

Torsdagen den
18 maj 1978

Torsdagen den 18 maj

Kl. 19.30

*Trafikpolitiken,
m. m.*

Förhandlingarna leddes till en början av tredje vice talmannen.

§ 1 Trafikpolitiken, m. m. (forts.)

Fortsattes överläggningen om trafikutskottets betänkande 1977/78:18.

CARL-WILHELM LOTHIGIUS (m):

Herr talman! När vi i kväll fortsätter att diskutera den statliga trafikpolitiken, gör vi det i medvetande om att regeringen aviserat en samlad proposition i ärendet till i början av nästa år. Det är vid den tidpunkten som en mera ingående debatt i frågan är nödvändig. Jag erkänner gärna att denna proposition har varit och är efterlängtd – den har varit det under den socialdemokratiska regeringens sista år och den är det nu efter regeringsskiftet.

Det är riktigt, som det sägs i socialdemokraternas trafikpolitiska motion, att det under den socialdemokratiska regeringens tid tillsattes en rad utredningar av trafikpolitisk art, och herr Mellqvist vill gärna säga att det var socialdemokraterna som tog initiativ till en rad åtgärder. Flera av dessa initiativ har emellertid tillkommit efter ständiga framstötter från den dåvarande oppositionen. Bevis för detta finns i tillräcklig grad i trafikutskottets betänkanden och protokollen från riksdagsdebatterna under slutet av 1960-talet och början av 1970-talet.

Min värderade vän herr Mellqvist sade också att vi på det trafikpolitiska området kom till ett dukat bord. Jag vill då säga att den tidigare oppositionen stod för en hel del av ingredienserna på detta bord. Flera av utredningarna har slutförts först under senare tid. Den nya regeringen har med beundransvärd snabbhet, tycker jag, både tillsatt och redan avslutat vissa utredningar och undersökningar som skall ligga till grund för den framtida trafikpolitiken.

Den sista och viktigaste av de utredningar som den gamla regeringen tillsatte – trafikpolitiska utredningens sista del, som måste utgöra grunden för en fullständig proposition – överlämnades som var och en vet till regeringen för två veckor sedan. Kritiserar man regeringen för senfärdighet, faller detta tillbaka också på den gamla regeringen. Det måste vara logiskt, praktiskt och riktigt att alla fakta samlas ihop, så aktuella som möjligt, innan en stor samlad trafikpolitisk proposition läggs fram.

När jag har tagit del av den socialdemokratiska motionen och av reservationerna har jag förundrats över deras, som vi säger på småländska, knapra innehåll. Herr Mellqvists anförande var delvis också hämtat från en rad av de förslag som den trafikpolitiska utredningen har lagt fram. De var

Torsdagen den
18 maj 1978

*Trafikpolitiken,
m. m.*

utan nyheter, tycker jag, och karakteriserades av en viss idélöshet. Jag hade trott att den kritik som framförts mot regeringen skulle följas av konstruktiva förslag, fulla av nyheter och vitalitet, vilka skulle kunna nyttiggöras för framtiden. Härav blev intet.

Den socialdemokratiska motionen börjar så här: "Den framtida trafikpolitiken måste utgå från behovet av en god trafikmiljö i landets olika delar." Detta, herr Mellqvist, har vi sagt i snart 20 år.

Jag citerar vidare: "Trafikpolitiken måste utformas så att den bidrar till att utjämna skillnader i socialt och ekonomiskt hänseende mellan enskilda eller grupper av människor såväl inom som mellan olika regioner."

Men detta är ju, herr Mellqvist, en indirekt följd av en god trafikpolitik. En övergripande trafikpolitisk målsättning måste ju vara att skapa underlag för en trafik, anpassad till landets olika delar med möjlighet att utveckla en för människor och näringsliv tillräcklig service. Detta skall ske med hänsynstagande till miljö, energi etc. Detta är förutsättningen för att samhället skall kunna tjäna medborgarna i detta avseende. På den grundvalen skall sedan utjämningen komma att ske i socialt och ekonomiskt hänseende.

Ni vänder på det. Påstå inte att de som representerar dagens regeringspolitik skulle ha mindre socialt eller samhällsekonomiskt ansvar. Vårt arbete för en utvecklad kollektivtrafik, bättre vägsystem, snittaxa, rabatter, strävan att göra kollektivtrafiken tillgänglig, billig och attraktiv för de flesta pågår. Det är inte en socialdemokratisk regering som om några dagar lägger fram förslag om en regional och lokal persontrafik, som bygger på ökad turtäthet för kollektivtrafiken, inflytande för kommuner och landsting, större flexibilitet och samarbetsmöjligheter mellan länen. Det är denna regering som gör det.

I reservationen 2 framför ni från socialdemokratiskt håll uppfattningen att de kollektiva trafikmedlen i ökad utsträckning skall överföras i samhällets ägo. Herr Måbrink går som vanligt längre. Han talar om politisk kapitalism.

Då svarar vi att vi överlämnar till kommuner och landsting, till de regionala beslutsfattarna, att avgöra hur man mot bakgrunden av ett av regeringen och riksdagen ändrat huvudmannaskap löser problemen för de människor man har att ansvara för. Genom detta lokala ansvar bör kunna skapas en god kollektivtrafik i förening med trygghet för de anställda som skall upprätthålla densamma.

Vi tror att kommuner och landsting har det ansvaret. Ni slår därigenom, tycker jag, i reservationen in öppna dörrar och snubblar till på köpet på trösklarna.

Jag vill ta upp den kritik som ni framfört, att budgetpropositionen skulle behandla trafikpolitiken på ett motsägelsefullt sätt. Herr talman! Får jag återge den delen i den socialdemokratiska motionen: "I budgetpropositionen uttalar regeringen å ena sidan att i det samhällsekonomiska synsättet på trafikpolitiken ligger att trafik och transporter skall integreras i övrig samhällslik verksamhet". Å andra sidan framhålls att effektiviteten i transportapparaten och kvaliteten på transporttjänsterna främjas bäst genom

en i princip fri konkurrens mellan olika trafikmedel och trafikföretag, utan att det framhålls att konkurrensen är ett medel som måste underordnas de mera övergripande samhällsekonomiska utgångspunkterna." Detta säger ni alltså att vi önskar.

Jag vill då också citera vad vi säger i utskottet som en sammanfattning av det som sägs från regeringens sida: "Principerna för statens kostnadsansvar bör anges av riksdagen. Utifrån dessa principer skall planeringen ske av trafiken på riksnivå och regional nivå."

Vi fortsätter längre ned på s. 12:

"Detta torde i sin tur innebära att det strikta företagsekonomiska kostnadsansvaret i större utsträckning måste ersättas med ett kostnadsansvar som baseras på sociala och samhällsekonomiska avvägningar." Var så god!

Vidare säger vi: "Samhället måste som följd härav i sin planering beräkna tillräckliga resurser eller ramar för att en tillfredsställande transportförsörjning skall kunna uppnås. Inom dessa bör de olika trafikutövarna ges möjligheter att i marknadsmässiga former göra sig gällande efter sina förutsättningar." Är ni emot det? Och vi fortsätter: "Frågan om de olika trafikslagens kostnadsstruktur och kostnadsansvar blir därvid av central betydelse för trafikpolitikens utformning och resultat.

Den integrerade trafikpolitik som sålunda bör eftersträvas kan från regionalpolitiska och andra utgångspunkter fungera väl endast om den utformas så att snärjande detaljregleringar undviks." Vill ni ha detaljregleringar?

Vi skriver vidare: "Effektiviteten i transportapparaten och kvaliteten på transporttjänsterna främjas bäst genom en med tillbörligt beaktande av dessa aspekter i möjligaste mån fri och lika konkurrens mellan trafikmedel och trafikföretag." Där har ni hängt upp er. Detta sista alluderar just på att snärjande detaljregleringar undviks. Det är det som är underlaget för våra synpunkter, alltså att vi måste ha en i möjligaste mån fri och lika konkurrens mellan trafikmedel och trafikföretag. Då undviker vi detaljregleringar. Den saken är alltså klart utsagd. Det är riksdagen i första hand och de regionala intressena, kommuner och landsting, i andra hand som bestämmer trafikens uppläggning.

Jag har här tagit upp målsättningen i betänkandet. När det gäller godstrafikförsörjningen har utskottet och även trafikpolitiska utredningen sedan flera år föreslagit olika metoder för att överföra gods till järnväg. Angående den långväga trafiken har vi målsättningen att med olika medel stimulera ett sådant överförande till järnvägen. Om socialdemokraterna önskar att vi skall styra och tvinga över godset, så säg det! Säg ifrån då, herr Mellqvist, att ni vill styra och tvinga över gods från lastbil till järnväg! Men då är vi inne på snärjande detaljregleringar – och det är kanske någonting som herr Måbrink vill ha.

Det är genom teknisk utveckling och ekonomisk-teknisk stimulans som vi skall göra det möjligt för i första hand SJ att ta hand om denna trafik.

SJ:s styckegodstrafik kommer att beröras ytterligare i kvällens debatt, och

jag avstår därför nu från att orda om den. Det är samma sak med reservationen om den regionala trafikplaneringen. Vad malmbanan angår är utskottets skrivning knapphändig. Det är medvetet. Vi ville nämligen inte störa de förhandlingar som pågick, där SJ erbjöd LKAB att överta banan. De förhandlingarna pågick just när utskottet behandlade denna fråga. Där behövs dock för vår del inget vidare resonemang, eftersom utskottet delar uppfattningen att malmbanan måste förbättras på vissa avsnitt. Så sker också successivt. Varje sommar minskar antalet malmtåg på banan. Det skärs ned i samband med att man gör vissa ändringar och lägger över trafiken på andra linjer för att förnya banan. Vi är alltså helt på det klara med att banan behöver förnyas på sträckan Malmberget–Luleå. Men ni säger i er reservation på denna punkt: "Ej heller får fraktförhållandena utformas så att marktransporten i ökad utsträckning sker över utländsk hamn." Då frågar jag vad ni menar, för ni är inne på farliga vägar. Ni tänker väl inte hindra den för gruvdriften bättre ekonomiska möjligheten och rationaliseringen för att skapa ökad sysselsättning i malmfälten på grund av trängsynta egoistiska hamnintressen?

Herr talman! Jag vill också säga några ord om handikappanpassad kollektivtrafik. Denna har under tidigare år inte varit bra. Kollektivtrafiken har inte tagit till vara den tekniska utvecklingen för att i tillräcklig grad underlätta för de handikappade att åka kollektivt. Deras möjligheter att vara med oss som resande har varit begränsade. Regeringen har uttalat sig för insatser på detta område. Utskottet har uttalat sig för att snara, provisoriska åtgärder vidtas i syfte att klara de handikappades problem. Det finns många detaljer som praktiskt och enkelt kan rättas till i avvaktan på mer långtgående förändringar. Vi rekommenderar detta i utskottets skrivning.

Herr Måbrink ser som vanligt spöken på väggen. Han tog upp farorna med bilismen här i landet. Vi har samma uppfattning i princip, åtminstone när vi uttalar att vi skall försöka minska privatbilismen i innerstäderna och de större städerna och öka kollektivtrafiken. Men det verkar som herr Måbrink är emot privatbilism i allmänhet. Tänk på vilken välsignelse bilen är på landsbygden! Menar herr Måbrink att vi skall återgå till häst och vagn där ute? Tvärtom tror jag att vi skall öka privatbilismen i vissa delar av vårt land, där den kollektiva trafiken inte kan nå fram. Man har med bilen möjligheter att träffa andra människor, uträtta affärer osv. I detta land är faktiskt var tionde person som arbetar beroende, i viss mån genom sitt arbete, av bilen. Jag tror att bilismens avigsidor efter hand kommer att tas bort mer och mer, och man kommer att göra förbättringar. Även om bensinen tryter, kommer tekniska uppfinningar att innebära att en viss trafik i fortsättningen består av enskilda privata fordon, där familjen kan sitta i lugn och ro. Men det vill inte herr Måbrink. Han vill att familjen skall åka kollektivt i stället för att åka tillsammans ut på landet och se skönheten och det tilldragande livet. Han är alltså emot familjens möjligheter att umgås med varandra därför att bilismen är ett privatkapitalistiskt system.

När jag i TV-programmet talade om den trafikpolitiska utredningen, så var det riktigt när jag sade att vi hade kommit fram till att bilismen betalar sina

kostnader. Vi hade gjort undersökningar så till vida att vi tog upp sjukhuskostnaderna för de olyckor som skett i landet, vad de kostar det svenska samhället. Men vi hade inte kunnat ta ställning till vad ett människoliv kostar, det är alltför värdefullt. Tragedierna bakom olyckorna har vi inte heller kunnat värdera. Vi har givetvis inte kunnat värdera många av de miljöproblem som uppstår, ty de går inte att fixera med en summa pengar. Mot den bakgrunden återstår mellan 1 och 1 1/2 miljarder kronor mellan det ena och det andra. Det sade vi också hederligt ifrån. Men man skall samtidigt komma ihåg att bilen också har en kreditsida, en plussida, som man kan ställa emot dessa beräkningar och göra en jämförelse. Mot den bakgrunden har vi kunnat visa att det är en differens i det här sammanhanget.

Herr talman! Till sist: Vi har i det här betänkandet 104 hemställningar i ett 70-tal motioner. De flesta har blivit avstyrkta – min värderade ordförande i utskottet har sagt att det bara var två som fick nåd inför utskottets ögon. Att de flesta motioner blivit avstyrkta hänger enligt min mening ihop med att de har en regional anknytning, som gör att riksdagen inte kan ta ställning till dem, då riksdagens beslut är av mer övergripande karaktär. Men det hindrar inte att utskottets ställningstagande positivt kan påverka de önskemål som framförts och att dessa på sikt kan komma att uppfyllas.

Herr talman! Jag ber att med detta få yrka avslag på reservationerna 1–8 och bifall till utskottets hemställan.

SVEN MELLQVIST (s) kort genmäle:

Herr talman! När man hörde utskottets värderade vice ordförande nästan kåserande redovisa en sammanställning av vad han tror sig veta att vi menar med vår motion och vad han tror sig veta om vad man från regeringens sida har för avsikt att göra i olika avseenden var det nästan så att man kom att tänka på det gamla ordstavet: Förgyll vad du kan förgylla.

Det var inte så länge sedan som herr Lothigius, före valet 1976 i den dåvarande oppositionen, ivrigt och otåligt hävdade att ingenting skedde inom trafikområdet. Men nu känner vi inte igen herr Lothigius längre. Nu är förnöjsamheten mycket stor. Det är en beundransvärd snabbhet som han här lägger i dagen när det gäller att ändra attityd, en snabbhet som kanske har att göra med den förvandling han genomgått från att ha varit en frejdig oppositionstalare till att nu vara en ganska förnöjsam regeringsadvokat. Men det tillhör uppgiften att uppträda på sådant sätt, förstår jag.

Herr Lothigius talade om det knapra innehåll som den socialdemokratiska motionen omfattar. Men om man kan kalla det vi har fört fram för knapert, då måste man ha någon småländsk bevekelsegrund för att komma fram till en sådan slutsats. Det vi föreslår är ju resultatet av de olika utredningar som den förra regeringen tog initiativet till. Att den trafikpolitiska utredningen lades fram för några veckor sedan är i och för sig riktigt, men det är lika riktigt att den nuvarande regeringen behagade byta ut en hel del av de personer som ingick i denna utredning och att den därmed försinkade utredningsarbetet. Det kan vara förklaringen till att utredningen kom betydligt senare än vi hade

Nr 146

Torsdagen den
18 maj 1978

*Trafikpolitiken,
m. m.*

Torsdagen den
18 maj 1978

*Trafikpolitiken,
m. m.*

hoppats. Om den lagts fram tidigare, hade det kunnat bli litet fart på departementet, så att regeringen äntligen hade kunnat komma med de förslag som vi alla önskar, nämligen förslag som är grundade på en samlad bedömning av den framtida trafikpolitiken.

Herr talman! Jag glömde en mycket väsentlig sak i mitt första inlägg, och det ber jag att få reparera nu på så sätt att jag yrkar bifall till de vid trafikutskottets betänkande 18 fogade reservationerna.

BERTIL MÅBRINK (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Jag tycker inte att Carl-Wilhelm Lothigius skall köra med buskis här. Jag har aldrig sagt att man helt skall avskaffa den privata bilen. Tvärtom citerade jag bl. a. kommunikationsministern och sade: Därför att man vill ha en ändrad trafikpolitik behöver man inte fara omkring med ett "onyanserat bilhat". Jag tror att kommunikationsministern använde detta uttryck. Jag sade att man mycket väl kan inse bilens fördelar, exempelvis i glesbygd och för vissa grupper såsom handikappade, för vilka bilen ofta utgör ett villkor för att kunna fungera i samhället. Det är ordagrant vad jag sade i mitt huvudanförande.

Vad jag däremot angrep var den planeringsfilosofi man har, och då talade jag i första hand om tätorterna, där man ju planerar för bilen och glömmer människor, miljö osv. Det går inte, Carl-Wilhelm Lothigius, att här försöka sitta på två stolar. Man kan inte planera för en ohämmad privatbilism samtidigt som man säger att man skall planera för en god kollektivtrafik. Inget samhälle har råd till detta. Jag hävdar fortfarande, att det viktiga i en samlad trafikpolitik är att låta den kollektiva trafiken stå i centrum. Den privata bilismen måste underordna sig denna. Det är vad jag hävdat och det står jag fortfarande för, i första hand när det gäller tätorterna.

När det gäller kostnaderna tycker jag faktiskt att herr Lothigius är cynisk då han fortfarande vill hävda att bilismen gott och väl bär sina kostnader. För att bevisa detta har man räknat in inkomstbortfall. Men skall då inte det produktionsbortfall som jag frågade om, herr Lothigius, räknas in i bilden? Mig veterligen finns ingen privat företagare som driver ett företag utan att därvid också få en god vinst. Överallt i landet har vi i dag en massa bevis på detta. I fråga om miljöförstöringen nämnde jag exempelvis de små barnen, som är de mest mottagliga för alla de gifter som sprutas ut ur bilarna osv.

Ja, tiden har gått ut så jag får väl återkomma.

CARL-WILHELM LOTHIGIUS (m) kort genmäle:

Herr talman! Det är kanske riktigt att jag uppträdde med en viss förnöjsamhet. Detta beror, herr talman, närmast på att tiden är så pass kort att man vill koncentrera sig på det väsentliga i sammanhanget och framföra de kritiska synpunkter som är nödvändiga för att rätta till saker och ting. Jag skulle kanske ha varit litet mera ödmjuk i mitt sätt att handskas med frågan, det ger jag herr ordföranden rätt i.

Däremot är det alldeles fel, herr talman, när ordföranden i trafikutskottet säger att trafikpolitiska utredningen blivit försenad. Att ett visst utbyte

gjordes av personer försenade inte utredningen som sådan, det är jag alldeles övertygad om. Resultatet av utredningen var att vi i huvudsak blev överens och att den socialdemokratiska delen inte avgav någon reservation. Jag tycker att det var en framgång att vi kunde enas om hur denna målsättning skulle se ut.

Men kanske vi inte skulle ha den här debatten om en ny trafikpolitik med nya inslag för att tala om vad som står i den trafikpolitiska utredningen? Jag trodde i min enfald att man från socialdemokratiskt håll kom med än nyare ting, som skulle vara till nytta och till glädje vid planerandet av en ny trafikpolitisk proposition. Men jag menar att så icke var fallet.

Herr Måbrink och jag är oense i detaljerna om hur vi skall handskas med privatbilismen. Jag anser att privatbilismen har en mängd fördelar och att de nackdelar som finns skall elimineras genom att vi har en god kollektivtrafik i de områden där man kan ha en sådan och genom att vi tar vara på dess fördelar.

Det är osant när det sägs att man i det här landet leder in motorvägarna i tätorterna. Det kanske förekommer någonstans, men alltmer försöker man leda motorvägarna runt samhällena för att de därigenom skall göra mindre skada. De stora vägarna i landet avlastar de mindre vägarna och medför därigenom att trafikfarorna minskar.

SVEN MELLQVIST (s) kort genmäle:

Herr talman! Herr Lothigius har en väldig tilltro till oss socialdemokrater, och det är glädjande att höra så positiva uttalanden. Men det är väl att överdriva när han säger att vi inte kommer med någonting nytt, utan att man redan känner till det vi framför. Det är alldeles riktigt att vi begärt utredningar av olika slag. Vi tillsatte den trafikpolitiska utredningen för att penetrera detta stora ämne och för att om möjligt komma fram till nya riktlinjer för den kommande trafikpolitiken. Men att vi på två veckor – det var väl det herr Lothigius närmast tänkte sig – skulle kunna komma fram med nya frejdiga och friska förslag utöver dem som vi arbetat fram i trafikpolitiska utredningen är väl att ställa förhoppningarna alldeles för högt. Det har väl också herr Lothigius fått om bakfoten – att vi skulle anse oss kunna åstadkomma detta.

Men, herr Lothigius, hjälp till att få fram ett resultat av alla dessa utredningar, så att vi innan den här valperioden går ut får ett förslag om trafikpolitikens inriktning! Jag framförde redan i mitt inledningsanförande förhoppningen om att det förslaget skulle komma i höst. Det var väl för optimistiskt – ni kan få ytterligare någon månad på er. Men se till att det kommer ett förslag under den tid som den nuvarande regeringen sitter kvar!

