

## 1980/81:103

### Onsdagen den 25 mars

Kl. 10.00

1 § Justerades protokollet för den 17 innevarande månad.

2 § Föredrogs och hänvisades

Propositionerna

1980/81:146 till lagutskottet

1980/81:155 och 161 till näringsutskottet

3 § Föredrogs och hänvisades

Redogörelserna

1980/81:11 och 12 till finansutskottet

4 § Föredrogs och hänvisades

Motionerna

1980/81:2036 och 2037 till justitieutskottet

1980/81:2038 punkt 1 till finansutskottet

punkterna 2, 3 och 7 till skatteutskottet

punkt 4 till jordbruksutskottet

punkt 5 till socialutskottet

punkt 6 till civilutskottet

1980/81:2039 till skatteutskottet

1980/81:2040 och 2041 till kulturutskottet

1980/81:2042 till försvarsutskottet

1980/81:2043 till utbildningsutskottet

1980/81:2044 till näringsutskottet

1980/81:2045 till trafikutskottet

1980/81:2046 till jordbruksutskottet

5 § Föredrogs men bordlades åter

Jordbruksutskottets betänkande 1980/81:19

Näringsutskottets betänkande 1980/81:38

6 § Föredrogs och bifölls

Interpellationsframställningarna 1980/81:120 och 121

7 § Föredrogs näringsutskottets betänkande 1980/81:40 om vissa anslag inom handelsdepartementets verksamhetsområde (prop. 1980/81:100).

*Punkterna 1-5*

Utskottets hemställan bifölls.

*Punkt 6*

**Interamerikanska utvecklingsbanken**

**Anf. 1 EVA HJELMSTRÖM (vpk):**

Herr talman! Vänsterpartiet kommunisterna har alltsedan Sverige blev medlem i Interamerikanska utvecklingsbanken, IDB, krävt att medlemskapet skall sägas upp. Jag tänker inte närmare redovisa de skäl som ligger bakom detta ställningstagande, utan hänvisar i stället till de motioner vi väckt alltsedan 1977 och de debatter som förts, också här i kammaren. Vi har, herr talman, tidigare inte varit ensamma i vår uppfattning att Sverige genom medlemskapet stöder reaktionära och folkfientliga regimer i Latinamerika. Regimerna i Chile och El Salvador är bara två exempel på de juntor som svenska folket genom medlemskapet tvingas stödja – helt i strid med vår uttalade målsättning om solidaritet med fattiga och förtryckta. Det sker också i strid med den breda opinion som solidariserar sig med den motståndskamp som förs mot de blodiga militärregimerna inte bara där utan också på andra håll i Latinamerika.

Så sent som i december förra året beviljades juntan i El Salvador ett stort lån av banken. Lånet har bidragit till att juntan ännu kan fortsätta med det folk mord som nu pågår – ett folk mord som samtliga partier här i riksdagen utom moderata samlingspartiet fördömt.

Utskottet hänvisar till att en kommitté är tillsatt för att utvärdera IDB:s lånepolitik och bedöma effekterna av medlemskapet och följderna av ett utträde. Och de tidigare kritiska rösterna, också socialdemokraternas, har därmed tystnat. Var finns i dag den tidigare så hårda oppositionen mot IDB? På vilket sätt kan denna kommitté ändra solklara fakta? Upprepade gånger har ju redovisats fakta om hur IDB driver en synnerligen reaktionär politik riktad mot de breda folklagren. Och exemplen har under de senaste åren blivit allt fler. Vem nekade t. ex. Manley på Jamaica lån när pengar så väl behövdes men medgav pengar omedelbart efter Seagas tillträde och därmed medvetet bidrog till att en av de få framstegsvänliga och progressiva regimerna i området störtades?

Vad kommer denna kommitté att rekommendera? Att döma av den kompakta tystnad som nu finns om IDB och att döma av det mycket kortfattade utlåtandet över vår motion finns det all anledning till farhågor. Utskottet tar inte ens upp till diskussion vårt påpekande om den skönsmålning som regeringen bestått oss med i budgetpropositionen och som förefaller

hämtad direkt ur Industriförbundets tidskrift.

Industriförbundet tiger nämligen inte. Man bedriver i dag en omfattande kampanj för att Sverige skall kvarstå som medlem i IDB. Man hävdar att Sverige skulle ha fått omfattande order genom medlemskapet – order i länder som Uruguay, Chile och Argentina.

Med Industriförbundets egna ord under rubriken "Svensk 'bad-will'":

"Dessa order gick till svensk industri tack vare Sveriges medlemskap i IDB. Ett utträde ur banken skulle självklart ge en direkt effekt i form av förlorade beställningar till IDB-projekt. Många stora exportföretag anser dock de indirekta effekterna ännu allvarligare. Det är nämligen ofrånkomligt att det i Latinamerika uppkommer negativa attityder till Sverige och svensk företagsamhet om vi som första land utträder ur utvecklingsbanken."

Kan det uttryckas mer cyniskt? Det är mycket tvivelaktigt att sysselsättningen skulle öka i Sverige genom dessa order. Sanningen torde i stället vara den att svenska företag flyttar ut – kapitalexporten är, som vi känner till väl, större i dag än någonsin. Man frågar sig: På vems bekostnad sker detta?

Industriförbundet fruktar att gorillaregimerna skall ogilla Sverige. Det vore smakligare om de såg till vad arbetarna, fackföreningsrörelsen och de förtryckta grupperna – förtryckta av svenska företag – säger.

Herr talman! Ingen socialdemokrat finns uppsatt på talarlistan och inte heller någon av de centerpartister som tidigare haft invändningar. Jag vill ändå främst till socialdemokraterna ställa frågan: Har ni frångått ert tidigare ställningstagande och beror detta i så fall på Brandtkommissionens positiva inställning till banken? Det vore ett svek.

Därmed vill jag yrka bifall till vpk-motionen.

## **Anf. 2 SVEN ANDERSSON (fp):**

Herr talman! Eva Hjelmström hänvisade till tidigare vpk-motioner och den debatt som förts om Interamerikanska utvecklingsbanken. På så sätt kunde hon korta ner sitt anförande. Jag skall göra på samma sätt och hänvisa till tidigare utskottsbetänkanden och den debatt som varit.

Eva Hjelmström tyckte att utskottsbetänkandet var väldigt tunt. Det hänger samman med dels att det är en fyllig redovisning i propositionen, dels att vi har en kommitté som ser över de här frågorna, som det varit så stor diskussion om här i kammaren.

Vpk yrkar alltså att riksdagen skall göra ett uttalande om utträde ur IDB och avslå det förslag som finns i propositionen om ett anslag på 19 miljoner till Interamerikanska utvecklingsbanken.

Utskottet hänvisar till den parlamentariskt sammansatta kommitté som arbetar och som skall bli klar under våren 1981. Det är därför kanske inte så märkvärdigt att inte alla kritiska röster ställer upp i det här ögonblicket, när vi under våren kommer att få ett utlåtande från kommittén.

Vad gäller yrkandet om avslag på regeringens framställning om 19 miljoner till IDB vill jag påpeka att det är ett åtagande som riksdagen inte kan komma ifrån.

Med det anförda, herr talman, får jag yrka bifall till utskottets hemställan.

**Nr 103**

Onsdagen den  
25 mars 1981

---

*Interamerikanska  
utvecklingsbanken*

**Anf. 3 EVA HJELMSTRÖM (vpk):**

Herr talman! Sven Andersson hänvisar till en fyllig redovisning i propositionen. Som jag sade tidigare är det snarast fråga om en skönmålning som kunde vara direkt hämtad från Industriförbundet eller Svenska arbetsgivareföreningen.

Vidare hänvisar Sven Andersson till den sittande utredningen, men det är ett faktum att allt medan utredningen fortgår ökar förtrycket i El Salvador och i Chile.

Jag vill återigen anknyta till frågan om lånet till El Salvador. Den var uppe till behandling i banken så sent som i december förra året. Man kände väl till situationen i El Salvador. Sverige tog inte ens ställning till frågan, samtidigt som man från de olika partierna påstår sig stödja de demokratiska krafterna. Det är för mig en motsägelse. Det är cyniskt att på det sättet bidra till förtrycket i Mellan- och Latinamerika.

**Anf. 4 GERTRUD SIGURDSEN (s):**

Herr talman! Eva Hjelmström frågade om socialdemokraterna har ändrat uppfattning när det gäller IDB. Jag vill då hänvisa Eva Hjelmström till vad som står i vår motion 1206:

”Vi vill erinra om att socialdemokraterna motsatte sig svenskt inträde i banken. Den kritik vi har mot banken kvarstår, och vi beklagar att riksdagsmajoriteten engagerat vårt land ytterligare i banken genom att delta i den femte kapitalpåfyllnaden. Den statliga utredning som tillsattes i det sammanhanget väntas avge sitt betänkande under innevarande år. Vi får då anledning att återkomma till IDB-frågan i riksdagen.”

**Anf. 5 EVA HJELMSTRÖM (vpk):**

Herr talman! Jag tackar för det beskedet från Gertrud Sigurdsen. Det måste rimligen innebära att man i dag går emot förslaget om stöd till banken.

Utskottets hemställan bifölls med 281 röster mot 18 för motion 1047 av Lars Werner m. fl.

*Punkterna 7-11*

Utskottets hemställan bifölls.

**8 § Föredrags**

Näringsutskottets betänkande

1980/81:41 om vissa anslag på tilläggsbudget II inom industridepartementets verksamhetsområde (prop. 1980/81:101)

Utskottets hemställan bifölls.

## 9 § Anslag till vägväsendet m. m.

Föredrogs trafikutskottets betänkande 1980/81:16 om anslag till Vägväsende m. m. (prop. 1980/81:100).

### Anf. 6 KURT HUGOSSON (s):

Herr talman! Kommunikationsdepartementets bilaga till årets budgetproposition är ett mycket tunt häfte. Jämfört med föregående års aktstycke är nu kommunikationsministerns bidrag reducerat med ca 50 %, om man ser till antalet sidor. Vill man vara elak kan man säga att detta väl svarar mot innehållet i budgeten, som ju på kommunikationsdepartementets område innebär mycket kraftiga nedskärningar.

Men, herr talman, det är värre än så. Den form av presentation som valts i år gör det mycket svårt för riksdagens ledamöter att genomskåda kommunikationsministerns budgetförslag. Ytterst summariska, för att inte säga lapidariska, redovisningar görs av myndigheternas anslagsäskanden. Strykningar av tidigare anslag sker utan en rads motivering. I vissa fall har det skett genom att man bara tagit bort eller ändrat på sifferuppgifter i tabellredovisningen. Det är svårt att få en klar uppfattning om vad som är departementschefens tyckande, riksdagens tidigare uttalanden och myndigheternas äskanden.

Den form av presentation som kommunikationsdepartementet har valt gäller inte bara budgetpropositionen utan även andra propositioner som kommunikationsdepartementet presenterat under senare tid. Jag tror inte att denna presentationsform är ett uttryck för vår kommunikationsministers brist på parlamentarisk erfarenhet – jag hade f. ö. gärna sett att han varit i kammaren just nu – utan en medveten politisk åtgärd i syfte att dölja för riksdag och allmänhet vad man kortsiktigt och långsiktigt vill åstadkomma. Jag kräver därför – och jag vet, herr talman, att jag i denna fråga talar för ett enigt utskott – att man återgår till tidigare års praxis och ger en fullödlig presentation och bakgrundsbeskrivning i kommunikationsdepartementets budgetbilaga och i de propositioner som man avser att lämna till riksdagen i framtiden.

Herr talman! Efter denna mer formella inledning skall jag gå över till att tala om kommunikationsdepartementets förslag när det gäller vägbudgeten. Jag skall börja med att citera en del tidningsrubriker.

”Vägarna – Bohmans rekordklipp. En miljard i prutningar.”

”Vettlösa vägbesparingar. 130 000 plogningstimmar skärs bort. Sandning bara i kurvor och vägkors. Regeringen spekulerar kallt med hundratals fler olyckor.”

Ja, man har talat om katastrofplaner när det gäller vägdriften och att anställningstryggheten i vägverket är en myt – allt detta som en följd av det förslag som riksdagen nu har att behandla.

Någon tidning kallade kommunikationsministerns förslag när det gällde vägsanslaget för ”Mordet på vägarna” på grund av de stora nedskärningarna på vägsidan i budgetpropositionen. Regeringen har prutat mer än en miljard

Nr 103

Onsdagen den  
25 mars 1981

---

*Anslag till vägväsendet m. m.*

på den programnivå som anbefalldes i 1979 års trafikpolitiska beslut och 640 miljoner på de besparingsalternativ som vägverket fått i uppdrag av regeringen att räkna fram. Genom dessa prutningar drabbas särskilt glesbygden hårt. Det kommer att medföra konsekvenser också för industrins transportbehov och för kollektivtrafiken.

Trafikutskottet träffar, herr talman, varje år representanter för vägområdet. Vi har gjort så i år också. Det var en rent förödande kritik som man från näringslivets sida riktade mot kommunikationsdepartementets förslag. Man gav uttryck för förvåning över att en moderat kommunikationsminister inte har klart för sig att väginvesteringar och vägunderhåll är en viktig förutsättning för att näringslivet skall fungera inte minst i vår glesbygd. Får jag bara erinra om skogstransporternas betydelse.

Vill man, herr talman, vara riktigt drastisk kan man befara att "mordet på vägarna" i vissa fall även kan bli realiteter. Vägverket tvingas nämligen genom prutningarna att senarelägga en lång rad projekt – även vitala säkerhetsåtgärder.

Den positiva utveckling mot färre skador i vägtrafiken som uppnåtts kan komma att brytas. Till följd av prutningarna på vägsidan befarar man 400 fler trafikolyckor fram till 1985 och kanske mer än 1 800 fram till 1988.

När det gäller vägarna borde man göra någonting helt annat än den borgerliga regeringen gör – satsa offensivt. Bygga vägar är, som också många har framhållit, ett bra sätt att dra i gång ett land i lågkonjunktur. Offensiv måste även bli ett lösenord i krisstämningarnas Sverige – inte låt-gå, inte passivitet. I stället för att förstöra den offentliga sektorn måste regeringen i än högre grad låta den få vara motorn i ekonomin. Vi måste satsa på industrin. Vi har att med all kraft bekämpa inflationen. Över huvud taget måste vi åstadkomma en förnyelse av den ekonomiska politiken för att kunna återställa landets ekonomiska styrka och stabilitet med full sysselsättning och rättvis fördelning. Men för det, herr talman, krävs det en regering!

Jag skall efter den här inledningen något kommentera trafikutskottets betänkande nr 16, som behandlar kommunikationsdepartementets förslag om anslag till vägväsendet m. m.

Riksdagens trafikpolitiska beslut år 1979 innebar att vägverket fick en grund att stå på för planeringen av den framtida väghållningen. Vägverkets planer för investeringar och drift har också byggts upp med riksdagens trafikpolitiska beslut som grund, vilket innebär att flerårs- och fördelningsplanerna skall genomföras och att driftverksamheten skall utföras till sådan nivå att vägnätet skall kunna behållas i nuvarande skick och så att det inte är någon risk för kapitalförstöring.

Om man ser till vägbudgeten har emellertid regeringen, som jag redan sagt, nu dragit ner den med mer än 1 miljard av den programnivå som anbefalldes av en enig riksdag i anslutning till 1979 års trafikpolitiska beslut och med 640 miljoner på vägverkets besparingsalternativ. En mängd planerade byggen måste skjutas på framtiden, samtidigt som en accelererande kapitalförstöring sker av vägnätet och servicenivån.

Det är mot den bakgrunden som vi på socialdemokratisk sida i

reservationen 1 markerat att vi inte vill vara med om den här långsiktiga nedskärningen av driftsanslaget på vägverkets område. Vi anser att innan riksdagen binder sig för en sådan långsiktig neddragning av väganlagen måste den ge vägverket tillfälle att redovisa på vilket sätt detta skulle påverka gällande flerårsplaner och vilka effekter det skulle få på sysselsättning och trafiksäkerhet i olika delar av landet. Vid en sådan revidering av flerårsplanerna bör man särskilt beakta kollektivtrafikens behov, och vägverkets drifts- och underhållsverksamhet bör få erforderliga resurser. Enligt vår mening, och enligt den mening som riksdagen var totalt överens om 1979, måste inriktningen på anslagsgivningen till vägväsendet vara att upprätthålla den nuvarande servicestandarden och vidmakthålla det i vägarna nedlagda kapitalet. En målmedvetet driven driftsverksamhet med lämpligt avvägda resursinsatser utgör en garanti för trafikens framkomlighet under olika väderbetingelser och är en förutsättning för att hålla trafikutvecklingen under kontroll.

Med detta, herr talman, ber jag att få yrka bifall till reservationen 1, som är fogad till utskottets betänkande.

I reservationen 2 tar vi upp anslag till drift av statliga vägar. De kraftiga reduceringarna på driftsanslaget leder till att våra vägar kommer att successivt förstöras. Vi tvingas konstatera att vägverket då inte kan behålla sin driftspersonal. Man räknar där med att under en femårsperiod tvingas friställa 2 000 personer – detta i en situation då vi redan har det besvärligt på arbetsmarknaden. Vi vet att på driftssidan 50-60 vägstationer i landet delvis på grund av bristande resurser måste läggas ner, vilket får till följd att driftsunderhåll, vinterhållning osv. eftersätts, framför allt inom glesbygdsområdena, där vi har den minsta trafiken. Det här kan vi inte vara med om. Vi tycker inte, herr talman, att det är något sparande att låta ett befintligt kapital förstöras; det kommer då, som räven sade om rönnbären, mycket, mycket surt efter. Vi skjuter kostnaderna framför oss och medverkar till att de accelererar.

I besparingspropositionen i höstas föreslog kommunikationsministern att man skulle spara genom att göra inskränkningar i servicen vid våra färjor genom att stänga färjelägen nattetid och glesa ut turerna. Den här typen av besparingar vill vi inte vara med om. Men vi tycker att det är viktigt och vettigt att man vidtar alla åtgärder som kan vidtas för att spara på driftskostnaderna. Därför föreslår vi i stället att man skall bygga broar. Det finns ett flertal ställen i det här landet där man genom att ersätta en färjeförbindelse med en bro får en räntabilitet på det nedlagda kapitalet som innebär att bron är betald på fyra à fem år. Vi har därför i reservation 4 följt upp våra krav från december månad och föreslagit att det skall satsas 50 milj. kr. på att ersätta färjelägen med broar. Vi gör därmed en långsiktig besparing. Vårt förslag innebär dessutom att glesbygdens och skärgårdens folk inte får en försämrad service, något som den borgerliga majoriteten vill, utan en förbättrad service. Nu föreslår visserligen kommunikationsministern att man skall göra någonting på detta område, men han anvisar inga medel. Han säger att vägverket får ta 25 milj. kr. av sitt driftsanslag att användas för

---

*Anslag till vägväsendet m. m.*

Onsdagen den  
25 mars 1981

*Anslag till väg-  
väsendet m. m.*

investeringar i broar. Det är ju horribelt. Därigenom får man ju än mindre pengar till driftsunderhållet. Genom vårt förslag om ytterligare 50 milj. kr. frigör vi på detta område ytterligare 25 milj. kr. på driftsidan. Olle Östrand kommer senare i debatten att närmare presentera våra förslag till brobyggnader.

Jag sade inledningsvis att det är svårt att få en uppfattning om vilken kommunikationsministerns avsikt egentligen är med den lapidariska redovisning som presenterats i kommunikationsdepartementets bilaga till budgetpropositionen. Ett exempel på detta är att man i en tabell bara stryker 30 milj. kr. som vägverket äskat för tunnelbaneutbyggnad. Icke med en rad motiveras denna strykning med 30 milj. kr. Men i realiteten innebär detta att kommunikationsministern ingriper i Stockholms kommunalpolitikens och landstingspolitikens prioriteringar på vägområdet. Det står i bjärt kontrast till och i strid mot de regler som väglagen föreskriver. Ett enigt utskott har här sagt ifrån att på det sättet får kommunikationsministern inte göra. Ett enigt utskott förutsätter också att medel för utbyggnad av bl. a. tunnelbanan till Täby skall finnas. Men tyvärr vill den borgerliga majoriteten inte dra konsekvenserna av detta sitt ställningstagande genom att anvisa de 30 milj. kr. som kommunikationsministern utan en enda rads motivering stryker. Socialdemokraterna vill se till att vi gör satsningar på kollektivtrafiken och att man inte gör denna typ av prutningar när det gäller tunnelbaneutbyggnaden. Men vi vill också anvisa medel. Därför har vi i reservation 5 föreslagit att 30 milj. kr. skall anslås, motsvarande det belopp som vägverket äskat.

Jag ber att få hälsa kommunikationsministern välkommen in i kammaren när vi diskuterar detta mycket angelägna område.

Trafikutskottet har tidigare ansett det vara väldigt väsentligt att man satsar på cykelvägar, inte minst ur energisynpunkt. Därför har utskottet tidigare varit enigt om att prioritera detta område. I år vill kommunikationsministern nagga det här anslaget i kanten. Vi vill från socialdemokraternas sida inte vara med om det. Vi anser att de 20 milj. kr. som vi tidigare haft bör få finnas kvar enbart för utbyggnad av våra cykelvägar. Detta har vi utvecklat närmare i reservation 6, som jag härmed yrkar bifall till.

Herr talman! Det är väldigt populärt hos politiker från alla partier att tala om kollektivtrafiken och dess betydelse. Man talar gärna – och många gånger tycker jag att man överdriver – om de negativa sidor som bilismen har. Men kollektivtrafiken i det här landet blir inte bättre om man bara talar om den och inte vidtar åtgärder, anvisar erforderliga medel för kollektivtrafikens utbyggnad.

