän ekonomiskt kan satsa. Eftersom det inte är möjligt

Måndagen den
13 december 1971

*Ang. kommuner-
nas medverkan i
trafikplaneringen*

att dra en knivskarp gräns mellan lokal trafik och regional trafik, är det synnerligen angeläget att anvisningarna till länsstyrelserna kan göras så att man får till stånd ett fint samarbete mellan den lokala och regionala trafikplaneringen. Det förutsätter att kommunerna, eller de organ som kommunerna låter sig företrädas av i dessa frågor, kommer in i planeringen i ett tidigt skede. Ja, frågan är om inte arbetet med den lokala trafikplaneringen skulle ha forcerats och helst vara färdigställt innan det regionala arbetet satts i gång. Den regionala planeringen är ju delvis en samordningsfråga mellan de lokala planeringarna. Finns det möjligheter att i länens trafikplaneringsarbete tillsätta utredningskommittéer, där kommunerna eller deras företrädare direkt kan medverka, så att de resultat som kommunerna kommit fram till i det lokala utredningsarbetet eller det som de anser vara nödvändigt lättare kan beaktas?

Jag återvänder till frågan om kostnadsfördelningen. Även om säkert mycket finns att vinna i rationalisering inom trafikapparaten, är det ändå realistiskt att utgå från att det på många områden erfordras direkt stöd av allmänna medel för att upprätthålla trafik. Det är då angeläget för att få en realistisk planering att ansvarsfördelningen är gjord i princip före planeringen, så att i varje fall de i arbetet deltagande parterna vet vad det i pengar handlar om.

Jag utgår från att man när man på regeringshåll i olika sammanhang talar om det kommunala ansvaret för trafikförsörjningen också är helt på det klara med att kommunerna kräver bestämmanderätt som svarar mot detta ansvar.

Länsstyrelsernas trafikplaneringsuppgift har till en början medfört viss tvekan från kommunernas sida beträffande deras roll i vad gäller såväl trafikplaneringen som trafikförsörjningen över huvud taget. För min del är jag på det klara med betydelsen av att kommunernas påbörjade eller planerade utredningsarbeten fortsätter och forceras.

Sammanfattningsvis vill jag därför dels hemställa att statsrådet lämnar ett utförligare svar på frågan om kommunal representation eller kommunalt inflytande i trafikplaneringsutredningen, dels understryka att kommunerna är angelägna att aktivt få medverka i trafikplaneringens utformning regionalt. Jag hoppas att möjligheter härtil kommer att ges.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Fru talman! Det kan vara lämpligt att bara helt kort rekapitulera vad som har hänt i de två försökslän där vi nu ändå har arbetat med detta i mer än ett år. Vi har därigenom en om än liten erfarenhet av det första planeringsåret av denna nya verksamhet. Jag tror att det samtidigt i stort kan innesluta svaret på de frågor som herr Mattsson i Skee nu ställt. Herr Mattssons oro har väl mest sitt ursprung i en ängslan för att kommunerna inte skulle få komma med i detta sammanhang på det sätt som han och kanske andra med honom kan anse vara befogat mot bakgrunden av den planeringsverksamhet som bedrivs i kommunerna, ekonomiskt tänkande, ansvar osv.

Det arbete som hittills bedrivits i första hand i Norrbottens län, där vi kommit i gång allra först, men även till en del i Östergötlands län, pekar på att åtminstone vad beträffar dessa två län denna oro i stort — jag höll

på att säga helt – är ogrundad. Jag gör dock den reservationen att vi endast under en mycket kort tid haft möjlighet att studera detta. Jag vill dock framhålla att det samarbete som har etablerats mellan trafikplaneringsutredningen, som tillhör mitt departement, och länsstyrelserna i de båda försökslänerna har varit mycket fruktbar. Arbetet har hittills omfattat bl. a. inventering av olika trafikalkstrande faktorer, kartläggning av transportförsörjningssystem i länen, transportströmmar och bedömning av de målsättningar som krävs i fråga om tillfredsställande transportförsörjning.

Vad jag nu sagt innebär alltså att den dominerande rollen i trafikplaneringsarbetet kommer att spelas av länsstyrelserna, dock i mycket nära samverkan med kommunerna. De anvisningar som just nu förbereds inom utredningen för att kring årsskiftet gå ut till samtliga länsstyrelser avser i första hand det inventerande skedet, vilket beträffande Norrbottens och Östergötlands län redan ligger bakom oss. I försökslänerna har det skedet visat sig betyda mycket omfattande arbete för länsstyrelserna, medan kommunerna hittills inte har engagerats i samman utsträckning. Tyngdpunkten i planeringsarbetet ligger därmed, i detta skede, på länsstyrelsenivå. Eftersom tyngdpunkten ligger på länsstyrelserna och dessa i sin nya utformning också är sammansatta med parlamentariker, har man ett utomordentligt tillfälle att redan på länsstyrelsenivå följa detta även ur kommunernas synpunkt.

I Norrbottens län har vi nu, herr Mattsson, efter ett år kommit i det läget att det har funnits anledning och varit rätta tillfället för trafikplaneringsutredningens folk hos mig att åka upp till Luleå – i det ena fallet – och sätta sig en heldag med representanter för länsstyrelsen och för samtliga kommuner i länet. Dessa har kallats till det sammanträdet just därför att man har ansett det vara rätt tillfälle att ta med dem för diskussion och lämna alla de klargörande informationer som kommunerna behöver för det fortsatta arbetet. Jag har låtit mig informeras om det sammanträdet förlopp – det ägde rum för bara ett par veckor sedan. Enligt samstämmiga rapporter visade det sig att det har varit mycket bra genom att kommunernas representanter fått erforderlig tid för att ställa alla de frågor de har velat ställa – säkert också bl. a. de frågor som herr Mattson i Skee har ställt här – och också fått informationer om sin roll i det fortsatta planeringsarbetet i dessa län.