BERTIL MÅBRINK (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Bara några ord. Det är riktigt, som herr Lothigius säger, att vissa motorvägar numera dras utanför tätorterna. Men jag vill påminna om den högbro som kommer att uppföras i Stockholm. Med den åtgärden

Nr 146

Torsdagen den
18 maj 1978

Trafikpolitiken.
m. m.

Torsdagen den
18 maj 1978

*Trafikpolitiken,
m. m.*

kommer ännu mer privatbilism att ledas in i centrum. Högbron är ett exempel på vansinnigheterna.

Sedan vill jag komma tillbaka till frågan om att bilismen bär sina kostnader. Jag sade i mitt huvudanförande att 1 000 personer dödas varje år och att 20 000 personer lemlästas. Jag nämnde också barnen och de skador som åsamkas dem och som vi kommer att få uppleva allt fler skrämmande resultat av framöver.

Vi vet att 90 % av bensintillgångarna i det här landet används av personbilen. Men personbilen är samtidigt så konstruerad att den bara tillgodogör sig 30 % av bensinens energiinnehåll. Vi vet också att samhället måste satsa fyra gånger så mycket energi på att bygga motorvägar som på att exempelvis bygga järnvägar, som drar hela 62 % mindre energi.

Sådana här kostnader måste man ta med när man skall försöka föra ett resonemang om att bilismen står för sina kostnader. Det finns andra möjligheter till en planering av trafiken, dvs. realistiska alternativ till att ha privatbilen i storstäderna och i de större tätorterna.

Hur skall man kunna mäta i pengar om en människa dödas i trafiken eller invalidiseras för hela livet? Det är berättigat att fråga om dessa kostnader, men det går inte att mäta i pengar. Kostnaderna för privatbilismens framfart är omätbara.

CARL-WILHELM LOTHIGIUS (m) kort genmäle:

Herr talman! Till herr Mellqvist: Ett stort och för svensk politik viktigt parti i det här landet som omfattas av många människor, det partiet hade jag väntat mig mer av när det gäller att komma fram med konstruktiva förslag till en trafikpolitik.

Till herr Måbrink: Det är inte – om jag går över till järnvägarna – en borgerlig regering som successivt lagt ner statens järnvägar i det här landet.

BERTIL ZACHRISSON (s):

Herr talman! Det har nästan gått litet ritual i den här föreställningen. Från oppositionen ställer vi våra krav på en ny trafikpolitik, jag vet inte för vilken gång i ordningen. Och kommunikationsministern sitter här, för varje gång alltmer tyngd av löften för framtiden som han gett. Och tröligen får vi om en stund höra samma löften igen, frimodigt och glatt upprepade som om de aldrig hade getts förr. Samtidigt är antagligen herr Turesson lika obenägen som vanligt att säga ett ord om hur och när de skall infrias. Och det är klart att det kan kännas litet grand som en upprepning att hålla på med det här.

Jag tyckte nästan att det var litet rörande med herr Lothigius, som sade att vi måste komma med nya krav. Det börjar tydligen ta slut i vishusboden nu i kanslihuset, så att oppositionen måste förse regeringen med nya krav så att det kan bli någonting med trafikpolitiken. Jag skall bistå med det om en liten stund, men vi skulle vara mycket tacksamma om vi fick åtminstone de krav genomförda som vi nu ställt ett par år och som herr Lothigius f. ö. framförde ganska energiskt för några år sedan när vi var i ett annat läge. Jag har därför

fortfarande anledning att upprepa de tidigare ställda kraven.

Det krävs en ny trafikpolitik i det här landet – det har det gjort länge. Och ända sedan herr Turesson kom in i ämbetet har det funnits förutsättningar att genomföra en sådan. Därför är det en anmärkningsvärd passivitet som utvecklats på trafikpolitikens område. Det finns gott om diverse hugskott och improvisationer.

Det allra senaste lär man ha bjudit på i TV i kväll. Naturligtvis bjuds inte parlamentet utan TV-publiken på det. Herr Turesson lär ha gått ut och sagt att han på försök tänker införa avgiftssystem för vissa vägar i det här landet – i Kolmården, Nyköping, Falkenberg och Halmstad.

Jag vet inte om det här är sant, om det är ett allvarligt förslag ifrån regeringens sida. Jag vill gärna ha bekräftat om regeringen står enig bakom detta. Och i så fall måste jag fråga centerpartisterna: Har ni helt plötsligt bytt bort någonting för att så att säga göra upp på något vis? Står centerpartiet verkligen bakom det här förslaget? Detta är ett av de många hugskott som ständigt kommer från herr Turesson, men någon rejäl trafikpolitisk reform, det får vi inte.

Jag har roat mig med att räkna samman de löften som i mer eller mindre konsistent form har ställts bara på SJ-området – jag talar då inte om allt annat. Bara när det gäller SJ-området har herr Turesson farit runt i landet och talat på möten och sammankomster av olika slag, och även ett och annat beslut har fattats i regeringen, men dem har riksdagen ännu inte fått se några resultat av. Räknar man samman allt detta, finner man att herr Turesson nu är skyldig svenska folket en redovisning för 575 milj. kr. enbart för de löfena. Men när skall löfena realiseras? När får riksdagen besked om hur allt detta skall betalas? När får vi en ny trafikpolitik, som ger oss en överblick över vad det är som pågår?

Herr Mellqvist har beskrivit hur vi socialdemokrater önskar att riktlinjerna för en ny trafikpolitik skall utformas, och jag vill ytterligare understryka vad han sade. Det är viktigt att vi får en förändring av trafikpolitiken, så att ett vidgat samhällsekoniskt synsätt får vara avgörande. Den marknadsmässiga rörelsefriheten inom transportsektorn måste kompletteras och vissa punkter ersättas med ett ökat samhälleligt engagemang och ett direkt samhällsansvar för utvecklingen.

Herr talman! Vi har ont om tid, och det är många som vill tala. Jag har för den skull valt att koncentrera mig på ett område inom trafikpolitiken.

Jag delar herr Måbrinks uppfattning att vi måste koncentrera vår verksamhet på utvecklingen av kollektivtrafiken i framtiden. Såväl jämlikhets-skäl som hänsyn till miljö, behovet av energisparande, trafiksäkerhet osv. talar för att vi bör göra en kraftig satsning på den kollektiva trafiken. Kanske är det på detta område som regeringens passivitet har fått de allra allvarligaste följderna. Risken är f. n. mycket stor för att vi kommer att sacka efter i utvecklingen på kollektivtrafikområdet.

Det är självklart att bilen har många fördelar och att den för många människor utgör det bästa transportalternativet. För en del står heller inga andra alternativ till buds. Detta skall man egentligen inte behöva säga. Men

Torsdagen den
18 maj 1978

*Trafikpolitiken,
m. m.*

det finns också stora grupper människor som inte har eller som inte kommer att ha tillgång till egen bil för att komma till arbetet eller till service eller fritidsaktiviteter. Detta gäller främst barn och ungdom samt äldre personer. Inte minst viktig är utbyggnaden av kollektivtrafiken för att öka möjligheterna till valfrihet på arbetsmarknaden. Sysselsättningsutredningens försöksverksamhet med kollektivtrafik har visat att kollektivtrafikens utformning har stor betydelse bl. a. för kvinnors möjligheter att få arbete. En god kollektivtrafikförsörjning är därför ett väsentligt jämlikhetskrav.

Den kollektiva trafiken bör naturligtvis också kunna erbjuda ett realistiskt alternativ för personer med tillgång till bil. Privatbilismen kan ju inte fungera som ett grundläggande trafiksystem som är tillgängligt för alla. Den kommer emellertid att vara av stor betydelse på platser och tider där förutsättningar för en kollektiv trafik saknas, såsom i glesbygder. Genom åtgärder för att stimulera till ökat samåkande, genom samordning av kollektivtrafiken med taxi och skolskjutsverksamhet m. m. kan naturligtvis även bilanvändningen göras effektivare. Inte minst behovet att spara på importerade energislag och att finna vägar ut ur oljeberoendet talar enligt vår mening för en utveckling av den kollektiva trafiken. En sådan utveckling är också nödvändig, om vi skall kunna komma till rätta med de problem som rör trafiksäkerhet, buller och avgaser, främst i våra större tätorter.

Inom ramen för den lokala och regionala trafikförsörjningen måste åtgärder vidtas för att anpassa kollektivtrafiken till resenärernas behov. Detta har redan flera av talarna påpekat, och jag instämmer i deras synpunkter. Det kan gälla sådana åtgärder som bättre tidpassning vid byten, åkkomfort, framkomlighet, kollektivfiler, avstängning av vissa gator, parkeringsbestämmelser – det finns en hel radda saker som ligger och väntar på att bli åtgärdade, men ingenting sker.

Ett av de viktigaste leden i en ökad satsning på kollektivtrafiken är en bättre samordning mellan samhällsplaneringen och kollektivtrafiken. En alltmer utglesad bebyggelse i tätortsregionerna försvårar en utbyggnad av kollektivtrafiken till rimliga kostnader. Hänsyn till kollektivtrafikens behov skall därför tas såväl vid planering av nya bostadsområden som vid komplettering av äldre bebyggelse. Kommunerna bör i bygg- och planlagstiftning ges möjligheter att säga nej till planer och byggnadslov för verksamheter och bostadsbebyggelse som inte kan trafikförsörjas på rimliga villkor.

Det är också angeläget att förutsättningar skapas för ett rabattsystem som innebär att den kollektiva trafiken görs attraktiv, så att orättvisorna i reskostnader minskar mellan människor som bor i olika delar av regionen. Det har skapats en viss förutsättning för det genom den reform i fråga om enhetligt huvudmannaskap för den lokala och regionala trafiken som vi skall fatta ett beslut om i riksdagen om några dagar. Jag vill gärna säga, och jag skall upprepa det vid det tillfället, att det är bra att den propositionen har lagts. Det är vidare angeläget att man vidtar åtgärder som styr tillgängliga resurser till anläggningar som främjar kollektivtrafiken.

Så här långt har vi kommit i dag. Allt det som jag nu har sagt är, som herr Lothigius tidigare har framhållit, inget nytt. Vi har upprepat det termin efter

termin i riksdagen och sagt: Åtgärda detta! Se till att vi får det här gjort!

Men beslutsångesten är så stor i kanslihuset att praktiskt taget hela reformarbetet nu har legat stilla i flera år. Och faran är alldeles uppenbar. Vi vet – inte minst av erfarenhet från 1963 års beslut – att material av det här slaget väldigt snabbt blir förlegat. Om vi någonsin får en trafikpolitisk proposition – jag tror inte på det förrän jag ser den i riksdagen – är risken stor att vi tvingas fatta beslut på grunder som inte håller. Därför, herr Turesson, krävs nu, parallellt med påskyndandet av reformarbetet kring de förslag som redan föreligger, en ny och aktiv beredskap inför framtiden.

Passiviteten i kommunikationsdepartementet är oroande. Ni ägnar mycket tid åt föga konstruktiva insatser, som t. ex. att kasta frågan om Bromma flygplats vara eller inte vara fram och tillbaka mellan myndigheter. Och ute i landet bollar man som sagt med det ena hugskottet efter det andra. Ni ruvar på en massa förslag i skrivbordslådorna, men saknar en framförhållning för framtiden – och det är oroande, för utvecklingen går snabbt på det här området.

För att åstadkomma en markant förändring i den nuvarande trafikutvecklingen krävs en förnyelse av insatserna från samhällets sida på kollektivtrafiken. Utan planmässiga investeringar för utbyggnad av kollektivtrafiken finns det risk för stagnation.

Bland de allvarligaste följderna av regeringens passiva och improvisatoriska trafikpolitik är att vi har fått en tillbakagång på kollektivtrafikens område. Den sorgliga hanteringen av de handikappades krav är det mest iögonfallande i den nuvarande situationen. Men också en rad andra områden är eftersatta: inrikesflyget går med brakförlust, järnvägen har utomordentligt svåra problem och det hopar sig också problem över luftfartsverket och sjöfartsverket.

För att ge kollektivtrafiken en ny inriktning i tätorterna krävs satsningar av ett slag som vi inte riktigt har varit medvetna om hittills. Det finns naturligtvis förslag från den gamla kollektivtrafikutredningen och från HAKO-utredningen om handikappanpassning av kommunikationerna. Men utredningarna är redan nu överspelade på många punkter, och tyvärr ger den trafikpolitiska utredningen, utöver förslagen om bättre resurser för järnvägen, mycket litet vägledning för framtiden när det gäller kollektivtrafiken.

Det krävs nya initiativ för att få fram kollektivtrafiksystem, trafikledningsteknik och fordonstyper som bättre tillgodoser energi- och miljökraven.

Den nuvarande kollektivtrafiken bygger i hög grad på konventionella trafiklösningar. Det är angeläget för framtiden att på olika sätt stimulera till försök med nya trafiksystem. Alternativa och miljövänliga fordon, t. ex. eldrivna bussar, är ett viktigt krav på kollektivtrafikområdet. Därför krävs ökad satsning på forskning och utveckling inom trafikområdet. Ett särskilt utvecklingsbolag för kollektivtrafik som vi har föreslagit, men som den borgerliga riksdagsmajoriteten har motsatt sig, skulle väsentligt bidra till att utveckla kvalitet och alternativ inom trafikområdet. Detta är också orsaken till att vi kräver en utredning om möjligheterna till statsbidrag till fasta investeringar för eldrivna bussar. Inte minst viktigt är det att utveckla nya och

smidiga busstyper för tätorterna. Varför skall bussarna behöva se ut som de gjorde för 20–30 år sedan? Varför förhindrar ni ett utvecklingsarbete genom att utvecklingsbolaget inte får komma till?

Transportforskningsdelegationen behöver få en starkare ställning. Både stat och kommun saknar i dag i stor utsträckning administratörer och tekniker med utbildning för de nya krav som ställs på kollektivtrafiken. Därför behövs en radikal förändring av utbildningen i detta avseende. Inköp av fordon och övrig materiel behöver samordnas bättre och ges en mer långsiktig planering. Improvisationspolitiken på det här området har t. ex. lett till att vi måste gå utomlands med en stor del av produktionen av nya motorvagnar till SJ, trots att vi har ett stort inhemskt kunnande på det här området. Det hade inte behövts med en bättre planering.

Det finns säkert mycket att göra för att effektivisera kollektivtrafiken i glesbygderna. Man skall inte ge upp inför glesbygden. Tillgängligt utredningsmaterial visar att kollektivtrafiken har mycket dåligt förtroende där. Om det blir en medveten uppföljning från statens och kommunernas sida av de förslag om den lokala och regionala trafiken som riksdagen skall behandla om några dagar och som faktiskt är ett hedervärt undantag från regeringens passivitet i övrigt, så kan glesbygdstrafiken få en förnyelse. Däremot ger den reformen mer begränsade förutsättningar för en förnyelse av tätortstrafiken. Det är därför främst där som fantasin behöver sättas in för framtiden.

Kollektivtrafikutvecklingen är av så vital betydelse att det kan finnas anledning att överväga om inte alla viktigare investeringar på trafikområdet måste villkoras med sikte på kollektivtrafiken. I USA har en intressant omsvängning i utvecklingen kunnat noteras på sistone i det att federala medel för vägfondens motorvägsbyggen överförts till projekt som mer entydigt gynnat kollektivtrafik. Även på annat sätt, främst på beskattningsområdet, gynnas kollektivtrafiken på den övriga trafikens bekostnad. Det är möjligt att vi behöver göra en motsvarande grundlig genomgång av olika bidragssystem för att få till stånd en starkare styrning mot kollektivtrafik, samtidigt som vi motverkar byråkratisk stelhet.

Vi behöver också en mer genomtänkt och mindre byråkratisk ordning för investeringsbesluten än vad vi har i dag. Framför allt gäller det att klargöra vad som är statens ansvar och vad som är kommunernas ansvar, samtidigt som en bättre integration sker mellan olika trafikformer. Här kan den regionala trafikplaneringen, väl använd, bli av stor betydelse. Det är bara häpnadsväckande att regeringen visat så stor osäkerhet när det gäller att ge den nya regionala trafikplaneringen ordentliga direktiv. Om en öppen redovisning hade skett av erfarenheter och motiv inför riksdagen kunde vi ha gett en betydligt bättre vägledning för den regionala trafikplaneringen.

Det finns många fantasifulla projekt och debattuppslag om olika trafikmedels fördelar ur energikonsumtionssynpunkt. Mest ger självfallet en övergång från egen bil till kollektivtrafik. Även samåkning i personbil kan ge besparingar. Den bör därför uppmärksammas på olika sätt. Det är möjligt att vi i varje fall i de stora städerna skulle ha nytta av att pröva ett samarbete mellan kollektivtrafikföretagen och samåkande bilister enligt det s. k.

carpoolsystemet i USA. Definitivt har elektriska ytttrafiksystem fått en förnyad aktualitet i energikrisens år. Både trådbussar och spårvagnar upplever en renässans. Också de enorma investeringskostnaderna för fortsatta tunnelbanabyggen leder i den riktningen. Staten måste ta aktivare del i att skapa miljövänlig och effektiv kollektivtrafik i tätorterna. Ett initiativ bland andra vore att studera möjligheterna att i skattehänseende jämställa el- och trådbussar med spårvagnar och tunnelbanor.

För att bevara miljön och hushålla med energin har vi ett ansvar för en sådan utveckling på kollektivtrafikområdet att det, när bilisterna efter hand upptäcker kollektivtrafikens fördelar, också finns förutsättningar att tillgodose de krav som ställs.

Bl. a. detta har lett oss till att föreslå att en parlamentariskt förankrad särskild beredning omedelbart tillsätts. Dess uppgift skall vara att analysera utveckling och behov på kollektivtrafikområdet för framtiden och leda försöksverksamhet med nya trafiksystem. De förslag som ligger skall inte förhalas. Genomför dem! Använd inte det som jag nu säger såsom argument för att ni nu kan skjuta saker och ting ytterligare på framtiden, utan genomför de förslag som ligger. Vi har skådat in i den trafikpolitiska utredningens rätt magra facit, och vi vet att vår handlingsberedskap är ganska dålig. Utvecklingen på energiområdet har också snabbt förändrat förutsättningarna och kommer troligen att göra det ännu mycket mer, om man skall tro den trend som nu skrivs fram.

Trots att det inte finns underlag för det i vår motion – vi levde ju när den skrevs ännu i förhoppningen om en snar trafikpolitisk proposition – vill vi alltså föreslå att en beredning tillsätts om kollektivtrafiken med uppgift att bl. a. aktivt verka för att lösa de frågor jag har aktualiserat, exempelvis en förnyelse av forskning och utveckling på kollektivtrafikområdet och en grundlig genomgång av olika bidragssystem för att vi skall få till stånd en starkare styrning mot kollektiva trafiklösningar. Men jag upprepar: Ta inte detta som skäl för att förhala genomförandet av HAKO-utredningens förslag och andra förbättringar som snabbt kan genomföras.

På ett område har regeringens uteblivna reformarbete på trafikområdet kommit att få särskilt svåra konsekvenser. Det gäller handikappområdet. Enligt löfte från samtliga partier i valrörelsen 1976 skulle med omedelbar verkan en proposition, baserad på HAKO-utredningen, föreläggas riksdagen. Kommunikationsministern har vid många tillfällen lovat och lovat igen, men inget har skett. Mitt i alla löftena fick SJ göra en vagnsbeställning som körde rakt över både HAKO-utredning och handikappkrav. Egentligen är det otroligt att de handikappade är så tålmodiga som de är. Regeringens bristande förståelse för de handikappades krav på bättre trafikmiljö ger f. ö. en försämring av trafikapparaten också för andra trafikantgrupper.

I Norge monterar man svenska liftar på järnvägsvagnar. De holländska järnvägarna har skaffat sig portabla ramper som gör det möjligt för rörelschindrade att lätt ta sig i och ur vagnarna. Den engelska regeringen har beordrat ett handikappanpassat trafiksystem, och i USA finns efter lagstiftning numera personvagnar där personer med rullstolar kan resa bekvämt.

Torsdagen den
18 maj 1978

*Trafikpolitiken,
m. m.*

Men i Sverige står utvecklingen stilla. Vallöfena ekar ödstigt. Se till, herr Turesson, att de här löfena uppfylls!

Det är självfallet väsentligt att en handikappanpassning av det kollektiva färdväsendet omfattar alla länkar i transportkedjan. Olämpligt utformade gångvägar med många trappor, övergångsställen med stark trafik etc. utgör ofta svåra hinder för rörelsehindrade och synsvaga på väg till eller från busshållplatser. Taxi utnyttjas ofta av äldre personer, inte minst i färdtjänsten. Därför behövs en bättre handikappanpassning av taxibilar. Även i det fallet bör normer och riktlinjer utfärdas. HAKO-utredningen har lagt fram förslag som skulle bidra till att kollektivtrafiken blev betydligt mer lättgänglig för handikappade. Det är nödvändigt att förslag föreläggs riksdagen för att de åtgärder som föreslås i utredningen skall kunna förverkligas. Visserligen har vi en ekonomisk situation i landet som är värre än på mången god dag, men då är det desto angelägnare att de eftersatta gruppernas behov tillgodoses först.

Herr talman! Låt mig sammanfatta. Vi begär en kraftigt ökad aktivitet från samhällets sida på kollektivtrafikområdet för att man skall kunna svara mot de behov av kollektivtrafik som kan väntas under 1980-talet.