Tyvärr tvingas jag konstatera att vår nuvarande kommunikationsminister har ett ljumt intresse för utbyggnaden av kollektivtrafiken. Vi har från socialdemokratisk sida tagit upp de här frågorna. Vi fullföljer riksdagsmajoritetens intentioner från det trafikpolitiska beslutet 1979, då en stor majoritet – det var samtliga partier utom folkpartiet – ställde sig bakom förslaget från kollektivtrafikutredningen, KOLT, och krävde att det skulle realiseras. Men vi tvingas nu konstatera att vi i år, liksom föregående år, är ensamma från socialdemokraternas sida om att hålla fast vid det beslut som

Onsdagen den  
25 mars 1981

---

*Anslag till väg-  
väsendet m. m.*

fastställts att gälla från den 1 juni 1979, då riktlinjerna för den framtida trafikpolitiken lades fast. Vi har inte fått något förslag i årets budgetproposition, trots att vi efterlyst ett sådant, till bidrag för den kollektiva tätortstrafiken. Vi kräver från socialdemokratisk sida att få ett förslag, och vi säger i reservation 7 att redan i nästkommande års budgetproposition bör ett sådant förslag redovisas.

Jag yrkar bifall till reservation 7.

Utbyggnaden av kollektivtrafiken kräver omfattande investeringar. Det gäller kanske framför allt våra stora tätorter, som behöver investera i rullande materiel – i bussar och spårvagnar, i tunnelbanor. Läget på kreditmarknaden är ytterst bekymmersamt, och det är svårt för kommunerna att komma ut på lånemarknaden och skaffa de investeringsmedel som erfordras för utbyggnad av kollektivtrafiken. Därför kräver vi i reservation 8 att det skall ske en prioritering av kollektivtrafikinvesteringarna på lånemarknaden, och vi yrkar att detta skall ges regeringen till känna.

Jag yrkar bifall till reservation 8.

Slutligen har vi avgivit reservation 9, som också handlar om kollektivtrafiken. Vi menar att det måste anvisas medel. Som följd av 1979 års trafikpolitiska beslut fick vi en kollektivtrafikberedning, som sysslar med dessa frågor. Men kollektivtrafikberedningen är fullständigt avlövad – den har knappt ett öre till sitt förfogande. Vi anser att en beredning som inte har några resurser är ganska meningslös, och vi föreslår att man skall anslå 20 milj. kr., som ställs till kollektivtrafikberedningens förfogande, att disponeras i enlighet med det förslag som vi närmare utvecklar i reservation 9, och jag yrkar bifall även till denna reservation.

Herr talman! Slutligen vill jag säga att som en följd av de mycket kraftiga nedskärningarna – kommunikationsministern kommer naturligtvis att kalla det för besparingar – har en rad angelägna vägprojekt fått skjutas på framtiden. Ett antal motioner om olika enskilda vägobjekt har väckts till årets riksmöte. Trafikutskottet och riksdagen har en princip att inte gå in och fatta beslut i enskilda vägobjekt. Jag tycker att det är en riktig princip. Det är inte vi här i riksdagen som skall prioritera och avgöra om man skall bygga väg 31 eller väg 42 eller bygga en väg här eller där. Men många av de krav som framställts i motionerna till årets riksdag hade kunnat tillgodoses och hade i vissa fall redan varit tillgodosedda, om regeringen följt upp det vägpolitiska beslut som riksdagen fattade med stor och bred majoritet den 1 juni 1979.

Ett exempel på vad som behövs är investeringar på vägområdet i Värmland. Det finns också behov av förbättringar och utbyggnad av vägarna i Skåne. Riksväg 31 i Småland är ett annat exempel. Många av dessa angelägna vägobjekt skulle kunna åtgärdas, om man följde upp 1979 års trafikbeslut och anvisade medel i enlighet med riksdagens intentioner. Vi socialdemokrater menar att man i det läge som nu uppstått bör vidta alla åtgärder som man kan vidta för att med arbetsmarknadspolitiska medel försöka ta itu med dessa mycket angelägna vägprojekt.

Vi har i dag, herr talman, utomordentligt stora sysselsättningssvårigheter i

Onsdagen den  
25 mars 1981

*Anslag till väg-  
väsendet m. m.*

stora delar av landet. Ett typexempel är förhållandena i Värmland. Vi har också bekymmer i Skåne. Då menar vi socialdemokrater att de föreslagna vägobjekten bör komma till stånd. Men det verkar vara totalstopp när det gäller att få medel överförda från arbetsmarknadspolitikens område till vägområdet. Under tidigare år har anvisats 300–500 milj. kr. per år från AMS till angelägna vägobjekt. Men nu verkar det, som sagt, vara totalstopp. Tidigare om åren har vi trätt om detta, och vi har ansett att en del av AMS-medlen skulle överföras från AMS till vägverket. Det är inte lönt att nu upprepa det kravet, eftersom det inte kommer några AMS-pengar.

Vägverket har en projektkatalog med angelägna vägobjekt, som kan sättas i gång med mycket kort varsel, till ett värde av 1,5 miljarder kronor. Det är viktiga och angelägna byggnadsobjekt. De beräknas ge sysselsättning åt 7 000–8 000 människor under ett år. Därför menar vi från socialdemokraternas sida att när man på grund av det statsfinansiella läge man försatt landet i tvingas till drastiska besparingar, neddragningar av anslaget till såväl driftssidan som byggnadssidan på vägområdet, får man – och då inte minst mot bakgrund av de bekymmer som vi har på arbetsmarknaden – använda arbetsmarknadspolitiska medel för att på något sätt kompensera den kraftiga reduktion av väganlaget som skett i årets budget.

**Anf. 7 BERTIL JONASSON (c):**

Herr talman! Jag skall inte polemisera mot Kurt Hugosson eller bemöta hans inlägg – det kommer andra att göra. Jag skall bara konstatera att det är väldigt bra och nödvändigt med väginvesteringar, brobyggnader och annat – bara vi hade pengar.

Vi har stora behov av vägbyggen i Värmland. Vi har dessutom stor arbetslöshet där. Min förhoppning är ändå att vi skall klara av det problemet på annat sätt än genom den här delen av budgeten. Åtgärder behövs.

I mitt anförande kommer jag huvudsakligen att uppehålla mig vid reservation 2 i trafikutskottets betänkande 16. Det kan finnas skäl att närmare studera hur vägnätet är indelat och hur väganlaget fördelas. År 1979 skedde följande fördelning, som jag ber att med hjälp av projektor få visa riksdagens ledamöter.

Sveriges bidragsberättigade vägnät bestod då av  
knappt 1 300 mil riksvägar,  
knappt 600 mil stats- och kommunvägar,  
knappt 1 000 mil primära länsvägar,  
drygt 2 600 mil sekundära länsvägar,  
knappt 4 900 mil tertiära länsvägar och  
drygt 6 800 mil enskilda vägar med statsbidrag.

Härutöver finns ca 23 000 mil enskilda vägar och skogsbilvägar, som inte har statsbidrag.

Av de sammanlagt 7 500 mil som är sekundära och tertiära länsvägar utgjorde nära 4 000 mil grusvägar. Den bilden skall vi ha i minnet när vi diskuterar vägbyggnad och vägfrågor.

Ser vi på hur anslaget fördelades finner vi att statsvägarna av anslaget 1979

disponerade 4 069 milj. kr. Det gör 417 000 kr./vägmil. De statskommunala vägarna tog 702 milj. kr. Det gör en kostnad på 1 231 000kr./mil. Till de enskilda vägarna med statsbidrag gick 207 milj. kr., och det gör 30 000 kr./vägmil. Det är stora pengar det rör sig om, och ändå skulle vi naturligtvis önska mer. Men från centerpartiets sida väntar vi oss ett oförändrat eller kanske t. o. m. något minskat trafikarbete på riksvägnätet och på de största länsvägarna, eftersom det rimligen är på dessa stråk som järnvägen kan överta en betydande del av trafikarbetet, nu när järnvägens resurser förstärks, taxorna i många fall sänks i reala termer och drivmedelskostnaderna samtidigt stiger avsevärt. Främst torde dessa åtgärder påverka turist- och fritids/nöjesbilismen, men när SJ nu även satsar på förbättrad godshantering m. m. bör detta komma att påverka volymen av långtradartrafik på längre sträckor.

I glesbygden, som främst betjänas av de sekundära och tertiära länsvägarna samt det enskilda vägnätet men endast i ringa mån av järnvägarna, tror vi däremot inte att vägtrafikarbetet kommer att minska, utan man torde snarare kunna förvänta sig en svag ökning, under förutsättning att vi med hjälp av regionalpolitiken lyckas bibehålla och helst öka sysselsättningen där. Det är också på glesbygdsnätet som våra dagliga livsmedelstransporter liksom skogstransporterna måste ta sig fram. Även skolbarnstransporterna svarar här för ett betydande trafikarbete. Då utvecklingen på virkestransportsidan gått mot ökade transporter med lastbil och mot allt större och tyngre ekipage har glesbygdsvägnätet ofta blivit en flaskhals, som i hög grad fördyrar transporterna. För skogsnäringens och skogsindustrins utveckling och lönsamhet är ett förbättrat glesbygdsvägnät av stort värde.

Mot denna bakgrund finner vi att en upprustning/beläggning av grusvägarna måste prioriteras i ett läge när de totala vägenslagen av statsfinansiella skäl måste hållas nere. Man måste då främst satsa på godtagbar framkomlighet på hela vägnätet och mindre på ökad komfort på de trafikstarka vägarna. Trafikregleringar i form av hastighetsbegränsningar o. d. på sistnämnda vägar bör kunna ytterligare begränsa trafikolyckorna, även om trafikstandarden i övrigt inte höjs mer påtagligt.

Av vägverkets anslagsframställning framgår även, att "trots att mer än dubbelt så mycket ordinarie byggnadsmedel avdelas till riksvägar som till länsvägar i den nu gällande flerårsplanen blir den totala satsningen på länsvägar större än på riksvägar". Detta kan synas positivt, men eftersom vägverkets slutsats baseras på en ganska optimistisk bedömning av hur mycket AMS-medel och andra konjunkturpolitiska medel man kommer att få under den aktuella tidsperioden, finner vi situationen föga betryggande när det gäller att säkra en erforderlig satsning på glesbygdsvägnätet.

Då vi i nuvarande statsfinansiella läge inte finner det rimligt att begära en ökning av vägbyggnadsanslagen, måste en ökad satsning på glesbygdsvägnätet åstadkommas huvudsakligen genom en omprioritering inom de nu anvisade budgetramarna. Detta bör också vara möjligt, eftersom vi från ett flertal län underrättats om att man där anser att man utan olägenhet skulle kunna dra ned på satsningarna på riksvägnätet, samtidigt som man anser sig

behöva satsa mer på att upprusta och belägga glesbygdsvägar. Men detta har man med nuvarande regler inte haft möjlighet till.

Enligt centerns mening är det viktigt och betydelsefullt för att uppnå en riktig avvägning av satsningarna på olika vägtyper att man får en så decentraliserad bedömning av dessa frågor som möjligt. Genom de nu tillämpade förfaringssätten för att fördela vägsanlag anser vi att denna målsättning uppnåtts när det gäller att fördela den del av vägsanlag som vägverket avsätter för länsvägnätet, även om det nog kan finnas viss anledning att även ifrågasätta fördelningen länen emellan. Men vi tror att inom länen nuvarande förfaringssätt är godtagbart från decentralistisk synpunkt. Vägverket bör dock öka medelstillelningen till de län som har högst andel grusvägar, på bekostnad av de län som har högst andel asfalterade glesbygdsvägar.

Men än viktigare anser vi det vara att länsstyrelsen efter samråd med länsvägsnämnden får en möjlighet att även överföra medel från riksvägsprojekt till länsvägsupprustning när den finner detta från länets synpunkt angelägnast. Härmed skulle man åstadkomma en ökad decentralisering när det gäller att bestämma hur de knappa vägsanlag skall disponeras. I ett inledningsskede bör denna rätt kanske inskränkas till att avse exempelvis högst 25 % av det riksvägsanslag som tilldelats det aktuella länet samt gälla projekt som inte går över länsgränserna. Men redan med denna begränsade möjlighet för länsstyrelsen tror vi att man på vissa håll i landet skulle kunna åstadkomma en icke oväsentlig upprustning eller beläggning av länsvägarna i glesbygden, något som vi av angivna skäl finner ytterst angeläget.

Tyvärr måste jag notera att det inte gått att få stöd från övriga partiernas sida när det gäller denna för glesbygdsvägarna viktiga ändring.

Jag noterar med tillfredsställelse att ledaren i årets första nummer av Svenska Vägföreningens Tidskrift sluter upp bakom dessa tankar. I ledaren kan man läsa följande i direkt citat:

”Inför 1980-talet tonar frågan om tillgängligheten fram som en minst lika betydelsefull effekt av trafik- och vägpolitiken. Det är framför allt angeläget att planera vägnätet så att tillgängligheten för näringslivets transporter inte försämras utan helst ökas. De senaste årens utveckling är från detta perspektiv oroande. Så har t. ex. antalet avstängda vägar under tjällossningsperioderna ökat till förfång för bl. a. den för landets export mycket viktiga skogsindustrin. Vad gäller de areala näringarna så har en icke oväsentlig uppmärksamhet under senare år riktats mot dessa näringens transportförsörjning vilket är glädjande.”

I ett kärvt ekonomiskt klimat måste man göra det bästa av pengarna. Då den svagaste vägdelen bestämmer lassens storlek måste detta noga beaktas. Ingen kedja är starkare än sin svagaste länk – det måste vi komma ihåg. Det vi företar oss måste vara ekonomiskt försvarbart.

Det är inte bara fråga om pengar – det är också en fråga om personal. Det är med stor tillfredsställelse jag påminner mig trafikutskottets betänkande som sedan blev riksdagens beslut i december 1980. Jag ber att få citera utskottets uttalande:

”Utskottet vill med anledning härav framhålla att vid den fortsatta prövningen bör tillses att vägstationerna får en i möjligaste mån lämplig lokalisering för att klara grusvägsservicen. För att klara dagliga livsmedels- och skogstransporter, skolskjutsar etc. framstår det som mycket angeläget att trygga en godtagbar grusvägsstandard året runt. Beträffande vinterväghållningen i tätorter får då möjligheten prövas att i ökad utsträckning utnyttja entreprenörer.”

Det är viktigt att detta uttalande beaktas av vägverket.

Det finns anledning att reagera mot vissa uttalanden i pressen från företrädare för vägverket, där man hävdat att 1979 års trafikpolitiska beslut skulle innebära att trafiksäkerhetsåtgärder skulle prioriteras före framkomlighet på glesbygdsvägnätet. Enligt vår mening jämställer såväl statsrådet som utskottet behoven av satsningar på trafiksäkerhet och på glesbygdsvägar. Utskottet instämmer t. ex. i statsrådets uppfattning att planeringen måste inriktas på ökade insatser på dessa vägar ”för att förbättra näringslivets transportförutsättningar och för att öka tillgängligheten till arbete, service m. m. för glesbygdsbefolkningen”. Utskottet har f. ö. i det betänkande vi i dag behandlar understrukit denna målsättning.

Herr talman! Med hänvisning till vad som anförts ber jag att få yrka bifall till reservation nr 2 vid trafikutskottets betänkande nr 16.

Avslutningsvis måste jag beklaga att det förekommit totalt felaktiga pressuppgifter angående en utbyggnad av tunnelbanan till Täby eller en satsning på Roslagsbanan. Centerns uppfattning är att i stället för en utbyggnad av tunnelbanan till Täby bör Roslagsbanan bibehållas och rustas upp. Detta har vi från centerhåll understrukit i vårt särskilda yttrande som fogats till utskottets betänkande. Några 30 milj. kr. för tunnelbanebygge har inte föreslagits av utskottet.

#### **Anf. 8 KURT HUGOSSON (s) replik:**

Herr talman! Vännen Bertil Jonasson började sitt inlägg med att säga att allt det Kurt Hugosson har sagt om satsningar på vägbyggnader och drift och underhåll av vägar är riktigt – tyvärr är det bara så att vi inte har några pengar, och därför kan vi inte genomföra det.

Det är där vi i grunden skiljer oss åt. Vi är helt på det klara med att Sverige kämpar med ett besvärande ekonomiskt läge, men för att man skall komma ur detta besvärliga ekonomiska läge krävs det offensiva satsningar. I den situation där landet nu befinner sig måste det satsas på framtiden, och då är bl. a. väg- och brobyggande väldigt viktiga delar.

Nya och bättre vägar sänker transportkostnaderna för näringslivet och för den enskilde trafikanten. Vägar som ger alla en bättre trafiksäkerhet höjer den kollektiva trafikstandarden och minskar trafikens miljöstörningar. Broar förbättrar trafiksituationen och ger god ekonomi.

Väghållningen är, Bertil Jonasson, en producerande verksamhet som man i ett sådant här konjunkturläge bör satsa på. Att bygga vägar lämpar sig också i områden där arbetsmarknadsläget är besvärligt och ger god sysselsättning åt

en rad olika företag, bl. a. i glesbygd – åkerier, maskinfirmor, småindustrier osv.

Det är alltså där vi skiljer oss åt. Jag skall inte närmare kommentera centerpartiets reservation om omprioritering av vägenslagen, men låt mig säga att om centerpartiets representanter stöder socialdemokraternas reservationer 3 och 4 riskerar vi inte att få den försäkring av grusvägsunderhållet som Bertil Jonasson är så orolig för. Jag delar hans uppfattning att det är väsentligt att satsa på det sekundära och tertiära vägnätet, bl. a. för att tillgodose näringslivets behov i glesbygden.

**Anf. 9 BERTIL JONASSON (c) replik:**

Herr talman! Jag håller med Kurt Hugosson om att vägbyggandet är en starkt producerande faktor, som vi skall satsa på så långt det går. Men när det är ont om pengar är det ont om pengar, och då får man prioritera; det måste man också göra privat, i en familj osv.

Har man möjligheter och vilja att satsa, var skall man då göra det? Jo, då skall man satsa där det finns arbetslöshet, där det största behovet föreligger och där pengarna gör mest nytta. Det är just i glesbygderna, och det är av den anledningen jag höll mitt anförande och beklagade att de andra partierna icke har stött oss.

**Anf. 10 KURT HUGOSSON (s) replik:**

Herr talman! Självfallet måste det här landet spara, vi är fullständigt överens om det. Men vad diskussionen gäller är vilka objekt som är lämpliga för besparing. Jag hävdar i motsats till Bertil Jonasson att det är en dålig form av besparing att inskränka vägbyggande och driftunderhåll av våra vägar, eftersom det är offensiva satsningar som ger sysselsättning, sätter i gång hjulen osv.

Bertil Jonasson sade i sitt första anförande att Värmlands sysselsättningsproblem får vi klara på annat sätt än genom att öka vägbyggandet. Tala om för värmlänningarna hur Bertil Jonasson skall klara Värmlands problem! Vi menar att när man inte har upprätthållit den anslagstilldelning som Bertil Jonasson och jag var överens om 1979 får vi se till att, i den mycket bekymmersamma situation som Värmland befinner sig i, ta fram erforderliga medel för att sätta i gång vägbyggen och öka driftunderhållet i Värmland och därmed bl. a. tillgodose de angelägna behov som Bertil Jonasson har talat så varmt för.

Tala om för kammarens ledamöter hur Bertil Jonasson skall lösa de här sysselsättningsproblemen, om han inte är överens med mig om att vi måste plocka fram arbetsmarknadspolitiska medel för att bl. a. öka satsningen på vägbyggnadssidan i Värmland!

**Anf. 11 BERTIL JONASSON (c) replik:**

Herr talman! En del har mycket pengar, en del har mindre pengar. Det var en gång en flicka som sade att om mamma ville ge henne en femöring skulle den räcka till allt. Det är också det resonemang som vi får höra här undan för

undan föras av socialdemokraterna. Man använder samma pengar många gånger. Har vi inte räknat fel, så är det väl minst 100 milj. kr. som socialdemokraterna begär mer än utskottsmajoriteten i bara detta betänkan-  
de.

Kurt Hugosson får lov att bestämma sig för hur han skall ha det. Skall vi spara måste det bli ett sparande över lag; det är inte mycket annat att göra.

Kommer vi sedan till de värmländska förhållandena, tror jag att det, även om vi slår på en summa totalt, är väldigt svårt att få den högre procentuella andel med av den summan som man egentligen behöver i ett så utsatt läge som det som Värmland f. n. befinner sig i. Då måste vi gå andra vägar för att få loss medel, nämligen via regeringen. Det har lyckats tidigare, och vi hoppas att det skall lyckas även i fortsättningen. Det är den väg som vi tror ger bästa resultatet.

**Anf. 12 Kommunikationsministern ULF ADELSON:**

Herr talman! Jag får lov att ge herr Jonasson rätt. När man hörde herr Hugosson hålla sitt anförande, så fick man en känsla av att vi med anledning av propositionen och vad utskottet har föreslagit skulle få änkor och faderlösa i detta land. Socialdemokratin däremot var enligt herr Hugosson beredd att med dynamiska grepp och en frikostig hand satsa oerhörda pengar. Jag har adderat och kommit fram till att den socialdemokratiska reservationen omfattar ett anslag som är 120 milj. kr. större än det majoriteten föreslår. Det är alltså dessa 120 milj. kr. som är skillnaden mellan oändlig arbetslöshet, katastrof, nedrustning, elände, ointresse för kollektivtrafiken m. m. och en dynamisk utveckling med en mängd åtgärder. Anslaget till vägverket är 4 miljarder 722 miljoner, herr Hugosson, och dessa 120 milj. kr. mer skulle alltså räcka till allt vad socialdemokraterna föreslår.