Så kommer det alltså att gå till, herr Mattsson, efter ett års försöksverksamhet i två län, om det inte finns någon annan rutin som visar sig bättre; det är kanske möjligt att vi kan hitta en ännu mer förfinad form för det här arbetet när vi sätter i gång i alla andra län.

Med det anförda har jag bara velat konstatera hur man arbetat i de två län som vi har en liten men dock erfarenhet från, och jag har också velat visa på kommunernas roll i det sammanhanget.

Herr Mattsson i Skee, som har gått igenom pressmeddelanden och mycket annat i dessa sammanhang, känner väl till att det är sagt att vi fram till 1974 bör ha klarat ut hur ett stomlinjenät skall se ut för hela landet, hur kostnaderna skall fördelas, vad det skall få kosta, hur trafiken skall utformas osv. Kostnadsaspekten är naturligtvis viktig tillsammans med alla andra faktorer. Men mot den bakgrund jag har tecknat i tidigare

svar till andra interpellanter och frågeställare i dag beträffande bl. a. bussbidragsutredningens arbete, samarbetet och formerna för statliga bidrag till kommunal busstrafik osv., och med hänsyn till den samordning och det samarbete som etablerats mellan kommunerna, länsstyrelserna och staten, är jag inte oroad för att vi inte, när den dagen kommer då vi skall sammanfatta detta arbete, skall finna en riktig form också för den verksamheten.

Herr MATTSSON i Skee (c):

Fru talman! Jag ställde dessa frågor med motiveringen att jag finner det angeläget att kommunerna kommer med i denna planering på ett tidigt skede; visserligen har kommunerna arbetat i mer lokalt begränsad omfattning, men det finns ändå kommuner som har en mycket omfattande verksamhet i trafikfrågor. Jag har alltså ställt frågorna därför att jag tycker att det är en viktig och angelägen sak som nu tagits upp – och ett viktigt uppdrag som lämnats till länsstyrelserna. Jag anser att det gäller att utnyttja den kunskap som finns hos kommunerna för att få så bra resultat som möjligt. Jag hoppas att det också ges möjlighet för de olika länsstyrelserna att vara flexibla i sitt arbete och finna de samsarbetsformer med kommunerna som kan vara riktiga. Förhållandena är dock väsentligt annorlunda, de varierar från län till län.

Jag skall inte ta upp någon mer ingående diskussion om detta, ty jag tycker att vi har använt många timmar i dag för att diskutera trafikfrågor. Låt mig bara konstatera att jag inte fått något svar på den första frågan i min interpellation, och den var ändå koncist utformad.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 8 Om en ständig haverikommission för handelsflottan

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr Hallgrens (vpk) den 5 november framställda interpellation, nr 200, och anförde:

Fru talman! Herr Hallgren har frågat mig om jag är beredd att framlägga förslag om tillsättandet av en ständigt fungerande haverikommission för handelsflottan som får till uppgift att utreda fartygshaverier i svenska farvatten, hamnar och varv.

Frågan om en permanent haverikommission för handelsflottan har förutom av herr Hallgren nyligen aktualiserats genom framställningar till kommunikationsdepartementet från Svenska fartygsbefälsföreningen och Svenska sjöfolksförbundet. Remissbehandlingen av dessa framställningar är ännu inte avslutad, och jag vill avvakta remissyttrandena och beredningen i övrigt av ärendet innan jag redovisar något ställningstagande i denna fråga.

Herr HALLGREN (vpk):

Fru talman! Jag vill tacka kommunikationsministern för svaret, även om det inte ger något klart besked om huruvida han är positivt inställd

till tillsättandet av en haverikommission för handelsflottan eller inte.

Det förhållandet att Svenska fartygsbefälsföreningen och Svenska sjöfolksförbundet gjort en framställning om samma sak hindrar enligt min uppfattning inte kommunikationsministern från att deklarerat sin uppfattning i ärendet.

Kommunikationsministern säger att remissbehandlingen i frågan inte är avslutad och att han avvaktar remissyttrandena och beredningen i övrigt av ärendet innan han vill redovisa sitt ställningstagande. Detta kan i och för sig accepteras, men jag hade väntat mig ett positivt svar.

I min interpellation har jag hänvisat till en fartygsbrand på det danska fartyget M/S Poona vilken inträffade den 15 juli i år, då fartyget låg i Lundbyhamnen i Göteborg och lastade. Olyckan krävde tre dödsoffer. Två stuveriarbetare omkom omedelbart, och fartygets överstyrman avled några dagar senare på grund av de mycket omfattande brännskador som han ådrog sig vid fartygsbranden. Ytterligare sju stuveriarbetare skadades. En del av besättningsmännen fick också omfattande skador, och en kranmaskinist skadades också allvarligt. Många av stuveriarbetarna fick också sina personliga tillhörigheter uppbrända eller förstörda på annat sätt i samband med fartygsbranden.