1. Lägg fram den trafikpolitiska propositionen och beakta i samband med den de förslag från kollektivtrafikutredningen och HAKO-utredningen som sedan flera år ligger och väntar på att bli förverkligade.

2. Tillsätt en parlamentariskt förankrad beredning, som gör en systematisk och genomgripande analys av vilka initiativ som krävs för att stärka samhällets insatser på kollektivtrafikområdet. Det gäller bidragsbestämmelser, utveckling av fordon och trafiksystem, samordning mellan trafikpolitik och samhällsplanering osv. Låt den beredningen också genomföra försök med olika trafiksystem i olika trafikmiljöer.

3. Gören snabbutredning om el- och trådbussar. Undersök möjligheten att stimulera kommunernas intresse för att övergå till sådan trafik genom att jämställa den i beskattningshänseende med spårväg och tunnelbana.

4. Skapa ett utvecklingsbolag för kollektivtrafik som vi föreslagit i vår näringspolitiska motion. Dess uppgift skall vara att utveckla trafiksystem och fordonstyper och skapa förutsättning för samordning och standardisering, vilket ur ekonomisk synpunkt är av mycket stor vikt.

5. Ge transportforskningsdelegationen skärpta direktiv, så att arbetet påskyndas med att ta fram nya trafiksystem och nya fordonstyper, anpassade för kollektivtrafiken.

6. Ge universitets- och högskoleämbetet i uppdrag att reformera och förnya utbildningen för tekniker och administratörer på trafikområdet, särskilt med sikte på kollektivtrafikplanering och trafikledning.

Sedan måste jag, herr talman, än en gång tillägga: Bekräfta, Bo Turesson, att det som sagts i TV i kväll om att det nu skall bli avgiftsbelagda vägar i Sverige bara är ett hugskott.

Kommunikationsministern BO TURESSON:

Herr talman! Trafikfrågorna och trafikpolitiken tilldrar sig ett stort intresse hos allmänheten och hos oss alla. Det är bra. Det är också positivt att oppositionen här i riksdagen visar ett stort intresse för dessa frågor.

Jag skall kommentera några av de punkter som förekommer i oppositionens många reservationer. Jag skall försöka visa hur litet nytt stoff oppositionen har kunnat komma med. Visst är det mycket fraser med litet substans! Jag medger gärna att det inte är så lätt att vara konkret och komma med nyheter när man inte har några konkreta förslag att diskutera eller bemöta. Men nog tycker jag att oppositionens argumentering för mycket svävar i luften!

Mycket av vad som sägs i reservationerna och vad som har sagts av oppositionens talesmän här är allmängods. Veldig mycket av det har jag tagit i min mun åtskilliga gånger under årens lopp.

Det förekommer inte någon skillnad i synsätt när det gäller kravet på samordning mellan trafikpolitiken och målen inom andra samhällssektorer. I regeringens syn på trafikpolitiken ligger att trafik och transporter skall integreras med övrig samhällelig verksamhet.

Det föreligger inte heller något motsatsförhållande mellan regeringen och oppositionen när det gäller den samhällsekonomiska synen på trafikpolitiken. Det har jag sagt åtskilliga gånger från kammarens talarstol liksom på många andra ställen där jag haft tillfälle att yttra mig om detta.

Det är sant att de företag som bedriver trafikverksamhet skall se sin verksamhet från företagsekonomisk synpunkt. Men jag har åtskilliga gånger kritiserat den gamla regeringen för att den, när det gällt att ta ställning till nedlägningsframställningar och liknande åtgärder, inte anlagt en samhällsekonomisk syn på frågan, för att regeringen inte bedömt det hela från andra synpunkter än t. ex. SJ och sagt att från näringspolitisk, lokaliseringspolitisk, regionalpolitisk och social synpunkt etc. är det fel att lägga ned den här järnvägen; den skall vara kvar. Icke någon gång i samband med de tiotals nedlägningsärenden som behandlades av regeringen under 1960-talet anlades en sådan samhällelig syn på frågorna. Man såg det strikt från företagsekonomisk synpunkt. Det är det synsätt som SJ men inte nödvändigtvis regeringen skall anlägga.

Nu har den nya oppositionen kommit till klarhet om detta, som vi kritiserade den nuvarande oppositionens regering för, och jag är glad för det. Det är alldeles utmärkt – nu har vi samma ståndpunkt i den frågan.

Visst finns det skillnader mellan socialdemokraternas och regeringspartiernas syn på hur man skall uppnå de mål i trafikpolitiken som vi tycks vara ganska överens om. Oppositionen vill ha styrningar och regleringar, regeringen föredrar valfrihet, samverkan, fri konkurrens, inom av samhället angivna ramar.

Regeringens syn på trafikpolitiken och på det trafikpolitiska reformarbetet kommer att redovisas för riksdagen i den kommande trafikpolitiska propositionen. Jag begär inte att oppositionen skall vara nöjd med att den trafikpolitiska propositionen fördröjts – jag begär det allra minst som jag själv

Nr 146

Torsdagen den
18 maj 1978

Trafikpolitiken,
m. m.

Torsdagen den
18 maj 1978

*Trafikpolitiken,
m. m.*

inte är nöjd med det. Men jag har vid flera tillfällen förklarat vad det beror på. Om man vill vara efterklok kan man naturligtvis säga att det kanske i alla fall inte var så dumt att vi fick den trafikpolitiska utredningen fullt färdig och sålunda även dess sista betänkande, så att vi kan ta hänsyn till det i det trafikpolitiska reformarbetet. Men när jag nyss hörde Bertil Zachrisson blev jag verkligen mer förvånad än jag brukar bli när jag hör Bertil Zachrisson. Han kasserade alla utredningar som gjorts. Han sade att tiden gått förbi dem och att de är överspelade. Plötsligt förstod han att det var farligt att säga detta, eftersom en reaktionär kommunikationsminister – något som han väl anser att jag är – kunde ta detta till intäkt för att inte göra någonting alls. Han sade också: Ta nu inte detta till intäkt för att inte göra någonting! Så där får man väl inte resonera, Bertil Zachrisson. Jag skall återkomma till detta.

I reservationen 1 sägs att det för trafikförsörjningen på riksplanet krävs ett väl fungerande och landsomfattande trafiknät. Det är vi också överens om. Jag brukar säga att vi behöver ett av riksdagen fastställt och för lång tid garanterat riksnät, huvudsakligen bestående av järnvägslinjer, som skall vara stommen i trafiknätet inom länen men också garantera trafiken interregionalt. En sådan stomme i form av ett riksnät är nödvändig. Jag minns mycket väl en debatt som jag, med anledning av en interpellation som jag hade framställt, hade här i kammaren för ett antal år sedan med min företrädare i detta ämbete. Han ville inte på något sätt gå med på att utgångspunkten för uppbyggnaden av den kollektiva riksomfattande trafiken skulle vara ett riksnät. Nej, han ville börja med de lokala behoven för att sedan bygga vidare på de regionala och så småningom få fram någonting interregionalt. Jag sade att detta är fel väg och att vi bör börja i den andra ändan. Nu pläderar min företrädares partivänner här i kammaren och i utskottet för just detta riksnät som den grundläggande stommen i det kollektiva trafiksystemet här i landet. Jag gratulerar er till att ni äntligen har kommit till klarhet om detta – det är inte en dag för tidigt.

Det är klart att det, som man säger i reservationen, behövs en övergripande syn på investeringar i det allmänna vägnätet och järnvägarna. Det är precis vad vi har sagt i regeringsdeklarationen och vid många andra tillfällen. Man måste se till att de olika trafikmedlen utformas så att de kan samverka. Det är möjligt att det i det fallet har brustit tidigare. Jag skall inte kritisera någon för det, men det är nödvändigt att vi för framtiden har den här synen. Det kommer också att vara en viktig utgångspunkt för den fortsatta regionala trafikplanering som jag har aviserat i årets budgetproposition.

När jag talar om järnvägar kan jag inte underlåta att så ett litet frö när det gäller de trafiksvaga bandelarna. I landsdelar med ett svagt befolkningsunderlag har det alltid varit ett bekymmer att driva en järnvägstrafik av sådan omfattning att den utgör en god kollektivtrafik. Vi vet alla hur vi år efter år har måst höja anslaget till täckande av underskottet på de olönsamma bandelarna, från en ringa början 1963 med knappt 200 miljoner till för nästa budgetår 715 miljoner. Ändå anser man på SJ-håll att anslaget är för litet.

När det börjar röra sig om sådana belopp – SJ:s yrkande ligger på 993 milj. kr. – har man naturligtvis anledning att fundera över om dessa pengar

används förståndigt. Jag är en varm vän av järnvägarna. Jag vill naturligtvis behålla dem. Men man kan inte underlåta att tänka tanken: Vilket trafikutbud, vilken trafikvolym och vilken service åt allmänheten skulle vi inte få om vi använde pengarna på annat sätt. Jag vill inte på något sätt påstå att vi skall göra så, men jag tycker att det kan vara intressant i alla fall att nämna några siffror.

Vi har 1 000 mil olönsamma järnvägar. På dem körs tre å fyra dubbelturer per dag. Det är alltså en ganska liten trafik, men den kostar 715 milj. kr. Om vi i stället överför denna trafik till buss och sätter målet så högt som 12 dubbelturer per dag – vilket är ganska mycket men vad folk behöver för att kunna uträtta sina ärenden i tätorterna, besöka doktorn eller tandläkaren, handla, hälsa på en moster osv. – vad skulle dessa 1 000 linjemil kosta? Jo, de skulle kosta ungefär 480 milj. kr. per år, om vi inte tog någon avgift av de människor som utnyttjade dessa bussar. För 480 miljoner av de 715 miljonerna skulle vi få 12 dubbelturer per dag på ett linjenät av 1 000 mil och kunna tillhandahålla den trafiken gratis.

Jag vill inte på något sätt att ni skall tro att jag vill genomföra en sådan ändring eller rekommendera er att göra det. Jag vill bara liksom visa att det ibland kan löna sig att fundera litet på om vi använder pengarna på det mest förnuftiga sättet och om vi gör den allmänhet som har behov av kollektivtrafik den största tjänsten genom att hålla fast vid den metod som vi hittills har begagnat. Om vi för 480 milj. kr. kan få ett sådant här fantastiskt trafikutbud, har vi ju av de 715 miljonerna 235 miljoner över, med vilka vi skulle kunna göra en massa fina insatser för handikappade, gamla och skolorngdomar. Jag skall inte fördjupa mig i detta. Men när jag har sett dessa siffror och räknat på dem, var det rätt intressant att få delge mina vänner i kammaren resultatet av funderingarna. Märk väl, de är inte orealistiska utan helt realistiska.

Sven Mellqvist sade att dröjsmålet med den trafikpolitiska propositionen har varit till nackdel för järnvägstrafikens utveckling, alltså i motsats till Bertil Zachrisson som framhöll att alla utredningar är passé. Jag skulle vilja fråga Sven Mellqvist: Vad menas med detta uttalande? Kan jag få ett svar på den frågan i konkreta termer? Tala om på vilket sätt järnvägens utveckling här i landet under de ett och ett halvt år som denna regering suttit har blivit så förskräckligt dålig och så lidande av att vi inte lagt fram denna proposition! Tala om detta i konkreta termer! Begagna inte några fraser utan tala om på vilka punkter det har blivit en sådan försämring av järnvägens utveckling! Jag är mycket intresserad av att få veta detta, för jag vill naturligtvis genast rätta till bristerna.

Sanningen, som jag ser det, är att SJ under denna tid har utvecklats kolossalt. SJ har infört de styva tidtabellerna med ett tåg varje timme på fasta minutslag mellan Stockholm och Malmö, Stockholm och Göteborg, Stockholm och Gävle samt i andra förbindelser, vilket har medfört att SJ blivit mer lättåtkomligt för trafikanterna.

Räknat på 1972 års trafiksiffror har antalet resande ökat med 20 % – i en kontinuerlig stegring – vilket är utomordentligt glädjande. Jag har därför

Torsdagen den
18 maj 1978

*Trafikpolitiken,
m. m.*

väldigt svårt att förstå vad Sven Mellqvist menar med att järnvägstrafikens utveckling har blivit så lidande för att vi på ett och ett halvt år inte har lagt fram den trafikpolitiska propositionen. Tacksam för svar!

Så säger reservanterna att det gäller att vidta åtgärder för att utveckla den kollektiva trafiken. Ja visst, det är vi helt överens om. Men jag vill inte veta av några tvångsåtgärder – till skillnad från Bertil Måbrink, som jag antar vill det, lika väl som han vill det för att begränsa privatbilismen i städerna. Jag vill också begränsa privatbilismen, men jag skulle vilja att det gjordes på det sättet att kommunerna tillhandahåller en kollektivtrafik, som är så attraktiv att människorna av omtanke om sitt eget bästa söker sig till den i stället för att åka i egen bil.

Kollektivtrafiken skall vara attraktiv i fråga om snabbhet – korta restider och lättframkomlighet alltså – i fråga om turtäthet, i fråga om linjedragning som gör att man får korta avstånd till hållplatserna, osv. Kanske bör den i någon mån vara attraktiv med hänsyn till priset, men det tror jag är av sekundär betydelse. Den som har råd att sitta och åka i sin egen bil flera mil varje dag har naturligtvis råd att betala bråkdelen av den kostnaden för att åka kollektivt. Jag tror inte alls att man främjar kollektivtrafiken genom att hålla för låga priser. Då hamnar man ju i det läget att man inte har råd att göra investeringar, inte har råd att utveckla trafiken. Då blir det stagnation, och det kan inte vara lyckligt.

I morgon skall Volvo öppna en ny fabriksanläggning i Borås, och där kommer man att presentera de innovationer som har gjorts för att få en bekväm och handikappanpassad busstrafik. Det är ett mycket intressant projekt som har utvecklats under några år och som vi från departementets sida med stort intresse har studerat. Det är min förhoppning att vi skall kunna medverka till att någon kommun etablerar systemet i full skala, så att vi får erfarenheter av det.

Det är ett sätt för regeringen att främja den kollektiva trafikens utveckling. Andra sätt är naturligtvis att SJ får tillräckligt stor vagnpark för att kunna ta emot det ökande antalet passagerare.

De 150 nya personvagnar som nu skall byggas på Kalmar Verkstad och som har blivit så kritiserade kommer, det försäkrar jag er, när de väl är i trafik att visa sig vara oerhört mycket bekvämare – både att komma in i och ur och att åka i – än gamla järnvägsvagnar är. De har fått dålig PR på grund av att människor har skaffat sig förhastade uppfattningar om dem utan att ha sett dem. Jag har sett modellen i full skala, och jag är övertygad om att det är en vagn typ som kommer att göra det mycket lättare för människor, även människor med rörelsehinder, att åka tåg än det någonsin har varit tidigare. Vagnarna är inte fullständigt handikappanpassade för rullstolsbundna, men regeringen har den 10 november i fjol givit SJ i uppdrag att utveckla en handikappanpassad järnvägsvagn. Det håller man på med, och jag följer arbetet.

Man säger att vi är så långt efter här i landet. Ja, det kan hända att det finns andra länder som har varit före sedan 10 år, men det må väl inte vara den nuvarande regeringens fel att vi är 10 år efter i det här fallet. Emellertid är jag

inte säker på att de svenska handikapporganisationerna skulle gilla t. ex. den norska vagnen. Där är det ett kategoriåkande som inte alls överensstämmer med de krav som åtminstone framförts till mig av handikapporganisationerna. Dessa vill att de rullstolsbundna skall åka tillsammans med människor med vanlig rörelsefrihet. Det är efter den modellen vi håller på att utforma den nya vagnen, inte som en kategorivagn där bara rullstolsbundna föses in ensamma.

När det gäller godstrafiken är det självfallet angeläget att vi försöker få så mycket som möjligt av det tunga, långväga godset på järnväg. Jag delar där helt Bertil Måbrinks uppfattning, och jag tror ingen vill motsäga oss. Men vi har i dag en etablerad situation som uppstått efter några årtiondens utveckling, och vi må väl medge att det inte är lätt att ändra den och plötsligt göra något helt annat. Det är en utveckling på sikt. Man får försöka att få över en allt större del av trafikökningen, ökningen av transportarbetet, till rälsbunden trafik. Men vart skulle det ta vägen om vi i dag genom mer eller mindre hårda tvångsingripanden försökte stoppa lastbilstrafiken? Det skulle vara dömt att misslyckas, och ingen skall påräkna att jag vill medverka i något sådant. Däremot hör vi försöka locka över så mycket som möjligt av transportökningen varje år till rälsbunden trafik. Då kommer det om några år att ge ett gott resultat.

Jag kanske inte har så mycket tid kvar nu, men jag får väl återkomma. Jag skulle dock vilja nämna att på en annan nivå inom trafikpolitiken, nämligen beträffande luftfarten, kommer en utredning att tillkallas inom de närmaste veckorna för att se över vissa frågor som rör luftfartspolitiken. Direktiven är f. n. föremål för behandling i statens förhandlingsråd. Jag räknar med att på det sättet kunna få underlag för förslag till riksdagen beträffande flygplatsutbyggnad, de ekonomiska relationerna mellan stat, kommun och landsting för flygplatserna och en rad andra viktiga frågor. Det är angeläget att vi får ett inrikes flyglinjenät, som tillgodoser människornas behov och som är så konstruerat att man kan hålla en prispolitik som gör att även andra människor än s. k. portföljbärare kan utnyttja det.

Bertil Måbrink ställde fem frågor till mig. Han läste upp dem mycket snabbt, men jag fattar snabbt och skriver snabbt, så jag tror att jag har fått med det mesta.

Han frågar när den trafikpolitiska propositionen kommer. Jag har flera gånger sagt att den kommer i början av nästa år. Att den inte kan komma tidigare beror på att vi rimligtvis måste vänta på att få trafikpolitiska utredningens sista betänkande remissbehandlat. Remissmyndigheterna får sex månader på sig, och sedan behöver vi någon månad i departementet för att göra det färdigt.

Den andra frågan: Vad vill regeringen föreslå för riktlinjer för att begränsa bilismen i tätorterna?

Jag har redan sagt att tvångsätgärder är mig främmande. Naturligtvis finns det vissa regler som måste tillämpas, men i stort sett gäller det att tillhandahålla ett kollektivt trafiksystem som är så attraktivt att människor av egen drift förstår att det är bättre att använda det för de rutinmässiga

Torsdagen den
18 maj 1978

*Trafikpolitiken,
m. m.*

pendelresorna till och från jobbet.

Den tredje frågan: Vilka åtgärder vill man vidta för att minska den tunga lastbilstrafiken och överföra de tunga transporterna till järnväg? Det har jag redan svarat på.

Den fjärde frågan: Hur ställer sig regeringen till utvecklingen av de inre vattenvägarna? Ja, det är naturligtvis lockande att tänka sig, särskilt efter att ha sett de mellaneuropeiska vattenvägarnas enorma trafikkapacitet och energibesparande transportsystem. Men skillnaden är att där nere har man ingen vinter. Man har ingen is och alltså inga sådana svårigheter som den för med sig i våra trånga kanaler. Därför är det inte så lätt att här använda de inre vattenvägarna för reguljära nyttotransporter, i vart fall inte året om. Och kan man inte använda dem året om, måste vi ha ett alternativt system för vintern, och då blir det svårt att göra transporterna lönsamma.

Den femte frågan gällde handikappanpassningen och den kollektiva trafiken. Den frågan har jag redan svarat på och kan således här hoppa över den.

Så har vi då min gamle vän Bertil Zachrisson. Först vill jag fråga honom vad han menar med att jag har lovat SJ 575 milj. kr. i mina uttalanden på olika ställen här i landet. Det fordrar en förklaring. Sådana löst utkastade påståenden kan man givetvis inte ta på allvar.

Sedan måste jag säga att särskilt konstruktiv är oppositionen inte, men Bertil Zachrisson är desto mera receptiv. Det är egentligen beundransvärt hur han har sugit åt sig, vad han kommer ihåg och hur han delger kammarens ledamöter en rad uppgifter från tal som jag har hållit under de senaste åren – delvis naturligtvis med mer eller mindre inbyggd kritik mot den gamla regeringen. Jag har t. ex. talat om bristen på samverkan mellan stadsplanering och trafikplanering. Det är en gammal synd i det svenska samhället, och egentligen finns det bara en enda tätort i detta land som kan uppvisa en mönstergill samordning av stadsplanering och trafikplanering. I övrigt är det skräp med denna samverkan, och det har jag kritiserat. Och det är klart att den kritiken har varit riktad mot dem som har haft makten tidigare här i landet. Detta har slagit rot hos Bertil Zachrisson, och nu är det ett av hans slagnummer.

Bertil Zachrisson har bl. a. talat om trådbussar. Ja, de revs bort här i staden för 15 år sedan – eller kanske det var för 10 år sedan. Och jag har hela tiden beklagat det och tagit initiativ för att Stockholms Lokaltrafik på nytt skall göra försök på en linje med den nya typen av trådbussar, den s. k. DUO-bussen, som kan gå på nätström i ytterområdena och på batterier i innerområdena. Det är en utomordentligt intressant företeelse, och jag har sagt att vi från regeringens sida är beredda att stödja en sådan försöksverksamhet, om Stockholms Lokaltrafik vill sätta i gång med den. Den frågan har vi nu hållit på med ett halvår. I dag har Bertil Zachrisson accepterat den linjen – och det är bra!