Jag kan hålla med herr Hugosson om att vi får klara arbetsmarknadsfrågorna i Värmland på annat sätt. I olika delar av landet betalas det varje år ut arbetsmarknadsanslag när så behövs och läget blir akut. Det skulle förvåna mig om inte det blir fallet också i år.

Herr Hugosson säger att den socialdemokratiska politiken är offensiv och riktig, och ni lägger alltså ett förslag som är 120 milj. kr. större än utskottsmajoritetens. Såvitt jag förstår går ni för första gången in på enskilda broar och vägobjekt, vilket man normalt inte gör, men ni tycker väl att det är politiskt lämpligt. Nere i Bohuslän halkade ni litet fel, för där vill inte befolkningen ha någon bro. Man blev litet irriterad på er, och där gjorde ni alltså ingen politisk vinst. Annars har ni i huvudsak gjort en riktig politisk bedömning när ni litet här och var har valt ut enskilda objekt för att få politiska pluspoäng ute i landet. Det är inte obegåvat, utan en ganska skickligt förd politik, även om ni hade litet otur i Bohuslän.

Denna er nya modell är nog intressant, men vi kommer att svara upp mot den och göra ett motdrag. Vi kommer att undersöka var i landet det är mest offensivt, ekonomiskt och riktigt att satsa. Det skall vi göra tillsammans med

---

*Anslag till väg-  
väsendet m. m.*

Onsdagen den  
25 mars 1981

*Anslag till väg-  
väsendet m. m.*

ledamöterna i trafikutskottet. Säkerligen kommer vi att föreslå ett belopp som motsvarar eller överstiger era 120 milj. kr. för offensiva satsningar på orter där sådana av arbetsmarknadspolitiska skäl behövs och där satsningarna är räntabla. Ett sådant förslag kommer.

Beträffande arbetsmarknadspolitiken i stort är min långsiktiga bedömning att det kanske vore riktigare att man i stället för att successivt minska vägverkets resurser skulle undersöka hur mycket pengar som regelmässigt genom åren har gått till vägbyggen i form av arbetsmarknadsmedel. Man skulle kanske komma fram till att det vore rimligare att en del av dessa medel redan från början tillfördes vägverket. Därmed skulle vi kanske få behålla en bra vägverksapparat i stället för den ryckighet som det lätt kan bli fråga om. På den punkten tror jag att det i och för sig råder ganska stor enighet över partigränserna. Därför ser jag positivt på möjligheterna att på längre sikt kanske komma fram till en sådan tingens ordning.

De våldsamma skillnaderna mellan socialdemokraterna och utskottsma-  
joriteten består nog, herr talman, mer av retorik än av kontanter. Jag tror också att det skulle vara klokare att avvakta under året och undersöka var satsningar bör göras.

Så några ord om tunnelbanefrågan här i regionen. Socialdemokraterna föreslår en satsning på 30 milj. kr. När vi skrev propositionen var min bedömning den att det, oberoende av vilka beslut som togs, inte skulle behövas några medel för tunnelbanebyggnad. Det visar sig nu att 10 à 15 milj. kr. är vad som möjligen kan komma att behövas. Dessa medel har i så fall vägverket befogenhet att anslå.

I övrigt delar jag herr Jonassons uppfattning att man i ett läge då det är ont om pengar – och det är ju fallet nu – och då dessutom arbetslöshetsproblemen inte är särskilt stora i den här regionen, inte skall bygga en tunnelbana, som är ett dyrare alternativ än att behålla Roslagsbanan. En överväldigande majoritet av befolkningen vill ju också behålla Roslagsbanan. Men den intellektuella ekvilibristiken hör väl huvudsakligen hemma i Stockholms läns landsting, där det gamla garnisonssjukhusets salar får lyssna till klokskapen i det budskapet.

**Anf. 13 KURT HUGOSSON (s) replik:**

Herr talman! Kommunikationsministern är en skicklig debattör. Han menar att det är fråga om retorik när man säger att de ytterligare 120 miljonerna från socialdemokraterna utgör en dynamisk satsning som löser alla problem. Det är naturligtvis att göra det litet väl enkelt för sig. Sanningen är ju den att förra årets budget och innevarande års budget på intet sätt stämmer överens med riksdagsbeslutet från 1979. Vi krävde då en högre ambitionsnivå för att klara vägunderhållet. Vi har en pågående, accelererande förstöring av vårt nuvarande vägkapital. Förra året var kommunikationsministern och jag överens om att det inte är bra och att vi även i ekonomiskt besvärliga lägen skall se till att bevara det kapital vi har. Det har kommunikationsministern glömt i dag.

Självfallet löser vi inte alla problem med de 120 miljonerna. Men

kommunikationsministern har kanske inte uppfattat att jag här i debatten frågat varför det är totalstopp när det gäller medel till vägbyggande från arbetsmarknadsstyrelsen. Tidigare har varje år 300–500 miljoner levererats över från AMS till vägverket. Vi har från socialdemokratisk sida sagt att det inte är bra att en så stor andel av den ordinarie vägbyggnadsbudgeten går via AMS. Vi har krävt att en del av dessa pengar skall föras över till vägverket. I år finns det inga pengar att föra över. Då kommer kommunikationsministern och säger: Det vill jag gärna göra.

Regeringen tycker att vi är politiskt skickliga när vi tar fram angelägna broprojekt. Men varför gör vi det? Jo, därför att dessa brobyggen innebär ett sparande. Investeringarna betalar sig på fyra till fem år. Då säger regeringen: Vi skall komma med bättre förslag och öka satsningarna. Det hälsar jag med tillfredsställelse. Det är det som jag har talat för i hela mitt inledningsanförande. Kan kommunikationsministern plocka fram medel för dessa angelägna satsningar, skall jag vara den förste att gratulera och tacka kommunikationsministern.

Avslutningsvis vill jag säga bara några ord om tunnelbanebygget. Kommunikationsministern var inte här när debatten inleddes. Jag sade då att det är en summarisk, lapidarisk redovisning som vi har fått i årets budgetproposition. Det är utomordentligt svårt att över huvud taget se vad kommunikationsministern föreslår. Det är en sammanblandning av kommunikationsministerns tyckanden, riksdagens tidigare beslut och myndigheternas anslagsäskanden. Med ett pennstreck men utan en kommentar tar kommunikationsministern bort 30 miljoner i en tabell som avser tunnelbanebyggande. Då ingriper kommunikationsministern i den beslutsprocess som vi har fastställt i denna riksdag och i väglagen. Det är de lokala och regionala myndigheterna som skall prioritera hur pengarna skall användas. Kommunikationsministern gör genom ett enkelt penndrag – utan en rak motivering – ett ingrepp i Stockholmspolitikernas beslutsprocess. Det reagerar vi mot.

#### **Anf. 14** Kommunikationsministern ULF ADELSOHN:

Herr talman! När det gäller tunnelbanan till Täby är det vägverket och ingen annan som avgör den frågan. Jag har i det sammanhanget ingen annan uppfattning än Kurt Hugosson. Jag sade också tidigare att vi när vi skrev propositionen gjorde den bedömningen att vare sig vi anslog medel eller inte skulle det inte hinna gå åt några pengar under det budgetår vi nu behandlar. Det har visat sig att det var fel och att det möjligen kan bli fråga om 10 eller 15 miljoner. Men det är ändå vägverket som fattar besluten. Det är vi nog överens om.

Det är riktigt att jag gjorde ett försök att i propositionen skära ned textmassan litet grand. Jag menar att den som har ett speciellt intresse kan läsa i petita om bl. a. myndigheternas olika motiveringar. Vi skall enligt min mening inte behöva trycka allting flera gånger. Men om det är ett starkt önskemål från riksdagens ledamöter, skall jag se till att jag ökar på propositionen med ytterligare ett hundratal sidor nästa år. Jag gjorde i år ett

försök till förenkling. Jag ville göra sammanställningen läsbar inte bara för utskottet och riksdagens ledamöter utan också för den allmänhet som kan ha intresse av att ta del av dessa handlingar. Men om riksdagens ledamöter vill ha propositionerna på det gamla sättet, skall jag självfallet se till att bl. a. myndigheternas motiveringar förs in. Det behöver vi inte vara oense om, herr Hugosson. Det kan däremot finnas skäl att vara oense om annat.

Problemet är dock att vi i dag inte är så oeniga som man, att döma av debattnivån, skulle kunna tro. Ta t. ex. de 120 miljonerna! 30 av dessa är avsatta för tunnelbanan till Täby. Då är det 90 miljoner kvar.

Jag håller med herr Hugosson om att det är räntabelt med många av de här broarna. Det är riktiga investeringar – de ger jobb och bättre kommunikationer och är räntabla investeringar. Jag vet inte hur jag skall bära mig åt här, för vi har samma åsikt. Jag tänker också se till att man får fram medel för detta. Det kommer inte att bli något totalstopp, för från arbetsmarknadsstyrelsen kommer det att anslås medel i ett läge då vi behöver det i olika delar av landet. Särskilt angeläget tycker jag det är att göra sådana här räntabla investeringar.

Det är litet beklagligt det här, herr Hugosson. 4 720 miljoner föreslår regeringen, och där vill socialdemokraterna ha ett påslag på 120 miljoner, av vilka 30 gäller tunnelbanan – de kommer inte att kunna användas. Men vi kommer från regeringens sida att föreslå medel, säkert i den storleksordningen, för angelägna och räntabla projekt runt om i landet.

Jag tvingas alltså, herr talman, konstatera att oenigheten tyvärr inte är så stor som herr Hugosson uppenbarligen vill att den skall vara. Men känner jag Kurt Hugosson rätt kommer han säkert igen med något friskt angrepp, för någonting har han väl att klaga på.

**Anf. 15 KURT HUGOSSON (s) replik:**

Herr talman! Det är första gången under mina snart 15 år i riksdagen som jag varit med i en debatt där debattmotståndaren säger att meddebattören har rätt på alla punkter. Det är egentligen väldigt synd att kommunikationsministern inte har möjlighet att votera här i kammaren, för efter kommunikationsministerns senaste inlägg skulle han ju ha stött alla de nio socialdemokratiska reservationerna – eftersom allt jag sagt var rätt och riktigt. Jag förväntar mig nu att den borgerliga majoriteten i trafikutskottet verkligen lyssnat på kommunikationsministerns inlägg och stödjer de socialdemokratiska reservationerna.

Jag sade i mitt inledningsanförande – och jag upprepar det – att jag inte tycker om formen för presentationen i budgetpropositionen och inte bara i den utan också i andra propositioner som vi har fått. Det är svårt att tyda skrivningarna och veta vad som är långsiktiga intentioner, vad som är kommunikationsministerns tyckande, vad som är riksdagens tidigare uttalanden osv. Jag vet också att kanslichefen i trafikutskottet varit i kontakt med tjänstemän på departementet och begärt att vi skall få litet redigare redovisningar i fortsättningen. Därför är jag mycket tacksam för kommunikationsministerns uttalande.

Beträffande tunnelbanebygget hävdar jag att det är på gränsen till onständighet att stryka ett anslag på 30 miljoner i budgeten utan så mycket som en rad av kommentar. Kommunikationsministern visste ju att han genom att stryka anslagsposten på 30 miljoner ingrep i Stockholmspolitikernas beslutsprocess. Och det är det vi reagerat mot. Detta är ett sätt att dölja de intentioner man har. Det är inte rätt – så gör man inte gentemot den parlamentariska församlingen. Det är, herr kommunikationsminister, en majoritet i Stockholms läns landsting som kommit med förslaget, och då skall inte ni i regeringen och inte vi här i riksdagen komma med några pekpinningar för vi har en decentraliserad beslutsprocess, och den skall vi följa.

Jag skall inte på nytt ta upp effekterna av den bristande resurstilldelningen till vägverket i år och föregående år. Men jag vill säga att den femårsplan för driften som nu är under utarbetande på vägverket och som är baserad på årets budgetproposition är något av en katastrofplan. Kommunikationsministern vet att driftunderhållet och vinterväghållningen blir väsentligt eftersatta, att vi får lägga ned 50–60 vägstationer osv.

**Anf. 16** Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Vi är inte riktigt överens i formuleringarna – det kan jag ju säga till herr Hugosson – även om vi råkar vara överens om slutsiffran. Problemet är väl egentligen bara hur mycket som kan åstadkommas, som herr Jonasson sade, för de belopp som ni föreslår. Jag får en känsla av att ni skulle kunna bygga Autobahn i hela Sverige och ha ett perfekt vägunderhåll med de 120 miljoner som ni vill ha till drift av statliga vägar och de, som jag vill minnas, 50 miljoner ni vill ha till byggande, vilka dock huvudsakligen gäller broar. Men det blir inte så våldsamt mycket för dessa belopp – det är det beklagliga. Detta måste vi ju vara eniga om. Däremot är det lätt att stå här i talarstolen och säga hur mycket man skulle kunna göra.

Men vi kommer som sagt att anslå ungefär de här beloppen under löpande år, och då kommer vi att bygga några av dessa broar – jag är mycket tacksam för att ni har ungefär samma uppfattning som vi i fråga om dem. När det gäller driften av statliga vägar kommer det snarast att bli fråga om en del AMS-medel till speciella projekt. På det sättet har det ju varit förr om åren, så det är inte någonting alldeles nytt som kommer att inträffa på det området.

Däremot är det litet svårt att acceptera era reservationer. Skulle man anta dem, så finge man lägga till en nolla på beloppen för alla era förslag. Skulle man genomföra allt som står i er brödtext – om jag får använda det vanvördiga uttrycket, herr talman – så räcker det nämligen inte med de belopp ni vill anslå, utan då får man som sagt lägga till en nolla efter varje summa. Så stora belopp har vi inte råd med. Det tror jag också att vi är eniga om, men jag begär inte att Kurt Hugosson skall acceptera en sådan tolkning.

Onsdagen den  
25 mars 1981

*Anslag till väg-  
väsendet m. m.*

**Anf. 17 SVEN HENRICSSON (vpk):**

Herr talman! I samband med det trafikpolitiska beslutet 1979 slog riksdagen fast att vägdriften skulle ligga på en sådan nivå att ytterligare kapitalförstörelse inte skulle riskeras. En viktig avsikt var också att förbättra trafiksäkerheten genom att höja ambitionsnivån för vägbyggandet.

Vägverket har i sin anslagsframställning angivit konkreta exempel på insatser inom detta område som markant ökar trafiksäkerheten. Genom att t. ex. bygga förbifartsleder och förbättra vägar utanför tätorterna kan man reducera antalet trafikolyckor med mellan 30 och 50 %, vilket är överraskande mycket. De vinster i form av sänkt bullernivå och minskade luftföroreningar i tätbebyggelse som man får genom att ge möjlighet för genomfartstrafiken att gå utanför tätorterna är också stora, även om det inte är så lätt att kvantifiera dem. En så till synes enkel sak som att förse vägkorsningar med belysning kan ge en olycksfallsminskning med uppåt 50 %. Samma sak gäller om man vidtar sådana enkla åtgärder som att förse kantstolpar och snöstöror med reflexer. Det finns också exempel på att man genom att inte åtgärda uppkomna skador på vägbeläggningen får en ökad olycksfallsrisk bl. a. genom s. k. vattenplaning.

Eftersläpningen när det gäller åtgärder i samband med skador på det belagda vägnätet drabbar också trafikanterna hårt genom att det uppstår ökad förslitning på fordonen och ökade bränsle- och däckkostnader. Man har beräknat kostnadsökningarna i det sammanhanget till ca 100 milj. kr., motsvarande en merförbrukning av drivmedel på 20 miljoner liter. Sett i ett större sammanhang får detta betydelse också för bytesbalansen, eftersom det är av största intresse att vi kan pressa ner oljeförbrukningen.

Genom att, i motsats till vad som lades fast i det trafikpolitiska beslutet, skära ner väganlaget har regeringen nu slagit in på en väg som innebär att man medverkar till en ökning av trafikolyckorna och till en kapitalförstörelse när det gäller vägarna. Regeringen kan naturligtvis ange olika skäl till varför man har beträtt denna väg, men faktum är att konsekvensen av neddragningen av anslaget blir den jag här har skisserat.

Nedskärning av väganlaget är något som har pågått under flera år, och när det gäller att försöka vidmakthålla vägarnas standard har det anslagits ca 200 miljoner för litet. Enbart höjningen av petroleumpriserna har enligt vägverket medfört en utgiftsökning under det senaste året med 1 500 miljoner. Vägverket använder ju i sin verksamhet petroleumprodukter inte bara som drivmedel, utan petroleumprodukterna ingår också i betydande utsträckning i själva vägkonstruktionerna. Dessutom har vägverket i sin nya femårsplan fram till 1986 tvingats reducera sin personalstyrka, som uppgår till 10 000 man, med 900 löneplans- och 1 000 AST-R-tjänstemän.

Byggsidan inom vägverket har under den senaste tioårsperioden tvingats göra sig av med mer än en tredjedel av arbetsstyrkan, och nu måste man sätta sig ned och planera för reduktion med ytterligare 150 anställda fram till 1983.

Det här betyder att det inom vägverket kommer att finnas endast 650 fast anställda för hela bygnadsverksamheten. Men med de prutningar som nu

sker i samband med årets förslag håller inte ens de här kalkylerna. Man måste förstå att det skapas oro bland personalen. Nu talas det om att vägområden i Norrland som ofta har en fast bemanning på 13 man skall ha en bemanning på 8-9 man. Då man minskar personalstyrkan, kan man inte bemanna maskinparken. En konsekvens blir då också en nedbantning när det gäller antalet maskiner. I sin tur leder detta till att man måste eftersträva ökade entreprenadkontrakt.

Ordföranden i vägsektionen av Statsanställdas förbund uttrycker sig så här i tidningen Statsanställd, nr 1-2/1981:

”Vi förväntade oss mycket av det trafikpolitiska beslutet och trodde att vi äntligen fått lugn och ro att planera byggande och underhåll på den nivå riksdagen fastställt. I stället tvingar man nu verket att frångå all tidigare planering. Det är en stor skam att behandla ett viktigt politiskt beslut på det här sättet.”

För glesbygder, som ofta är detsamma som skogsbygder, betyder den planerade indragningen av ett 30-tal vägstationer ett hårt slag. På många mindre orter har vägstationen varit en arbetsplats av regionalekonomisk betydelse som givit orten en viss stabilitet. Vi skall komma ihåg att det finns många små och ändå relativt hyggligt utvecklade – jag tänker då på service och sådant – norrländska orter där man har en vägstation, som också har varit en arbetsplats som man kunnat förknippa med fast och stabil aktivitet. Nu måste man plötsligt förbereda indragning av ytterligare ett antal, kanske tiotals, vägområdesstationer. Samtidigt har bygderna ofta ett grusvägsnät med mycket låg bärighet, hårt pressat av tunga virkestransporter. Varje år måste man under tjällossningen avstänga ca 1 600 mil grusväg, motsvarande 35 % av grusvägsnätet, för lastbilstrafik. Jag såg under förra veckan att det låg ett meddelande om att betydande vägsträckor i Jämtlands län skall avstängas redan fr. o. m. den 1 april fram till juni. Detta innebär ju hårda slag mot näringslivet, i synnerhet beträffande virkestransporterna. I skogslänen måste ca 40 % av statsvägarna avstängas.

I motion 1731 om riksväg 83 mellan Ånge och Ljusdal har Bertil Måbrink och jag försökt beskriva just en norrländsk situation. Vägen i fråga är den kortaste mellan två större orter i inlandet. Den har en dålig underbyggnad och är smal och krokig med mycket svaga vägkanter. Givetvis är problemen störst höst och vår liksom under regniga perioder. Tung lastbilstrafik, inte minst virkes- och timmertransporter, belastar vägen då så är möjligt. På så sätt pressar man på ytterligare, trots den låga bärigheten. Man kan här tala om en flaskhals som fördyrar och försvårar transporterna för industrin och skogsbruket liksom för den stora allmänheten. Det finns många sådana flaskhalsar i Norrland. F. ö. finns det exempel på att småindustrier som har beställning av viss utrustning till vägverket nu får lov att permittera på grund av uteblivna beställningar. Vägverket måste ju se om sitt hus. Ett exempel är Mähler & Söners plogtillverkning i Rossön i Jämtland, där man har måst permittera på grund av uteblivna beställningar av plogar. Samma sak gäller många lastbilsåkerier och entreprenörer. Nedskärningen slår alltså mot sysselsättningen. Detta gäller också färjetrafiken, som i budgetförslaget får

**Nr 103**

Onsdagen den  
25 mars 1981

---

*Anslag till väg-  
väsendet m. m.*

sitt anslag sänkt från 14 till 4 milj. kr. Trots att det i besparingspropositionen var en viss luddighet i skrivningen beträffande färjeindragningarna – kommunikationsministern hade ju då gått in för att man skulle undersöka om det inte var möjligt att dra in en rad färjelinjer – var man ändå överens om att riksdagens avslag var klart. Riksdagen gick inte med på så kraftiga indragningar. Nu är frågan om sanningen i själva verket är den att man trots detta skall fullfölja departementets intentioner och dra in färjor. Det finns en berättigad oro för det i många bygder, inte minst i Norrland.

Arbetslösheten får nu en extra "puff" genom att vägarbetsverksamheten bantas. Då träder förhoppningsvis AMS in med arbetslöshetsbekämpning just genom vägarbeten. Först skapas alltså arbetslöshet inom vägarbetssektorn. Sedan skall AMS in och klara av den arbetslösheten – genom att sysselsätta utrationaliserade frisörer och andra människor som behöver ha ett arbete. Eller måhända skall de som hade tänkt sig en framtid som vägarbetare i stället få ett slags beredskapsarbete. Vägarna skall tydligen byggas, inte efter behov utan efter den av myndigheterna skapade arbetslösheten – och dessutom på årstider och under omständigheter i övrigt då vägbyggandet är särskilt dyrt. En vägdirektör uttryckte saken så här: Praktiskt taget hälften av de s. k. beredskapsmedlen försvinner genom att man får lov att utföra arbetena under ogynnsamma omständigheter – vintertid, i kyla, mörker osv.