Lämpligheten av att det skall tillkomma yrkesinspektionen att utreda fartygshaverier måste enligt min uppfattning starkt ifrågasättas. Det är ju av yttersta vikt att ett fartygshaveri utredes snabbt och att orsakerna offentliggöres snabbt, och det just i anledning av att man måste vidta åtgärder för att förebygga ett upprepande. De ansvariga myndigheter och intresseorganisationer som kan anses ha för avsikt att ingripa snabbt förhindras genom att man förfar på det sätt som jag redogjort för i min interpellation. Det är ett belysande exempel på den olämpliga ordningen.

Jag vill bara konstatera att ännu i dag när vi behandlar detta ärende har inte vare sig Sjöfolksförbundet eller Svenska transportarbetareförbundet erhållit någon rapport från yrkesinspektionen, trots att man gjort flerfaldiga påstötningar. Jag uttalar mig i och för sig inte kritiskt mot yrkesinspektionen utan pekar bara på en olämplig ordning.

På grund av de förhållanden jag redovisat är ersättningsfrågorna fortfarande oreglerade. Försäkringsbolagen hänvisar till att någon rapport från yrkesinspektionen inte har färdigställts och att man därför inte kan ta ställning till vare sig vållande- eller ansvarsfrågorna. Det har snart förflutit fem månader sedan olyckan inträffade. De som har lidit skada eller på annat sätt har drabbats av förluster väntar fortfarande på att få sina skadeståndskrav reglerade.

Då det gäller förebyggande åtgärder har olika organisationer varit tvingade att agera utan att invänta rapport från yrkesinspektionen. Som exempel kan nämnas att hamnarbetarfackföreningen i Göteborg vid ett par tre tillfällen efter det olyckan inträffade har tvingats ingripa och stoppa lastningar av samma slag som orsakade katastrofen på M/S Poona.

Jag har förstäelse för att yrkesinspektionens arbete kan bli försenat på grund av för hög arbetsbelastning, men i detta fall har utredningen fördröjts av andra orsaker. Det har hållits en sjöförklaring i Köpenhamn. Den hölls dock efter det att yrkesinspektionen enligt egna uppgifter var klar med sin utredning. Vid sjöförklaringen framkom en uppfattning att

Nr 146

Måndagen den
13 december 1971

*Om en ständig
haverikommission
för handelsflottan*

antändningen med sannolikhet hade orsakats av oförsiktighet med eld i lastrummet. Någon av stuveriarbetarna eller besättningsmännen skulle alltså ha varit oförsiktig med eld och orsakat olycksbranden. Dessa antaganden tillkännagavs i en artikel i Göteborgs Handels- och Sjöfarts-Tidning.

Yrkesinspektionen har givit klart besked i detta fall. Den har meddelat att det varit nödvändigt att avvakta vad som sades vid sjöförklaringen och att det var en av orsakerna till att den tidigare utlovade rapporten blev fördröjd. Huruvida avsikten har varit att ändra innehållet i den redan färdiga rapporten eller att företa ny undersökning eller utredning låter jag vara osagt — det kan ingen uttala sig om eftersom yrkesinspektionen inte klart har angivit det.

En sak är emellertid klarlagd. Vid det första förhör som hölls med vittnen dagen efter olyckan — där jag för övrigt själv var närvarande — framkom inga som helst påståenden om att katastrofbranden skulle ha orsakats av vårdslöshet med eld i lastrummet. Uppfattningen om orsaken till katastrofen var samstämmig hos samtliga tillkallade experter: det fanns skadat gods, bestående av natriumklorat och rapsolja, och innehållet i de båda fat som hade gått sönder hade sammanblandats. Den tekniska expertis som uttalade sig sade att detta hade ett klart samband med olyckan och att en självantändning hade uppstått.

För övrigt tillfrågades i efterhand de som hade varit i lastrummet om de hade något minne av att någon hade rökt där. Därvid meddelades enstämmigt att ingen i lastrummet hade använt vare sig cigaretter, annat rökverk eller öppen eld i någon form. Det är således en efterhandskonstruktion, något som senare framkommit. Det är givetvis ett redarintresse att få fram en syndabock som inte är anställd hos eller på annat sätt representerar rederiet. Och vad vore väl lämpligare ur redarsynpunkt än att få fram en stuveriarbetare som vållande och därmed slippa allt ansvar, både moraliskt och ekonomiskt?

Att yrkesinspektionen är inne på samma tankegångar kan heller inte uteslutas, att döma av dess handlande i det här sammanhanget. Yrkesinspektionen avvisade både Svenska sjöfolksförbundets och Svenska transportarbetareförbundets framställningar om deltagande i utredningen. Huruvida detta förfarande är juridiskt riktigt eller ej vill jag inte uttala mig om. Jag finner det i alla händelser egendomligt och otillfredsställande ur de ombordanställdas och hamnarbetarnas synpunkt att de inte fick vara med och utreda den här frågan.

Fru talman! Det är enligt min mening av största vikt när fartygshaverier inträffar att deras orsaker snabbt utreds, att de ombordanställda får vara med och att också landpersonal såsom hamnarbetare och varvsarbetare — det kan ju förekomma haverier på varv också, det är inte så länge sedan vi behandlade en sådan fråga i denna kammare — ges möjlighet att delta i utredningen.