Jag har också vid upprepade tillfällen nämnt att vi har satt i gång ett stort forskningsprojekt vid Chalmers tekniska högskola när det gäller samåkning i personbilar. Det är ett mycket bra sätt att minska antalet fordon och skära ned

energiåtgången, att minska miljöförstörelsen och att öka trafiksäkerheten. Samåkning är, såvitt jag kan bedöma, den enda modell varigenom vi kan minska privatbilismen med omedelbar verkan vid trafik till och från Stockholm norr- och söderifrån, eftersom pendeltågen inte har någon överkapacitet vid de högfrekventa tiderna. Jag har ibland kritiserat människor som sitter ensamma i sina privatbilar och åker till och från jobbet varje dag. Jag har sagt att de är dumma som inte åker pendeltåg. Den kritiken har jag fört ända till dess jag för en tid sedan började åka pendeltåg själv morgon och kväll för att se hur det var – och fann att det inte finns plats för en enda människa ytterligare! Vart skall de människorna då ta vägen? Hur skall de komma till jobbet, om de ställer bilen hemma? Och det kommer att ta tid att öka pendeltågens kapacitet! Det kommer också att bli mycket besvärligt finansiellt, eftersom Stockholms Lokaltrafik har så låga taxor att man inte har några investeringsmedel. Under tiden skulle man kunna minska antalet privatbilar genom samåkning. Vi tog initiativet för ett år sedan att sätta i gång forskningsprojektet på Chalmers för att få erfarenheter från Amerika om hur man kan få företag och statliga arbetsplatser m. m. att hjälpa till att koppla ihop människor som har samma resväg och samma restider. Får man dubbelt så många personer i varje bil, 2,6 i stället för 1,3 som är genomsnitt i dag, blir det strax hälften så många bilar. Det är en utmärkt idé. Även i det avseendet gläder jag mig åt att Bertil Zachrisson har tagit upp min tanke och vill medverka till den.

Jag återkommer till det sista Bertil Zachrisson sade, som var litet rörande: Bry sig nu inte om vad jag har sagt, kommunikationsministern, när jag har givit intryck av att alla utredningar är överkörda, för gamla osv., utan gör en proposition i alla fall! Ja, det är lätt att bevisa för mycket, Bertil Zachrisson. Man skall vara litet försiktig. Jag tror inte att någon behöver vara orolig för att jag skall känna mig så skräddad och skrämmd av hans förkastelsedom över de utredningar som hela tiden har gått förbi, att jag inte lägger fram en trafikpolitisk proposition för riksdagen.

BERTIL ZACHRISSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Herr Mellqvist sade nyss om herr Lothigius att han kåserade. Det var en pratsam minister vi fick höra här alldeles nyss, men det var faktiskt inte mycket som sades. Jag uppfattar det som en oerhörd nonchalans emot riksdagen – jag har inte sett det själv, men vittnen har sagt det – om kommunikationsministern i TV i dag har talat om att han tänker föreslå avgiftsbeläggning av vägar men inte har något att säga om det här. Det är ett sensationellt beslut om det är sant. Jag frågar: Är det ett privat hugskott eller är det regeringspolitik? Jag vill ha reda på om det är förankrat i folkpartiet och i centerpartiet. Det är rimligt att ni redovisar det om kommunikationsministern i TV talar om något så sensationellt, men här i talarstolen inte har någonting att säga. Det finns ingen anledning att ta upp en debatt innan detta är bekräftat, men ge oss ett besked!

Det finns, herr Turesson, ingen anledning att ägna sig åt en så enkel demagogi som att påstå att jag säger att alla utredningar är överkörda m. m. –

Nr 146

Torsdagen den
18 maj 1978

*Trafikpolitiken,
m. m.*

Torsdagen den
18 maj 1978

*Trafikpolitiken,
m. m.*

det har jag inte gjort. Men för att vara mycket enkelt pedagogisk – det kan vara nyttigt ibland att ta fram sin folkhögskolelärarstil: Den gamla kollektivtrafikutredningen, KOLT, som lades fram 1975, byggde på material från slutet av 1960-talet och början av 1970-talet. Där föreslogs en rad åtgärder, vilkas genomförande ni har förhållat i två år – det har inte funnits någon anledning, men det har ni gjort. Genomför de åtgärder snabbt som går att genomföra! Det krävs nämligen snara insatser för att komma till rätta med detta. Men en hel del av uppgifterna är förlegade, eftersom de bygger på 1960-talserfarenheter. Därför krävs en bättre handlingsberedskap. Skafferiet är ju snart tomt i kommunikationsdepartementet efter alla de utredningar som fanns när ni kom dit och som ni har skrivit eller skall skriva propositioner på. Men vilken framförhållning finns i kommunikationsdepartementet nu? Vi säger därför: Tillsätt nu på kollektivtrafikområdet – det är ett viktigt område – en beredning som gör det möjligt att få en snabb och bra framförhållning!

Jag hinner inte så mycket mer nu eftersom tiden snart är ute, men jag hoppas att kunna komma tillbaka i ytterligare en replik för att ta upp SJ, för det är intressant. Herr Turesson talade mycket om att den gamla regeringen inte hade visat någon förståelse för samhällsekonomiska synsätt. Det är fel.

Anslaget till det olönsamma järnvägsnätet och mycket annat utgör bevis på att det inte är på det sättet. Men nu har herr Turesson uppenbarligen fått kalla fötter, eftersom han står här och säger: Vi kanske på ett annat sätt måste göra någonting åt det här icke lönsamma nätet.

SJ har i dag en sits med miljardskulder.

Jag hinner inte utveckla detta ytterligare nu, men herr Turesson har tagit upp den här frågan, och jag skall komma tillbaka till den i min nästa replik.

BERTIL MÅBRINK (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Jag har inte, som kommunikationsministern försöker göra gällande, talat om tvångsåtgärder. Kommunikationsministern glider undan frågeställningarna och hela problematiken genom att säga: Jag är inte för tvång, men Bertil Måbrink är tydligen det.

Jag har redovisat siffror över bilismens, som jag påstår, ohämmade utveckling. Det är en utveckling som fortgår. Samhällen, städer och tätortskärnor är planerade helt efter privatbilismen, samtidigt som den kollektiva trafiken har fått stryka på foten. Jag kan medge att det har blivit en minskning när det gäller nedläggningen av järnvägarna – jag skall gärna ge det erkännandet – men det innebär ju i och för sig inte att det blivit en förbättring. Det innebär inte heller något alternativ till privatbilismen. Man måste i stället se på de stora grupper människor i tätorterna som inte har tillgång till bil. Jag har redogjort för dessa grupper. Man kan mot den bakgrunden säga att just prioriteringen och satsningarna på privatbilismen innebär en tvångsåtgärd, något som man tvingar på ett stort antal människor i det här landet.

Jag anser att man måste bryta den här utvecklingen. Den kollektiva trafiken måste överordnas, vara det primära, och privatbilismen måste bli det

sekundära när det gäller trafikplaneringen och övrig samhällsplanering. Jag är mycket medveten om att man inte kan åstadkomma detta i en handvändning. Det sade jag också i mitt inledningsanförande. Men man måste börja någon gång med det hela, och det anser jag att regeringen inte har gjort. Kommunikationsministerns anförande gav heller inget besked om att man tänker göra det. Och när det gäller talet om konkurrens på lika villkor, herr Turesson, så vet vi ju vad det har lett till hitintills. Vilka krafter är det som gjort sig gällande? Jo, det är bilindustrin och dess enorma reklamapparat. Det är den som har fått dominera. Om man fortsätter att föra det här resonemanget, blir det bilindustrin och sådana krafter som också i fortsättningen kommer att bestämma trafikens inriktning i det här landet.

SVEN MELLQVIST (s) kort genmäle:

Herr talman! Herr Turesson ställde en direkt fråga till mig som gällde om jag hade sagt att den trafikpolitiska utredningen medverkat till en försämring av järnvägens utveckling. Jag kan inte erinra mig att jag sagt något liknande. Om jag verkligen har gjort mig skyldig till ett sådant uttalande, är det en ren lapsus.

Vad jag sade när det gäller den trafikpolitiska utredningen var att den kunde ha utlämnats tidigare, men jag kanske talade om förhållning från departementets sida. Jag nämnde tidigare att ni bytte ut folk i utredningen. Det berodde i och för sig på regeringsskiftet, och det kan jag förstå. Men det uppstod ett vacuum i sammanhanget. Om man hade utnyttjat detta vacuum, skulle utredningen ha kunnat presenteras mycket tidigare än under de sista veckorna i april.

Herr Turesson sade vidare att det inte skett någon försämring. Nej, men det har skett en massa improvisationer under den gångna tiden på något över ett och ett halvt år som den nuvarande departementschefen svarat för kommunikationsdepartementet. Stor osäkerhet kommer i högsta grad i dagen genom det resonemang som herr Turesson för här i dag.

Men inte heller herr Turesson anser att vi kan fortsätta planlöst. Herr Turesson gav själv svaret på den fråga han ställde till mig – med tankeexperimentet i fråga om den busstrafik som skulle ersätta mer av den nuvarande järnvägstrafiken.

Jag tycker alls inte att det jag råkade säga om den trafikpolitiska utredningen var något förfluet. Jag vidhåller att den blev fördröjd av omständigheter som man i och för sig kan förstå men som ni hade kunnat påverka så att inte fördröjningen blivit så stor som den blev.

Det har påståtts att vad vi från vårt håll säger svävar i luften. Ja, men är det någonting som svävar i luften är det väl alla de olika förslag, som man spottat fram vid lämpliga tillfällen från departementet utan att lägga fram förslag om en enhetlig lösning på de problem som vi så länge väntat att få en lösning på.

Torsdagen den
18 maj 1978

*Trafikpolitiken,
m. m.*

Kommunikationsministern BO TURESSON:

Herr talman! Jag beklagar att jag glömde att svara på Bertil Zachrissons fråga om avgiftsbelagda vägar, men det kan möjligen skyllas på att jag var så fascinerad av hans fantasifullhet.

Jag har länge haft den uppfattningen att man i Sverige liksom i många andra länder skulle kunna tillföra allmänheten en del vägar och broar vid mycket tidigare tidpunkt än eljest skulle bli möjligt om man i vissa fall införde avgiftsfinansiering. Det har man gjort i Italien, Frankrike, England, Amerika och litet varstans i världen. Den socialdemokratiska regeringen i Norge är mycket väl tillfreds med att man har 22 avgiftsbelagda broar. Min nuvarande norske kollega och hans företrädare, som för ett halvår sedan lämnade jobbet, är båda belåtna och har sagt att det är ett utomordentligt bra system. Det tycker också jag.

Jag vill inte att vi skall ha alla vägar avgiftsbelagda, men i det läge då man har möjlighet att bygga en stor bro som väsentligt kommer att förkorta avståndet mellan ett par orter men man inte kan få den byggd förrän om 20 år är det ganska lockande att bygga den nu i stället och avgiftsfinansiera kostnaden för tidigareläggningen. Jag är säker på att 99 av 100 människor i detta land, som är beroende av en sådan bro och som skulle bli tillfrågade om huruvida de ville ha den uppförd nu, med uppräckta händer skulle säga ja. De tjänar ju pengar på arrangemanget därför att de får en kortare väg att åka än den gamla omvägen.

Jag har bitt vägverket göra vanliga enkla beräkningar på hur det skulle ställa sig i några fall som kunde tänkas vara lämpade för en sådan åtgärd. Det behövs inga regeringsbeslut för en sådan begäran från min sida till vägverket. Det är ganska självklart att jag har befogenhet att begära underlag av denna typ för mina ställningstaganden och mitt agerande. Jag behöver inte alls få något beslut av regeringen för att göra det. Ett svenskt statsråd må väl ändå ha friheten – den är ändå inte så stor – att ta initiativ för att skaffa sig underlag för en bedömning av olika frågor.

Om detta skulle vara någonting att kritisera, så må ni gärna göra det – den kritiken tål jag. Men ingenting är sagt – det kan inte göras förrän jag fått fram de där beräkningarna – om huruvida jag skall försöka få ett sådant förslag att gå igenom. Det blir en senare fråga. Då får jag samråda med mina regeringskolleger. Jag vet inte hur de ställer sig, och jag har inte haft någon anledning att fråga dem om den här saken nu.

Så enkelt var det med den sensationen, Bertil Zachrisson.

Jag vet inte om det är jag eller Sven Mellqvist som har missupplättat saken. Den del av Sven Mellqvists anförande som jag ställde en fråga om uppfattade jag så, att Sven Mellqvist menade att det var den borgerliga regeringens försening av den trafikpolitiska propositionen som hade varit till nackdel för SJ:s utveckling. Det är möjligt att jag hörde fel. I så fall är det ingenting att orda vidare om.

BERTIL ZACHRISSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Det var en mycket sensationell uppvisning vi just nu bevistade! Här står privatmannen Bo Turesson och säger att han har gjort en beställning till vägverket. Han har inte vänt sig till vägverket som statsråd, dvs. i sin kompetens som regeringsmedlem, och talat på kollektivets vägnar. Som privatman säger Bo Turesson: Jag har haft den här idén länge; om den är förankrad hos mina regeringskolleger har jag ingen aning om. Om Arne Persson, Rune Torwald och andra tycker så här bryr sig Bo Turesson inte om.

Det är tydligen så att Thorbjörn Fälldins familjefilosofi har lett till att vägverket numera är en viss del av privatmannen Bo Turessons familjebolag. Han vänder sig dit och frågar för att få litet synpunkter på sina privata idéer.

Detta är upprörande. Det är ett sensationellt avslöjande, och vi skall återkomma till det, om inte annat så i debattform. Nu är det för sent att ställa frågor och att väcka interpellationer för att få dem behandlade under det här riksmötet.

Jag vill bara alldeles entydigt deklarerat att vi ifrån vårt håll tar avstånd från den här sortens idéer.

Sedan vill jag, herr talman, komma tillbaka till frågan om den här löfteskarusellen på järnvägens område. Jag uppfattar den frågan som allvarlig. Precis som herr Mellqvist sade är risken stor att SJ hamnar i ett krisläge som är utomordentligt allvarligt – beroende på en rad hugskott, improvisationer och halvkvädna visor, vars ekonomiska konsekvenser man inte tar.

Löften har utställts om bibehållen järnvägstrafik på icke lönsamma delar, styckegodshantering, tidtabellsjustering osv. Det är en lång lista som enligt SJ:s egna beräkningar landar på mellan 500 och 600 milj. kr. Därtill kommer att vi nu hör ihärdiga rykten om att SJ i år skall gå med en förlust på omkring 400 milj. kr. Det blir tillsammans 1 miljard, herr Turesson. Lägg därtill den trafikpolitiska utredningens uppgifter om järnvägens bekymmersamma läge och dess krav på en särskild kostnadskompensation på 300 milj. kr. Då har jag ändå inte talat om alla löften om malmбанan, nytt spår till Älvsjö och Flemingsberg, löften om inlandsbanan och allt vad det är för någonting.

När skall den här notan betalas, herr Turesson? Vackra ord har vi hört. Det har i dag varit en pratighet uppe i de stora yviga sfärerna som varit helt enorm, men det blir inga konkreta beslut.

Vi är i opposition. Vårt privilegium är att tala. Tyvärr har vi ingen makt att besluta – det hör till spelets regler. Men herr Turesson sitter i regeringen. Utnyttja nu regeringens initiativmöjligheter! Regera är att handla och vilja genomföra, inte att förhala och förhala är ut och är in. Se till att samhället får resurser att möta utvecklingen framöver! Det krävs nu.

Kommunikationsministern BO TURESSON:

Herr talman! Tack för att jag fick ordet. Jag har emellertid inte begärt ordet, för jag tycker inte det här var mycket att ödsla ord på.

Nr 146

Torsdagen den
18 maj 1978

Trafikpolitiken,
m. m.

Torsdagen den
18 maj 1978

*Trafikpolitiken,
m. m.*

RUNE TORWALD (c):

Herr talman! Att efter tre timmars trafikdebatt ta till orda är naturligtvis ganska besvärligt, och trafikbullen blir väl inte så mycket bättre av nya ingredienser i det här sena skedet. Men ett eller annat russin lär väl inte heller kunna försämra smaken!

Innan jag går in på att kommentera ett par av reservationerna skulle jag vilja ge en liten redovisning för centerns uppfattning om trafikpolitiken. Vi anser att den bör syfta till att ge medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader. En effektiv och långtgående samordning med regional- och lokaliseringspolitik, med hänsynstagande till arbetsmarknads-, energi- och miljöpolitiska synpunkter, måste därvid ske.

I övrigt kan jag inte formulera det bättre än vad som står på s. 12 i utskottsbetänkandet:

”Järnvägarna måste även i framtiden spela en betydande roll för både person- och godstransporterna. En ökad samordning mellan järnvägs- och landsvägstrafik måste komma till stånd. Detta förutsätter bl. a. att SJ ges investeringsresurser så att järnvägen framgångsrikt kan hävda sig inom ramen för ett samordnat transportsystem. Fjärrtransporter av tungt gods bör i så stor utsträckning som möjligt gå på järnväg. En ökad samordning av terminalverksamheten måste komma till stånd och utvecklingen av systemtransporter och rationella transportlösningar fortsätta så att transporttiderna förkortas och godsets hantering underlättas.

Principerna för statens kostnadsansvar bör anges av riksdagen. Utifrån dessa principer skall planeringen ske av trafiken på riksnivå och regional nivå. I vad avser taxebereäkningen bör så långt möjligt enhetlig taxa komma till användning oavsett om olika trafikmedel och trafikföretag ombesörjer resa eller frakt för en viss sträcka.”

Vi är naturligtvis alla, såväl från regeringssidan som från oppositionen, otåliga och väntar på att få tillfälle att anta de nya riktlinjer för den framtida trafikpolitiken som kommunikationsministern nu aviserat. Dröjsmålet har i och för sig varit beklagligt, men det bör samtidigt leda till garantier för att vi i början av 1979 får den allsidighet och underbyggnad som krävs för en god, framsynt och långsiktig trafikplanering. – Men nog om detta.

I reservationen 2 har de socialdemokratiska ledamöterna i trafikutskottet reserverat sig beträffande den kollektiva trafiken allmänt och beträffande trafikrabatter. Men redan reservanterna själva anger faktiskt i sin skrivning, när de kommenterar motionen 1977/78:1232, att mycket redan är gjort för att främja kollektivtrafiken och ett samordnat rabattsystem enligt vad de själva önskar. Jag tycker därför det räcker med att hänvisa till vad utskottet anför på s. 14, dvs. att det redan framlagts ett förslag i kollektivtrafikpropositionen, med nr 92, i den riktning som reservanterna nu önskar. Det är litet märkligt att begära ett förslag i en reservation när propositionen finns och har tagits upp i utskottsbetänkandet.

Mot den bakgrunden yrkar jag alltså avslag på reservationen 2 och bifall till utskottets hemställan i motsvarande del. Ett bifall till reservationen skulle på

intet sätt påskynda en utveckling i riktning mot en förbättrad kollektivtrafik.

När det gäller godstrafikförsörjningen är det på samma sätt. Klämman i reservationen, där man begär att regeringen skall vidta omedelbara åtgärder, är inte någonting annat än ett försök att slå in öppna dörrar. På s. 17 framhåller utskottet att de åtgärder som begärs i reservationen redan är i full gång inom departementet. Vi vet alltså att förslag kommer att läggas fram i den aviserade propositionen i början av nästa år. Mot denna bakgrund yrkar jag här avslag även på reservationen 3 och bifall till utskottets hemställan.

Låt mig bara när det gäller styckegodstrafiken ge en mycket kort kommentar; i övrigt kommer Rolf Sellgren att gå närmare in på den frågan. För att man i framtiden skall få en god styckegodstrafik och en bra styckegodsservice gentemot allmänheten krävs det en bättre samordning och ett bättre samarbete mellan SJ och postverket. Detta har också utskottet ställt sig bakom, vilket jag är tacksam för.

I reservationen 5 kräver socialdemokraterna att regeringen skall redovisa "erfarenheterna av den regionala trafikplaneringen samt riktlinjer för det fortsatta regionala trafikplaneringsarbetet". Det är uppenbart att när oppositionen skriver detta i sin reservation har man inte läst budgetpropositionen. Låt mig därför återge vad som står på s. 21 i utskottets skrivning.

Jag skall kortfattat ange syftena med den regionala trafikplaneringen. De var för det första att ge underlag för en samlad bedömning av hur väg-, järnvägs-, sjö- och flygtransportsystemen bör vara utformade på kortare och på längre sikt, för det andra att ge ett förbättrat underlag för den prioritering som är nödvändig av samhällets investeringar, för det tredje att ge trafikpolitiken en regional förankring och för det fjärde att ge kommunerna bättre utgångspunkter för planeringen av den lokala trafikförsörjningen samt att ge trafikföretagen och näringslivet i övrigt bättre underlag för deras transportplanering.

Ja, säger oppositionen, men hur har trafikplaneringen då utfallit? Även detta har redovisats i betänkandet:

"De angivna syftena har enligt propositionen i stor utsträckning också uppnåtts, främst när det gäller persontrafikförsörjningen." Dessutom anges: "Genom att de regionala trafikförsörjningsplanerna årligen revideras av länsstyrelserna sker redan en löpande uppföljning av den regionala persontrafikplaneringen."