Vänsterpartiet kommunisterna har därför föreslagit att man skall börja ändra på denna ordning – satsa på vägverket som landets vägbyggnadsorganisation och överföra AMS-medel för vägbyggande till vägverket. Det ger en bättre och långsiktigare planering med effektivare användning av pengarna. Det är f. ö. styrkt att vägarbeten och anläggningsarbeten över huvud har en hög dagsverkskostnad i jämförelse med andra typer av beredskapsarbeten och därför inte är ägnade att åstadkomma särskilt många nya arbetsplatser.

Den kraftiga nedskärningen av statsbidraget till kommunala vägar är något som ytterligare pressar kommunernas ansträngda ekonomi. Många kommuner har redan en betydande väglängd att klara, utan något som helst statsbidrag. Vi motsätter oss en ytterligare övervältring på kommunerna. Vi har, herr talman, i en särskild motion, 1980/81:383, tagit upp de frågor som utredningen Kollektivtrafik i tätort (KOLT, SOU 1975:47) aktualiserade. Nu gällande ordning för statsbidrag missgynnar nämligen kollektivtrafik i tätorter. Om en kommun – vilket inte sällan är fallet – har att välja mellan byggandet av en ny väg, för vilken statsbidrag på 75 % ställs i utsikt, och trafiklösningar för bättre kollektivtrafik, så väljer kommunen av ekonomiska skäl vägalternativet. Kommunerna stimuleras genom nuvarande statsbidragsregler inte till satsning på kollektivtrafik utan till att i stället söka lösningar som ökar bilismen. Samma sak gäller neddragningen av stödet till cykelvägar. Trafiksäkerhetsverkets redogörelse i samband med anslagsframställningen för 1981/82 bekräftar det ur trafiksäkerhetssynpunkt högst angelägna med en bestämd satsning på cykelvägar. Man redovisar risker för olika trafikantkategorier – jag vill referera till framställningen på s. 43 i TSV

AF 1981/82, där vi ser att när människorna färdas till och från arbetet, så gör 18 % av dem det medelst cykel. Men 52 % av det totala antalet olycksfall vid dessa arbetsresor sker just i samband med cykelåkning. Det är naturligtvis ett tydligt tecken på att det behövs särskilda leder som tryggar cyklisterna gentemot övrig trafik.

Här skall också medges att det finns en annan aspekt på frågan, nämligen att det ofta är äldre och även yngre människor som använder cykel. Detta anges också av trafiksäkerhetsverket som en intressant aspekt i sammanhanget. Men utan tvivel har cykelvägarna en stor trafiksäkerhetspolitisk betydelse.

I de här frågorna använder utskottet det gamla knepet att hänvisa till nya utredningar. Det är inte bra i ett läge där samhället måste satsa på en minskning av privatbilismen, framför allt i städerna. Samtidigt som bilen kräver stora leder och parkeringsutrymmen till höga kostnader förstör den fysiska miljön. Avgaser, buller och trängsel skapar hela tiden dålig miljö och ohälsa. Detta är välkänt för de flesta, men det är vi politiker som har ansvaret för att se till att någonting görs för att få ett slut på detta förhållande. Här är statsbidragen ett utmärkt styrmedel. På längre sikt utgör dessa bidrag klara besparingar för samhället.

Herr talman! Med det sagda yrkar jag

dels, beträffande mom. 7 b i utskottets hemställan, att riksdagen med bifall till motionerna 1980/81:1096 yrkande 2 och 1980/81:1731 samt med anledning av regeringens förslag och motion 1980/81:1744 yrkande 11 i frågavarande del till *Byggande av statliga vägar* för budgetåret 1981/82 anvisar ett reservationsanslag på 1 005 000 000 kr.,

dels att riksdagen bifaller motionen 1980/81:1096 i övrigt.

#### **Anf. 18 WIGGO KOMSTEDT (m):**

Herr talman! En debatt har redan förts mellan reservanterna till betänkandet och det ansvariga statsrådet. Jag skall därför begränsa min sammanfattning och bli kortfattad när jag redovisar utskottsmajoritetens syn på vägpolitiken.

Vägfrågor tilldrar sig alltid stort intresse när de debatteras, oavsett om det är här i kammaren eller ute i landet. Detta är ganska naturligt, eftersom vägarna är av stor betydelse för de moderna kommunikationerna. Man kan naturligtvis ha delade uppfattningar om hur stora anslag som bör beviljas till vägarna, både till vägbyggandet och till underhållet av befintliga vägar.

Det är också ett område som det är vettigt att satsa pengar på. Det är investeringar för framtiden, som det har uttryckts tidigare. Därom är de flesta överens. På den punkten råder inga delade meningar mellan utskottsmajoriteten och reservanterna.

Men det behöver knappast upprepas ytterligare i den här debatten att anledningen till att givmildheten är mindre än vad vi är överens om att den borde vara är det kärva ekonomiska klimatet i vårt land. Den långsiktiga målsättningen ligger fast enligt tidigare beslut – det skriver utskottet på s. 8 i sitt betänkande nr 16. Där uttrycker utskottet att 1979 års trafikpolitiska

**Nr 103**

Onsdagen den  
25 mars 1981

---

*Anslag till väg-  
väsendet m. m.*

Onsdagen den  
25 mars 1981

*Anslag till väg-  
väsendet m. m.*

beslut fortfarande är grunden och målsättningen för arbetet. Låt mig mycket kort citera vad som står på s. 8:

”Utskottet ansåg dock ett ökat vägbyggande vara angeläget från såväl samhällsekonomiska som trafiksäkerhetsmässiga synpunkter samt att den fortsatta planeringen och medelstilldelningen därför på sikt borde inriktas härpå. Utskottet är i princip alltjämt av samma uppfattning. Angeläget är att även beredskapsmedel i all den utsträckning som befins möjlig ställs till förfogande för vägunderhåll och -byggande.”

Det förtjänar alltså att understrykas att arbetsmarknadspolitiska åtgärder i ganska stor omfattning sätts in – och det har gjorts under den senaste tioårsperioden i olika omgångar.

Kurt Hugosson sade som talesman för reservanterna att man nu tydligen var beredd att acceptera ett ökat skadande och dödande på våra vägar, eftersom anslagstilldelningen är så dålig som den är. Jag skall inte ytterligare gå in på någon bedömning av hur stora delar vi är oense om – det har kommunikationsministern och herr Hugosson redan debatterat en lång stund. Men låt mig säga att den bild som Kurt Hugosson målar upp inte är riktig. Vi har en mycket positiv utveckling när det gäller antalet olyckor och omkomna på våra vägar. Jag har sagt tidigare att vi naturligtvis inte skall acceptera att någon människa skadas eller omkommer på våra vägar. Men vi har en positiv trend, och antalet olyckor är nu mindre än på 25 år. Det tycker jag är väldigt bra med tanke på att bilismen ökat mycket under de här åren.

De rubriker som Kurt Hugosson åberopade tycker jag inte är så mycket att ta till intäkt. De har förekommit även under socialdemokratiska regeringar. Det finns intresseorganisationer som aldrig är nöjda. Det skall de naturligtvis inte heller vara – en del av deras verksamhet är att försöka få mer medel av den knappa kakan.

Jag skall kort kommentera de reservationer som fogats till utskottets betänkande.

Reservation 1 gäller flerårsplanerna. Jag har tidigare sagt att utskottets målsättning när det gäller flerårsplanen står fast. Vad reservanterna begär är i sak detsamma som utskottet uttryckt i sin skrivning på s. 8 och 9.

Reservation 2 är en centerpartireservation. Vi har alla förståelse för de problem som tas upp i reservationen och för önskemålet att mera pengar skall gå till de mindre vägarna. Utskottet säger också att vägverket bör öka medelstilldelningen till de län som har ett stort antal grusvägar. Detta får då ske på bekostnad av medelstilldelningen till de län som har ett stort antal asfalterade glesbygdsvägar. Vi är alltså överens om målsättningarna.

Reservation 3 handlar om anslaget till driften av statliga vägar. Här vill de socialdemokratiska reservanterna plussa på ytterligare 20 milj. kr. Jag upplever detta mer som en demonstration, eftersom 20 milj. kr. ytterligare inte täcker det behov som finns. Behovet är mångfaldigt större.

Reservation 4 skall jag inte kommentera. Det kommer Rolf Sellgren att göra i sitt inlägg senare i debatten.

När det gäller reservation 5 har utskottet gjort den bedömningen att vi inte

kan anslå ytterligare 30 milj. kr. för byggandet av tunnelbanor i Stockholmsregionen. Vi menar att pengarna får tas inom de ramar som tilldelas regionen. Som bl. a. Bertil Jonasson sade i sitt inlägg finns det en opinion att i stället satsa på Roslagsbanan. Jag tycker att vi skall överlåta till stockholmarna att göra bedömningen var man vill satsa sina pengar. Det har också framkommit att det är tveksamt om man behöver dessa pengar under innevarande år – det har också sagts tidigare i debatten. Det är väl den bedömningen som även kommunikationsministern gör, om jag rätt förstod hans inlägg.

Reservation 6 handlar om cykelvägarna, och reservanternas föreslår ytterligare 20 milj. kr. till dessa. Enligt departementets och utskottets bedömning räcker det med de 30 milj. kr. som föreslås i budgetpropositionen under rubriken Bidrag till vissa vägtrafikanläggningar. Skulle det mot förmodan bli så positivt att det kommer ännu mer projekt finns det ju alltid möjligheter att äska ytterligare medel i tilläggspropositionen. Vi har emellertid gjort den bedömningen att de föreslagna medlen kommer att räckta till de projekt som redan finns på önskelistan.

Reservation 7 gäller bidragen till spårtrafikanläggningar. Jag vill hänvisa till utskottets skrivning på s. 19, där man tar upp KOLT:s förslag, som nu ytterligare bearbetas av en utredningsman. Vi vill med hänvisning till detta säga att vi får komma tillbaka till den diskussionen när det föreligger ett utredningsförslag.

I reservation 8 gör reservanternas en markering som aldrig tidigare förekommit. Med pekpinna talar man om hur det upplånade kapitalet på detta område skall prioriteras.

I reservation 9 begär socialdemokraterna att ytterligare 20 milj. kr. skall anvisas till kollektivtrafikberedningen, och Kurt Hugosson uttryckte saken så, att kollektivtrafikberedningen är fullständigt avlövad på pengar. Jag vill faktiskt fråga Kurt Hugosson vad han har för täckning för detta påstående. Jag råkar tillhöra kollektivtrafikberedningen, och det går också bra att tala med beredningens ordförande. Vi har en hel del projekt i gång, och det finns i dag inte möjlighet att använda pengar för projekt av annan storleksordning. Vi har alltså inte just nu behov av mera pengar, och det lär inte vara särskilt smart att äska ytterligare medel för beredningens verksamhet, när det är kamp om de befintliga medlen på det statliga området över huvud taget.

Reservation 10 innehåller en rent allmän inbjudan till att göra allt vad som bör göras. Jag vill gärna tillstå att när det gäller de exempel som nämns – i både Värmland och Skåne, med arbetslöshetsproblem osv. – finns det mycket att göra på vägområdet. Det är vi säkerligen överens om. Men reservanternas har ju på den här punkten inte föreslagit att några pengar skall anvisas.

Med detta, herr talman, ber jag att få yrka bifall till utskottets hemställan på alla punkter.

Jag skall därefter gå över till att något kommentera ett mycket lokalt problem, som rör mitt eget län.

Vi har ju fått erfara att vägverket beslutat att dra in ett antal vägstationer,

bl. a. en i min egen bygd, nämligen den i Brösarp. Vägstationerna har inte varit föremål för någon större debatt – det skulle ha funnits mera utvecklat i detta betänkande, om det hade förts en sådan debatt – och det är egentligen inte många som haft synpunkter på den här rationaliseringsåtgärden. Det väcker emellertid alltid debatt, när någonting skall dras in, och det är förståeligt. Men man kan inte motsätta sig åtgärden och bortse från alla fördelar i rationaliseringshänseende, när det skall sparas pengar i ett kärvt ekonomiskt klimat. Det är svårt för glesbygdskommunerna – Tomelilla kommun är en sådan – och man gjorde också en uppvaktning hos kommunikationsministern och ville slå vakt om den här vägstationen. Anmärkningsvärt var att man hade med sig centerns riksdagsman Einar Larsson och folkpartiets Eric Hägelmark från vårt län.

Från moderat håll deltog vi inte i uppvaktningen, därför att vi ansåg att de förslag till besparingar som den borgerliga regeringen lagt fram borde accepteras av de riksdagsledamöter som tillhör regeringspartierna. Men att jag nu tar upp saken beror på att jag i samband med detta bl. a. blev beskylld för att vara ett hot mot Österlens framtid – vägstationen kunde ju försvinna. I stora rubriker i lokaltidningarna sades detta öppet från riksdagskollegerna, och de förklarade att de minsann skulle hjälpa till att rädda vägstationen i Brösarp.

Jag vill fråga: Vad har ni gjort när vi nu behandlar vägfrågorna? Ni har inte en ynka motion där ni slår vakt om det ni lovade. Därmed har naturligtvis hjälteglorian bleknat betänkligt, och ni kommer att framstå i ynkelig dager, som fallet blir när man ger en massa löften som man sedan inte gör någonting för att infria.

Påhoppet på mig skedde när debatten om vägstationen på den plats, där jag råkar bo, pågick som intensivast. Då kom de här synpunkterna fram, och det har gjort att jag i dag känt mig nödsakad att offentligt redovisa vad "räddarna" har åstadkommit för vägstationen i Brösarp.

**Anf. 19 KURT HUGOSSON (s) replik:**

Herr talman! Utskottets talesman Wiggo Komstedt säger att det trafikpolitiska beslutet från 1979 ligger fast och att den målsättning som då i stort sett alla var överens om inte har ändrats. Han hänvisar till utskottsmajoritetens skrivning på s. 8 i betänkandet. Jag vill hävda att det bara är makulatur kvar av 1979 års trafikpolitiska beslut när det gäller vägavsnittet.

Som jag sade i mitt huvudanförande här tidigare på morgonen har regeringen gjort neddragningar med mer än en miljard kronor från den programnivå som vi anbefalldes i 1979 års trafikpolitiska beslut och med 640 milj. kr. från vägverkets besparingsalternativ. Hur kan man då hävda här i debatten att målsättningen från 1979 års beslut ligger fast?

Sanningen är ju den, att vägverket nu har arbetat fram en ny femårsplan för driftverksamheten under perioden 1982–1986, baserad på det budgetförslag vi nu behandlar. Det är rena katastrofplanen. Därför är det inte med sanningen överensstämmande, när man från utskottsmajoritetens sida säger att man lever upp till 1979 års trafikpolitiska beslut. Ert förslag resulterar ju

bl. a. i att bortemot 2 000 av vägverkets anställda måste friställas. 50–60 vägstationer försvinner. Man kommer inte att ha pengar till grusning och ny beläggning på våra grusvägar. Man kommer att få stora bekymmer med vinterväghållningen.

Det har varit en positiv utveckling på trafikolycksfallssidan, men med den nu anbefallda anslagsutvecklingen räknar vägverket i sin nya femårsplan med att antalet trafikolyckor kommer att öka med 400 fram till 1985 och kanske bortemot 1 800 till 1988. Det är alltså konsekvenser av den nya inriktning som vägpolitiken har fått, en inriktning som icke har någon som helst anknytning till det vi var överens om i 1979 års trafikpolitiska beslut.

Sedan säger Wiggo Komstedt med anledning av anslaget till tunnelbaneutbyggnaden att det är en fråga som stockholmarna skall besluta om och som riksdagen inte skall lägga sig i. Det är ju precis det jag har hävdat: Låt stockholmarna avgöra om det är Täbybanan som skall byggas ut, eller om det är Roslagsbanan man skall satsa på. Vi har det ju så ordnat i det här landet att vi har ett decentraliserat beslutsfattande, och det riksdagen har att göra här i kammaren är att anvisa medel för byggande av statliga vägar.

**Anf. 20 EINAR LARSSON (c) replik:**

Herr talman! Om det finns någon som anser att min medverkan i den här debatten är svår att förklara eller onödig, vill jag säga att hela ansvaret för min medverkan faller på Wiggo Komstedt.

En detalj i det föreliggande betänkandet har berörts: Den gäller vägstationen i Brösarp. Vad det gäller är en sådan där rationalisering som det finns stor anledning att beklaga. Jag vågar direkt påstå att indragningen av vägstationen var en vidareutveckling av en slentrianmässig hantering, av en fortsatt centralisering som var felaktig och onödig. Den ekonomiska kalkylen visade nämligen ingen vinst. Det försökte vi som var från bygden att påvisa, men kommunikationsministern hade vid tillfället mycket kort tid till sitt förfogande och kanske inte heller riktigt den vilja man skulle önskat att han haft till att lyssna på de människor som försökte förklara situationen. I det läget fick vi en utveckling där bygdens talesman i trafikfrågor, Wiggo Komstedt, dels med emfas gick emot bygdens önskan att på saklig grund få behålla sin vägstation, dels uppmuntrade sin kommunikationsminister att följa den stilen och dels drev en sådan linje i utskottet att inget gehör vunnits för ett bibehållande av vägstationen. I det läget är det ganska märkligt att han här från riksdagens talarstol lägger skuldbördan för indragningen på dem som i ett tidigt skede försökte påvisa sakförhållandena och som sedan har haft ytterst liten chans att ändra resultatet.

**Anf. 21 ERIC HÄGELMARK (fp) replik:**

Herr talman! Jag har inte varit ute efter någon hjältegloria, Wiggo Komstedt, och inte tror jag att Wiggo Komstedt heller kommer att få någon. Sådana delas inte ut till personer som arbetar mot sin hembygd. Anledningen till att vi här inte har gjort något för att rädda stationen, efter besöket hos kommunikationsministern, var att vi ansåg det vara ganska lönlöst. Det

**Nr 103**

Onsdagen den  
25 mars 1981

---

*Anslag till väg-  
väsendet m. m.*

Onsdagen den  
25 mars 1981

*Anslag till väg-  
väsendet m. m.*

påpekade också Einar Larsson alldeles nyss.

En nedläggning av vägstationen är inte enbart ett dråpslag mot Brösarps samhälle och kommun, utan påverkar också i hög grad näringslivet och sjukvården. Det hade vi helt klart för oss, och det var anledningen till att vi uppvaktade kommunikationsministern. Vi står fortfarande kvar vid denna uppfattning.

Vi vet också att en bred lokal opinion vill ha kvar vägstationen. Det har konstaterats genom skrivelser från Tomelilla, Ystads och Simrishamns kommuner liksom även från sjukvården och näringslivsorganisationerna. Jag har också sett namnlistor med ca 3 000 underskrifter. Detta nonchalerar Wiggo Komstedt, och det tycker jag inte kan berättiga till någon hjältegloria från hembygden Brösarp.

**Anf. 22 WIGGO KOMSTEDT (m) replik:**

Herr talman! Vägområdet kostar totalt 4,7 miljarder kronor. Kurt Hugosson säger att vi har prutat bort en miljard. Samtidigt vill han hävda att man, med de 120 milj. kr. som socialdemokraterna föreslår i sin reservation, skulle rädda verksamheten – detta skall ses i förhållande till den miljard som vi skulle ha prutat bort och till den totala volymen 4,7 miljarder. Det är ett ganska märkligt resonemang.

Trafiksäkerheten skulle bli lidande på prutningarna, säger Kurt Hugosson. Men den bedömningen är faktiskt baserad på siffror som utgår från att trafiktätheten skulle öka, och vi vet att bilanvändandet minskar och att det alltså i dag finns anledning att revidera de siffrorna. Jag vill dock understryka det som jag sade tidigare, att det inte är bra med några olyckor över huvud taget, men att vi skall se till det positiva i utvecklingen.

Vägstationer försvinner, säger Kurt Hugosson. Ja, men det behöver inte betyda vad Kurt Hugosson påstår, nämligen att vinterväghållningen därmed också skulle bli sämre. Det är på det sättet att man rationaliserar bort vissa fasta kostnader för att få mer pengar över till att hålla i gång underhållet.

Einar Larsson säger att den här rationaliseringen är att beklaga. Ja, men den berör 60 stationer totalt i hela landet, och därför kan det inte vara en olycka bara på ett enda ställe. Jag går inte emot något som någon kommun i min hembygd anfört på sakliga grunder. Det är just detta det handlar om, att det inte finns sakliga grunder för att bevara vägstationen i Brösarp.

Folket får behålla sina jobb. Det finns täckning för ett underhåll även framöver. I dag har vägstationen två egna bilar och fem inledda. Kan ni påstå att det, om man skulle leja in ytterligare någon, därmed skulle bli mycket sämre än det är i dag? Och i dag fungerar det utmärkt, med den organisation som finns. Man planerar en minskad organisation med ett – i förhållande till tidigare – litet antal anställda, och den organisationen skall hållas intakt. Ni försöker lägga skuldbördan på dem som vill göra detta. Men jag tycker att skuldbördan ligger på dem som inte har förtroende för sin egen regering utan tycker att det är den som gör fel. Det är nämligen regeringen som inte har mer pengar till förfogande, mina herrar, vilket betyder att man måste vidta

rationaliseringsåtgärder, som inte behöver betyda att det blir en katastrof.