Det talas så mycket om insyn och medbestämmande i dagens samhälle. Det är därför helt på sin plats att en ständigt fungerande haverikommission för handelsflottan — som skall ha till uppgift att utreda fartygshaverier i svenska farvatten liksom haverier som drabbar fartyg liggande i svenska hamnar eller på varv — också får arbetarrepresen-

sentation. Det anser jag vara en mycket viktig detalj. Jag hade varit väsentligt mera nöjd med kommunikationsministerns svar, om han åtminstone hade sagt sig vara positiv till de frågeställningar som jag här har aktualiserat och att han också uttalat detta i sitt svar. Jag anser inte att den beredning och det remissförfarande som nu har kommit i gång skulle lägga något hinder i vägen för det.

Fru talman! Efter vad jag nu har sagt hoppas jag att kommunikationsministern delar min mening att det är nödvändigt med en haverikommission för handelsflottan och att de ombordanställdas, hamnarbetarnas och i förekommande fall också varvsarbetarnas fackliga organisationer bör bli representerade i en sådan kommission.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Fru talman! Jag vill bara göra det förtydligandet att mitt svar självfallet inte bygger på att den här frågan inte skulle prövas förutsättningslöst när remissyttrandena och beredningen i övrigt av ärendet är klara. Det är en mycket allvarlig fråga som herr Hallgren tar upp och som också Transportarbetareförbundet och Fartygsbefälsföreningen har aktualiserat, därom får inga delade meningar råda. Jag tror emellertid, herr Hallgren, att vi kan vara överens om att inte alltför lång tid skall behöva gå innan vi på nytt kan ta upp frågan utifrån det som då har skett med de framställningar som har kommit från de organ jag här har nämnt. Oavsett vid vilken tidpunkt vi har de papperen på bordet tror jag därför att vi skall kunna sätta oss ner och värdera ut det mest positiva som är möjligt ur detta.

Herr HALLGREN (vpk):

Fru talman! Jag är ganska nöjd med vad kommunikationsministern senast sade. Det är klart att det innebär ett fall framåt bl. a. när kommunikationsministern säger att man skall skynda på med den här saken.

Emellertid vill jag ställa en ytterligare fråga. Det är ju glädjande om det inte inträffar någon som helst fartygskatastrof den närmaste tiden, men man kan aldrig veta. Vid lastningen av fartyg förekommer numera kemikalier av sådant slag som vid sammanblandning med annat gods, exempelvis vegetabilisk olja som i det här fallet, ökar riskerna. Vi får därför inte bortse ifrån att det faktiskt kan inträffa en ny katastrof vilken dag som helst. Skall då utredningen, när man ännu inte har tagit ställning i den förra frågan, föras på samma sätt? Jag tycker att man redan nu borde uttala att förfaringssättet när det gällde M/S Poona under inga omständigheter får upprepas. Varje man på det fartyget som har ersättningsanspråk väntar fortfarande på ställningstagandet till dessa. Det har fördröjts på grund av en enligt mitt sätt att se felaktigt förfarande när det gäller att utreda sådana här ärenden.

Överläggningen var härmed slutad.

Nr 146

Måndagen den
13 december 1971

*Om en ständig
haverikommission
för handelsflottan*

Måndagen den
13 december 1971

*Ang. de samhälls-
ekonomiska för-
delarna med järn-
vägstrafik, m. m.*

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr Carlströms (fp) den 24 november framställda interpellation, nr 218, och anförde:

Fru talman! Herr Carlström har frågat mig *dels* om jag anser att SJ:s möjligheter att tillvarata järnvägarnas fördelar ur samhällsekonomisk synvinkel är tillfredsställande, *dels* om jag kan lämna besked huruvida nedläggningen av persontrafiken på linjen Älmhult – Sölvesborg får anstå till dess arbetet med den regionala trafikplaneringen slutförts.

Med anledning av den första frågan vill jag till att börja med helt kort erinra om vad jag i åtskilliga andra sammanhang uttalat, nämligen att SJ:s möjligheter att hävda sig på transportmarknaden successivt har förbättrats sedan tillkomsten av 1963 års trafikpolitiska beslut. Trafikpolitiken måste dock ständigt följas upp och anpassas till utvecklingen för att uppnå en från samhällsekonomisk synpunkt rimlig fördelning av transportuppgifterna mellan de olika trafikslagen. I bl. a. detta sammanhang kan det landsomfattande regionala trafikplaneringsarbetet väntas få stor betydelse. Målsättningen för detta arbete kan sägas vara att för varje region få fram ett planeringsunderlag, som ger de olika statliga, kommunala och enskilda trafikintressena ännu bättre möjligheter än tidigare att utforma trafikservicen på ett sätt som tillvaratar de olika trafikgrenarnas och transportföretagens marknads- och kostnadsmässiga förutsättningar.

Vad gäller den speciella frågan om transporter av karosseridelar mellan Olofström och Göteborg för AB Volvos räkning kan följande konstateras.

Fram till våren 1971 omfattade angivna transporter ett godståg om 25–30 vagnar per dygn. Därefter ändrades produktionen vid Volvo/Olofströmsverken temporärt i samband med en ombyggnad av verkstaden, och transportbehovet minskade till ungefär hälften eller 12–13 vagnar per dygn.