Därtill kommer att man i propositionen också talar om att när det gäller godstransportförsörjningen och transportanläggningarna har, tråkigt nog, de här åtgärderna beträffande den regionala planeringen "hittills haft en mer begränsad effekt på olika verks, företags och kommuners planering". Länsstyrelserna har själva sagt att verksamheten närmast varit av försökskaraktär.

I samma reservation krävs också en större statlig samordning och eventuellt också en satsning på hamn- och flygplatsväsendet. Även där tycks man ha missat att det i utskottsbetänkandet står: "På grundval av vad som framkommit vid den regionala trafikplaneringen har vidare utarbetats två

Torsdagen den
18 maj 1978

*Trafikpolitiken,
m. m.*

departementspromemorior — — Planering av de svenska hamnarna och — — Planering av de svenska flygplatserna med förslag till perspektivplan och planeringssystem för hamnar resp. flygplatser." Vad göras skall är alltså redan gjort — eller i full gång.

Till sist vill jag hänvisa till att man i reservationen också krävde riktlinjer, men även dessa har ju angetts i budgetpropositionen. Jag citerar:

"Med utgångspunkt i erfarenheterna från den hittills genomförda trafikplaneringsomgången kommer enligt propositionen en vidareutveckling och komplettering av denna att initieras under år 1978."

Man säger också: "Således bör inventerings- och prognosarbetet kunna begränsas, bl. a. genom att det planeringsunderlag som framkommer i länsplaneringen utnyttjas."

Arbetet anses främst böra inriktas på att för det första konkretisera målen för den regionala person- och godstransportförsörjningen, för det andra försöka finna lösningar på i första hand arbetsresorna inom vissa regioner och för det tredje upprätta förslag till långsiktig inriktning och prioritering av det allmännas investeringar i olika slag av trafikanläggningar inom länet. Det gäller bl. a. trafikleder samt hamnar, flygplatser och andra slag av terminaler.

En utgångspunkt för planeringen skall vara — och det tycker jag är mycket viktigt — att länens, jag menar härmed också underförstått landstingens, förslag till inriktning och prioritering av de framtida trafikinvesteringarna tillgämas med bedömningar på sektoriell och central nivå skall läggas till grund för utarbetande av samordnade långsiktiga investeringsplaner — riksplaner — för olika trafiksektorer.

Utskottet säger dessutom, och det tror jag också är viktigt: "I anslutning härtill må även framhållas att utskottet ser det som synnerligen viktigt att planerings- och verkställighetsansvaret samordnas." Det innebär alltså att man inte bara löst och luftigt planerar, utan att man håller kontakt med de huvudmän som så småningom skall vara ansvariga för trafiken och att man på det viset samordnar planerings- och verkställighetsansvaret.

Med detta anser jag mig ha full täckning för att yrka avslag på reservationen 5 och bifall till utskottets hemställan.

Reservationen 8 berör bl. a. de handikappades situation. Den tänker jag inte kommentera eftersom såväl Carl-Wilhelm Lothigius som kommunikationsministern ingående har behandlat den.

Jag vill bara säga några få ord beträffande elektrisk bussdrift. Även det har i viss mån kommenterats av kommunikationsministern, men jag vill ändå med glädje notera, inte minst därför att jag själv sedan början av 1970-talet har slagits för att vi skall starta med trådbussdrift igen, att både utskottet och kommunikationsministern här har uttalat en klar förståelse för att vi bör gå vidare på den vägen, exempelvis genom att med statsbidrag hjälpa kommunerna att starta system — f. n. har vi ju inga sådana i drift i Sverige. Därför kan jag inte heller finna att ett bifall till reservationen 8 på den punkten skulle bringa problemet med trådbussystem ett enda steg närmare sin lösning. Den lösningen hoppas jag senast skall komma tillsammans med den trafikpoli-

tiska propositionen i början av nästa år.

Låt mig till sist säga att utskottet med anledning av motionen 1977/78:1207 av Olle Eriksson och Rune Johansson i Åmål har uttalat att det är angeläget att regeringen prövar möjligheterna att säkra Dalslands kanals framtida verksamhet. Detta får ses mot bakgrund av att kanalen är ett omistligt medel för att främja turismen i dessa vackra delar av Sverige. Turismen bör kunna ge en hel del sysselsättningstillfällen i detta vackra men industrifattiga landskap.

Sammanfattningsvis yrkar jag avslag på reservationerna 2, 3, 5 och 8 samt bifall till utskottets hemställan på alla punkter.

Under detta anförande övertog talmannen ledningen av kammarens förhandlingar.

BERTIL ZACHRISSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Jag får först beklaga den debatteknik som kommunikationsministern hade i sin senaste replik. Jag tycker att det går att föra ett samtal. Även om vi är polemiska mot varandra, så behöver man inte litet hurtfriskt avvisa varandra, utan det går att samtala även i den här talarstolen.

Jag begärde ordet igen för att först kommentera ett par av de punkter som herr Torwald tog upp. En del andra kommer att bli kommenterade av herr Östrand m. fl. längre fram.

När det gäller frågan om trafikrabatternas betydelse för kollektivtrafiken är det inte alldeles oväsentligt, herr Torwald, att reservera sig på den punkten. Det är viktigt inte minst efter det som kommunikationsministern sagt här i kammaren i dag om att prisfaktorn för honom inte är av särskilt stor betydelse. I den proposition som vi skall diskutera i nästa vecka sägs också en passant av propositionsskrivaren att det inte är så säkert att man skall ha utjämnande rabattsystem i de olika regionerna så att alla får betala lika. Vi har på den punkten en ganska bestämd uppfattning, och vi tror för den skull att det är nödvändigt att riksdagen säger ifrån. Om herr Torwald är med på det tycker jag att det är väldigt viktigt att inte bara stå här och tro att allting är på full gång i departementet, för det är det nog inte när det gäller den här punkten.

Det är enligt vår mening viktigt för att utveckla ett kollektivtrafiksystem som har jämlikhetsfunktion att man också utjämnar de priser som man får betala för att använda sig av kollektivtrafiken.

När det gäller den regionala trafikplaneringen är det alldeles uppenbart att riksdagen har ställts åt sidan. Det står visserligen några till intet förpliktande satsar i budgetpropositionen, som herr Torwald läste upp, men det intressanta är att vi icke fått möjlighet att ta ställning till riktlinjer för den regionala trafikplaneringen, vilket f. ö. hämmar trafikplaneringen ute i kommunerna.

Sedan måste jag också få använda de här minuterna till att säga att sensationerna duggar tätt i afton. I Aktuellt, som nyss har sänts i TV medan den här debatten pågick, har en av centerpartiets företrädare varit ute och tagit

Nr 146

Torsdagen den
18 maj 1978

Trafikpolitiken.
m. m.

Torsdagen den
18 maj 1978

*Trafikpolitiken,
m. m.*

avstånd från det som kommunikationsministern har levererat i Rapport. Jag vill fråga herr Torwald – Arne Persson, som talade i Aktuellt, har inte rätt att delta i detta replikskifte, men herr Torwald har ju den möjligheten – om herr Torwald vill ta avstånd från det förslag som kommunikationsministern, privat tydligen, har funderingar på dock utan att ha dem förankrade i regeringen. De regeringsinteriorer som avslöjas blir alltmer fantastiska för varje dag. Men det vore ju bra om man så snabbt som möjligt kunde klippa av den här diskussionen. Det kan herr Torwald göra genom att säga ifrån var centerpartiet står i denna fråga.

RUNE TORWALD (c) kort genmäle:

Herr talman! Herr Zachrisson säger att det behövs en reservation vad gäller trafikrabatterna. Men egentligen innehåller inte reservationen några klara exempel på vilka trafikrabatter man avser. Sedan är det så att prisutjämning är en sak och prinsnivå en annan. Man kan ha en prisutjämning utan att därför behöva ha en extremt låg prinsnivå. Väljer man en prisutjämning och samtidigt en extremt låg prinsnivå blir kostnaderna sådana att man får betala dem via skatten i en omfattning som man kanske inte orkar med. Detta måste alltså prövas från fall till fall.

Det kan finnas sådana fall där en mycket låg prinsnivå kan vara lämplig, t. ex. för att värva kunder till lägenheter, tåg och annat där man inte har ett fullt utnyttjande av kapaciteten. Då kan även mycket låga priser vara motiverade, eftersom ett bättre utnyttjande inte medför några ökade kostnader utan endast ökade inkomster. Om man däremot har låga priser exempelvis vid de tidpunkter då kollektivtrafiknätet är fullt utnyttjat leder det till en förlust för det aktuella företaget, samtidigt som fler människor ändå inte kan beredas plats utan bara får stå i kö. Detta är motiveringen till att man på olika sätt söker att genom prisrabattering bättre utnyttja de tomma sätena på såväl flygplan som tåg, bussar och båtar. Den försöksverksamheten har ju initierats inte minst av motioner från vårt håll under tidigare år. Jag tycker att det har varit trevligt att se att man varit lyhörd – inte minst från SJ:s sida – för dessa förslag.

Herr Zachrisson begär ett uttalande av mig och vill att jag skall kommentera någonting som jag inte själv varit i tillfälle att höra. Av princip gör jag inte det. Jag kommenterar inte någonting som jag fått reda på genom hörsägen.

BERTIL ZACHRISSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Jag har i och för sig ingenting att invända mot det allmänna resonemang som herr Torwald för om rabattsystem och rabattformer. Möjligen har vi ett litet för komplicerat rabattsystem nu. Det skulle i och för sig vara bra om man såg över det. Därtill kommer att prissättningen på kollektivtrafiken är av mycket stor betydelse för att den verkligen skall få jämlikhetskaraktär – vilket jag antar att både herr Torwald och jag är intresserade av.

Det är bara ett par bänkar mellan herr Arne Persson och herr Torwald, men

herr Torwald behöver ändå inte kommentera vad som har sagts i TV – även om det är alldeles uppenbart att det i kväll har sagts saker där om avgiftssystemet. Kommunikationsministern använder som vanligt litet utomparlamentariska metoder i stället för att diskutera frågorna här i kammaren. Men det är ganska orimligt om inte herr Torwald här skulle kunna deklarerat vad som är centerpartiets inställning i denna fråga. Det skulle vara mycket klagande om han gjorde det.

Nr 146

Torsdagen den
18 maj 1978

*Trafikpolitiken,
m. m.*

RUNE TORWALD (c) kort genmäle:

Herr talman! Det har jag ingenting emot. Centerpartiets grundinställning är: I princip bör vi icke ha tullvägar.

ROLF SELLGREN (fp):

Herr talman! Debatten har redan pågått länge i kväll, och det har inte tillkommit särskilt mycket nytt. Debatten om trafikpolitiken har pågått hela 1970-talet. Det har varit ett årtionde av debatt, ifrågasättande av tidigare beslut och till följd av det ett omfattande utredningsarbete. För åtminstone landtrafiksektorn finns nu inte mycket mer att utreda. Tiden bör alltså vara mogen för beslut.

Så sent som föregående månad tillfördes den långa raden av utredningar det sista betänkandet vad beträffar landtrafiksektorn. Jag undantar trafiksäkerhetsutredningen, som ännu inte avslutat sitt uppdrag. Då lämnade alltså den trafikpolitiska utredningen sina förslag beträffande trafikens kostnadsansvar och var därmed klar med hela sitt uppdrag. Kostnaderna för vägtrafiken har utretts ända sedan 1965. Först arbetade vägstyrelsen med frågan i åtta år och därefter har den bearbetats av trafikpolitiska utredningen i ca tre år. Av alla utredningar inom landtrafiksektorn är den här äldst – den började först och blev sist klar.

Vi upplever alla – från oss som ägnar oss åt frågorna här i riksdagen och ända ut till den enskilde trafikanten – otålighet i väntan på en sammanhållen trafikpolitisk proposition. I trafikutskottet har vi uttryckt vår otålighet på olika sätt. Majoriteten har upprepat och i någon mån förstärkt den skrivning till regeringen som riksdagen godkände 1976. Den gäller riktlinjerna för den framtida trafikpolitiken, olönsamma bannät, olönsamma järnvägsstationer samt frågor rörande handikappanpassad kollektivtrafik. Vi är alltså av samma mening nu som då. De socialdemokratiska ledamöterna manifesterar sin otålighet med att vilja skriva till regeringen varje år. Vi tycker att det räcker med att skriva en gång och förstärka den skrivningen varje år. Den här skillnaden är av närmast semantisk art. Jag håller f. ö. med herr Lothigius om att socialdemokraternas motion är föga nyskapande. Däremot innehåller den liksom reservationerna mycket skäpmat eller, som statsrådet kallade det, allmängods. Mycket av vad både Sven Mellqvist och Bertil Zachrisson sagt finns faktiskt återgivet i utskottsbetänkanden och genomförda utredningar.

Vi är alltså eniga om en sak: Ju förr vi får ett beslut om den framtida trafikpolitiken, dess bättre. Själv vill jag inte dölja att dröjsmålet hittills trots

Torsdagen den
18 maj 1978

*Trafikpolitiken,
m. m.*

allt haft vissa fördelar. Först och främst kan vi nu räkna med ett fullständigare underlag genom att kostnaderna när det gäller landtransportsektorn finns med i underlaget. Därtill har utredningar inom energiområdet tillfört även trafiksektorn underlag som har betydelse vid omprövning av trafikpolitiken.

När jag lyssnade till Sven Mellqvists anförande slog det mig vilken vikt även han lade vid kostnaderna i en trafikpolitisk reform. Men jag undrar: Menar Sven Mellqvist att det hade varit betydelselöst om propositionen framlagts i fjol eller i förfjol och kostnadsansvaret alltså måst uteslutas?

Det egentliga skälet till dröjsmålet med en sammanhängande trafikpolitisk proposition har kommunikationsministern redovisat i budgetpropositionen: Den svaga tillväxten i ekonomin har medfört att utrymmet för nya reformer är ytterligt begränsat. I en svag konjunktur måste arbetsmarknadsfrågorna, omsorgen om barnen, de äldre och de sjuka prioriteras framför andra viktiga behov i samhället. I de socialdemokratiska reservationerna finns ingenting om dessa prioriteringar. Betyder det att ni vill ändra de prioriteringar som gjorts av regeringen härvidlag?

Bertil Zachrisson, som var mycket raljant och ordrik trots att hans anförande var föga innehållsrikt, kanske kan svara på det.

Vad jag nu sagt innebär att jag yrkar avslag på reservationen I och bifall till utskottets hemställan. Mellan de övriga reservationerna och utskottsmajoritetens hemställan föreligger inga påtagliga skillnader i sak. Det är, som jag tidigare nämnt, närmast graden av otålighet som skiljer.

En fråga som på ett mycket särskilt sätt engagerat opinionen ute i landet och riksdagsmännen är SJ:s planer på att ändra organisationen för styckegodstrafiken. Därom vittnar också de många motionerna. Här förefaller det som om SJ från början gjort en felbedömning, som genom den kraftiga opinionen kan leda till att de konkreta åtgärder som till sist måste vidtas kan bli till nytta för både godskunderna och SJ.

Ett genomförande av de tidigare planerna skulle ha fått negativa regionalpolitiska konsekvenser och motverkat syftet med den framtida trafikpolitiken. Radikala förändringar nu i SJ:s policy och marknadsföring skulle på ett olyckligt sätt äventyra SJ:s möjligheter att hävda sig i en ny trafikpolitisk situation. Det förefaller också som om de planerade åtgärderna var så defaitistiska och schematiska att de inte skulle leda till den minskning av förlusterna som var avsikten med den.

Vissa godskunder skulle ha fått orimligt långa transportavstånd. Ett företag i min hemkommun har byggt sin nya fabrik intill en järnvägsstation och framdragit ett industrispår, på vilket man kan lossa resp. lasta sitt styckegods på vagn. En ändring i transportförutsättningarna skulle äventyra hela rörelsen. Med hänsyn till företagets lokalisering skulle vid övergång till bil-järnväg-bil-systemet transportavståndet för godset förlängas, i många fall på ett fördödande sätt. En transport som nu är 8 mil på järnväg skulle efter det tänkta systemet bli 50 mil. Eftersom dessutom priset för transporter skulle baseras på gällande järnvägstaxa plus kostnaderna för anslutande vägtransport bleve också transportkostnaderna så orimliga att den transportlösningen

vore utesluten. En taxa skall vara kundanpassad om den skall vara konkurrenskraftig. En så stelbent stycke godsorganisation skulle motverka sitt syfte. SJ skulle få behålla sina förluster men förlora transporterna. Och då försvinner inte bara stycke godsset. Flyttar ett företag över stycke godsset till enbart landsvägstransport, så följer även det eventuella vagnslastgodset med.

Av de föredragningar som skett inför trafikutskottet har vi lyckligtvis förstått att handläggningen av frågan nu fått en annan inriktning inom SJ. En omorganisation i nära kontakt med berörda kunder, kommuner och inte minst de anställda ger förutsättningar för mer acceptabla lösningar. Det är också av betydelse att mera genomgripande förändringar av SJ:s organisation och trafikuppgifter anstår i avvaktan på de väntade förslagen om den framtida trafikpolitiken.

Vad jag anfört stämmer väl med både utskottets skrivning och reservationen 4. Reservationen skiljer sig inte i sak från utskottets skrivning. Därför kan den utan saknad avslås.

Jag vill göra några få ytterligare kommentarer till utskottsbetänkandet.

I motionen 1579 av Torkel Lindahl begärs en utredning av SJ:s organisation och kalkylmetoder. Det är ett gammalt folkpartikrav som här framställs på nytt. Utskottet har med riksdagens godkännande ända sedan 1975 upprepat som angeläget att SJ visar större öppenhet i fråga om kostnadsstruktur och kalkylmetoder. Utskottet har även i år upprepat att det alltjämt är av samma uppfattning. Jag har en känsla av att det börjar öppnas även på den här fronten.

Ett enigt utskott har tillstyrkt Hans Lindblads och min motion om en flygförbindelse Trondheim–Östersund–Sundsvall–Vasa. Jag vill i kammarrens protokoll få införa motionärernas tillfredsställelse över att denna fråga nu förts en bra bit på väg mot sin lösning.

Till sist, herr talman! Det står faktiskt inte stilla på reformområdet i trafikpolitiken. Trots den kritik som hittills anförts från socialdemokratiskt håll har man ganska oförbehållsamt uttalat en erkänsla för det arbete som utskottet utfört då det i dagarna slutfört behandlingen av två mycket väsentliga propositioner för den svenska transportförsörjningen. Det gäller ändringar i yrkestrafikförordningen och nya regler för den kollektiva regionala och lokala trafiken. Dessa reformer är av den arten att de kan inordnas i kommande mer övergripande trafikpolitiska beslut. Med hänsyn till den omställningstid som med hänsyn till planering och ändrat huvudmannaskap behövs för att genomföra den sistnämnda reformen var det nödvändigt att förslaget framlades så tidigt som möjligt. Ett mer samlat grepp om den lokala och regionala kollektiva trafiken skapar förutsättningar för en högre servicegrad för dem som behöver utnyttja den kollektiva trafiken. Därmed ökar också förutsättningarna att framför allt i tätorter skapa bättre balans mellan kollektivtrafik och bilism.

Herr talman! Jag upprepar mitt yrkande om bifall till trafikutskottets hemställan på alla punkter.

Nr 146

Torsdagen den
18 maj 1978

*Trafikpolitiken,
m. m.*

Torsdagen den
18 maj 1978

*Trafikpolitiken,
m. m.*

OLLE ÖSTRAND (s):

Herr talman! När man lyssnar till Rolf Sellgrens kommentarer till reservationen 4, som handlar om styckegodstrafiken, får man en känsla av att han talar för sin sjuka mor. Han säger att det bästa de borgerliga motionärerna, som är uppskärade över detta förslag, kan göra är att gå på utskottsmajoritetens förslag, vilket innebär att de skall rösta emot sina egna motioner.

Herr talman! Mitt inlägg i den här debatten skall i huvudsak begränsa sig till reservationen 4, som alltså gäller styckegodstrafiken. Men jag skall också säga några ord om reservationen 3, som behandlar godstrafikförsörjningen.

I den socialdemokratiska gruppmotionen 1582 kräver vi bl. a. att riksdagen hos regeringen begär att omedelbara åtgärder vidtas för att utveckla en effektiv och förbättrad godstrafikförsörjning, syftande till en förstärkning av järnvägens konkurrensförmåga. Som bekant har den borgerliga utskottsmajoriteten redan avstyrkt detta yrkande. Då har vi naturligtvis följt upp kravet i reservationen 3. Att SJ ges större konkurrensmöjligheter är viktigt av flera skäl. Ett fungerande godstransportsystem är en förutsättning för ett expanderande näringsliv men är också av betydelse för konsumenterna. Vill vi ha en tillväxt i industriproduktionen, kräver detta ett ökat transportarbete. Prognoserna visar också på en stark tillväxt inom transportsektorn.

När det gäller att på sikt åstadkomma en samhällsekonomiskt riktig godstransportförsörjning är det av största vikt att slå vakt om järnvägen. Lastbilarna har förutom i områden som saknar järnväg sin givna uppgift i närtrafiken och i fråga om sådant gods som ställer speciella krav i hanteringshänseende och därför är mindre lämpat för järnvägen. Men utvecklingen har i stället inneburit att lastbilarna alltmer utvecklats i fråga om långväga transporter med sådant gods som traditionellt varit att betrakta såsom järnvägsgods. Om inga åtgärder vidtas kommer en allt större andel av det landtransporterade godset i framtiden att sändas med lastbil. En fortsatt snabb ökning av lastbilstransporterna kan inte accepteras vare sig av samhällsekonomiska eller av trafiksäkerhets-, miljö- och energimässiga skäl.