Eric Hägelmark nämnde sjukvård och näringsliv. Vad man än drar in går det att få ihop namnunderskrifter till en protest. Gå ned på Sergels torg och du kan få ihop 3 000 namnunderskrifter för vad som helst på en halvtimme! Det är inte så svårt att få folk att ställa sig bakom med en namnunderskrift. Det är inte speciellt smart.

Jag har inte sagt att jag har någon hjältegloria för att jag gjort det ena eller det andra. Men ni ville göra gällande att ni skulle få hjälteglorior för att ni räddade vägstationen. Men ni har inte gjort någonting för att rädda den.

**Anf. 23 KURT HUGOSSON (s) replik:**

Herr talman! Jag kan inte underlåta att säga att det gör ett egendomligt intryck att utskottets talesman när vi diskuterar utskottets budgetförslag för nästa budgetårs väghållning huvudsakligen upphåller sig vid en vägstation i Brösarp. Det är samtidigt signifikativt. Den här borgerliga trätan på Kristianstadsbänken är ett resultat av den bristande medelstilldelningen. 50–60 vägstationer kommer under de närmaste åren att försvinna som en följd av att man inte följer upp 1979 års trafikpolitiska beslut. En hel del av dessa vägstationer är det från rationaliseringssynpunkt riktigt att plocka bort. Men vägverket tvingas också göra hårda prutningar.

Det är inte så, Wiggo Komstedt, att man därigenom frigör pengar som man kan använda till driftsunderhållet och vinterväghållet. Har vi inget folk ute i glesbygden kan vi inte klara vinterväghållet. Vägverket räknar med att det på det sekundära och tertiära vägnätet kommer att ta minst åtta timmar innan man kan komma ut och plöja efter ett snöfall. Man kommer inte att ha pengar till att grusa hala vägar mer än möjligtvis i kurvor och backkrön. Detta är sanningen.

Den här debatten och den borgerliga trätan är en mycket klar och bra illustration till vad jag har sagt i alla de inlägg jag har gjort tidigare i debatten i dag.

**Anf. 24 EINAR LARSSON (c) replik:**

Herr talman! Nej, det fanns ingen saklig grund och inget ekonomiskt försvar för nedläggningen av vägstationen i Brösarp, Wiggo Komstedt. Den ekonomiska kalkylen var inte hållbar, och det försökte vi påvisa vid uppvaktningen. Den byggde på oljepriser som inte längre är aktuella, den byggde på påståenden om behov av ombyggnad som är direkt felaktiga, den byggde på påståendet att ingen byggnation behöver ske vid den vägstation vars kapacitet man nu kräver skall fördubblas.

Beträffande förtroendet för egna regeringsledamöter vill jag säga Wiggo Komstedt att det inte ökade i samband med den uppvaktning vi gjorde.

Wiggo Komstedt ursäktade sig här med att 60 andra vägstationer röner samma öde. Jag vill då verkligen hoppas att det inte sker på lika dåligt grundade ekonomiska kalkyler – då är det verkligen att beklaga.

Onsdagen den  
25 mars 1981

*Anslag till väg-  
väsendet m. m.*

**Anf. 25 WIGGO KOMSTEDT (m) replik:**

Herr talman! Kurt Hugosson är irriterad över att jag inte ägnar all min tid åt honom. Men han har ju tidigare haft en lång diskussion med kommunikationsministern, och jag tycker inte det finns någon anledning att ta om den igen – det förlänger bara debatten i onödan.

I den interna debatt som Kurt Hugosson säger att vi för på Kristianstadsbänken om vägstationerna vill jag säga att utskottet uttalat att nedläggning av vägstationer inte bara skall förekomma i glesbygden – de kan väl så bra göras i större tätorter. Men det är en bedömning som vägverket får göra, och den kan ju Kurt Hugosson delta i eftersom han är styrelseledamot i vägverket. Han kan där se till att den görs på rätt sätt och inte drabbar glesbygden i den omfattning som Kurt Hugosson här målade upp.

Jag tror att vi får vara överens om att de knappa medelstillgångar vi har måste användas på ett vettigt och riktigt sätt. Jag tror inte att vägunderhåll och vinterväghållning behöver bli sämre för att man köper vissa tjänster i stället för att vägverket utför dem.

Det kan också vara en organisatorisk fråga att ta olika avdelningar inom vägverket till hjälp under den tid på året när vinterväghållningen i glesbygderna behöver prioriteras. Jag tycker alltså inte att det finns intäkt för den typ av resonemang som Kurt Hugosson för – det behöver inte bli sämre.

Ungefär samma svar kan jag ge till kollegerna på Kristianstadsbänken. Vägstationsindragningen hemma hos oss lika väl som på andra ställen behöver inte betyda försämrad service. Det primära är att man kan ge människorna en vettig service – det har de rätt att kräva av oss – inom de ramar som vi har att jobba med.

Man kan inte minska anslagen och samtidigt säga: Ni får inte dra ner på någonting i fråga om verksamheten! Det resonemanget är faktiskt inte hållbart och vettigt. Vägdirektören i vårt län sade uttryckligen när vi träffades: Vill ni förhindra mig att driva en rationell väghållning, då får ni också se till att jag får pengar till att driva den mindre rationellt, i den anda som ni har förespeglat människorna.

Svårare än så är det faktiskt inte, och jag har bara velat peka på att det är oanständigt att beskylla en kollega för att vara ett hot mot sin bygd därför att han stöder regeringen, som ju måste föra ett krasst ekonomiskt resonemang.

Ni ger ett annorlunda löfte. Vad jag har velat påvisa i dag, vilket det förhoppningsvis också kan bli publicitet omkring, är att trots att ni har givit ett löfte har ni inte åstadkommit någonting synligt. Ni har inte begärt att man skall ta pengar från ett annat område för att klara vägstationerna, varken i Brösarp eller någon annanstans. Ni har inte väckt någon motion i ärendet. Ni har bara velat spela för väljarna och tala om hur duktiga ni har varit, och jag har bevisat att ni inte har gjort någonting.

**Anf. 26** Kommunikationsministern ULF ADELSOHN:

Herr talman! Jag delar Kurt Hugossons uppfattning att vägstationen i Brösarp tilldrar sig en orimligt stor andel av debatten här i kammaren angående vägverkets anslag. Jag är också rätt förvånad över att en enskild riksdagsman går upp och klagar över att en uppvaktning varat för kort tid osv. Det har aldrig någon annan gjort, och om man har sådana klagomål borde de ha framförts direkt till mig då, inte månadsvis efteråt från kammarens talarstol.

Jag tycker att det är dåligt, och det vill jag gärna ha sagt, eftersom det inte är jag som har börjat trätan. Uppvaktningen fick samma tid som alla andra uppvaktningar.

Om jag kommer ihåg ärendet korrekt, fanns det mycket delade meningar i länsstyrelsen när beslut fattades om överklagande. Jag tror att socialdemokrater och moderater i Kristianstads län inte ansåg att ärendet behövde föras upp till regeringen för prövning.

När vi nu står inför problem och kommer att behöva rationalisera i framtiden, är det naturligtvis angeläget om man även lokalt kan ha litet is i magen, som socialdemokrater och moderater hade i det här ärendet, och inte i alla lägen är beredd att – för att använda ett något vulgärt uttryck – tjuta med *ulvarna*.

Jag kan säga – så mycket kommer jag ihåg – att av de uppvaktningar jag har haft vad gäller vägstationer är detta den i sak minst underbyggda. Det sade jag till er då, och när jag säger det till er i kammaren nu är det ingenting nytt.

När frågan var uppe för behandling i regeringskansliet, var Thorbjörn Fälldin mycket involverad och satte sig i detalj in i ärendet. Och industriminister Åsling sade att man hade haft det uppe för regionalpolitisk bedömning och kommit underfund med att det här var inget ärende som hade sådan betydelse. Men sådana ärenden kommer vi att stöta på – och jag vänder mig nu till Norrlandsbänkarna – i många delar av landet där det blir mycket stora problem, vilket det alltså inte var i det här fallet.

Det skulle aldrig ha fallit mig in att gå upp i den här debatten om jag inte tyckt att det är litet tråkigt att en enskild riksdagsman använder sig av personliga angrepp på det sätt som här har skett.

**Anf. 27** TALMANNEN:

Jag fäster uppmärksamheten på vad riksdagsordningen säger om att den som har ordet skall begränsa sitt anförande till det ämne som behandlas.

**Anf. 28** EINAR LARSSON (c) replik:

Herr talman! Jag är ledsen att konstatera att man debatterar olika saker här. Vi hade vid vår uppvaktning om den aktuella vägstationen klara papper som visade att den ekonomiska kalkylen var felaktig. Det handlade inte om att spara pengar, utan om nya och dyra pengar som vi kommer att få betala med den rationalisering som är föreslagen. Kalkylen var alltså inte hållbar, men det vägrade kommunikationsministern att lyssna på.

Onsdagen den  
25 mars 1981

---

*Anslag till väg-  
väsendet m. m.*

De klagomål som kommunikationsministern nämner framförde jag redan vid uppvaktingen. Han påstod nämligen vid det tillfället att våra argument var dåligt underbyggda, och jag tillät mig därför säga att jag har deltagit i uppvaktingar under mer än en 20-årsperiod men aldrig mött så dåliga möjligheter till diskussion i sakfrågan som vi mötte den gången. Den kritiken framförde jag redan då, och den står alltså fast.

**Anf. 29 OLLE ÖSTRAND (s):**

Herr talman! Jag lovar att jag inte skall lägga mig i den här borgerliga tråtan, och framför allt lovar jag att inte nämna ordet Brösarp. Mitt inlägg i den här debatten skall i stället begränsa sig till att något beröra den socialdemokratiska reservationen 4 beträffande byggande av vissa broar, eller med andra ord den statliga färjeverksamheten.

Den här frågan debatterades f. ö. rätt ingående i höstas när riksdagen behandlade den vid det här laget ganska beryktade besparingspropositionen, där kommunikationsministern aviserade besparingar i den statliga färjeverksamheten på 15 milj. kr. eller ca 10 % av de totala driftkostnaderna för den verksamheten. Vägverket fick också i uppdrag att redovisa hur en sådan besparing skulle kunna ske genom indragning av färjor, minskat öppethållande, avgiftsbeläggning eller överföring till privata vägsamfälligheter.

Det här förslaget vållade givetvis berättigad oro bland de människor som är bosatta i de bygder som berörs av de aviserade indragningarna, och därför var det också naturligt att det vid detta tillfälle väcktes en rad motioner med krav på att försämringar av den här typen inte kunde accepteras. I vår motion med anledning av besparingspropositionen slog vi fast att man inte skulle kunna spara så mycket som 10 % utan att det i sin tur skulle innebära oacceptabla serviceförsämringar eller leda till mycket stora kostnadsöversvältringar på kommuner och landsting för sjuktransporter m. m.

Nedrustningen av färjeservicen skulle drabba glesbygdens folk mycket hårt. De föreslagna indragningarna skulle också leda till ökad ojämlikhet och drabba dem som redan har besvärligare kommunikationer än andra. Vi kunde peka på exempel på förslag till indragningar och nattupphåll som skulle medföra omvägar på 6 à 7 mil. Antalet arbetstillfällen inom vägverket skulle också minska med ca 100 personer.

Vår uppfattning var att för dem som bor i glesbygd skulle detta förslag innebära försämringar som vi inte kunde godta. Det skulle också bli ännu svårare för människorna i glesbygd att på lika villkor delta i sin kommuns politiska och kulturella liv. Vi accepterade inte heller en avgiftsbeläggning eller privatisering i enlighet med vad kommunikationsministern då föreslog.

Vi ville vid detta tillfälle anvisa ett mer offensivt tillvägagångssätt. Om man på sikt vill minska driftkostnaderna utan att försämra servicen för de bygder där färjeförbindelser finns i dag, borde man enligt vår mening gå till väga på ett helt annat sätt. Mot den bakgrunden förordade vi i stället för indragningar av färjeförbindelser att vissa färjeleder ersattes med broar. Vi föreslog också

att medel skulle anvisas för byggande av broar till en byggkostnad av 50 milj. kr.

Ett enigt trafikutskott ställde sig den gången i princip bakom vår uppfattning med följande motivering:

”Utskottet har i och för sig inte något att erinra mot att på detta liksom på andra områden besparingar görs där så kan ske utan större olägenheter. Så som framhålls i motionerna kan de föreslagna åtgärderna dock såväl i kommunikationshänseende som i övrigt innebära kännbara försämringar för människor i glesbygder och sådana som redan nu har sämre kommunikationer än andra. Det kan sålunda bli svårare för dem att på lika villkor delta i sin kommuns politiska och kulturella liv. De kan vidare åsamkas kraftigt ökade kostnader för arbetsresor m. m. Även kommuner och landsting kan få väsentligt höjda kostnader för exempelvis skolskjutsar och färdtjänst. Från rent samhällsekonomiska synpunkter synes de föreslagna åtgärderna även i övrigt kunna innebära försämringar. Mot bakgrund av det anförda ställer sig utskottet tveksamt till lämpligheten av att indragningarna, på det sätt som föreslås i propositionen, genomförs. Utskottet kan för sin del tillstyrka att så sker endast i de fall detta uppenbarligen medför ringa olägenhet för bygden. Frågor om indragningar eller tidtabellsändringar skall vidare, så som hittills, avgöras efter samråd med berörda länsstyrelser och kommuner. Utskottet ställer sig också, liksom vägverket, avvisande till att avgiftssystem för viss färjetrafik införs. Utskottet förutsätter slutligen att bedömningen av den inventering av sparmöjligheterna inom färjetrafiken som gjorts av vägverket, snarast möjligt redovisas för riksdagen.”

Så långt var alltså den borgerliga utskottsmajoriteten beredd att ansluta sig till de socialdemokratiska förslagen. Men när det sedan gällde att fullfölja detta och anvisa medel för att verkligen få till stånd en offensiv satsning på att ersätta färjeförbindelser med broar, då ville man inte vara med längre. Betecknande var också att vid voteringen i kammaren hoppade varenda borgerlig motionär av sina egna motionskrav, som man ställt då och tidigare, och som också gick ut på att vissa färjeförbindelser skulle ersättas med broar.

Herr talman! Nu återkommer kommunikationsministern till frågan om indragning av färjor. I den utredning som vägverket har gjort beräknas besparingen för vägverket till 12–13 milj. kr. per år för de 24 färjeleder för vilka en indragning bör övervägas. Genom att minska nattrafiken vid de färjelägen där vägförbindelser finns som alternativ till färjan kan ytterligare ca 4 milj. kr. sparas. Vägverket har också i utredningen beräknat merkostnaderna för trafikanterna vid ett genomförande av de föreslagna åtgärderna till mellan 5,5 och 6,5 milj. kr.

Kommunikationsministern säger vidare att vägverket nu bör gå vidare och pröva frågor om indragning av färjeleder och turlisteförändringar. Men han säger också att för varje färjeled bör undersökas om förbindelsen kan ersättas med en bro.

Vi socialdemokrater tycker givetvis att det är bra att kommunikationsministern nu har anslutit sig till vår uppfattning, att man bör pröva att ersätta

Nr 103

Onsdagen den  
25 mars 1981

---

*Anslag till väg-  
väsendet m. m.*

Onsdagen den  
25 mars 1981

---

*Anslag till väg-  
väsendet m. m.*

färjeleder med broar. När jag lyssnade till kommunikationsministerns inlägg här i kammaren för en stund sedan, fick jag närmast intrycket av att han var heltänd på att ersätta färjor med broar. Därför är det naturligtvis att beklaga att han inte också är beredd att anvisa erforderliga investeringsmedel. För att finansiera broinvesteringarna hänvisas vägverket i stället antingen till att använda medel för sysselsättningsfrämjande åtgärder eller till att använda sig av ordinarie driftsanslag.

På det här sättet ges vägverket i realiteten inga som helst möjligheter att realisera några broprojekt, eftersom finansieringen hänvisas till osäkra beredskapspengar eller till ett driftsanslag som redan nu understiger 1980 års anslag med ca 200 milj. kr.

Detta tillvägagångssätt är för oss socialdemokrater helt oacceptabelt. Därför upprepar vi nu våra förslag från i höstas om en offensiv satsning på att bygga broar. Vi bör i dagens konjunkturpolitiska läge vidta åtgärder för att stimulera denna typ av investeringar. Vi förordar därför, i stället för indragningar av färjeförbindelser, att vissa färjeleder ersätts med broar. Delvis kan broarna utföras i stål, vilket leder till beställningar inom bl. a. stål- och varvsindustrin. I första hand bör också sådana broar byggas som har en mycket god samhällsekonomisk lönsamhet.

Fru talman! I första hand bör färjelederna ersättas med broar enligt följande:

En bro över Brosundet i Skaraborgs län. Enligt vägverkets kostnadsberäkning kommer bron att kosta ca 2,5 milj. kr. att bygga. Det är ett klart lönsamt alternativ att ersätta färjan med en bro. Driftkostnaderna för färjetrafiken uppgår till ca 800 000 kr. per år. Resultatet blir att byggkostnaderna kommer att vara betalda om ungefär fyra år genom minskade driftkostnader. Det kan vidare vara värt att framhålla att ett slopande av färjetrafiken utan ersättning av en bro enligt vägverkets beräkningar skulle innebära en årlig merkostnad för trafikanterna på 700 000 kr.

Broar mellan Bockholmen och Klädesholmen samt mellan Hamburgsund och Hamburgö i Bohuslän.

En bro över Liljedalssundet i Värmlands län.

En bro mellan Ekhammar och Björsund i Södermanlands län. Även här ligger projekteringen långt framme.

En bro vid Bjursunds ström i Kalmar län. Detta projekt torde kunna igångsättas omedelbart.

En bro vid Sundet-Hasselön i Gävleborgs län. Färjedriften är även här mycket kostsam, och kostnaden för den uppgick 1980 till ca 750 000 kr. Mot detta skall man då ställa en investering på 6 milj. kr. för en broförbindelse. Även detta är alltså en mycket lönsam investering.

Vi föreslår också att 50 milj. kr. anvisas under anslaget byggande av statliga vägar.

Till sist vill jag konstatera att intresset från den borgerliga sidan för att föreslå att man ersätter färjeförbindelser med broar vid detta tillfälle har svalnat mycket kraftigt. Det har i anledning av budgetpropositionen inte väckts en enda borgerlig motion med framställningar i det här avseendet.

Fru talman! Med det anförda vill jag yrka bifall till reservation 4 samt i övrigt bifall till samtliga socialdemokratiska reservationer som är fogade till detta betänkande.

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

**Anf. 30 ROLF SELLGREN (fp):**

Fru talman! Vi befinner oss i en tid då sparsamhet med samhällets medel måste iakttas. Kommunikationsdepartementets olika anslagsområden utgör därvid självfallet inget undantag.

Men på en punkt har man där måhända varit alltför ambitiös och drivit sparsamheten litet för långt. Kommunikationsbilagan i budgetpropositionen har i år, utöver den nödvändiga återhållsamheten med medel, drabbats av en kraftig nedbantning till omfånget – eller till ungefär hälften mot tidigare. Det är i och för sig inget fel att undvika mångordighet, men det har i sin tur lett till tolkningssvårigheter på ett och annat område, genom knapphet i motive- ringen. Jag hoppas nämligen att det är orsaken till den oklarhet som uppstått om statsrådets syn på den statliga färjetrafiken.

När kommunikationsministern redogör för vägverkets fortsatta prövning av driften av de 24 färjelederna, som tidigare utretts, väntar man sig att riksdagsbehandlingen så sent som i december 1980 skulle ha omnämnts. I samband med besparingspropositionen tog nämligen trafikutskottet liksom riksdagen klar ställning för att prövningen av färjetrafiken skulle ske med största hänsyn till den berörda befolkningen. Utskottet ställde sig bl. a. tveksamt till lämpligheten av att genomföra indragningarna på det sätt som föreslagits i besparingspropositionen. Tillstyrkan kunde enligt utskottet ske endast i de fall detta uppenbarligen medför ringa olägenhet för bygden. För att markera tyngden i denna uppfattning gavs regeringen detta till känna.

När statsrådet nu på nytt tar upp samma frågor gör han det utan hänvisning till det tidigare riksdagsbeslutet. Det kan då tolkas så att de nya direktiven till vägverket inte innehåller denna aktsamhetsanvisning som utskottet angav.

Uttalandet i propositionen skapar osäkerhet hos dem som har att tolka innehållet. Utskottet har därför i år upprepat sin uppfattning. Detta besked bör alltså skickas vidare till bl. a. vägverket och länsstyrelser som vägledning vid eventuella kommande indragningsprövningar. Det vore faktiskt en fördel om kommunikationsministern här i kammaren i dag kunde bekräfta utskottets uppfattning.

Arbetsordningen är ju sådan här i riksdagen att man inte fattar beslut om hur verksamheten skall bedrivas vid varje enskild färjeled. Men det uttalande som gjordes av riksdagen i fjol, och som utskottet upprepar i år, hade till ändamål att begränsa omfattningen av dessa indragningar. Det var också avsett som en utgångspunkt för kommuner och länsstyrelser i samband med framställningar från vägverkets sida.

Självfallet hade man, fru talman, någon viss färja i tankarna när utskottets

*Anslag till väg-  
väsendet m. m.*

mening formulerades. Det hade jag också. För min del stod naturligtvis färjetrafiken mellan Hornö och Veda vid Ångermanälvens nedre lopp som typexempel på en färja som inte kan dras in på grund av dess betydelse för en bygd. Med utskottets uttalande bör färjetrafiken mellan Hornö och Veda anses tryggad. En indragning av denna färja skulle nämligen lägga en död hand framför allt på Hornöbygden och på ett orättfärdigt sätt fördyra färdkostnaderna för befolkningen. Det är inte heller möjligt att ersätta den färjan med en bro.