De fraktaavtalsförhandlingar som i samband därmed upptogs mellan SJ och Volvo resulterade i att SJ inte kunde behålla Volvo som godskund för de då aktuella transporterna. Anledningen härtil var främst att enhetskostnaden för SJ per transporterad vagn inte minskade i proportion till den minskade godskvantiteten. Att köra ett tåg om 12–13 vagnar kostar nämligen i stort sett lika mycket som att köra ett dubbelt så långt tåg. När det gäller transport på långtradare är kostnaderna rörligare och mera proportionella mot fraktad kvantitet, varför Volvo fann denna lösning ekonomiskt förmånligare än SJ:s frakterbudande. Den uppkomna situationen får alltså ses som en följd av en normal affärsmässig uppgörelse mellan två företag. När ombyggnaden av verkstaden i Olofström beräknas vara klar år 1974 kan produktionskapaciteten och transportbehoven vid Volvo/Olofströmsverken väntas öka igen, vilket gör att SJ då bör ha goda möjligheter att åter konkurrera om dessa transportupdrag.

Herr Carlström har slutligen tagit upp frågan om persontrafiken på linjen Älmhult–Sölvesborg. Jag vill erinra om att regeringen lämnat SJ tillstånd att lägga ned ifrågavarande persontrafik. Till regeringens tillstånd

knöts flera villkor. Bl. a. måste frågan om en tillfredsställande ersättnings-
trafik lösas. Först därefter kan tidpunkten för nedläggningen bestämmas.

Herr CARLSTRÖM (fp):

Fru talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för svaret
på min interpellation.

Innehållet i svaret gav knappast de upplysningar jag hade väntat i det
konkreta fallet vad gäller godstransporterna mellan Olofström och
Göteborg för AB Volvos räkning. Statsrådet påpekar att trafikpolitiken
måste anpassas till utvecklingen för att man skall uppnå en från
samhällsekonomisk synpunkt rimlig fördelning av transportuppgifterna
mellan de olika trafikslagen. Ja, det håller jag helt med om – samhälleligt
sett är det helt riktigt, men jag tror inte det är samhälleligt riktigt att SJ
genom för hårt tillämpade principer beträffande fraktsatserna, som
knappast får rubbas, utplånar sig självt i konkurrens med andra
trafikanter. Kan inte SJ hävda sig i konkurrensen med bilarna när det
gäller systemtransporter över långa sträckor, så vet jag inte när SJ kan
hävda sig. Den aktuella transportlängden är ca 320 km och godsmängden
är obetydligt avvikande dag från dag.

Vissa godsslag har alltsedan Volvodetaljer började pressas i Olofström
1927 biltransporterats till Göteborg och jag hoppas att så måtte ske även
i fortsättningen, detta inte minst för att skapa trygghet för de människor
som sysselsätts inom transportnäringen i det berörda området och med
vetskap om att transporterna sker till befraktarens fulla belåtenhet. Men
den del av Volvogods som tidigare järnvägsbefordrats har onekligen
medfört en ytterligare belastning på landsvägsnätet, som knappast kan
anses försvarlig med hänsyn till den standard vägarna befinner sig i för
närvarande. En utbyggnad av vissa vägar i framför allt Kristianstads län
blir en tvingande nödvändighet inom en snar framtid, och jag hoppas att
denna utbyggnad kommer till stånd utan ytterligare tidsutdräkt.

Statsrådet Norling säger i sitt interpellationssvar att när transportbe-
hovet ökar efter färdigställandet av de nya fabrikslokalerna bör SJ ha
goda möjligheter att åter konkurrera om transportuppgifterna. Ja, det får
vi hoppas. Jag anser emellertid att SJ under mellantiden, och för att inte
ta risken att helt förlora en stor kund, redan nu borde reducerat
fraktsatsen till en sådan nivå att man fått behålla transportuppgifterna. Jag
vet att frakterna från Olofströms station gav inkomster på mellan 6 och 7
miljoner kronor under föregående år och Volvotransporterna var den helt
dominerande intäktsposten. Det har också sagts att kostnadsökningen för
Volvos del, om man skulle fortsatt att järnvägstransportera varorna med
nuvarande produktionskapacitet, skulle ha blivit ett par hundra tusen
kronor. Större var inte mellanskillnadsbeloppet. Det blir ungefär 3
procent. Den reduceringen anser jag att SJ skulle kunnat göra för att
sedan successivt få ökad transportmängd vartefter produktionen ökade.

I samband med byggandet av de nya fabrikslokalerna planerade man
att dra fram ett järnvägsspår; detta skulle ske i AMS:s regi i samband med
byggandet av diverse andra objekt – vägar o. d. – men eftersom det icke
var aktuellt med järnvägstransporter inom de närmaste åren kom spåret
icke till stånd. Vem som skall betala spåret, om det någon gång byggs, är

Nr 146

Måndagen den
13 december 1971

*Ang. de samhälls-
ekonomiska för-
delarna med järn-
vägstrafik, m. m.*

Måndagen den
13 december 1971

*Om åtgärder för att
påskynda arbetet
med den kommunala
beredskaps-
planläggningen*

oklart, men antingen blir det väl SJ eller Volvo. Oavsett vem som betalar spåret måste det dock bli en kostnad som skall täckas av frakterna. I det läget kanske det blir så att biltransporterna även efter utbyggnaden kan hävda sig i konkurrensen med SJ, och då blir SJ av med kunden helt och hållet. Men vägarna får belastningen i stället. Jag tror knappast att detta kan betraktas som samhällsekonomiskt tillfredsställande, speciellt i dessa tider när man försöker eliminera trafikolycksfallen och riskerna i mesta möjliga mån samtidigt som man också har blicken riktad på miljöfrågan.