Det gäller alltså att göra insatser som ger SJ bättre möjligheter att konkurrera om det långväga godset. Därför är det av stor vikt att SJ erhåller investeringsmedel för att bygga ut sin kapacitet och förbättra serviceförhållandena. Det kan också gälla att hos SJ skapa bättre förutsättningar för kombinerade transporter i samverkan mellan SJ och lastbilsföretagen, bl. a. genom att med utbyggd enhetslasteknik och med lämplig taxeutformning ge andra transportföretag bättre tillgång till SJ:s kapacitet. Därför är det också av största vikt att ett funktionellt terminalsystem byggs upp i landets olika delar.

Herr talman! Mot den bakgrunden får man se vårt krav på att ytterligare 175 milj. kr. anvisas till SJ i syfte att effektivisera och modernisera verksamheten, ett krav som tidigare har avslagits här i kammaren av den borgerliga majoriteten. Det är viktigt att de åtgärder som jag har skisserat vidtas relativt omgående. Därför yrkar jag bifall till reservationen 3.

Torsdagen den
18 maj 1978*Trafikpolitiken,
m. m.*

Rune Torwald har tidigare i debatten något berört godstrafikförsörjningen och sagt att det vi nu föreslår i motionen och reservationen 3 redan är på gång. Det kommer att redovisas när den trafikpolitiska propositionen någon gång i framtiden läggs fram. Jag har läst debattprotokollet från föregående års debatt om trafikpolitiken, då det från borgerligt håll nämndes att ett trafikpolitiskt förslag skulle framläggas hösten 1977. Nu är det våren 1978. Nästa bud är våren 1979. Naturligtvis får oppositionen fortsätta att leva på hoppet. Men det är givetvis inte nödvändigt att vänta på en ny trafikpolitisk proposition, innan man vidtar omedelbara åtgärder för att förbättra SJ:s konkurrensförmåga när det gäller godstrafikförsörjningen. Det kan man börja med omedelbart, om bara viljan finns.

Godstrafikförsörjningen behandlas i det avsnitt som rör vissa järnvägs- och taxefrågor. Hela det avsnittet berör i stort sett persontrafiken. Godstrafiken nämns bara med några få ord mitt på s. 16, där utskottet säger att man bör "successivt anpassa SJ:s verksamhet till de ökade kraven på person- och godstrafiken". Och så tycker man att servicen bör förbättras för de resande och för dem som utnyttjar SJ:s godstransporter.

Mot den här bakgrunden avstyrker utskottet vårt yrkande. Det vittnar, tycker jag, om passivitet från utskottsmajoritetens sida, men framför allt om likgiltighet inför berättigade motionskrav.

Inte mindre än 16 motioner har väckts i anledning av SJ:s aviserade förändringar av styckegodshanteringen. Motionärerna, som företräder socialdemokraterna, centerpartiet, folkpartiet och vänsterpartiet kommunisterna, representerar de flesta regioner i landet, vilket visar att det råder ett utbrett missnöje med SJ:s planer. Alla motionärerna har också i stort sett ett gemensamt, nämligen ett krav på att riksdagen i avvaktan på ett nytt trafikpolitiskt beslut uttalar att SJ inte medges vidta några övergripande förändringar av styckegodshanteringen som försämrar servicen inom SJ:s verksamhetsområde.

Det är, som jag tidigare har sagt, betecknande att samtliga dessa motionskrav har avstyrkts av den borgerliga utskottsmajoriteten. Det visar, tycker jag, det grundläggande borgerliga synsättet på ett problem som har betydelse framför allt ur regionalpolitisk synpunkt men också ur näringspolitisk, miljöpolitisk och energipolitisk synpunkt.

SJ:s förslag till omläggning av styckegodshanteringen bygger på en kraftig centralisering av styckegodstransporterna på järnväg till ett 30-tal terminalorter i landet. Från dessa terminaler skulle godset transporteras vidare till övriga orter med lastbil. Men samtidigt som detta skulle genomföras, skulle också taxorna få en helt ny konstruktion. Den nya taxan skulle bygga på principen att bilfrakt och järnvägsfrakt skulle separeras.

En styckegodsfrakt skulle kunna bestå av bilfrakt från avsändaren till SJ-terminalen, järnvägsfrakt mellan två SJ-terminaler och därefter ytterligare en bilfrakt till mottagaren. Taxan skulle dessutom vara så konstruerad att man betalade dels en sändningsavgift, dels ett kilopåslag som skulle vara frekvensberoende och baserat på hur mycket gods som fraktades från eller till orterna vid resp. billinjer. Man skulle med andra ord övergå till en

Torsdagen den
18 maj 1978

*Trafikpolitiken,
m. m.*

kostnadsanpassad taxa, och på det sättet skulle frakterna bli dyrast för de mindre orterna. Det nuvarande zontaxesystemet, som skapats för att få så jämlika kostnader som möjligt, skulle brytas sönder, och de som inte bor på terminalorterna skulle i många fall i fortsättningen få avsevärt högre kostnader. Fördyringen har i vissa fall uppskattats till mellan 15 och 50 %.

En centralisering av styckegodstransporterna på järnväg till ett 30-tal terminalorter skulle få förödande konsekvenser i många fall. Om jag tar mitt eget län som exempel, Gävleborgs län, skulle det innebära att styckegodset på järnväg skulle försvinna från 10 orter, däribland fyra regionala centra. En likartad utveckling skulle ske över hela landet.

I många fall skulle omläggningen dessutom innebära att transportsträckorna förlängdes rätt avsevärt, när godset kom så att säga från fel håll, dvs. när godset passerar bestämmelseorten på järnväg på väg till terminalorten och sedan skall fraktas tillbaka med lastbil. Vi har under våren, bl. a. i TV, kunnat se exempel på att transportsträckor förlängts upp till 70 mil, om jag inte minns alldeles fel. De högre transportkostnader som på detta sätt skulle drabba många kommuner skulle givetvis förvärpa det bekymmersamma arbetsmarknadsläge som just många av dessa kommuner i dag befinner sig i.

Herr talman! Ett genomförande av SJ:s tankegångar i denna riktning skulle kunna få vittgående näringspolitiska och regionalpolitiska konsekvenser som inte är önskvärda. Det kan inte vara rimligt att beslut som i så stor omfattning griper in i regionalpolitiken skall kunna fattas internt inom SJ. Frågor med så stora samhällsekonomiska konsekvenser måste prövas av de ansvariga politiska organen.

Men inte heller samhällets målsättning när det gäller fördelningen av godstransporter mellan järnväg och landsväg kan överlåtas åt SJ. Den måste bli föremål för ett nytt trafikpolitiskt beslut i riksdagen. Härvid måste naturligtvis samhällsekonomiska överväganden få vara avgörande. I SJ:s förslag har inga konsekvenser för samhället tillåtits påverka utformningen av det föreslagna systemet.

Även miljömässiga och energipolitiska skäl talar starkt mot en sådan här utveckling med ökat tryck på våra redan nu hårt belastade landsvägar och de ökade olycksrisker detta medför.

Det är mot denna bakgrund man får se den socialdemokratiska reservationen, i vilken vi starkt understryker kravet på att riksdagen snarast får ta ett nytt trafikpolitiskt beslut. Utgångspunkten för den framtida trafikpolitiken måste då bli att denna skall vara ett verksamt medel för att uppnå mål inom andra samhällsområden och att den skall samordnas med exempelvis regionalpolitiken, arbetsmarknadspolitiken, miljöpolitiken och energipolitiken. Val av transportsätt för styckegodset måste följaktligen underordnas målsättningen på dessa viktiga samhällsavsnitt. Det är också därför som vi i anledning av motionerna – samtliga 16 motioner, innefattande även motioner från de borgerliga och från vpk – vill ge regeringen till känna att några övergripande förändringar inte bör vidtas av SJ i vad gäller styckegodstrafiken, innan ett nytt trafikpolitiskt beslut fattats i riksdagen.

Därför, herr talman, vill jag yrka bifall till reservationen 4, men givetvis också till de övriga socialdemokratiska reservationer som är fogade till detta betänkande.

Till sist, herr talman, har vi ju tidigare här i debatten hört Bertil Zachrisson ta upp det sensationella utspelet av Bo Turesson när det gäller avgiftsbelagda vägar. Vi har också hört centerpartister ta avstånd från dessa tankegångar, dels i Aktuellt kl. 9, dels av Rune Torwald här i kammaren.

Därför kan det naturligtvis vara intressant att veta var folkpartiet står i detta avseende. Det är lämpligt att Rolf Sellgren, som talesman för folkpartiet i den här trafikpolitiska debatten, från kammarens talarstol klart deklarerar var folkpartiet står när det gäller avgiftsbelagda vägar i det här landet. Tar ni, i likhet med centern, avstånd från moderaternas förslag?

ROLF SELLGREN (fp) kort genmäle:

Herr talman! Både Olle Östrand och jag har ju i våra anföranden reagerat mot SJ:s tidigare planer på att omorganisera styckegodstrafiken på det sätt som var tänkt. Därmed är vi eniga med motionärerna.

Men Olle Östrand hade ett vilseledande tal. Han talade ibland om planer och ibland om förslag. Det finns f. n. inget förslag från SJ när det gäller omorganisation av styckegodstrafiken. Jag vill bara hänvisa till utskottets skrivning där utskottet stöder motionärernas uppfattning att genomgripande förändringar av SJ:s organisation och trafikuppgifter måste anstå i avvaktan på de aviserade förslagen i en framtida trafikpolitik.

Jag tycker att det är fullt tillfredsställande. Det är också intressant att notera att reservanterna har använt texten i utskottets betänkande och bara skärpt den något. I sak när vi precis samma syfte. Därför anser jag att det inte finns några sakliga skillnader mellan reservationen och utskottsbetänkandet. De borgerliga motionärerna kan därför mycket väl yrka bifall till utskottets hemställan.

Bertil Zachrisson har i kväll spelat upp ett indignationsnummer på ett påstått uttalande av statsrådet som jag inte har hört. Sedan kom Olle Östrand lika skärrad och ville föra in samma sak i debatten. Jag tar avstånd från den debatteknik som herrarna här tillämpar. Det är ett sätt att avleda diskussionen från det som vi diskuterar i kväll och föra in den på något annat. Det visar hur dåligt ni har på fötterna, när ni kommer in i den trafikpolitiska debatten. Ni kommer med skåpmat och indignationsnummer. Låt oss vänta till dess vi får ett förslag om den framtida trafikpolitiken. Då, mina herrar, skall vi debattera!

RUNE TORWALD (c) kort genmäle:

Herr talman! Olle Östrand tyckte att regeringen skulle visa litet större vilja att vidta åtgärder för att främja godstrafikförsörjningen. Tyvärr räcker det dock inte med bara vilja. Man behöver också kunskap om vilka åtgärder som är effektiva och kan få avsedd effekt. Vi från majoritetens sida delar naturligtvis reservanternas otåliga väntan på åtgärder, men å andra sidan anser vi det vara av utomordentlig vikt att de åtgärder som vi vidtar är de

Torsdagen den
18 maj 1978

*Trafikpolitiken,
m. m.*

riktiga och att de är verkningsfulla, även om det skulle ta litet tid att komma fram till dem.

Vi förutsätter att SJ har samma strävan som vi och därför kommer att göra sitt yttersta för att snarast möjligt effektivisera och förbättra godstrafikförsörjningen.

OLLE ÖSTRAND (s) kort genmäle:

Herr talman! Jag är inte intresserad av att Rolf Sellgren tar avstånd från vår debatteknik. Vad jag var intresserad av var om Rolf Sellgren ville ta avstånd från det som Bo Turesson sagt om avgiftsbelagda tullvägar. Men det vill Rolf Sellgren tydligen inte göra. Då kan man än en gång konstatera att det råder delade meningar i den borgerliga trepartiregeringen.

Sedan, herr Torwald, upprepar jag vad jag sade tidigare: Om ni hade sagt ja till de 175 miljoner som vi föreslog, så hade ni redan nu kunnat sätta i gång med konkreta åtgärder för att förbättra SJ:s godstrafikförsörjning och därmed öka SJ:s konkurrenskraft.

Rolf Sellgren sade att det inte är någon skillnad på utskottsmajoritetens skrivning och vår reservation. Men den stora skillnaden är ju, herr Sellgren, att vi till skillnad från er vill ge regeringen till känna vad som anförts i reservationerna. Vi är överens om ungefär halva utskottets skrivning. Den tycker vi är stark, och den är vi med på. Men den andra hälften vill vi inte vara med på. För det är ju där ni börjar reträtten. Det som ni säger i den första halvan tar ni praktiskt taget avstånd från i den andra. Därför utmynnalar hela skrivningen till slut i ett ja-så. Och det innebär att man i SJ i stort sett kan göra som man vill. Till yttermera visso avstyrker ni sedan också motionerna.

Jag vill citera något av vad som står i den senare hälften. Där säger utskottet: "I sammanhanget får också bedömas om samma önskvärda effekter kan uppnås billigare på annat sätt än genom att inskränka SJ:s möjligheter att genomföra företagsekoniskt motiverade rationaliseringar." Vilka effekter? Här ger ni ju SJ halva handen för att genomföra dessa inskränkningar.

Litet längre fram skriver man: "En utgångspunkt för ett genomförande av de nu planerade förändringarna bör vidare vara att systemet med rälsbundna transporter i möjligaste mån bibehålls." Ja, herr Sellgren, med detta har ni på ett sätt tagit avstånd från vad ni tidigare har sagt. När man har läst utskottets skrivning i avsnittet styckegodstrafik blir summan av kardemumman att den är till intet förpliktande. Det är det som är den stora skillnaden, herr Sellgren, mellan utskottsmajoritetens skrivning och vår reservation.

ROLF SELLGREN (fp) kort genmäle:

Herr talman! Olle Östrand kräver att jag skall ta avstånd från ett uttalande i TV som jag inte har hört. Herr Turesson har förklarat i någon mån, men jag ger mig inte in i den diskussionen när vi håller på med den trafikpolitiska debatten. Jag vill först ha klart för mig vad herr Turesson har sagt och vad det rör sig om. Som jag har uppfattat det var det differenser mellan referaten i Rapport och Aktuellt – det har berättats mig så. Innan man har klart för sig

vad som egentligen har sagts bör man inte vara med i något slags show i indignation i denna kammare.

I vad gäller reservationen kontra utskottets skrivning säger Olle Östrand att vi skriver positivt till att börja med men sedan tar tillbaka. Får jag då läsa litet ur reservationen, herr Östrand. Där säger reservanterna precis som utskottet:

”Utskottet anser i likhet med motionärerna att mera genomgripande förändringar av SJ:s organisation och trafikuppgifter skall anstå” – det står ”skall” här, men vi har en annan formulering i utskottsmajoritetens skrivning – ”i avvaktan på de aviserade förslagen om den framtida trafikpolitiken och förutsätter också att så sker.” Men så säger reservanterna också: ”Redan nu kan dock vissa förändringar i syfte att motverka en alltför ogynnsam företagsekonomisk utveckling för SJ:s del vara påkallade.” Vad är det ni säger? Ni säger i sak detsamma som utskottet. Jag har en erfarenhet, herr Östrand: När utskottet förutsätter att det och det sker, tar regeringen hänsyn till det. Jag har ett exempel på det, och det gäller köpet av SJ:s motorvagnar.

RUNE TORWALD (c) kort genmäle:

Herr talman! Olle Östrand beklagar att inte riksdagen anslog ytterligare 175 miljoner till SJ – med dem skulle man ha kunnat göra mycket mer för godstrafikförsörjningen. Men faktum är att riksdagen inte har anslagit dessa medel, och därför kan varken majoritet eller reservanter utnyttja dem för några åtgärder i detta sammanhang. Viktigare än det är trots allt att inte ens SJ har klart utrett vilka åtgärder man anser är de lämpligaste och verkningsfullaste för att på sikt åstadkomma en bättre godstrafikförsörjning.

OLLE ÖSTRAND (s) kort genmäle:

Herr talman! Det är riktigt att riksdagen inte har anslagit de 175 miljonerna, och därmed försvåras naturligtvis möjligheterna för SJ att rusta upp denna del av sin verksamhet. Men det hade inte mött några hinder för den borgerliga majoriteten att bifalla vårt krav i detta avseende – då hade ju SJ:s möjligheter avsevärt förbättrats. Det är det vi vill så starkt understryka.

Rolf Sellgren säger att han har ingen lust att stå och diskutera tullvägar när vi diskuterar trafikpolitik. Då frågar jag mig: Är inte frågan om tullvägars vara eller inte vara en del av trafikpolitiken i det här landet? Det är ju kommunikationsministern som har väckt den frågan, och han är ju den högste ansvarige i fråga om kommunikationerna här i landet – åtminstone har jag fått den uppfattningen.

När det gäller frågan om styckegodset så har inte vi, herr Sellgren, någonting emot smärre justeringar. Vi vill inte ha en statisk situation när det gäller SJ:s möjligheter att vidta rationaliseringar. Men det är en väldigt stor skillnad mellan smärre justeringar och de övergripande förändringar som SJ föreslår i det här avseendet. Som jag sade tidigare kan man inte tolka utskottets skrivning om styckegodset på annat sätt än att man i stort sett överlåter åt SJ att göra som SJ självt anser bäst. Det skall då bli mycket

Nr 146

Torsdagen den
18 maj 1978

Trafikpolitiken,
m. m.

Torsdagen den
18 maj 1978

*Trafikpolitiken,
m. m.*

intressant att se vad som händer efter tidtabellsförändringen. Man förstår nästan hur det hela kommer att sluta: SJ kommer kanske att genomföra detta enligt de ursprungliga planerna. Det kan vi från vårt håll inte acceptera. Jag vill därför vädja till de borgerliga motionärerna att stödja vår reservation, för det skulle innebära ett kraftfullt uttalande från riksdagens sida, som klart redovisar riksdagens inställning i förhållande till utskottsmajoritetens inställning. För att inte SJ skall genomföra dessa förändringar, som är av så stor regionalpolitisk betydelse och som i så hög grad föregriper och försvårar ett nytt trafikpolitiskt ställningstagande här i riksdagen, bör riksdagen göra ett kraftfullt uttalande. Det gör vi om vi stödjer den socialdemokratiska reservationen 4.

Talmannen anmälde att Rolf Sellgren anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

STEN-OVE SUNDSTRÖM (s):

Herr talman! Under de minuter jag har till mitt förfogande skall jag i huvudsak ägna mig åt den socialdemokratiska reservationen 7, och jag vill börja med att yrka bifall till den och till de övriga socialdemokratiska reservationerna.

I det betänkande om den statliga trafikpolitiken som nu behandlas har många angelägna krav på det trafikpolitiska området framförts. Bl. a. har det lagts fram en mängd motioner med förslag om upprustning och förbättring av flera järnvägssträckor i vårt land.

En järnvägsbana som under de senaste åren blivit föremål för åtskilliga motioner, interpellationer och frågeställningar i denna kammare är den s. k. malmbanan. Banan, och då främst det s. k. södra omloppet, har mycket stor betydelse för gruvhanteringen liksom för hela Norrbottens näringsliv och sysselsättning. Jag vill bara kortfattat erinra kammarens ledamöter om att en viktig del av malmexporten till LKAB:s Östersjöunder går över just det södra omloppet, och underlåtenhet att rusta upp denna bandel kan få allvarliga konsekvenser inte bara för den exporten utan även för malmförsörjningen till NJA-SSAB. Vidare bygger Luleå hamns verksamhet i stort på denna malmexport. Inskränkningar av exporten får därför direkta effekter på hamnens service, dvs. tull, bogserbolag och övrig hamnservice, inte minst den service som SJ har i kommunen genom SJ-verkstan.

Vi socialdemokrater hävdar i vår reservation att en upprustning av malmbanan är ett mycket angeläget önskemål dels eftersom det finns starka skäl härför ur sysselsättningssynpunkt, dels eftersom trafiken på banan är låg f. n. Det är därför lämpligt att starta dessa arbeten så snart som möjligt.

En upprustning av banan skapar också på sikt bättre förutsättningar för att kunna upprätthålla en rationell och prismässigt konkurrenskraftig malmtransport på denna järnväg.

I början av detta år kunde man konstatera hur snett trafikpolitiken gått i vårt land. Ett av de tydliga tecken man i detta sammanhang kunde notera var när NJA bestämde sig för att transportera 20 000 ton från malmfälten till

järnverket i Luleå via landsväg, och detta var första gången sedan malmbanans tillkomst som denna typ av transporter skedde via landsväg. I tidningarna kunde man i samband med startandet av dessa transporter läsa intervjuer med de ansvariga från NJA. Man kunde då notera att det från företagets sida inte kunde uteslutas att liknande transporter skulle komma att ske i framtiden. Det avgörande skälet till dessa transporter var de höga transportkostnaderna. Vi socialdemokrater anser att det inte kan accepteras att tunga malmtransporter styrs över till landsväg på detta sätt.