Däremot delar utskottet helt föredragandens uppfattning att det i flera fall innebär lönsamma investeringar att ersätta färjeleder med broar. I fråga om sättet att finansiera sådana brobyggen råder emellertid delade meningar inom utskottet. Majoriteten delar föredragandens uppfattning, dvs. att för en del projekt kan medel för beredskapsarbeten användas och för objekt med hög företagsekonomisk lönsamhet kan driftmedel användas. Kommunikationsministern har också i ett replikskifte med Kurt Hugosson tidigare i den här debatten aviserat aktiva åtgärder för att bygga flera av de aktuella broarna.

Utskottets socialdemokratiska ledamöter har i sin motion 1980/81:1744 föreslagit en anslagshöjning för ändamålet med 50 milj. kr. I reservation 4 har de sprungit ifrån sitt krav och anser nu att regeringen i kommande tilläggsbudget skall anvisa samma belopp för ändamålet. Vad den omsvängningen innebär är svårt att bedöma. I nuvarande läge kan majoriteten inte tillstyrka en anslagsökning av den storleksordningen. Reservationen avstyrks således.

I denna reservation tillstyrker socialdemokraterna också en rad enskilda motioner om mindre brobyggen. Därmed avviker de från tidigare principer här i riksdagen. Lika litet som riksdagen lägger sig i övrig detaljplanering inom väganslagets ram bör riksdagen gå in i planeringen av sådana här mindre brobyggen. Kurt Hugosson har ju i dag själv anslutit sig till den principen när han talat om vägarna. Men Olle Östrand har i sitt anförande visat att han tycks tro att planerna på att ersätta färjor med broar är något exklusivt förslag från socialdemokraternas sida. Med sin uppräknings av olika objekt hyllar han kravet på att riksdagen skall avvika från tidigare principer. Det är inte socialdemokraterna som har framställt det unika förslaget att färjor i vissa fall skall ersättas med broar. Det har tidigare uttalats i propositionen, och jag tycker att det är viktigt att det framhålls här i dag.

Socialdemokraternas reservation nr 4 framstår som ännu svagare mot bakgrund av att byggandet av en av de föreslagna broarna beräknas bli påbörjat redan under 1982. Ytterligare fyra av de sju där nämnda broarna är aktuella för provning av vägverket.

Fru talman! Jag upprepar mitt yrkande om avslag på reservation nr 4 och yrkar bifall till utskottets hemställan.

**Anf. 31 OLLE ÖSTRAND (s) replik:**

Fru talman! Det är ändå så, Rolf Sellgren, att vårt förslag i stort ansluter sig till vägverkets planläggning i det här avseendet. När jag lyssnade till Rolf

Sellgren fann jag emellertid att hans inlägg andades stor oro inför framtiden. Hans inlägg kan inte tolkas på annat sätt än att han är fundersam inför kommunikationsministerns ärliga avsikter när det gäller en offensiv satsning på att ersätta färjorna med broar. Man kommer nämligen inte ifrån det faktum – och det är väl en av anledningarna till att Rolf Sellgren känner oro – att besparingspropositionen gällde indragning av färjor, minskat öppethållande, avgiftsbeläggning eller överföring till privat vägsamfällighet. Den gången berörde inte kommunikationsministern med ett enda ord möjligheten att ersätta färjeförbindelserna med broar.

Nu har det skett en total omsvängning, och det är bra om så verkligen är fallet. Men det är också det man är fundersam inför, eftersom inte ett enda öre anslagits för igångsättandet av denna offensiva satsning. Därför är naturligtvis Rolf Sellgrens oro berättigad. Det säkraste sättet för Rolf Sellgren att stilla sin oro är att den här gången ansluta sig till den socialdemokratiska reservationen – det utgör en garanti för att vi verkligen får en offensiv satsning när det gäller att ersätta färjeförbindelser med broar, något som Rolf Sellgren och jag – samt även kommunikationsministern, vilket jag dock i högsta grad betvivlar – ansluter sig till.

**Anf. 32 ROLF SELLGREN (fp) replik:**

Fru talman! Jag vet inte vad Olle Östrand tänkte på när han lyssnade på mitt anförande. Någon oro eller misstro andades det i varje fall inte. Jag ser Olle Östrands inlägg mera som ett inslag av enkel debatteknik för att dölja att han har kommit snett i själva sakfrågan.

Riksdagen fattar inte beslut i fråga om enskilda objekt, och det är Olle Östrand fullt medveten om. Han försöker emellertid krypa undan och avviker helt och hållet från tidigare mönster.

Vidare är det inte fråga om någon svängning i uppfattning. Vid utskottets handläggning i fjol drev jag starkt frågan hur man skall bedöma den fortsatta färjetrafiken i landet. Jag underströk att man skulle vara mycket restriktiv när det gäller indragning av färjor och att en indragning skulle ha mycket ringa betydelse för folket i bygden om den skulle kunna genomföras.

Jag har således följt samma linje, och jag har verkligen varit en av dem som försökt påverka bl. a. Olle Östrand i den frågan.

**Anf. 33 OLLE ÖSTRAND (s) replik:**

Fru talman! Vi avviker inte, Rolf Sellgren, från beslutsrutinerna. Vi har lagt fram en plan för hur man skall ersätta färjeförbindelser med broar. Vi har också pekat på finansieringsmöjligheter. Det förslaget tycker jag att Rolf Sellgren skall stödja.

Rolf Sellgrens senaste inlägg kan jag inte tolka på annat sätt än att han kommer att stödja utskottsmajoritetens förslag. I så fall "hänger" de här broarna i luften. Om nu pengar skall tas från de ordinarie driftanslagen för brobyggande skulle jag vilja ställa frågan: Vad är det man skall dra in på när det gäller drift och underhåll i berörda län? Skall man dra in på snöröjningen, sandningen, beläggningsverksamheten eller underhållet av våra grusvägar?

Någonstans måste ju besparingar göras. Det skulle vara mycket intressant, Rolf Sellgren, att få reda på vad det är som vi skall dra in på för att kunna genomföra den här satsningen. Ni är ju inte beredda att anvisa ytterligare medel.

**Anf. 34 ROLF SELLGREN (fp) replik:**

Fru talman! Om Olle Östrand hade lyssnat till den tidigare debatten mellan kommunikationsministern och Kurt Hugosson om vad några miljoner kan betyda i en stor budget på 4,7 miljarder, skulle han inte ha behövt uttala sig som han gjort. Det är ett mycket enkelt detaljresonemang han för, som faller på sin orimlighet. Det är faktiskt som att hänga broar i luften, Olle Östrand!

**Anf. 35 ARNE ANDERSSON i Gamleby (s):**

Fru talman! Sedan Olle Östrand här har redovisat vissa allmänna synpunkter beträffande bakgrund och annat när det gäller det avsnitt i budgetpropositionen som behandlar frågan om broar kan jag i viss utsträckning begränsa mig i mitt anförande. Det är några saker som jag ändå vill ta upp med anledning av vad som sagts här tidigare under debatten dels av kommunikationsministern, dels av andra talare.

Jag vill betona att i den s. k. sparplan som lades fram i höstas sades ingenting om alternativet att ersätta färjor med broar. Det kom fram i de socialdemokratiska motionerna. Sedan dessa hade väckts och presenterats visade det sig att också kommunikationsdepartementet i princip anslöt sig till den linjen. Även kommunikationsministern har här i dag uttalat att det var en god idé. Sedan dess har det förekommit flera diskussioner på det lokala fältet i de här frågorna. Det mest underliga i dessa sammanhang är, som också har sagts tidigare i denna debatt, att man har resonerat om alla möjliga vinklingar och vändningar – att byggandet skulle starta omedelbart, osv. – men att man aldrig har diskuterat hur finansieringen av brobyggandet skall ske.

I budgetpropositionen 1981/82 återkommer kommunikationsministern till frågan om ersättning av vägfärjor med broar. I budgetpropositionen anges att det kan bli aktuellt att bygga broarna med driftmedel. En av dessa broar är bron vid Bjursunds ström. Den är kostnadsberäknad till 20 milj. kr. Visserligen finns den med i långtidsplaneringen, som sträcker sig från 1982 till 1986. För vart och ett av dessa år finns vissa summor angivna i den rullande vägplaneringen. Men när kommunikationsdepartementet presenterar budgetpropositionen står det med stora rubriker i pressmeddelandet: Kalmar län i budgeten! Bro vid Bjursunds ström. 20 miljoner satsas. Byggstart 1982, slutfört 1984.

Det finns inte ett ord i budgeten om detta. Men så heter det i kommunikationsdepartementets pressinformation.

När vi ställer frågor kring detta, får vi egentligen inga svar. Man vet inte varför det har blivit så, man hänvisar till vägverkets planering osv. Men faktum kvarstår – att man i kommunikationsdepartementets pressmeddelan-

de har vilselett läsarna. Detta har ju också framgått i pressen.

Så sent som i förra veckan hade kommunikationsministern i riksdagens frågestund anledning att diskutera frågan om byggandet av bro vid Bjursunds ström. Det var väl inget nytt som kom fram i den diskussionen i och för sig – mer än på en punkt. Kommunikationsministern sade nämligen att om inte brobygget startas 1982, så kan det möjligen finnas grund för att starta bygget redan 1981. Men liksom i alla andra sammanhang anger man inte hur det skall gå till. Jag förutsätter i alla fall att man inte har några driftmedel att ta av – så mycket vet jag om hur det ligger till på den punkten när det gäller vägförvaltningen i Kalmar län.

Men om nu brobygget skall kunna startas 1981, så måste beslutet fattas nu, även om bygget är färdigprojekterat. Man kan möjligen vänta någon eller några veckor till. Det låter vackert att säga att man skall börja 1981, men beslutet måste alltså tas nu – eller i varje fall inom de närmaste veckorna. Och man kan ju komma i gång om man ansluter sig till de socialdemokratiska reservationerna fogade till trafikutskottets betänkande.

Om riksdagen bifaller de socialdemokratiska reservationerna i dessa avsnitt, löser man således anslagsfrågan. Då kan bl. a. brobygget vid Bjursunds ström startas 1981 – eljest kommer det inte att gå.

Det är ett klart faktum att några förändringar i den gällande och rullande vägplanen inte har skett. I budgetpropositionen har man angett sådana målsättningar att det blir mycket starka neddragningar för vägverkets verksamhet. Hur det skall gå att i den neddragna budgeten för vägverket också få in detta med broarna är svårt att förstå.

Kommunikationsministern nämnde tidigare i dag att nu skulle det bli offensiva satsningar, och man skulle se till att en del av dessa brobyggen kom i gång. Men faktum kvarstår också i det sammanhanget. Kommunikationsministern angav inga tidpunkter. Jag tror nog att kommunikationsministern har den viljeinriktning som här redovisades, men det vore bra om man fick veta om det är i år eller nästa år brobyggena skall startas. Det är inte så lång tid regeringen har på sig. Jag dristar mig faktiskt att fundera över om man kan resonera på det här sättet med vetenskap om att man kan hänvisa till att man inte hinner få fram dessa förslag – för den risken är ju påtaglig.

Herr talman! Jag vill yrka bifall till de socialdemokratiska reservationerna vid trafikutskottets betänkande.

Under detta anförande övertog talmannen ledningen av kammarens förhandlingar.

**Anf. 36 KARL-ERIK SVARTBERG (s):**

Herr talman! Kommunikationsministern sade några vänliga ord om socialdemokraternas motioner om brobyggandet. Han tycker att det är riktiga och bra satsningar.

Ja, vi är naturligtvis nöjda över att kommunikationsministern nu resonerar efter samma linjer som vi följde i samband med motioner i anslutning till den s. k. besparingspropositionen i höstas. Redan då hävdade vi att man bör

Onsdagen den  
25 mars 1981

*Anslag till väg-  
väsendet m. m.*

ersätta vissa färjeförbindelser med broar, för att på så sätt minska driftkostnaderna, i stället för att försämra färjeservicen.

Med anledning av årets budgetproposition – och vad kommunikationsministern skriver där – noterar finansutskottet i sitt betänkande nr 16, som vi nu behandlar:

”Den av vägverket lämnade redovisningen över färjeleder som kan ersättas med broförbindelser visar enligt den nu föreliggande propositionen att den genomsnittliga återbetalningstiden för en broinvestering är så kort som 11–12 år. I flera fall kan en broinvestering återbetalas på 5–7 år genom uteblivna driftkostnader för färjeförbindelsen. Utredningen visar att redan år 1981 skulle vissa brobyggen kunna påbörjas. Med hänsyn till att det företagsekonomiskt är klart lönsamt för vägverket att göra broinvesteringar som ersätter färjeleder förordas att verket upprättar ett särskilt program för detta arbete. I första hand anses därvid arbetsplaner för broinvesteringarna böra tas fram.”

Så långt tycker vi att detta är utmärkt, så långt är vi alltså överens. Men när det sedan gäller att finansiera brobyggena skiljer vi oss åt. Kommunikationsministern och utskottsmajoriteten förlitar sig i huvudsak på eventuella medel för beredskapsarbeten och på vägverkets mycket begränsade driftmedel. Vi socialdemokrater vill anvisa medel direkt för bl. a. brobyggena Klädesholmen–Bockholmen och Hamburgö–Hamburgsund. Majoritet för reservation 4 beträffande punkten 6 c ger de medel som behövs.

Herr talman! Jag yrkar därför bifall till reservation 4.

Kommunikationsministern berömmar vårt initiativ beträffande bron Klädesholmen–Bockholmen. Ja, han fick klart besked när samhällsföreningen på Klädesholmen och Tjörns kommun uppvaktade honom om bron och klargjorde att denna bro är av avgörande betydelse för näringslivet på Klädesholmen och för möjligheterna att bevara Klädesholmen som ett levande samhälle. Sedan försöker kommunikationsministern göra sig lustig och säger att socialdemokraterna har otur när det gäller bron till Hamburgö – för den vill befolkningen inte ha, säger han. Ulf Adelson gör det lätt för sig. Han vet ju annars att det gäller att få ned vägverkets driftkostnader. Han vet ju att en samhällsekonomi som försämras i galopperande fart kan innebära drastiska försämringar i exempelvis färjetrafiken i kommande besparingspropositioner.

I dag fungerar färjeförbindelsen bra för invånarna på Hamburgö. De har täta turer och nattrafik, och förbindelsen sköts väl. Men invånarna på Hamburgö accepterar – om jag har förstått saken rätt – en bro om alternativet är försämrade färjeförbindelser. Nu hör till saken att det inte är vi socialdemokrater som har kommit med förslaget om en bro till Hamburgö. Däremot är det rätt att säga att bron blir färdig några år tidigare, om riksdagen följer vårt förslag.

**Anf. 37 ALLAN ÅKERLIND (m):**

Herr talman! I trafikutskottets betänkande nr 16 behandlas flera motioner om huruvida bidrag skall utgå eller inte utgå till en bit tunnelbana mellan

Danderyd och Täby. Frågan gäller här om man skall satsa stora pengar på en dyr liten stump tunnelbana eller om man skall satsa en betydligt mindre summa och för den få en upprustad Roslagsbana med sammanlagt mångdubbel längd.

Frågan om Roslagsbanan är inte ny. Debatten har pågått med tilltagande styrka och hätskhet i ungefär 20 år. Det har varit en kamp mellan befolkningen, som vill ha ett väl fungerande trafikmedel, och de styrande i stat och landsting, som oftast velat lägga ner banan.

Man har lagt ner bit för bit. Det är ungefär som när man sågar sönder ett träd och först börjar med kvistar och grenar.

Roslagsbanan betjänade förr nästan hela Roslagen. Men bit för bit sågades Roslagsbaneträdet av. Först delen Faringe-Gimo, sedan delen Norrtälje-Rimbo. Så delarna Uppsala-Rimbo och Rimbo-Hallstavik. Då hade man tagit de flesta yttre grenarna.

Medan allt detta hände var oppositionen stark mot detta sätt att handskas med människor. Men de flesta som drabbades bodde i glesbygd, och deras bittra klagomål hörs sällan tillräckligt starkt för att ge resultat i positiv riktning. Det utlovades högtidligt att alla indragna tåglinjer skulle ersättas med bussar. Men efter en tid drogs vissa busslinjer in, så att människorna vid dessa blev helt lämnade åt sitt öde. Ett länsbolag bildades för trafiken. Glesbygdens folk i dessa trakter fick höra talas om att man i andra delar av länet fick pendeltåg och tunnelbanor, men själva fick de i många fall bara vara med och över skatten betala subventioner till dem som har god trafik och billiga månadskort. Subventionerna i länet kostar nu ungefär 1 000 kr. per person och år.

Men kvar var Roslagsbanan mellan Stockholm och Rimbo och ut till Österskär. Nu ville nedlägningsivrarna lägga ner även dessa delar, alltså själva stammen på Roslagsbaneträdet. Men då blev det svårare. Det berörde många människor. Striden har stått hård under många år.

Landstinget i Stockholms län har fattat beslut i frågan både 1975 och 1980. Vid båda tillfällena har partigrupperingarna varit desamma. Socialdemokrater och folkpartister med ett enstaka undantag är för nedläggning av Roslagsbanan. Moderater, centerpartister och kommunister är för ett bibehållande av Roslagsbanan.

Det som förvrängt hela debatten är att man hela tiden jämfört kostnaderna för en tunnelbana utbyggd till Täby, alltså 4-5 km, med kostnaderna för en upprustning av Roslagsbanan i hela dess längd, 8-9 mil. En sådan jämförelse är orimlig, men trots det har den gjorts år efter år. Tunnelbancanhängarna har åter och åter försökt bevisa att en upprustning av Roslagsbanan i hela dess längd skulle bli dyrare än deras lilla tunnelbanestump till Täby. Ändå har de inte lyckats.

Av handlingarna i landstinget framgår att kostnaderna för byggande av tunnelbanestumpen skulle bli ca 700 milj. kr. i investeringskostnader och att statsbidraget skulle uppgå till 200 milj. kr., medan normalt underhåll av befintlig Roslagsbana sammanlagt inte skulle överstiga 200 milj. kr. för en tioårsperiod.

Onsdagen den  
25 mars 1981

---

*Anslag till väg-  
väsendet m. m.*

Mellan de båda besluten i landstinget åren 1975 och 1980 hände en hel del. Det pågick en namninsamling för bibehållande av Roslagsbanan. Ca 40 000 människor skrev på. Det ordnades också i samband med valet 1979 kommunala folkomröstningar i Täby och Vallentuna kommuner. I båda kommunerna uttalade sig en förkrossande majoritet för bibehållande av Roslagsbanan och mot alternativet med tunnelbana till Täby. Men hela denna opinionsyttring hade tydligen socialdemokrater och folkpartister i Stockholms läns landsting inte en aning om när de röstade mot Roslagsbanan.

I en motion vid förra årets riksmöte hade jag tillsammans med Jan-Eric Virgin begärt att regeringen skulle ta upp förhandlingar med Stockholms läns landsting för att säkerställa fortsatt järnvägsdrift i länets nordostregion. Motionen avstyrktes av trafikutskottet med hänvisning till pågående utredningsarbete om förutsättningarna för den gods- och persontrafik som berör Stockholmsregionen, som man skrev. Vad man syftade på var den s. k. Stockholmsutredningen, tillsatt den 27 mars 1980. Med samma motivering avstyrktes en centermotion med samma syfte som vår. Riksdagen följde utskottets förslag.

Trots detta riksdagens otvetydiga beslut att vänta på utredningen biföll kommunikationsministern i slutet av förra året en hemställan från Storstockholms lokaltrafik om att få lägga ned ca 13 km av Roslagsbanan. Det gäller delen mellan Rimbo och Kårsta. Då har man tagit en bit till. Detta beslut är för mig en gåta, mot bakgrund av riksdagens beslut.

I årets budgetproposition har några medel inte tagits upp för tunnelbanestumpen till Täby. Det tycker vi moderater på Stockholmslänsbanken i riksdagen är bra. Vi har i en motion uttryckt vår tillfredsställelse med det och menar att Roslagsbanan är en väl fungerande trafikapparat, som kan bevaras också i framtiden. Men detta tyckte inte trafikutskottet om. Motionen avstyrks enhälligt. Visserligen föreslås inga direkta medel till tunnelbanan – och det är bra – men utskottet ansluter sig till vad som sägs i motioner från socialdemokraterna och folkpartiet om att bidrag till byggande av tunnelbanor skall kunna utgå.

Visst kan bidrag utgå och omfördelningar göras om man regionalt vill göra så, men utskottet nöjer sig inte med detta – om man ändå hade gjort det! – utan skriver: "Utskottet förutsätter vidare att därest medel för byggande av tunnelbana skulle erfordras under år 1982 sådana medel utgår inom ramen för medelstilldelningen för regionen." Och man säger att detta av riksdagen bör ges regeringen till känna. Det är, som jag ser det, en klar beställning av medel till tunnelbanan, trots att inte något anslag föreslagits. Jag är glad om jag skulle ha fattat fel i detta avseende, men jag tror inte det.

I en centermotion begärs, liksom vi gjorde under förra året, överläggningar mellan staten och Stockholms läns landsting i frågan. Men det finner utskottet inte påkallat utan avstyrker motionen. Nu gör man sig inte ens besväret att hänvisa till den utredning som man skyllde på förra året.

Vi har känt oss svikna många gånger. Sveket mot Roslagens folk när det gäller Roslagsbanan har pågått under lång tid och i många faser och

skepnader. Men vi ger inte upp kampen för Roslagsbanan, trots att denna är stympad. Trafiken på Roslagsvägen, oljepriserna, investeringskostnaderna och folkökningen i Roslagskommunerna – allt talar till Roslagsbanans förmån. Och den kan absolut inte ersättas med en kort stump tunnelbana till Täby.