Så vill jag något beröra frågan om persontrafiken på bandelen Älmhult—Sölvesborg. Där säger statsrådet i sitt svar att SJ har fått regeringens tillstånd att lägga ned persontrafiken när man löst ersättnings- trafiken tillfredsställande. Förmodligen anser inte SJ att man ännu lyckats med det — i annat fall hade väl persontrafiken redan varit nedlagd. SJ har frågat länsstyrelsen, och länsstyrelsen har tillsatt en särskild utredningsgrupp i det speciella ärendet. Vad länsstyrelsen kommer fram till i sitt svar är ännu oklart, men jag vet att utrednings- gruppen anser att man bör tillåta samordning mellan de olika institutio- ner som nu sköter förbindelserna på ett sådant sätt att det blir möjligt att samåka med skolskjutsar, arbetarbussar som kör för industrins räkning och övriga bussar, som normalt trafikerar området.

Att förbindelserna blir sämre efter en järnvägs indragning är ett känt faktum, men givetvis får man inte heller bortse från kostnadsfrågan för järnvägens del. Det framstår således allt tydligare att godstransporterna borde ha fått vara den stora grundintäkten, och så kunde persontrafiken blivit ett komplement till dem. Nu är risken överhängande för hela banans existens, eftersom ekonomin urholkats på ett förödande sätt. Jag hoppas dock att statsrådet Norling har sina blickar riktade på just denna bandel och det transportbehov av gods och människor som där finns.

Med detta, fru talman, ber jag än en gång att få tacka för svaret på min interpellation.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 10 Om åtgärder för att påskynda arbetet med den kommunala beredskapsplanläggningen

Herr civilministern LUNDKVIST erhöll ordet för att besvara herr Erikssons i Ulfaby (c) den 14 oktober framställda interpellation, nr 146, och anförde:

Fru talman! Herr Eriksson i Ulfaby har frågat mig om jag avser att skyndsamt vidta åtgärder i syfte att påskynda arbetet med den kommunala beredskapsplanläggningen.

Lagen om kommunal beredskap tillkom genom beslut av 1964 års riksdag. Enligt lagen åligger det kommunerna att redan i fredstid vidta de förberedelser som behövs för att de skall kunna fullgöra sina uppgifter inom totalförsvaret under beredskap och krig. Om länsstyrelsen förord- nar att förberedelserna skall redovisas i en särskild plan och planen sedan godkänns av länsstyrelsen, får kommunen statsbidrag till sina planlägg-

ningskostnader. Statsbidrag kan också utgå till vissa reservanordningar för gas-, vatten- och elektricitetsförsörjningen m. m.

Innan planläggningen av den kommunala beredskapen kunde börja behövdes närmare anvisningar från de många centrala myndigheter som är berörda av planläggningen. Arbetet med att utforma dessa anvisningar visade sig vara mycket omfattande och tidskrävande. Det leddes till en början av en särskild samordningsdelegation som tillsatts av totalförsvarets chefsnämnd. Den 1 juli 1967 övertogs de centrala samordningsuppgifterna av ett nyinrättat organ, riksnämnden för kommunal beredskap.

Riksnämnden överlämnade i februari 1968 vissa överslagsberäkningar om de totala kostnaderna för planläggningen av den kommunala beredskapen. Dessa beräkningar visade att det var nödvändigt att närmare studera den kommunala beredskapens kostnadssida innan planläggningen fick starta över hela landet. Detta ansågs lämpligen kunna ske i samband med en provplanläggning i ett begränsat antal kommunblock.

I mars 1968 fick riksnämnden Kungl. Maj:ts uppdrag att verkställa provplanläggningen och att inkomma till Kungl. Maj:t med en beräkning av statsbidragskostnaderna för att genomföra och vidmakthålla en kommunal beredskapsplanläggning. Nämnden redovisade uppdraget i en promemoria i maj 1970. Av denna framgår bl. a. att kostnaderna kunde begränsas avsevärt i jämförelse med tidigare överslagsberäkningar.

I anslutning till provplanläggningen har en översyn skett av de anvisningar som tidigare utfärdats av riksnämnden och av övriga centrala myndigheter. Denna översyn, som visade sig oväntat tids- och arbetskrävande, blev färdig strax före sommaren i år.

Jag kan hålla med herr Eriksson om att det tagit ganska lång tid innan förberedelserna för den kommunala beredskapsplanläggningen blivit klara. Som jag redan nämnt har det emellertid visat sig mycket tids- och arbetskrävande att få fram de anvisningar av olika slag som varit nödvändiga. Genom den provplanläggning som ägde rum under åren 1968–1970 har man vidare lyckats få ett helt annat grepp över planläggningens kostnadssida än tidigare. Provplanläggningen har också gett värdefulla erfarenheter om den metodik som bör användas vid planläggningen. Oaktat en riksomfattande kommunal beredskapsplanläggning ännu inte kunnat genomföras har en viss höjning av beredskapen ägt rum. De för totalförsvaret tillgängliga resurserna av personal, lokaler och utrustning fördelas sålunda numera efter grunder som är gynnsammare för kommunerna än tidigare, och på olika planeringsnivåer har man tvingats att tränga in i den kommunala beredskapsplanläggningens problem.

Det är vidare att märka att planläggningen ej legat helt nere under de år som gått. Omkring 25 kommuner har planlagts – huvudsakligen i samband med provplanläggningen – och fått sina planer godkända av länsstyrelserna. Bland dem återfinns ett tiotal av våra största kommuner som Stockholm, Göteborg, Malmö, Västerås, Norrköping och Helsingborg. Och för en tid sedan inleddes – med anlitande av de statsbidragsmedel som finns tillgängliga på anslaget till bidrag till kostnader för kommunal beredskap – planläggningen i ytterligare ett fyrtiotal kommuner. Planläggningen i dessa kommuner beräknas vara klar före den 1 juli nästa år.