Det är vidare synnerligen viktigt att frakttaxorna och fraktförhållandena utformas på ett sådant sätt, att inte malmtransporterna i ökad utsträckning sker över utländsk hamn. I detta sistnämnda borde t. o. m. de borgerliga kunna instämma, eftersom de i samband med införandet av det nya systemet för statliga sjöfartavgifter accepterat en utskottskrivning som i klartext talar om att sjöfartavgifterna inte fick missgynna de svenska hamnarna i förhållande till de utländska. Nu återstår bara att se hur konsekvent politik de borgerliga har för avsikt att föra i detta avseende, inte minst med tanke på alla de löften som getts om trygghet och utveckling även för människorna i Norrbotten.

Visserligen har den borgerliga majoriteten i denna kammare på punkt efter punkt röstat ned de socialdemokratiska förslagen, som rört utvecklingen inom de tunga basindustrierna i vårt nordligaste län, LKAB, NJA-SSAB och andra viktiga områden. Men skall nu även den nödvändiga upprustningen av malmbanans "södra omlopp" läggas på is för framtiden? Det är i detta sammanhang viktigt att slå fast att en upprustning av det södra omloppet är relativt enkel att genomföra i jämförelse med alla de problem som mött då man rustade upp det norra området. Det finns t. ex. anslutningsvägar och sådana viktiga delar som gör det betydligt lättare att klara av en upprustning på södra området. Vidare skulle arbetena på denna bandel med säkerhet ge arbetstillfällen bl. a. för åkerinäringen i länet, som under nuvarande konjunkturen och det som nu sker i Norrbotten har synnerligen stora problem med sysselsättningen. Naturligtvis skulle de också ge en mycket viktig effekt på sysselsättningen, bl. a. inom SJ och inom banarbetarkåren, och förhoppningsvis även ge arbete åt ungdom i ett län, som kanske plågas hårdast i det här landet när det gäller ungdomsarbetslöshet.

Jag skall i mitt anförande begränsa mig för att ge tid åt några kommentarer och frågor till utskottets borgerliga talesman, herr Lothigius, som i sin inledning tidigare i kväll just var inne på denna reservation. Efter att ha lyssnat på honom blev jag mycket fundersam. Han var villig att erkänna att utskottets skrivning om malmbanan var sparsam. Det är lätt att konstatera detta, eftersom man ägnat endast ett par rader åt denna för näringslivet i norr viktiga bana.

I och för sig har väl inställningen till viktiga frågor som gäller Norrbotten varit mycket sparsam i alla möjliga sammanhang. Det är väl bara att konstatera att den borgerliga majoriteten i trafikutskottet följer den sparsamma linjen. Det har skett inte bara i handling utan även i själva skrivandet.

Torsdagen den
18 maj 1978

*Trafikpolitiken,
m. m.*

Sedan säger herr Lothigius att en kontinuerlig upprustning sker. Var sker denna någonstans, herr Lothigius? Detta är viktigt att konstatera. Herr Lothigius får inte i likhet med näringsutskottets borgerliga talesman häromdagen blanda ihop norra och södra omloppet. Det är mycket viktigt i sammanhanget. Sanningen är faktiskt den att det omlopp, som blivit föremål för upprustning under de senaste åren, är det norra, det som rör Kiruna-Narvik. Våra krav handlar nu i första hand om södra omloppet, Gällivare-Luleå. Det är viktigt att vi är på det klara med det.

I nästa andetag säger herr Lohtigius att vi är på det klara med att det behövs en upprustning av sträckan Gällivare-Luleå. Men det räcker inte att vara på det klara med det, utan det gäller att agera. Norrbotten och de nordligaste delarna av vårt land har inte råd med detta passiva väntande. Vad väntar vi på? Det är nu man behöver hjälp – det är nu man behöver få fart på insatserna. Att "vara på det klara med" är en sak, att agera är en annan. Det är det som är skillnaden mellan socialdemokratisk och borgerlig politik.

Vi behöver alltså en upprustning, och vi måste få fart på det hela.

Herr Lothigius frågar vad vi socialdemokrater menar med skrivningen i reservationen, att man bör se till att den här trafiken inte styrs över till utlandet. Jag vill avslutningsvis återigen erinra herr Lohtigius om att han var med och skrev under ett utskottsbetänkande om det nya systemet för sjöfartsavgifter. I detta betänkande skrev vi att utskottet kraftigt vill betona vikten av att det nya avgiftssystemet inte får missgynna de svenska hamnarna i förhållande till hamnarna i utlandet, osv. Betyder ställningstagandet nu att de borgerliga inte vill fullfölja den principen också när det gäller taxorna, utan att dessa får medverka till att denna malmexport successivt förs över från Luleå till Narvik, just med tanke på allt vad det södra omloppet innebär för länet?

CARL-WILHELM LOTHIGIUS (m) kort genmäle:

Herr talman! Det är klart att jag skall svara Sten-Ove Sundström på hans frågor, även om jag tycker att jag i första omgången gav ett ganska klart besked om hur saken låg till, nämligen att det vore oriktigt av utskottet att agera i en situation då det pågår förhandlingar mellan LKAB och SJ. Så brukar man ju inte göra.

Jag har vidare sagt att det när det gäller det södra omloppet är angeläget att den dåliga delen av banan byts ut. Det är vår uppfattning, och det skall vi försöka genomföra.

Även när det gäller hela malmбанan är det angeläget att det sker en kontinuerlig upprustning och förändring genom att man lägger ut nya skenor, tar bort det besvärande skarvsystemet, osv. Det är förbättringar som successivt görs.

När det gäller sjöfartsavgifterna vill jag gärna säga att visst har vi varit med om att föra en sjöfartspolitik som skall underlätta för företagen i Norrbotten att transportera sina produkter. Men jag anser att man inte skall vara så enfaldig att man tror att det skall vara möjligt – bl. a. med hänsyn till de stora båtar som krävs för att transportererna skall bli rationella – att från Luleå hamn

skeppa ut huvuddelen eller en stor del av den malm som skall exporteras.

Vi vet att transporterna i dag utgör en mycket stor del av malmkostnaderna och att LKAB f. n. varenda dag förlorar pengar på malmen. Det är därför mycket avgörande hur transporterna från malmfälten sker. Om det blir billigare att skeppa ut malmen från Narvik, måste vi välja den vägen för att kunna behålla sysselsättningen i LKAB. Det är väl en mycket enkel matematik.

STEN-OVE SUNDSTRÖM (s) kort genmäle:

Herr talman! Herr Lothigius återkommer till det enda argument som man tycks ha, nämligen att det pågår förhandlingar och att dessa inte bör störas av något initiativ från utskottets sida. Nu hör det till saken att förhandlingar ständigt har pågått dels i fråga om taxorna på malmbanan, dels i fråga om ett eventuellt övertagande. Men det komiska i sammanhanget är att det är samhället som förhandlar med samhället. Och jag har mycket svårt att förstå hur det skulle kunna påverka en upprustning av södra omloppet, om man nu vill ha kvar malmexporten över Luleå hamn.

Carl-Wilhelm Lothigius återkommer till frågan om en kontinuerlig upprustning. Men glöm då inte bort att den här reservationen inte i första hand handlar om den del som berörs av detta utan om det södra omloppet! Den kontinuerliga upprustningen gäller i stort sett det norra omloppet.

Sedan antyder jag inte på något sätt att vi i framtiden, med vår inriktning i den här reservationen, skulle medverka till att huvuddelen av LKAB:s malm skulle exporteras över Luleå. Men som jag nämnde tidigare finns det faktiskt ett intresse för detta och även en bestämd vilja från LKAB:s Östersjökunder att i fortsättningen kunna ta sin malm över Luleå. Då måste man också hjälpa till och skapa förutsättningar för det. Man får ju inte göra som man nu tycks göra från regeringssidan, automatiskt acceptera att det sker en viss styrning mot det norra omloppet. Det gäller framför allt ur sysselsättningssynpunkt för hela länet.

ERIC REJDNELL (fp):

Herr talman! Den trafikpolitiska debatt vi hittills haft här i kammaren med anledning av trafikutskottets betänkande nr 18 har speglat många intressanta sidor av vår trafikpolitik av i dag. Lika enig som man var i 1963 års riksdagsbeslut om trafikpolitikens riktlinjer, lika enig tycks man i dag vara om att det nu är dags för en total översyn av trafikpolitiken. Socialdemokraterna förespråkar—efter vad man kan utläsa av reservationerna och efter vad vi hört här i kammaren—att högsta växeln nu skall läggas in. Nu krävs helt plötsligt upprustning av en mängd järnvägssträckor och en övergripande syn på investeringar för det allmänna vägnätet och järnvägarna.

Utvecklingen inom transport- och kommunikationsområdena har varit betydligt snabbare än vad man för 15 år sedan förutsåg. Detta har gjort att vi fått en ökad snedvridning i utnyttjandegraden av de nu tillgängliga trafikmedlen. Med en större handlingskraft hos förra regeringen under en rad av år hade vår trafiksituation helt säkert varit bättre än vad den är i dag. Med en

Nr 146

Torsdagen den
18 maj 1978

Trafikpolitiken,
m. m.

Torsdagen den
18 maj 1978

*Trafikpolitiken,
m. m.*

mer framsynt trafikplanering hade man helt säkert också kunnat undvika mycket av privatbilismens inslag, inte minst inom våra storstadsområden. Planeringen av kollektivtrafiken har inte varit vad den borde varit – därmed inte sagt att man generellt kan kritisera privatbilismens snabba tillväxt. Genom den samhällsutveckling vi, med eller utan styrning, fått uppleva har människor i glesbygd blivit än mer beroende av individuella färdmedel. Det alltmer ökade kravet på komfort har inte bidragit till att lösa problemen. Talesättet "tid är pengar" har i praktiken resulterat i att kraven på snabbhet i transporterna gått före behovet av en bredare service.

Det faktum att SJ enligt 1963 års trafikbeslut skulle drivas företagsekonomiskt och av staten ersättas för den del av verksamheten som inte nådde upp till denna målsättning innebar att vi fick två typer av järnvägsnät, ett affärsbanenät och ett trafiksvagt nät. SJ har, enligt mångas förmenande, utnyttjat det förhållandet att man drivit verksamheten företagsmässigt genom att inte visa den öppenhet man kunde förvänta sig. Resultatet har blivit en rad av nedläggningar och indragningar under årens lopp. Man kan med all rätt förmoda att bättre lösningar funnits att tillgå därest en större öppenhet tillämpats. Genom nedskärningar i turtätheten har nedläggningshoten till sist blivit verklighet. Det är den utvecklingen som vi är rädda för.

Det vore fel att kritisera alla indragningar då det i vissa fall funnits parallella landsvägsförbindelser som kostnadsmässigt varit mera lönsamma, men oftast har SJ bedömt verksamheten ur sin egen synvinkel utan att ta tillbörlig hänsyn till trafikbehovet som sådant.

I den motionsflora som trafikutskottet haft att ta ställning till i det betänkande vi nu har att behandla ingår ett stort antal motioner med krav på att indragningar av SJ-trafiken inte får vidtas i avvaktan på en samlad trafikpolitisk proposition. Redan dagen efter den allmänna motionstidens utgång i januari gav kommunikationsministern sådana besked att det kunde ha varit onödigt att skriva många av dessa motioner, men ändå tror jag att denna följetong i motioner haft sin betydelse, eftersom de speglar vår oro och vår negativa reaktion inför SJ:s aviserade tidtabellsändringar till den 28 maj i år. Jag skall för min del inte gå in på den motion som jag skrev med synpunkter på SJ-trafiken i Kalmar län; problemen är likartade över stora delar av landet.

Trafikutskottet hävdade även förra året i sitt betänkande – som hade samma nummer som årets – att järnvägen även i framtiden måste spela en betydande roll för gods- och persontransporter. Utskottet pekade även då på de miljöhänsyn och inte minst de trafiksäkerhetsskäl som man måste väga in i bedömningarna vid valet av trafikmedel. Just trafiksäkerhetsskäl väger tungt vid beslutet att för skolungdomens resor övergå från järnvägstrafik till landsvägstrafik. Bland de nedläggningshotade linjerna finns sådana som kanske har den övervägande delen resenärer just bland skolungdomen. Skulle man genom ett annat taxesystem kunna finna lösningar till ett bättre utnyttjande av dylika bandelar vore mycket vunnet. Större öppenhet från SJ:s sida när det gäller förhandlingar med kommuner och landsting om alternativa

lösningar av kollektivtrafiken är en mycket angelägen sak enligt utskottet, ur samhällsekonomisk synpunkt sett. Som jag nyss sagt måste trafiksäkerhetsskäl beaktas i större utsträckning när det gäller indragningar av de s. k. skoltågen. Ju fler av de ca 275 000 skolungdomar som i dag erhåller skolskjuts som skulle kunna utnyttja den spårbundna trafiken, desto färre olyckor bör bli följden av en sådan utveckling.

Med mitt inlägg har jag, herr talman, velat efterlysa en större öppenhet från SJ:s sida än vad som hittills har varit fallet. De trafiksvaga bandelarna kan med största sannolikhet inte bibehållas intakta ens efter införandet av ett nytt taxsystem eller efter samhällsekonomiska bedömningar i stället för företagsmässiga. Om så inte blir fallet, får vi väl förutsätta att man ändock kommer fram till den för trafikanterna och samhället gemensamt bästa lösningen. Om den lösningen skulle ligga i att låta de nya huvudmännen för den lokala och regionala trafiken även ta över ansvaret för de olönsamma järnvägarna, som kommunikationsministern har framfört tankar på, återstår väl att se – och det bör man se närmare på.

Herr talman! Jag yrkar bifall till trafikutskottets betänkande nr 18 i dess helhet.

RUNE JOHANSSON i Åmål (s):

Herr talman! Jag kan så här inledningsvis inte underlåta att ägna några ord åt kommunikationsministerns utspel i dag om tullvägar. Det är ganska intressant.

Jag förmodar att kommunikationsministern har åtminstone hela den moderata riksdagsgruppen bakom sig. Lika klart kan man konstatera att hela den socialdemokratiska gruppen har deklarerat sin uppfattning. Så har även centerpartiet gjort – och Rolf Sellgren har som en god liberal deklarerat att han inte har någon uppfattning alls.

Det kunde vara intressant att höra vad Eric Rejdnell eventuellt har att säga, om han har någon bestämd uppfattning om införandet av tullvägar.

Herr talman! Jag hade i det här inlägget tänkt ägna mig åt två saker, dels motionen 1207 av Olle Eriksson och mig, som är en av de två motioner som har fått en välvillig behandling av utskottet, dels det särskilda yttrande som är fogat till utskottets betänkande.

Det är med tillfredsställelse som länsmyndigheterna i Värmlands och i Älvsborgs län samt berörda kommuner har noterat trafikutskottets ställningstagande vad gäller Dalslands kanals framtid. Utskottets uppfattning är också helt konsekvent med tanke på statsmakternas intresse för Göta kanal. Det kan slås fast att man genom riksdagens beslut vad gäller dessa båda kanalers framtid har säkrat en ganska unik nationell tillgång för det rörliga friluftslivet.

Men det är ingen tvekan om att utan statlig medverkan skulle Dalslands kanals framtida bestånd vara ytterst ovisst. Detta beror uteslutande på att berörda kommuner och landsting som hittills ekonomiskt har svarat för kanalens drift i framtiden inte kommer att orka med dessa driftsunderskott. Därför är det glädjande att utskottet så klart säger ifrån att staten bör ta sin del

Nr 146

Torsdagen den
18 maj 1978

Trafikpolitiken,
m. m.

av ansvaret för att bevara Dalslands kanal. Jag vill därför bara uttrycka den förhoppningen att regeringen så snart som möjligt effektuerar riksdagens beslut.

Så några ord om det särskilda yttrandet som är fogat till utskottets betänkande. Detta särskilda yttrande är tillkommet på grund av en motion som bl. a. framhåller vikten av en långsiktig planering och satsning på motorvagnar. Samtidigt har vi i motionen hävdad betydelsen av att dessa motorvagnar tillverkas i Sverige. Men på den här punkten måste jag säga att utskottsmajoriteten genom en långt gående luddighet har lyckats skriva bort motionen. Utskottsmajoriteten skriver: "Huruvida tillverkningen av motorvagnar framdeles i sin helhet skall kunna ske inom landet torde bl. a. få prövas i samband med SJ:s anbudsprövning m. m. i anslutning till beställning av sådana vagnar."

Detta är ju någonting helt annat än vad motionen handlar om. Denna skrivning är ju bara en hänvisning till vad som står i upphandlingskungörelsen. Vad motionen däremot handlar om, och som även framgår av det särskilda yttrandet, är att man bör undersöka var motorvagnar med fördel bör sättas in, var de bör tillverkas och hur vi på sikt bör bevara vårt kunnande när det gäller att tillverka järnvägsmaterial. Även om trafikutskottet skall behandla de trafikpolitiska frågorna, så kommer helt givet en svensk tillverkning av motorvagnar att få en icke obetydlig sysselsättningseffekt. Därför är det, herr talman, av flera skäl en dålig motivering som utskottet har använt sig av när det har avstyrkt motionen.

Jag tycker till sist, herr talman, att det borde ha varit möjligt för utskottet att ena sig om en motivering i enlighet med vad som har framgått av det särskilda yttrandet.

ERIC REJDNELL (fp) kort genmäle:

Herr talman! Jag förstår att även Rune Johansson tar chansen att få diskutera den här ur socialdemokratisk synvinkel sett goda karamellen som man har fått i TV i kväll. Men eftersom det är trafikutskottets betänkande 18 som skall behandlas, tänker jag inte gå in i den diskussionen. Tids nog, när vi har fått papperen på bordet och alla fakta, skall Rune Johansson – det kan jag försäkra – få ett klart besked även från folkpartiets sida.

CARL-WILHELM LOTHIGIUS (m) kort genmäle:

Herr talman! Vi har inte från början tagit upp det särskilda yttrandet till diskussion i någon nämnvärd grad. Det är därför som jag tar till orda nu. Det är väl ganska naturligt att ett utskott hänvisar till upphandlingskungörelsen. Samtidigt skall Rune Johansson i Åmål vara medveten om att man i samband med de beställningar som redan gjorts kom överens om att viss del av beställningarna skulle effektueras här i Sverige. Vi är ju, Rune Johansson, också bundna av internationella konventioner på handelssidan. Det är för oss mycket angeläget att i ett läge som det vi nu befinner oss i försöka utnyttja den svenska industrin i största möjliga utsträckning. I och med att man skall konkurrera om priserna frågar vi oss när det gäller inköp av t. ex. vagnar: Vad

kan vi göra dem för här i Sverige? Vad kan italienare, tyskar och andra göra dem för? Vi skall försöka att fördela summorna, vilket man också av handelspolitiska skäl kan göra. Det är alltså vår avsikt.

Herr talman! Bara en kort avslutning av den evinnerliga diskussionen om tullvägar. Om det finns kommuner i detta land som till kommunikationsdepartementet har sagt att man har planer på brobyggen som man gärna skulle vilja fullfölja, att man inte har pengar till det och att man är intresserad av att broarna tullbeläggs, för då kunde man få fram dem i tid – ja, då tycker jag att det är riktigt av en kommunikationsminister att gå till vägverket och fråga: Vad kostar detta? Hur skulle detta utfalla? Utred den här saken, så att jag har någonting i min hand när jag skall diskutera sådana här frågeställningar med kommuner och också med mina regeringskolleger.

Det är inte fråga om att bygga tullvägar över motorvägarna här i landet, utan det är i så fall fråga om att ta upp den här saken när det gäller enskilda broar. Lev inte för högt på detta i den debatt som vi har i kväll och flytta inte över debatten till ett annat plan än det som vi i dag skall behandla!

RUNE JOHANSSON i Ämål (s) kort genmäle:

Herr talman! Jag konstaterar bara att Carl-Wilhelm Lothigius vid denna sena timme är en lika god advokat åt kommunikationsministern som han var under debatten tidigare i kväll. Jag konstaterar också att Eric Rejdnell är en lika god liberal som Rolf Sellgren. Han har heller ingen definitiv uppfattning. Detta innebär att man i regeringskretsar i dag har tre olika uppfattningar vad gäller införande av tullvägar. Det skall bli intressant att se var den frågan hamnar i framtiden.

Sedan några ord om det särskilda yttrandet. Jag vill, Carl-Wilhelm Lothigius, erinra om vad Bertil Zachrisson hävdade i sitt huvudanförande, när han bl. a. kritiserade regeringen för att man har för dålig framförhållning vad gäller investeringar och den framtida utvecklingen av kollektivtrafiken. Det är där det särskilda yttrandet om motorvagnar kommer in i bilden. I samband med att riksdagen kommer att anta propositionen om den regionala trafiken, kollektivtrafiken och huvudmannaskapet får säkert en hel del järnvägsbanor på kortare sträckor en annan betydelse än vad de har i dag. Det är mycket troligt att man på dessa banor med ekonomisk vinst kan övergå från lok och vagnar till motorvagnar. Därför måste man se kravet i vår motion och det särskilda yttrande som vi har avgivit till betänkandet som ett led i denna framförhållning. Jag tycker att det är märkligt att inte utskottet har kunnat enas om en gemensam skrivning på den punkten.

NILS HJORTH (s):

Herr talman! Man kan inte klaga på riksdagsledamöternas intresse för de trafikpolitiska frågorna. Om det intresset vittnar det stora antalet motioner som behandlas i detta betänkande. Det trafikpolitiska intresset är naturligt, då ett väl fungerande transportsystem är förutsättningen för utvecklingen inom samhällslivets olika områden.