Mot ett enhälligt utskott är det knappast någon mening att yrka bifall till vår motion, och därför avstår jag från det. Men det betyder ingalunda att vi i Roslagen kommer att böja oss för dumma beslut. Kampen för en bevarad och upprustad, väl fungerande Roslagsbana kommer att fortsätta.

**Anf. 38 JOHN JOHANSSON (s):**

Herr talman! I trafikutskottets betänkande 1980/81:16 behandlas bl. a. motion 1505 av mig och några medmotionärer från Skåne. I yrkandet hemställs att statens vägverk ges i uppdrag att vid fördelning av anslag beakta behovet av vägförbättringar och utbyggnader i Skåne. Bristerna är speciellt stora på de mindre vägarna i de mellersta och sydöstra delarna av landskapet.

Under en lång följd av år har Skånelänens vägbyggnadsanslag varit i underkant, trots vikande sysselsättning. Det är allmänt bekant att Skåne har ett av de svåraste sysselsättningslägena i landet. Mot den bakgrunden bör en omfördelning av väganlagen ske till de båda Skånelänens fördel. Också en annan faktor bör vägas in i sammanhanget, nämligen det underskott som uppkommit på grund av de två svåra vintrar som Skåne fått uppleva. Detta är någonting som man ej har kunnat förutse vid anslagsberedningen, och det borde därför rättas till i efterhand. Om inte en omfördelning av väganlagen sker eller extra medel tillförs Skåne, kommer detta underskott, som uppstår på grund av naturkrafterna, att belasta underhållet och förbättringen av vägarna i landskapet. Det skulle innebära en kapitalförstöring som vi inte anser vara riktig.

Trafikutskottet har inte haft förståelse för detta. Utskottet hänvisar till de planeringar som sker, och man pekar på att planeringsmyndigheterna har att göra flerårs- och långtidsplaner. Vi motionärer har full förståelse för detta, men trafikutskottet har tydligen inte riktigt satt sig in i de problem som uppstår då vådrets makter drabbar Skåne. Om flera svåra vintrar drabbade Skåne, skulle mestadelen av de vägunderhållsmedel som anslagits behöva användas för vinterbruk. Det eftersatta underhåll som då uppkommer sommartid innebär en kapitalförstöring, något som jag anser att utskottet borde ha satt sig bättre in i innan man avstyrkte motionen och därmed förslaget att ge Skåneläna mera pengar till vägarbetena.

Att låta bli att underhålla vägarna innebär som vi ser det inte bara en kapitalförstöring. Det försvårar också framkomligheten för människorna. Som vi har pekat på i motionen strävar vi efter att skapa "ett rundare Skåne". Vi vill med andra ord försöka förkorta restiderna mellan olika orter för att därmed öka rörligheten på arbetsmarknaden och möjliggöra en ökad sysselsättning inom området. Trafikutskottet har tydligen inte förståelse för att en god vägstandard är av betydelse för att detta skall kunna förverkligas.

*Anslag till vägväsendet m. m.*

Onsdagen den  
25 mars 1981

*Anslag till väg-  
väsendet m. m.*

Svårigheterna för människorna kommer att öka och vägstandarden kommer att försämrans genom den borgerliga regeringens neddragning av vägbudgeten med 1 miljard kronor i förhållande till den programnivå som anbefalldes i 1979 års trafikpolitiska beslut. Utskottets skrivning och regeringens proposition innebär med andra ord att svårigheterna att ta sig fram på de mindre skånska vägarna blir allt större. Som framhålls i den socialdemokratiska reservationen nr 10 borde anslaget ligga på en annan nivå, så att man kan upprätthålla en hygglig vägstandard och så att kapitalförstöringen inte förvärras för varje dag som går.

Herr talman! Jag yrkar bifall till de socialdemokratiska reservationerna.

**Anf. 39 SVEN-GÖSTA SIGNELL (s):**

Herr talman! Så sent som den 16 december 1980 avtog riksdagens borgerliga majoritet en motion angående byggande av en broförbindelse över Brosundet mellan Brosunden och Rosendala. Vi socialdemokrater i Skaraborgs län, som stod bakom den nämnda motionen, anser dock att denna fråga är så väsentlig för vårt län att vi nu återkommit med en liknande motion.

Jag kan inte underlåta att framföra ett beklagande över att den borgerliga majoriteten avtog vår motion. Som mest beklagansvärt ser jag att ingen av de borgerliga representanterna från vårt län ställde upp för att stödja vår motion, alldenstund de ändock borde vara klara över att detta hade varit till stort gagn för Skaraborgs läns vidkommande.

Jag ser nu till min glädje att vår länsbank har begåvats med en centerpartistisk suppleant, som vid gårdagens frågestund deklarerade sitt stora intresse för landsbygdsvägarna i Skaraborgs län. Jag hoppas att hans intresse har överlevt natten och att det finns ett lika brinnande intresse för de skaraborgska småvägarna i dag som i går. Stig Genitz har nu ett drömläge för att visa att hans intresse verkligen var ärligt menat. Det enklaste sättet att göra det är att vid den kommande voteringen stödja den socialdemokratiska reservationen nr 4 vid trafikutskottets betänkande nr 16.

Skall brobygget över Brosundet till dels finansieras med pengar från vägverkets driftanslag, som regeringen och den borgerliga majoriteten i trafikutskottet föreslår, kommer detta för Skaraborgs läns vidkommande att få mycket negativa följder för vägnätet. Vi skall ha klart för oss att redan nu befintliga drift- och underhållsanslag till de skaraborgska vägarna är bekymmersamt låga.

Av vägverkets pressmeddelande av den 18 mars framgår klart och tydligt att vad vi i motionen har framhållit som fördelar som skulle vinnas, om ett brobygge över Brosundet kom till stånd, är helt i samklang med vägverkets ståndpunkter. Låt mig bara få återge något ur pressmeddelandet. Där står att färjeleden årligen kostar 1 milj. kr. enbart i driftkostnader. Anläggningskostnaden för en bro som ersätter färjetrafiken är beräknad till 3 milj. kr., och den kostnaden är således intjänt genom driftbesparingar på några år. Man meddelar också att trafikmängden är 175 fordon per årsdygn.

Skillnaden i tidsvinst mellan bro och färja är per fordon nio minuter. Detta ger som sammanlagt resultat en tidsbesparing av 10 000 timmar per år för trafikanterna. Till detta kan läggas att ett slopande av färjetrafiken utan att den ersätts med en bro skulle enligt vägverkets tidigare gjorda beräkning innebära en årlig merkostnad för trafikanterna på drygt 700 000 kr.

Herr talman! Jag anser att det inte skulle behövas mer argument för att ett brobygge snart bör komma till stånd över Brosundet i Skaraborgs län. Jag vill yrka bifall till trafikutskottets socialdemokratiska reservation nr 4.

**Anf. 40 TORHEL LINDAHL (fp):**

Herr talman! Det har länge funnits ett beprövat sätt för politiker att göra sig populära. Det är att ta upp och driva en lokal fråga – gärna av den typen att det kan bli någon form av gåva, så att man kan visa att man verkligen har handlat. Det är inte bara i Sverige vi har haft den modellen – den finns nog i alla demokratiska länder. Förutsättningen för att man skall lyckas med en sådan gåva är dock att lokalbefolkningen vill ha den.

Socialdemokraterna i Bohuslän har motionerat bl. a. om en bro mellan Hamburgön och Hamburgsund. Det kan låta jättebra. Det där med att bygga broar är ju populärt på de flesta håll, och lokalbefolkningen brukar ju vilja ha en bro. I detta fall är det litet speciellt. Lokalbefolkningen är inte särskilt intresserad av den här bron. Man är så litet intresserad av att få den att man har skrivit på protestlistor mot den. Man säger att så länge färjan fungerar så bra som den gör vill man inte ha en bro. Detta beror väl i någon mån på speciella lokala förhållanden. Färjan i Hamburgsund går mitt inne i ett samhälle. Den utgör förbindelsen inne i samhället, och den är en mycket bekväm väg för cyklister och fotgängare. Nu skall vi komma ihåg att det är många äldre som bor på Hamburgön och att affärerna ligger på fastlandet. En bro skulle hamna en bit ifrån samhället. Den skulle betyda en lång omväg. Den skulle innebära en klar försämring för alla fotgängare och cyklister.

Nu hotar man med att det är risk för att det blir sådana våldsamma indragningar i färjetrafiken att det är bättre med en bro. Det är klart att den risken väl alltid finns, men det är inte några egentliga besparingar att göra på att glesa ut turerna på färjelinjen. Färjan måste vara bemannad dygnet runt. Varken sjukdomsfall, bränder eller andra olyckshändelser tar någon som helst hänsyn till tidtabeller. Därför måste färjan vara bemannad. Det är bemanningskostnaderna som är den största delen av driftkostnaderna för färjan. Kostnaden för den extra dieselolja som går åt för att någon gång köra färjan fram och tillbaka över det 90 meter breda sundet är inte alltför stor.

Vidare är det så att pengarna till en eventuell bro inte finns. F. ö. finns det inga egentliga planer på en bro. Vägverket har liksom fått order att titta litet löst på frågan. Man har suttit och tittat på en karta och gjort mycket grova överslagsberäkningar. Det är det enda som finns i planerna. Bron är inte på något sätt projekterad, och man är på vägverket mycket noga med att påpeka att dessa överslagsmässiga kostnadsberäkningar antagligen inte håller.

Sedan är det som sagt pengarna. De finns inte. Hur skall vi få fram dem?

Det finns två sätt. Det ena är att låna utomlands till hög ränta. Det andra är att låta sedelpressarna gå. Inget av dem är bra för landet i vad det gäller inflationen eller i andra avseenden.

Herr talman! Så länge färjan i Hamburgsund fungerar så som den gör är en färja för flertalet invånare på Hamburgön ett bättre alternativ än en bro. Därför yrkar jag bifall till utskottets förslag.

**Anf. 41 KARL-ERIK SVARTBERG (s) replik:**

Herr talman! Ja, det är riktigt, Torkel Lindahl, så länge färjan fungerar så bra som den gör. Men vi vet alltså inte hur länge den gör det.

Redan i höstas kom den första besparingspropositionen, som anvisade just indragning av färjeförbindelser och försämring av servicen som ett sätt att spara pengar. Vi har inte lagt fram vårt förslag för att bli populära i Hamburgsund eller på Hamburgön. Vi har lagt fram detta förslag därför att vi socialdemokrater vill ta ansvar för landets ekonomi, och landets ekonomi kräver att man minskar vägverkets driftkostnader. Så enkelt är det. Det är bara att konstatera att färjan i Hamburgsund nu är bemannad dygnet runt och går dygnet runt. Men det är inga självklarheter. Det finns öar som har tre förbindelser per dag och som inte har några nattförbindelser alls – men har dubbelt så stor befolkning som Hamburgön. Så har vi det exempelvis på Kosteröarna. Jag menar alltså att det är en fråga om hur långt pengarna räcker.

Sedan kan vi också göra klart för oss att den här bron visst finns medtagen i vägverkets planer – den är visserligen inte inlagd i planen och den är inte projekterad, men förslaget är heller ingenting som helt löst har kommit upp ur tomma intet. Det är också så att Tanums kommun så sent som vid månadsskiftet januari-februari yttrade sig över länsstyrelsens skärgårdsutredning, och det yttrandet var som taget direkt ur den socialdemokratiska motionen i höstas. Likadant är det nu, nämligen med en klar motivering: en bro kan ge arbetstillfällen när den uppförs, den kan ge sysselsättning på varven och den kan betyda en hel del för Hamburgsund och Hamburgön när det gäller att förbättra service, ge möjligheter till sysselsättning osv. Detta är ju de fakta vi har att resonera om. Kommunen ställer alltså upp här. Det är märkligt att också Torkel Lindahls politiska vänner i Hamburgsundsområdet, som har varit med om att fatta det här beslutet, inte tidigare har fått reda på att man inte vill ha den här bron – den frågan diskuterades ju också i höstas. Nu är det så att Torkel Lindahl inte kan lämna några garantier för att färjeförbindelsen blir kvar oförändrad, och kommunikationsministern kan det inte heller. Därför är det alltså bra att ha beredskap för bron.

**Anf. 42 TORDEL LINDAHL (fp) replik:**

Herr talman! Det är alldeles riktigt att jag inte kan lämna någon garanti, varken för färjeförbindelsen i Hamburgsund eller för några broar eller någonting annat i den vägen, men jag kan arbeta för att kommunikationerna skall fungera på det ena eller det andra sättet.

Jag redogjorde i mitt första inlägg för anledningen till att jag inte ser något

större hot mot den nuvarande servicen på färjan, nämligen att det faktiskt finns ett krav på att den skall vara bemannad dygnet runt. Då skall man inte hänvisa till andra öar, där det finns beredskap med viss brandkår och liknande och där ambulanstjänsten är uppbyggd på ett annat sätt. Jag återkommer till vad jag sade i mitt första inlägg: man kan inte få olyckshändelser och bränder att anpassa sig efter en tidtabell.

Kravet – eller skall vi säga Hamburgöbornas inställning – är ju att så länge färjan fungerar som den gör vill man inte ha en bro. Jag är en av dem som skulle ha den största personliga nyttan av att få en bro, men jag stöder helt Hamburgöbornas inställning.

En bro skulle ge arbetstillfällen, sägs det. Ja, det är klart att det skulle behövas en del folk för att bygga den. Men samtidigt skulle man ta bort de fem arbetstillfällen som färjan ger, och de är faktiskt något mer långsiktiga än något års brobygge.

**Anf. 43 KARL-ERIK SVARTBERG (s) replik:**

Herr talman! Jag är den förste att beklaga att det försvinner arbetstillfällen när man drar in färjeförbindelsen för att ersätta den med en bro. Den effekten är vi alla medvetna om. Det är naturligtvis så att staten som arbetsgivare har ett ansvar för att ge de fem människorna fortsatt arbete på annat statligt område.

Torkel Lindahl har tidigare resonerat om broläget. Ja, det är en fråga som man kan och bör diskutera. Man bör självfallet försöka att anpassa broläget till befolkningens önskemål.

Sedan vet Torkel Lindahl att vi i det här landet har en ekonomi som fullkomligt har raserats på några år. Det är ju detta förhållande vi har att ta hänsyn till. Så länge färjeförbindelsen fungerar så bra som den nu gör vill man ha färjan i stället för bron. Jag ställer upp bakom det önskemålet. Jag vill inte tvinga på Hamburgöborna en bro, om vi kan slippa bron och klara det med färjeförbindelsen.

Jag kan också säga att efter det att Hamburgöbornas protester blev kända har jag fått många påringningar från stora delar av Bohuslän. Det har varit åtskilliga samtal, där man sagt: "Vi har slagits länge för en bro. Ge då oss bron i nästa förslag." Det kan vi ställa upp bakom.

Men nu är det bara så, Torkel Lindahl, att när nästa besparingsproposition kommer – eller nästnasta, om den här regeringen får chans att lägga fram så pass många besparingspropositioner – kanske man står inför faktum att förbindelsen måste försämrats. Vad gör man då? Om man då skall ta tag i brobyggnadsplaner och annat, så får befolkningen på Hamburgö finna sig i försämrade kommunikationer under åtskilliga år framåt. Det var det vi ville förebygga med vårt förslag.

Jag är medveten om att bränder och sjukdomar inte anpassar sig efter turlistor. Men jag är också medveten om att man, när ekonomin inte räcker till, kanske blir tvingad att göra inskränkningar i färjetrafiken som innebär att det är stopp exempelvis mellan kl. 22 och kl. 5 på morgonen. Frågan är alltså: Vill Hamburgöborna även i det läget ha färjan, eller föredrar de möjligen en bro?

Onsdagen den  
25 mars 1981

*Anslag till väg-  
väsendet m. m.*

**Anf. 44** TORKEL LINDAHL (fp) replik:

Herr talman! Säger man "så länge som färjan fungerar som den gör, så föredrar man den framför en bro", torde svaret på Karl-Erik Svartbergs fråga vara helt givet. Försämringar gör att en bro blir ett alternativ.

Sedan har färjeförbindelsen varit hotad på det sätt som Karl-Erik Svartberg angav i sitt senaste inlägg. Det har varit tal om att man skulle slopa all trafik på natten och liknande. Det skulle ge besparingar, gudbevars. Det var under den socialdemokratiska regeringens tid. Hamburgöborna gick ihop och slogs för sin färja, och nu har vi en bra fungerande färja. Jag tror att vi är eniga och kan fortsätta den kampen.

Talmannen anmälde att Karl-Erik Svartberg anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

**Anf. 45** ÅKE GUSTAVSSON (s):

Herr talman! Runt om i Sverige ser vi nu de allvarliga följderna av regeringens vägran att följa 1979 års trafikpolitiska beslut. Regeringen har dragit ned vägsanslaget med mer än 1 000 milj. kr. i förhållande till beslutet och med närmare 650 milj. kr. i förhållande till vägverkets besparingsalternativ. Självfallet får detta en rad allvarliga följder för vägprojekt runt om i landet.

Regeringens neddragning av anslaget innebär att nybyggnaden av riksväg 31 i Jönköpings län skjuts på en ovisst framtid. Denna väg har länge legat i vägverkets planer, inte minst därför att det är länets mest olycksdrabbade väg. Förra året inträffade 107 olyckor, varav tre med dödlig utgång. Det har medfört att projekt som detta, som redan skulle ha varit i gång, nu har stoppats. De socialdemokratiska riksdagsmännen för Jönköpings län har påpekat detta allvarliga förhållande i en motion. Det är glädjande och också naturligt att socialdemokraterna i trafikutskottet anslutit sig till vår syn. Kurt Hugosson har tidigare som talesman för de socialdemokratiska reservanterna också gett uttryck för detta. Det innebär att om riksdagen bifaller den socialdemokratiska reservationen är detta en beställning på att starta riksväg 31 mellan Jönköping, Nässjö och Vetlanda. Dess värre har de borgerliga i trafikutskottet tyckt att det är viktigare att vara lojal mot regeringen än att medverka till att nedbringa antalet trafikolyckor på en mycket olycksdrabbad väg.

Enda chansen att nu klara riksväg 31 i Jönköpings län är att de borgerliga riksdagsledamöterna från Jönköpings län följer den socialdemokratiska linjen. I andra sammanhang har vi fått uppleva hur borgerliga riksdagsledamöter från Jönköpings län talat väl om en nybyggnation av riksväg 31 – nu är vi framme vid sanningens ögonblick. Nu återstår att se hur mycket det borgerliga munvärdet är värt för invånarna i Jönköpings län. Menar man allvar bör man stödja den socialdemokratiska reservationen i denna fråga.

Jag ber därmed, herr talman, att få yrka bifall till den socialdemokratiska reservationen.

**Anf. 46 STINA ANDERSSON (c):**

Herr talman! I debattens sista minuter när det gäller trafikutskottets betänkande nr 16 vill jag hänvisa till motion nr 1980/81:1322, där motionärer från Stockholms län begär en opartisk utredning och överläggningar mellan staten och Stockholms läns landsting – som ju är huvudman för trafiken i Stockholms län – om den samhällsekonomiskt bästa kollektivtrafikförsörjningen inom nordostsektorn i Stockholmsregionen. Jag beklagar att trafikutskottet inte tillgodosett motionens begäran. Det skulle ha varit lyckligt för nordostkommunerna om vi fått denna opartiska utredning.

Jag hänvisar också till det särskilda yttrande som avgetts av centerns ledamöter i trafikutskottet, där centerns representanter framhåller att utbyggnad av tunnelbana ej bör komma till stånd, utan att Roslagsbanan i stället bör bibehållas och upprustas.

Herr talman! Jag skall inte yrka bifall till ifrågakvarande motion mot ett enigt utskott, men jag vill i detta sammanhang uttrycka den förhoppningen att vägverket följer regeringens budgetproposition som jag hoppas blir riksdagens beslut.

Kommunikationsministern har i det här fallet följt vad berörda kommuner har uttryckt i den folkomröstning som ägde rum i mars 1980 i Vallentuna och Täby kommuner, då 94 % i Vallentuna och 72 % i Täby röstade för en bevarad och upprustad Roslagsbana. Jag tycker att det är oerhört viktigt och väsentligt att man då man har en så stark folkvilja som kom till uttryck i folkomröstningarna tar hänsyn till vad de enskilda människorna tycker, känner och vill.

Trafiken i nordostkommunerna har diskuterats mycket, och många utredningar har kommit fram. Jag vill bara nämna att det tunnelbanealternativ som ställdes mot en upprustad Roslagsbana i folkomröstningen hade en nära dubbelt så hög årskostnad – 155 milj. kr. per år för tunnelbanealternativet mot 82 milj. kr. per år för Roslagsbanealternativet – och vidare en nära fyra gånger så hög investeringskostnad. Det skulle kosta ungefär 60 gånger så mycket att bygga 1 km tunnelbana som att rusta upp 1 km Roslagsbana. Denna kalkyl ger sålunda en rakt motsatt kostnadsbild mot vad som hävdas av majoritetsyttrande från landstingets trafikkontor och majoritetsyttrande från landstingets ordförandeberedning. En tunnelbaneutbyggnad innebär att den framtida samhällsutbyggnaden i nordost koncentreras till Danderydsberg och Täby centrums närhet, medan utvecklingen i de övriga Roslagssamhällena stagnerar. 70 000 människor har i dag Roslagsbanan på gångavstånd. Till en via Danderydsberg utbyggd tunnelbana till Täby centrum får endast 20 000 människor gångavstånd. De höga kostnaderna för tunnelbanebyggandet gör att Stockholms läns landsting måste ställa krav på tung bebyggelse kring varje tunnelbanestation.