Nr 146

Måndagen den
13 december 1971

*Om åtgärder för att
påskynda arbetet
med den kommunala
beredskapsplanläggningen*

Måndagen den
13 december 1971

*Om åtgärder för att
påskynda arbetet
med den kommu-
nala beredskaps-
planläggningen*

Jag är helt ense med herr Eriksson om att den kommunala beredskapen är en viktig del av vårt totalförsvar. Kostnaderna för den kommunala beredskapen kan emellertid inte ses isolerade utan måste vägas mot och ses i samband med utgifterna för övriga delar av vårt totalförsvar. Hur stort utrymme som vid denna avvägning kan tilldelas den kommunala beredskapen för tiden efter utgången av löpande budgetår övervägs under det nu pågående budgetarbetet.

Jag vill slutligen tillägga att det måste anses mindre lämpligt att nu samtidigt sätta i gång planläggningen för alla de ca 120 färdigbildade kommuner som ännu inte påbörjat någon planläggning. Det måste nämligen vara rationellt att som biträde åt kommunerna försöka utnyttja expertis med erfarenhet från den tidigare planläggningen. Detta kräver ett successivt utnyttjande av en lämpligt avpassad kader av experter som är intresserad av uppgiften under åtminstone några års tid och inte bara tillfälligt.

Herr ERIKSSON i Ulfsbyn (c):

Fru talman! Jag vill tacka civilminister Lundkvist för svaret på min interpellation.

Glädjande nog tycks civilministern vara ense med mig om att den kommunala beredskapen är en viktig del av vårt totalförsvar. Med sina omfattande fredsuppgifter — av vilka en stor del bör upprätthållas även under civilförsvarsberedskap — och sina betydande personella och materiella resurser representerar kommunerna förvisso en viktig del av landets potentiella försvarskraft. Flertalet kommuner berörs ju av planläggningen för utrymning och inkvartering. Även i andra avseenden berörs de av eller påverkar totalförsvarsplanläggningen. Kommunerna utgör härigenom vitala komponenter i landets totalförsvar.

I sitt svar framhåller civilministern att de för totalförsvaret tillgängliga resurserna av personal, lokaler och utrustning numera fördelas efter grunder som är gynnsammare för kommunerna än tidigare. Detta är en sanning med modifikation. Från totalförsvarssynpunkt är det angeläget att kommunernas fredsförvaltning — med dess organisation samt dess personella och materiella resurser — inom totalförsvarets ram anpassas till de förhållanden, som bedöms råda under civilförsvarsberedskap. Endast genom planläggningsförordnande med efterföljande granskning och godkännande av beredskapsplanerna kan länsstyrelsen och andra totalförsvarsmyndigheter få en uppfattning om kommunernas möjligheter att lösa sina uppgifter under civilförsvarsberedskap.

I sin utredningspromemoria framhöll riksnämnden bl. a. att planläggningen bör genomföras i huvudsak för färdigbildade storkommuner och med anlitande av särskild expertis, s. k. planläggningsledare. Enligt uppgift har de 40 kommuner som planläggs innevarande budgetår engagerat sammanlagt ett 25-tal planläggningsledare. På grund av den begränsade medelstilldelningen — 900 000 kronor mindre än åskat — och den därav betingade prioriteringen kan en del av dessa inte utnyttjas i full utsträckning, då en planläggningsledare erfarenhetsmässigt bör planlägga två eller flera kommuner samtidigt.

Till yttermera visso står ett tiotal planläggningsledare med tidigare

planläggningserfarenheter helt utan planläggningsobjekt. Den nu utbildade kadern av planläggningsledare skulle alltså kunna engageras i betydligt större utsträckning än som hittills måst ske.

Den hårt begränsade medelstilledningen har vidare resulterat i att det sju år efter lagens tillkomst finns länsstyrelser, som ännu inte fått någon erfarenhet av kommunal beredskapsplanläggning. Som exempel härpå kan nämnas Södermanlands, Kronobergs, Västernorrlands och Jämtlands län, samtliga med stora uppgifter, särskilt på inkvarteringssidan. Detta förhållande är anmärkningsvärt.

Med viss tillförsikt hänvisade civilministern till att ett tiotal av våra största kommuner redan är planlagda. Att så kunnat ske är i första hand de ansvarskännande kommunernas förtjänst, då denna planläggning i flera fall kom i gång redan åren 1966 och 1967 mot bakgrund av lagen om kommunal beredskap. I några av dessa kommuner har för resten behov av revision av beredskapsplanerna under senare tid börjat framkomma.

En fortsatt minskning av statsbidragen till kommunal beredskapsplanläggning – vilket kan förväntas ligga i farans riktning – skulle vara till men inte bara för ett rationellt utnyttjande av civilförsvarets enheter under beredskap och krig utan även för totalförvarstanken, som bör ha sina djupaste rötter i kommunerna.

Herr civilministern LUNDKVIST:

Fru talman! Utöver det som jag sade i mitt svar är det inte så mycket att tillägga. Vi är hänvisade till att hålla oss inom den kostnadsram som vi kan åstadkomma när det gäller den här typen av planläggning och jag vill betona att vi är angelägna om att i det här sammanhanget också hålla god kontakt med riksnämnden för att sörja för att de resurser som finns i form av planläggningsledare blir väl utnyttjade. Det är väl ändå någonting, föreställer jag mig, som alla kan vara överens om, nämligen att det skulle vara fel, om vi plötsligt skulle vidga våra ambitioner på planläggningen på ett sådant sätt att vi skulle få lov att öka antalet planläggningsledare och tvingas anlita folk som inte har den erfarenhet som vi i och för sig önskar.