Jag tänkte för min del inte uppehålla mig vid tullvägarna utan vid flygplats-

och luftfartsfrågorna i mitt anförande – och i varje fall när det gäller den utrikes delen av flyget handlar det inte om tull, utan där kan man t. o. m. handla tullfritt.

En omfattande utveckling har skett på flygets område. Den civila flygtrafiken på de svenska statliga flygplatserna med linjetrafik har ökat under budgetåret 1976/77 såväl inom linjefarten som chartertrafiken, medan allmänflyget minskade något. Passagerarfrekvensen i utrikes linjefart ökade med 3 %, och det är lika med den årliga ökningen de senaste fem åren. Totalt befordrades 2,4 miljoner passagerare till och från Sverige. Antalet avresande passagerare i inrikes linjefart var 2 miljoner, vilket betyder en ökning med 5 % jämfört med närmast föregående år. Den genomsnittliga årliga ökningen under den senaste femårsperioden har uppgått till 5 %. Antalet ankommande och avresande passagerare i chartertrafik översteg för första gången 2-miljonersstrecket, och det är en ökning med hela 17 %. I en prognos över flygtrafikutvecklingen räknar luftfartsverket med en passagerarökning om i genomsnitt 7,5 % per år fram till år 1985.

Även om de redovisade siffrorna verkar tillfredsställande för utvecklingen kan nog drömmen om ett svenskt folkflyg inte förverkligas. Med våra långa avstånd skulle det naturligtvis vara önskvärt, men då befolkningsunderlaget är litet och då vi i vår trafikpolitik valt att även ekonomiskt stödja andra trafikgrenar, t. ex. järnvägen, är det svårt att frånga principen om att flyget skall bära sina egna kostnader. Jag tror dock att det är möjligt att med en rationellare struktur och fördelning göra flygalternativet mer lönsamt och attraktivt. Kommunikationsminister Bo Turesson önskar, som han sade i sitt huvudanförande, ett väl utvecklat flygnät så att andra än de s. k. portföljbärrarna kan utnyttja det. Det är också min förhoppning att vi skall få en sådan utveckling.

I ett TV-program för kort tid sedan om linjeflyget förfasade sig programledaren över luftfartsverkets stora överskott. Med de stora investeringar som gjorts i nya flygplatser på Sturup, Arlanda och Landvetter kommer verket inte att kunna klara sina förpliktelser när det gäller räntor och amorteringar till stat och kommun – det är i stället sanningen. Det går nämligen inte att ytterligare höja avgifterna till en sådan nivå att detta kan klaras, utan målsättningen måste vara att under en längre period klara förräntningskraven.

En annan fråga är om det svenska inrikesflyget har en sådan struktur och ett sådant linjenät som motsvarar dagens krav på rationell drift och ändamålsenliga förbindelser. Jag och några medmotionärer har begärt en utredning om detta. Vi tror att man genom olika åtgärder skulle kunna nedbringa kostnaderna och göra inrikesflyget mer attraktivt på sikt.

Inrikesflyget inom Sverige bedrivs av SAS och LIN samt av olika bruksflygsföretag. SAS har de långa och lönsamma linjerna, medan LIN på sin lott fått de många kortare sträckorna. SAS inrikestrafik har därför givetvis ett icke föraktligt överskott, medan de ekonomiska bekymren hopat sig över LIN.

Luftfartsverket har genom att differentiera passageraravgifterna till inrikestrafikens fördel givit sitt bidrag. SAS överförande till LIN av två dagliga

förbindelser på Luleå har givit LIN en bättre ekonomisk sits. Nu har emellertid inte resultatet av den åtgärden blivit riktigt vad man hoppades på, då utvecklingen i Luleåområdet stannade av.

Nackdelen med den nuvarande uppdelningen är att inrikesflygpriserna måste anpassas till LIN:s ekonomiska situation, och därför belastas passagerarna med högre kostnader än nödvändigt på vissa linjer. Detta verkar orimligt och hindrar en sund utveckling av inrikesflyget. Därför har också luftfartsverket hos regeringen begärt en översyn av inrikesflygets struktur i syfte att stärka dess ekonomi och trafikmässiga förutsättningar. Förhållandena har även uppmärksamats av pris- och kartellnämnden, som anser det vara väsentligt med en skyndsam översyn för att flygkonsumenterna utan tidsutdräkt skall komma i åtnjutande av kostnadsmässigt betingade priser i den inrikes flygtrafiken.

Pris- och kartellnämnden anser det särskilt betydelsefullt att prissättningen utgår från en så rationellt bedriven verksamhet som möjligt och inte bestäms av företagsenheter med ogynnsam kostnadsstruktur. Om så inte sker, kommer konsumenterna att drabbas av högre priser än vad som annars skulle varit fallet.

Det hittills tillämpade förfarandet, säger nämnden vidare, att basera prissättningen på de ekonomiska förhållandena hos enbart LIN är också tvivelaktigt med hänsyn till de ägarintressen SAS direkt och indirekt har i LIN. Genom dessa prissättningsprinciper kan SAS förbättra möjligheterna till avkastning på sitt kapital i LIN samtidigt som företaget erhåller ett väsentligt överskott i sitt eget stamlinjenät. Härigenom kan den svenska inrikestrafiken komma att svara för en orimligt hög andel av överskottet av SAS:s totala flygdriftsverksamhet. Då överföringen av de två dagliga flygförbindelserna Stockholm-Luleå-Stockholm gäller under tre år från den 1 januari 1976 räknat, har luftfartsverket begärt en utvärdering av de båda företagen om resultatet av överföringen. Verket har också funnit att den obalans mellan de båda företagens resultat som förelåg före 1976 alltjämt är betydande och därmed hotar en enhetlig prisnivå på inrikesflyget. Därför bör möjligheterna till ytterligare åtgärder i utjämnande riktning undersökas.

Trafikutskottet delar motionärens uppfattning om nödvändigheten av en utredning om inrikesflyget i stort. Nu har också regeringen enligt ett pressmeddelande aviserat tillsättandet av en utredning om flygplatssystemets roll i en samordnad trafikpolitik, och trafikutskottet finner detta tillfredsställande och förutsätter att utredningsarbetet bedrivs skyndsamt.

I regeringens pressmeddelande sägs att utredningen skall gälla lokaliseringen av de svenska flygplatserna för inrikesflyget och att inrikesflygnätet skall studeras. Detta är som jag ser det ett tillmötesgående av förslagen i vår motion. Däremot sägs inget direkt om att själva inrikesflygets struktur skall ses över. Jag förmodar att så är fallet men hade ändå tänkt få det bekräftat av kommunikationsministern i dag. Han har tyvärr måst lämna kammaren för andra uppgifter. Jag får då ställa frågan till utskottets vice ordförande, Carl-Wilhelm Lothigius: Skall inte utredningen också omfatta organisationsfrågorna? Det är den viktiga biten av denna fråga, som jag ser det.

Nr 146

Torsdagen den
18 maj 1978

Trafikpolitiken,
m. m.

Torsdagen den
18 maj 1978

*Trafikpolitiken,
m. m.*

För att staten genom luftfartsverket skall kunna engagera sig i anläggning och drift av en flygplats, s. k. primärflygplats, har krävts att denna kunnat helt förräntas och avskrivas under en 40-årsperiod samt att intäkter och kostnader skall balansera varandra under det tionde året. Luftfartsverket har hos regeringen begärt en omprövning av denna specialreglering med anledning av kommunala krav på statligt engagemang i ytterligare flygplatser. Andra synpunkter än de rent trafikpolitiska kan behöva vägas in, såsom regionalpolitiska överväganden och andra samhällsekonomiska värderingar. Då luftfartsverket alltså begärt en översyn av kriterierna för inrättande av statliga primärflygplatser får jag fråga Carl-Wilhelm Lothigius i kommunikationsministerns ställe om denna fråga också kommer att ingå i direktiven för utredningen om inrikesflyget.

Jag vill också till sist fråga Carl-Wilhelm Lothigius hur snart utredningen kommer att tillsättas och om den också blir parlamentariskt sammansatt.

CARL-WILHELM LOTHIGIUS (m) kort genmäle:

Herr talman! Nils Hjorth och jag har inga delade meningar i detta sammanhang, och det har Nils Hjorth också förklarat.

Jag vill påpeka för Nils Hjorth att redan 1972 års riksdag gav Kungl. Maj:t till känna att vissa skäl talade för att en översyn av principfrågorna om organisationen av och tillståndsgivningen för den inrikes flygtrafiken skulle komma till stånd i syfte att klarlägga den från olika synpunkter lämpligaste och effektivaste organisationen av inrikesflyget. Det sades alltså redan 1972. Nu kan Nils Hjorth vara tillfredsställd med att kravet i den här socialdemokratiska motionen faktiskt kommer att tillgodoses. Det sägs i utskottsbetänkandet: "Det inrikes flyglinjenätet skall vidare studeras liksom frågan om finansieringsfördelningen mellan stat och kommun."

Den kommitté som har aviserats kommer att bestå av en rad fackmän på området, dvs. representanter för kommuner, landsting, luftfartsverket osv. Dessa fackmän kommer att arbeta tillsammans med en parlamentarisk referensgrupp på fem personer. Att kommittén kommer att ta upp lokaliseringsfrågor anser vi vara givet. Att den även tar upp strukturfrågor och därmed också frågan om själva organisationen måste också anses vara givet. Detta gäller även frågan om primärflygplatsen. Tillsättningen av utredningen kommer att redovisas i dagarna. Detta är uppgifter som jag har fått i kväll.

NILS HJORTH (s) kort genmäle:

Herr talman! Jag tackar Carl-Wilhelm Lothigius för svaret på mina frågor. Att jag frågade berodde på att man i det här pressmeddelandet saknar uppgifter om själva huvudfrågan, nämligen om organisationen och strukturen av det kommande inrikesflyget. Jag hoppas att jag tolkat trafikutskottets vice ordförande rätt när jag fått uppfattningen att han sagt att dessa frågor kommer att behandlas. Därmed känner jag mig ganska lugn. Jag tycker att det är angeläget just med en gemensam översyn av SAS och Linjeflygs struktur. Som jag påvisade i mitt anförande är det stora skillnader i de båda

flygbolagens ekonomiska förutsättningar. Det är av mycket stor betydelse att det svenska inrikesflyget får en effektiv organisation, så att det kan bära de kostnadsökningar som måste komma och som man inte kan täcka genom avgiftshöjningar. En översyn av inrikesflygets struktur och organisation bör alltså komma till stånd, och jag hoppas att så nu blir fallet.

Man måste också ta till vara de samordningsvinster som kan åstadkommas. Vi skriver i vår motion att det är nödvändigt med en översyn för att främja en god utveckling. Det kan naturligtvis vara litet komplicerat, eftersom SAS är ett nordiskt företag. Men det finns ju någonting som heter nordiskt samarbete, och man skall inte vara rädd för att ta itu med denna fråga och undersöka om det inte är nödvändigt att vi får kanske bara ett inrikesflygföretag. Man måste se på denna fråga i stort.

Jag bara beklagar att det inte blir en rent parlamentarisk utredning. Om jag förstod herr Lothigius rätt blir det fråga om något slags expertgrupp. Jag tycker att denna fråga är så viktig för den framtida inriktningen av inrikesflyget att det borde ha tillsatts en rent parlamentarisk utredning. Jag beklagar som sagt att så inte blir fallet, men jag hoppas nu att denna utredning snart skall komma i gång och att den skall ge ett gott resultat till nytta för inrikesflyget och för dem som utnyttjar det.

ALF LÖVENBORG (apk):

Herr talman! Vi har i den trafikpolitiska debatten i dag kunnat lyssna till en dialog mellan kommunikationsministern och Bertil Zachrisson. Vi fick höra hur kommunikationsministern haussade upp sin trafikpolitik och fördömde den tidigare. Bertil Zachrisson gjorde tvärtom.

Sanningen är naturligtvis den att trafikpolitiken var eländig tidigare och är det också i dag. Undan för undan har man saboterat kollektivtrafiken när det gäller både gods- och personbefordran. Undan för undan har man styrt över trafiken från järnväg till landsväg. Både den förra och den nuvarande regeringen gav lönsamhetsprincipen fria händer.

Under den förra regeringens period fattades 1963 års nu av alla fördömda trafikpolitiska beslut. Under den nuvarande regeringens period har vi fått bevittna hur flottningen i älvarna upphör, hur t. o. m. malmtrafiken vräks upp på landsvägarna och hur man planerar att låta styckegodset transporteras på landsväg.

Detta är en skuggboxning som inte bör lura någon. Det var en dålig trafikpolitik tidigare, och det är en dålig trafikpolitik också i dag. Vår mening är att det måste skapas en helt ny trafikpolitik enligt nya principer och som innebär ett slut på det sterila lönsamhetstänkandet. Det som måste komma till heders är en trafikpolitik som baserar sig på en total samhällsekonomisk kalkyl. Varken den förra eller den nuvarande regeringen har något att skryta över. Det är bara att hoppas att den förväntade trafikpolitiska utredningen kommer med förslag till en radikalt ny trafikpolitik. Men jag vill säga att jag inte är särskilt förhoppningsfull, speciellt inte sedan jag lyssnat på kommunikationsminister Turesson i skilda sammanhang.

Det finns en speciell fråga i detta betänkande – den har berörts av bl. a.

Torsdagen den
18 maj 1978

Trafikpolitiken,
m. m.

Sten-Ove Sundström – och det är frågan om malmbanan. I en rad motioner krävs en upprustning av malmbanan, framför allt delen Gällivare–Luleå. På några få rader avstyrks dessa motioner utan spår av annan argumentation än att man hänvisar till pågående utredningar och beredningsarbeten, vilket som bekant är ett effektivt och gammalt sätt att sätta käppar i hjulen för positiva förslag. Jag anser att det finns en rad skäl till att man mycket snabbt måste ta itu med en upprustning av malmbanans södra del. Det kan tyckas att det inte är det mest angelägna just nu, när malmtrafiken mer eller mindre ligger nere, men vi skall inte tro att det är något evigt tillstånd. Skall vi ha en fungerande gruvdrift, skall vi naturligtvis också ha en fungerande malmbana.

I debatten om malmbanan har framkastats att den skulle kunna försäljas till LKAB. Det är möjligt att en och annan tror att däri ligger lösningen på de akuta problemen. Jag tror inte ett dugg på den idén. Man kan möjligen fråga sig varför en sådan transaktion skulle företas just nu, då malmbanan går på sparlåga, när idén aldrig aktualiserades under den tid då bandelen var rena guldgruvan för SJ och för staten. Jag spårar här ett försök att föra debatten på sidospår och för SJ ett sätt att smita undan ansvaret för fortsättningen.

Det viktigaste är inte om SJ eller LKAB äger malmbanan. Det viktigaste måste vara att föra en vettig trafikpolitik som är gynnsam för Norrbotten. Hitills kan man inte säga att så har varit fallet. SJ:s fraktsättning har inneburit en enorm utsugning av Norrbotten med absurda frakttaxor. När LKAB betalat 17 öre per ton malm har många konkurrenter haft fraktkostnader som handlat om 3-6 öre per tonkilometer. Överfrakterna har använts till att finansiera underskottsbanor i övriga delar av Sverige.

När malmbanan nu inte längre är samma lukrativa affär kan man möjligen tänka sig att överföra banan till LKAB, men jag tycker inte att den gubben skall gå. Däremot vill vi från Norrbotten pressa fram en annan politik när det gäller denna viktiga detalj i det norrbottniska näringslivet. Framför allt måste vi i fortsättningen få regering, riksdag och SJ att riva upp de gamla principerna för malmfrakterna. Var och en inser ju att man i fortsättningen inte kan ha det som tidigare. Man kan inte ha fraktavtal som gör det billigare att köra malm med lastbil. Att få till stånd en ändring därvidlag måste anses som angeläget, om man från regeringens sida verkligen skall kunna tala om en genomtänkt trafikpolitik. Det som har skett det här året är ju snarare motsatsen. Ja, det är – för att tala klarspråk – ett kvalificerat trafikpolitiskt vansinne.

Här handlar det på sikt också om att rädda malmhamnen i Luleå. LKAB gjorde en gång i världen det ödesdigra misstaget att lägga malmhamnen i nära anslutning till bebyggelsen i Luleå i stället för på Sandön, som kommunisterna och många andra föreslog. Men nu ligger den här hamnen, som brukar kallas Europas modernaste malmhamn, där den ligger. Den ger i normala fall arbetstillfällen åt många människor. En nedläggning av malmhamnen vore ett förödande slag mot hamnverksamheten i kommunen, vilket skulle få stora konsekvenser.

LKAB har dessutom plöjt ner hundratals miljoner i en ny malmhamn i Narvik och har tydligen en strävan att överföra så mycket som möjligt av malmtrafiken dit. Man kan utan tvivel spåra en politik, som går ut på att

strypa fraktverksamheten på malmbanans södra omlopp, och därmed undergrävs existensen av malmhamnen i Luleå. Vi vill sätta en spärr för de planerna, och därför har vi i motion 380 föreslagit att riksdagen beslutar att hos regeringen skyndsamt begära förslag om upprustning av malmbanan, främst delen Gällivare–Luleå, samt hos regeringen också begära en snar översyn av formerna för malmfrakt och fraktavtal samt förslag som gynnar malmtransport per järnväg, som vi uttrycker det.

Från socialdemokratiskt håll har man en motion som mycket väl harmonierar med den som väckts från arbetarpartiet kommunisterna, nämligen om att malmbanan, delen Gällivare–Luleå, rustas upp. Den motionen stöttas upp av en reservation, som i stort sett innehåller samma argument som vår motion 380. Det är naturligtvis bra, men en logisk kullerbytta ligger det ju i att man i samma reservation yrkar avslag på vår motion. Det är ett ganska svårbegripligt agerande. Nu har jag emellertid ett synnerligt generöst sinnelag, och jag tänker i alla fall stödja den socialdemokratiska reservationen, därför att den innehåller de åsikter och de krav som vi framför i motion 380.

Fru Eva Winther har också en motion om malmbanan – det kan förefalla föga gentlemannamässigt att ta upp detta, eftersom hon inte befinner sig här i kammaren. Hon kräver en plan för ombyggnad av malmbanans sträckning Kiruna–Boden. Det är väldigt bra, men hon är ju nöjd med mycket litet, och det finns anledning att ställa frågan, om man blir så väl dresserad när man är med i ett regeringsparti eller om det bara är ett tecken på att man från borgerligt håll fortsätter att svika angelägna Norrbottenskrav. Det finns från senare tid en hel samling exempel på att lojaliteten mot regeringen väger tyngre än lojaliteten mot det län som man representerar. Det är inte lätt att vara kluven, som bekant.

Jag skall innan jag slutar också ägna någon minut åt frågan om styckegodstrafiken. I en tidigare debatt med kommunikationsministern har jag betecknat SJ:s planer i det avseendet som ett nytt attentat mot en förnuftig, samhällsinriktad trafikplanering.

Olle Östrand exemplifierade från sitt län vad det skulle kunna leda till om förslaget genomfördes. SJ fortsätter sina ansträngningar att föra över så mycket som möjligt av trafiken från järnväg till landsväg. Om SJ:s planer fullföljs kommer vi i Norrbotten att få bara två styckegodsstationer, alltså i det till ytan största länet i vårt land. Det blir i så fall i Luleå och Kiruna. Från de två punkterna skulle man då ta hand om godset med lastbil och transportera det på landsvägar som i många fall går parallellt med järnvägen. Att styckegodset på det sättet vräks ut på landsvägarna innebär allt det vi tidigare har anfört om vägsitage, ökade olycksrisker och samhällsekonomiskt slöseri. Därtill kommer väl också att det innebär ökad användning av importerade drivmedel i stället för inhemskt producerad, miljövänlig elkraft. Det innebär också sysselsättningsmässiga konsekvenser för SJ:s personal.

Det har ju länge talats om en ny trafikpolitik. Enligt topparna i SJ skall den bestå i avveckling av järnvägstrafiken och ökad press på landsvägsnätet. Det är ju en beklämmande utveckling, och det är en linje som måste avvisas.

Torsdagen den
18 maj 1978

Trafikpolitiken,
m. m.

Nu säger utskottet i detta betänkande att mera genomgripande förändringar av SJ:s organisation och trafikuppgifter bör anstå i avvaktan på de aviserade förslagen om den framtida trafikpolitiken. Utskottet förutsätter också att så sker, och det är ju bra att det sägs. Men det slås faktiskt ihjäl i nästa mening som lyder så här: "Såsom av det tidigare anförda framgår kan dock redan nu vissa förändringar i syfte att motverka en alltför ogynnsam företagsekonomisk utveckling för SJ:s del vara påkallade." Visserligen säger man i fortsättningen att detta inte får motverka regionalpolitiska strävanden, men frågan är ju vilket som kommer att väga tyngst, strävan efter kortsiktiga besparingar eller kraven på en trafikpolitik som är lönsam från hela samhällets synpunkt. Det är också den problemställningen som måste genomsyra det fortsatta arbetet och utformningen av den fortsatta trafikpolitiken.

Efter att ha lyssnat till kommunikationsminister Turesson i skilda sammanhang är jag inte alltför optimistisk när det gäller utvecklingen på detta område.

På förslag av talmannen beslöts att kammarens förhandlingar skulle fortsättas vid morgondagens sammanträde.

§ 2 Kammarén åtskildes kl. 23.22.

In fidem

BERTIL BJÖRNSSON

/Solveig Gemert