Jag föreställer mig att vi med hjälp av de resurser vi har, personellt och med de anslag vi kan komma att få, skall kunna genomföra den här planläggningen på sikt vilket både jag och herr Eriksson i Ulfsbyn betraktar som en angelägen uppgift.

Herr ERIKSSON i Ulfsbyn (c):

Fru talman! Jag tackar statsrådet för dessa ytterligare kompletteringar till svaret. Jag tror att i den här frågan, som delvis är komplicerad, är det lätt att fastna i detaljer, och jag skall därför i stället litet mer sammanfattande säga några ord om dessa problem.

Med tanke på innehållet dels i min interpellation, dels i de kommentarer jag gjorde i mitt förra inlägg hoppas jag att statsrådet förstår att jag ser med oro på att takten i den fortsatta planläggningen av den kommunala beredskapen fortgår i långsammare takt än vad riksnämnden för kommunal beredskap förordat. Jag vill särskilt poängtera detta.

Nr 146

Måndagen den
13 december 1971

*Om åtgärder för att
påskynda arbetet
med den kommunala
beredskaps-
planläggningen*

Måndagen den
13 december 1971

*Om åtgärder för att
påskynda arbetet
med den kommunala
beredskaps-
planläggningen*

Vidare säger statsrådet här i debatten att kostnaderna för den kommunala beredskapen inte kan ses isolerade utan måste vägas mot och ses i samband med utgifterna för övriga delar av vårt totalförsvar. I den meningen, herr statsråd, är vi överens om vartenda ord. Med tanke på vad krigsmakten kostar oss är det mycket blygsamma belopp som äskas från riksnämnden för planläggning av den kommunala beredskapen, i runda tal ca 1/3 000 av vad krigsmakten kostar. Med den bilden för ögonen och med hänsyn till vad den kommunala beredskapen betyder som en del av vårt totalförsvar borde det ligga, tycker jag, inom möjligheternas ram att tilldela den kommunala beredskapen det utrymme som den verkligen behöver.

Jag vet inte hur långt det pågående budgetarbetet har nått, men kan intentionerna och önskemålen från både interpellationen och den här debatten beaktas så mycket som möjligt då kan vi också med gott samvete än en gång slå fast att den kommunala beredskapen är en viktig del av vårt totalförsvar. Kedjan är ju inte starkare än den svagaste länken, och när det gäller vårt totalförsvar vore det olyckligt, om den svagaste länken skulle vara just den kommunala beredskapen.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 11 Föredrogs, men bordlades åter skatteutskottets betänkande nr 72, näringsutskottets betänkanden nr 51 och 53, konstitutionsutskottets betänkanden nr 74–78, finansutskottets betänkanden nr 48–52, skatteutskottets betänkanden nr 67, 71 och 73, utrikesutskottets betänkanden nr 19–22, försvarsutskottets betänkanden nr 23 och 24, utbildningsutskottets betänkanden nr 31–33, trafikutskottets betänkande nr 28, näringsutskottets betänkande nr 54 samt inrikesutskottets betänkanden nr 37 och 38.

§ 12 Anmälades och bordlades

Lagutskottets betänkanden:

Nr 26 i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i förmånsrättslagen (1970:979), m. m. jämte motion

Nr 27 i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i jordabalken, m. m.

Nr 28 angående uppskov med behandlingen av vissa ärenden

Trafikutskottets betänkande:

Nr 27 i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ändrad regional organisation av SJ jämte motioner

Näringsutskottets betänkanden:

Nr 44 i anledning av Kungl. Maj:ts skrivelse med överlämnande av årsredovisning för Statsföretag AB jämte motioner

Nr 45 i anledning av proposition angående finansiering m. m. rörande vissa statliga bolag jämte motioner

Nr 46 i anledning av motioner angående de statliga företagen

Nr 47 i anledning av motion om en årlig redovisning av det statliga skogsbruket under domänverket

Nr 48 i anledning av motion om ombildande av förenade fabriksverken till ett aktiebolag

Nr 49 i anledning av proposition med förslag till lag om bestämning av volym och vikt, m. m. jämte motioner

Nr 50 i anledning av proposition med förslag till lag om handel med ädelmetallarbeten jämte motion

Nr 52 i anledning av proposition med förslag till lag om ändring i lotteriförordningen (1939:207), m. m., jämte motioner

Nr 55 i anledning av proposition angående utgifter på tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1971/72 i vad avser industridepartementets verksamhetsområde

Nr 146

Måndagen den
13 december 1971

§ 13 Fru andre vice talmannen meddelade att på föredragningslistan för morgondagens sammanträde skulle uppföras

bland två gånger bordlagda ärenden

skatteutskottets betänkande nr 72, näringsutskottets betänkanden nr 51 och 53 i nu angiven ordning främst samt

näringsutskottets betänkande nr 54 närmast efter utrikesutskottets betänkande nr 21,

bland en gång bordlagda ärenden

näringsutskottets betänkanden nr 44–48 främst.

§ 14 Kammaren åtskildes kl. 15.40.

In fidem

LARS MÜNTZING

/Solveig Gemert