Vad får vi då för 80 km Roslagsbana med 40 stationer, som vi har i dag? Jo, en tunnelbana till Täby med tre stationer. Det är ju egentligen det som frågan gäller, för Roslagsbanan norr om Roslags Näsby kommer förmodligen att läggas ned bit för bit. Den nedläggningen har redan börjat. Den började den 12 januari i år med nedläggning av bandelen Rimbo-Kårsta.

**Nr 103**

Onsdagen den  
25 mars 1981

---

*Anslag till väg-  
väsendet m. m.*

Vi befinner oss i dag i ett pressat ekonomiskt läge. Det ansträngda ekonomiska läget för vårt land kräver stor återhållsamhet när det gäller utgifter för såväl stat som landsting och kommuner.

Det är en majoritet som i Stockholms läns landsting har beslutat om tunnelbana till Täby, en majoritet på fyra fem personer. Men jag vill också framhålla att utskottets skrivning längst ned på s. 16 är alltför positiv. Här ber jag att få hänvisa till vad herr Åkerlind tidigare berörde. Bollen ligger nu hos vägverket. Jag hoppas att vägverket, liksom regeringen har gjort, tar hänsyn dels till folkomröstningarnas resultat, alltså vad folkviljan har uttryckt, dels till det ekonomiskt pressade läge vi har i dag och inte anslår några medel för tunnelbanebyggande till Täby. Vi ger oss inte än i nordostkommunerna. Vi kommer att fortsätta kampen för en upprustad och bevarad Roslagsbana.

**Anf. 47 ING-MARIE HANSSON (s):**

Herr talman! Gunnar Björk i Gävle är tjänstledig f. n. Han har under många år i riksdagen aktualiserat frågan om en bro över Dalälven vid Sundet-Hasselön. Frågan har då besvarats med hänvisning till att det är vägverket som fördelar anslagen och att riksdagen endast anvisar kostnadsramen. Under beredningen av besparingspropositionen uppdrogs åt bl. a. vägverket att redovisa olika besparingsalternativ. Bland de objekt som då togs fram fanns en indragning av färjan Sundet-Hasselön. Vägverkets utredning som låg till grund för förslaget har häftigt kritiserats just i det här fallet. Märkligt nog har den omväg som kostnaderna tydligen beräknats utifrån utgått från en förbindelse över Gysingevägen, som förutsätter en ombyggnad av denna väg och en ny bro som ännu ej beslutats.

I vägverkets utredning har också sådana transporter som gäller busstrafik i kompletteringstrafikens form, mjölkbil, lantbrevbärrbil, soptransporter osv. inte angivits på de blanketter som skall spegla den nuvarande standarden.

Vägförbindelsen över Dalälven vid Sundet-Hasselön har så gamla anor att vägen var kungsled redan på Gustav Vasas tid. Hedesunda som en sammanhållen enhet skulle, om denna förbindelse avbröts, delas mitt itu. En urgammal kulturbygd skulle genomgå en allvarlig amputation om denna förbindelse upphörde.

Riksdagen har klassat nedre Dalälvsområdet som primärt rekreationsområde. Sju kommuner har genomfört en omfattande planering i enlighet med statsmakternas intentioner. En samordnad kommunal fysisk planering utifrån en kulturhistorisk områdesanalys och ett förslag till naturvårdsplan för området har utarbetats parallellt av särskilda projektgrupper.

Det arbetet har sedan fått en bred remissbehandling i de sju kommunerna och de fyra berörda länsstyrelserna. Efter vad jag erfarit har samtliga remissinstanser ställt sig bakom förslagen till framtida inriktning av detta område som primärt rekreationsområde, till riktlinjerna för den kommunala fysiska planeringen och därmed till fortsatta insatser för att trygga och utveckla nedre Dalälven som primärt rekreationsområde.

I utredningen har betydelsen av en bibehållen förbindelse till och genom

detta område starkt betonats. Området är av riksintresse. Det är ett i vissa delar vildmarksbetonat område, som binds samman av ett mäktigt och mångskiftande vattensystem. Det ligger i en folkrik del av landet. Det lämpar sig inte för komfortsökande massturism. Här kan i stället behoven hos en natur- och kulturintresserad allmänhet tillgodoses, och området skulle kunna bli attraktivt utan att det krävs en dyrbar service och en stor mottagningsapparat. Det skulle kunna bli ett attraktivt mål för dagsutflykter för skolor, ideella föreningar och familjeutflykter, och det kan lätt nås från Stockholm och Mälardalen, från Uppsala och naturligtvis från Gävle, Sandviken och Avesta. Det är alltså många hundra tusen människor som skulle kunna få ett attraktivt utflyktsmål genom att få möjlighet att lätt komma till nedre Dalälvsområdet.

Det är med stor oro och osäkerhet man undrar vad trafikutskottets majoritetsskrivning innebär. Dels åläggs nu vägverket en neddragning av sina ekonomiska ramar, dels har vägverket presenterat hur man kan uppnå en sådan besparing. Utskottet tillstyrker indragningar "endast i de fall detta uppenbarligen medför ringa olägenhet för bygden". Men vad det innebär, var smärtgränsen går, preciseras inte. Genom att bygga broar i stället för färjeförbindelser kan man minska driftkostnaderna med faktiskt relativt korta avskrivningstider. Förutom att skapa sysselsättning kan man alltså också minska driftkostnaderna. Detta är god ekonomi och god politik.

Kommunikationsministern sade här i kammaren tidigare i dag att han kommer att följa upp det förslag som nu behandlas med ur sysselsättnings-synpunkt räntabla förslag. Det är klokt politiskt handlande. Att använda alltför snabba nedläggningsgrepp, som angavs i besparingspropositionen, är däremot oklokt. Ministern synes alltså ha tagit intryck av argumenten i den socialdemokratiska motionen. Det vore därför tryggare om utskottet hade uppfattat nyanseringen i detta och tillstyrkt den socialdemokratiska motionen redan nu. Kommunikationsministerns allmänna formuleringar utan anvisade medel ger ju faktiskt ingenting konkret.

Många, framför allt centerpartistiska, ledamöter har i de här frågorna ett starkt tryck på sig. En röst för det socialdemokratiska förslaget skulle ge större realism åt det som ministern anför i allmänna ordalag. Centern i Gävleborg gick ut i valrörelsen och krävde en bro över Dalälven vid Sundet-Hasselön. Skall centern i riksdagen medverka till att t. o. m. färjan dras in och ingen bro byggs?

Den här voteringen blir spännande!

**Anf. 48 ERIC REJDNELL (fp):**

Herr talman! Jag hade inte tänkt gå in i den här debatten, men efter att ha hört inläggen som rör pengar till T-banebyggen vill jag ändå framföra ett par synpunkter.

Vi har i utskottet varit helt överens om principen att bidrag för byggande av tunnelbanor enligt gällande regler alltjämt skall kunna utgå. Detta är fastslaget i sista stycket på s. 16 i utskottsbetänkandet.

Utskottet förutsätter vidare att därest medel för byggande av tunnelbana

Onsdagen den  
25 mars 1981

---

*Anslag till väg-  
väsendet m. m.*

skulle erfordras under 1982 sådana medel utgår inom ramen för medelstillelningen för regionen.

Med denna skrivning har utskottet slagit fast att det är upp till regionen att prioritera medel som tilldelats regionen. Några extra pengar skall således inte utgå till tunnelbana vid vägverkets fördelning till regionerna.

Jag kan också slå fast att landstingspolitiker från Stockholmsregionen och kommunalpolitiker från Täby kommun har förklarat sig nöjda med utskottets skrivning.

När det statsfinansiella läget är kärvt måste givetvis besparingar ske över hela linjen, dvs. även i regioner där stora krav ställs på den kollektiva trafiken. Därför får vi inte glömma bort att alla regioner över hela landet har stora behov av medelsanvisningar, och även människorna i andra regioner har rätt att ställa krav.

Vägverket har, som kommunikationsministern tidigare påtalat här i debatten, rätt att tilldela tunnelbanebygget i Stockholmsregionen eventuellt erforderliga medel på 5–10 milj. kr. Att så sker har vi i utskottet velat förhindra. Stockholmsregionen skall inte ha förtursrätt till den gemensamma potten – detta går i så fall ut över övriga landet.

Men har jag fattat kommunikationsministern rätt här i dag, kommer regeringen att vid behov anslå extra medel för angelägna investeringar. Ett enigt utskott har genom sin skrivning klart fastslagit att därest medel för byggande av tunnelbana skulle erfordras under år 1982 sådana medel utgår inom ramen för medelstillelningen för regionen.

Jag förutsätter att kommunikationsministern delar utskottets uppfattning och inte accepterar någon annan tolkning. Vägverkets fördelning av medel mellan regionerna måste ske utan hänsynstagande till tunnelbanebyggen i Stockholmsregionen. Några andra lösningar får inte förekomma.

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

**Anf. 49 STIG GENITZ (c):**

Herr talman! Sven-Gösta Signell åberopade ett anförande av mig här i kammaren i går. Jag är glad att Sven-Gösta Signell också har intresse för de dåliga glesbygdsvägarna.

Det är på det här området fråga om svåra avvägningar, men jag anser att man måste ge vägförvaltningarna i glesbygdslänen större anslag, så att de kan åstadkomma acceptabla vägförhållanden också för de människor som bor bortom de stora allfarvägarna. Också deras produktion har betydelse för det svenska samhället. Därför är det inte mer än rimligt att också de får rätt till ett vägnät av acceptabel standard – det är ungefär vad jag sade i går. Ett vägnät av acceptabel standard tycker jag inte är någon orimlig begäran.

I reservation 2 i trafikutskottets betänkande nr 16 finner jag att reservanterna före en ökad komfort på de trafikstarka vägarna vill ha till stånd en upprustning och beläggning av grusvägarna, så att de får en godtagbar framkomlighet. Man vill ha till stånd en omprioritering inom budgetramarna. Vägverket skall också öka medelstillelningen till de län

som har högst andel grusvägar och ge mindre till dem som redan har en hög andel asfalterade vägar.

Det sägs vidare att i ett statsfinansiellt läge när vi inte har hur stora resurser som helst måste framkomligheten på glesbygdsvägnätet prioriteras före standardhöjning på riksvägnätet. Och man behöver gå in för att utöka insatserna på glesbygdsvägarna, förbättra näringslivets transportförhållanden och öka tillgängligheten till arbete, service osv. för glesbygdsbefolkningen.

Det här stämmer väldigt väl med det jag sade under gårdagen. Sven-Gösta Signell uppmanade mig att rösta med reservation nr 4 som gäller byggande av vissa broar. Jag måste erkänna att jag inte ens vet var alla dessa broar ligger. Vad jag däremot talade om i går var hela glesbygdsvägnätet som vi bör försöka få resurser till. Det förvånar mig bara att det inte var fler som kunde stötta upp de synpunkter som finns med i reservation nr 2.

Jag vill yrka bifall till den reservationen.

**Anf. 50 SVEN-GÖSTA SIGNELL (s):**

Herr talman! Stig Genitz uttrycker sin glädje över att jag intresserar mig för de små och dåliga vägarna. Ja, det är nu ingen nyhet. Som jag sade förut, tog socialdemokraterna från Skaraborgs län upp frågan redan förra året.

Och vad är det vi vill? Jo, det är ju att vi skall få mera pengar till de skaraborgska vägarna. Skall vi nu bygga broar för drift- och underhållsanslagen, då blir det inte mer pengar utan mindre pengar till vägväsendet.

Stig Genitz säger att han inte vet var alla de omnämnda broarna ligger någonstans. Jag begär bara att Stig Genitz skall känna till den bro som vi vill ha i Skaraborgs län, över Brosundet, i närheten av sjön Viken. Skall de 3 milj. kr. som behövs för det bygget tas från de små anslagen till vägväsendet i Skaraborgs län, har vi ingenting kvar till de små och dåliga vägarna.

På den sträcka där vi vill bygga bron över Brosundet har man 175 fordon per dygn, som jag sade förut. Det är alltså småvägar vi avser att rusta upp, och vi har inte råd att ta pengar från drift- och underhållsanslagen i vårt län. Vi måste få nya pengar.

Nu säger Stig Genitz att ett bifall till reservation 2 innebär att man kunde få fart på upprustningen av småvägarna. Vad som föreslås i den reservationen är en omprioritering som inte ger ett enda öre mer till det svenska vägväsendet, ej heller till det skaraborgska.

Den socialdemokratiska reservationen nr 4 gäller nya pengar. Socialdemokraterna föreslår alltså att vi nu skall få 45 milj. kr. mera till vägbyggandet här i landet, inkl. brobyggandet. Vi kan icke få några bättre vägar i Skaraborgs län med mindre än att vi får en uppslutning kring den socialdemokratiska reservationen nr 4.

**Anf. 51 STIG GENITZ (c) replik:**

Herr talman! Byggande av broar bör rimligen inte gå på driftanslagen. Den som har lyssnat på debatten tidigare här i dag har hört att man räknar med att arbetsmarknadsverket kommer att vid sidan av väganslagen skjuta till pengar till brobyggen.

**Nr 103**

Onsdagen den  
25 mars 1981

---

*Anslag till vägväsendet m. m.*

Jag är helt inne på att vi inte skall använda driftanslagen till att göra stora investeringar – på den punkten är vi överens. Jag vill bara att driftanslagen används på ett sådant sätt att de kommer de sämsta vägarna till del i första hand.

**Anf. 52 SVEN-GÖSTA SIGNELL (s) replik:**

Herr talman! Jag fasthåller vid den uppfattning jag tidigare deklarerat, att enda möjligheten att få pengar till brobygge är att vi anslår nya medel. Då finns icke den risk som Stig Genitz har befarat, nämligen att vi skall ta pengar från drift- och underhållsanslagen.

Vi måste alltså få nya pengar för att skapa ett bättre vägnät i Skaraborgs län, och jag vädjar till Stig Genitz och övriga borgerliga representanter för vårt län: Stöd den socialdemokratiska reservationen 4, och vi kommer att kunna få ett bättre vägnät i Skaraborgs län!

**Anf. 53 WIGGO KOMSTEDT (m):**

Herr talman! Jag har begärt ordet för att rätta till en felaktighet som jag hävdar fanns i Åke Gustavssons inlägg. Han påstod nämligen att ett bifall till den socialdemokratiska reservationen 10 skulle innebära ett automatiskt nybyggande av riksväg 31 i Jönköpings län. Sanningen är den att ett enigt utskott under punkten 19 a har avstyrkt Åke Gustavssons motion om nybyggande av riksväg 31.

De anslagsökningar som socialdemokraterna kräver i sin reservation räcker bara till broarna och tunnelbanan, enligt vad som också sägs i reservationen. Men naturligtvis kommer även riksväg 31 att bli ombyggd så småningom. Tidpunkten för det fastslås emellertid inte av riksdagen, utan det är vägmyndigheterna som får göra den bedömningen enligt de riktlinjer som har dragits upp och de planer som finns inom resp. län. Det har alltså inte ett dugg att göra med frågan om ett bifall till den socialdemokratiska reservationen.

**Anf. 54 ÅKE GUSTAVSSON (s):**

Herr talman! Jag vill gärna att Wiggo Komstedt skall försöka läsa innantill i den socialdemokratiska reservationen 10. Efter det att man har refererat motionerna säger reservanterna bl. a.:

”Utskottet finner mot bakgrund bl. a. av det anförda en ökad anslagstilldelning för vägbyggandet i hög grad angelägen. Härigenom skulle också förut nämnda behov kunna bättre tillgodoses.”

Vidare heter det:

”Utskottet utgår vidare från att de i föreliggande motioner aktualiserade vägprojekten kan komma till utförande genom arbetsmarknadspolitiska insatser.”

Det är alltså helt klart att vid bifall till reservationen, som också innehåller förslag om mer medel, klaras även riksväg 31. Att det i praktiken blir resultatet framgick också av det anförande som reservanternas talesman höll tidigare här i kammaren.

Onsdagen den  
25 mars 1981

---

*Anslag till väg-  
väsendet m. m.*

**Anf. 55 WIGGO KOMSTEDT (m):**

Herr talman! Den målsättning i reservationen som Åke Gustavsson refererar till finns även i utskottets skrivning. Vi är överens på den punkten.

Jag hävdar fortfarande, Åke Gustavsson, att den socialdemokratiska reservationen inte anvisar några pengar till riksväg 31 i Jönköpings län. Det finns inte angivet någonstans.

Åberopande innanläsningen vill jag bara att Åke Gustavsson slår upp s. 22 i utskottets betänkande och ser på punkten 19 a, där förslaget om nybyggnad av riksväg 31 avstyrks av ett enigt utskott.

**Anf. 56 ÅKE GUSTAVSSON (s):**

Herr talman! Det här blir ju en formaliadebatt, eftersom vi diskuterar motiveringen i skrivningen. Av den socialdemokratiska motiveringen framgår att det finns utrymme för att klara en nybyggnation av riksväg 31. Uppenbarligen finns inte den viljan hos den borgerliga majoriteten. Det gör det litet ledsamt, inte bara för folk i Jönköpings län utan också för folk i exempelvis Skåne och Värmland, där man har behov av bättre vägar. Men enligt den borgerliga politiken får man t. o. m. finna sig i en minskning av underhållet av redan befintliga vägar.

**Anf. 57 WIGGO KOMSTEDT (m):**

Herr talman! Under hela den här långa debatten tror jag att alla har varit överens om att viljan att leva upp till de tidigare fattade besluten om långsiktiga lösningar på trafikpolitikens område finns kvar. Det gör den antingen det gäller Jönköpings län eller något annat län.

Får jag be Åke Gustavsson att tala om var i er reservation ni socialdemokrater anvisar pengar till riksväg 31 i Jönköpings län.

**Anf. 58 ÅKE GUSTAVSSON (s):**

Herr talman! Det är roligt att höra att man från borgerligt håll nu säger sig ha en vilja att leva upp till 1979 års beslut. Men den viljan är inte så stark att man förmår leva upp till den. Nu ligger man 1 miljard kronor under det belopp som riksdagen beslöt år 1979. Det vore alltså bra om man försökte koppla viljan till förmågan.

Jag citerade tidigare vad vi i vår motion skriver om riksväg 31, och jag kan göra det ytterligare en gång. Men den här gången gör jag det för herr Komstedt privat, för jag vill inte trötta kammarens övriga ledamöter med det.

**Mom. 1 (revidering av vägverkets flerårsplaner)**

Utskottets hemställan bifölls med 149 röster mot 147 för reservation 1 av Bertil Zachrisson m. fl.

*Mom. 2* (omfördelning av väganlagen)

Utskottets hemställan bifölls med 238 röster mot 57 för reservation 2 av Bertil Jonasson m. fl. 1 ledamot avstod från att rösta.

*Mom. 3-5 a*

Utskottets hemställan bifölls.

*Mom. 5 b* (drift av statliga vägar)

I en förberedande votering biträdde reservation 3 av Bertil Zachrisson m. fl. med 132 röster mot 16 för motion 1096 av Sven Henricsson m. fl. i motsvarande del. 147 ledamöter avstod från att rösta.

I huvudvoteringen bifölls utskottets hemställan med 149 röster mot 147 för reservation 3 av Bertil Zachrisson m. fl.

*Mom. 5 c*

Utskottets hemställan bifölls.

*Mom. 6* (byggande av vissa broar)

Vid votering medelst rösträkning avgavs 148 röster för utskottets hemställan och 148 röster för reservation 4 av Bertil Zachrisson m. fl.

Kammaren beslöt med 148 röster att betänkandet i dess helhet skulle återförvisas till utskottet. 148 röster avgavs för att momentet skulle avgöras omedelbart genom lottnings.

## **10 § Anslag till sjöfarten m. m.**

Föredrogs trafikutskottets betänkande 1980/81:17 om anslag till Sjöfart m. m. (prop. 1980/81:100).

**Anf. 59** TALMANNEN:

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

**Anf. 60** ALEXANDER CHRISOPOULOS (vpk):

Herr talman! Den stora ökning av handelsflottan som ägde rum mellan 1965 och 1977 förklaras till stor del av ett ökat antal beställningar på stora fartyg från redarna. Strävan efter stora fartyg kan inte bara ses mot bakgrund av kravet på lägre transportkostnader. Huvudanledningen till samtliga beställningar på stora fartyg var en enorm felspekulation, vars orsaker kan sökas i Suezkrisen 1967, då kanalen stängdes för trafik. Denna stora felspekulation, som byggde på mycket kortsiktiga företagsekonomiska vinstintressen, har inneburit att den stora överskotts kapaciteten på tonnage samtidigt med en minskad transportefterfrågan har lett fram till en svår konkurrenssituation. De svenska rederiernas gyllene tider när det gällde att

spekulera i försäljning av fartyg var nämligen över. Tidigare hade fartyg inte betraktats främst som ett transportmedel, utan snarare som en vara. De svenska rederierna har t. ex. efter andra världskriget nästan utan undantag sysslat med fartygsaffärer i stor skala. Många svenska rederier hävdar att man under 1960-talet tjänade mer pengar på fartygsaffärer än på att frakta gods.

Denna affärsfilosofi kom att kraftigt urholka de svenska rederiernas ekonomi under överproduktionskrisen 1976–1978, då priset på andrahands-tonnage sjönk kraftigt. Men det förhållandet att en så stor del av den svenska handelsflottans lastkapacitet stod outnyttjad samt den höga belåningen på båtarna tvingade redarna att fortsätta sin försäljningsverksamhet trots de låga priserna. Sommaren 1978 påbörjades därför den svenska fartygsrealisationen. Totalt försvann 4–5 miljoner ton dW eller ca 40 % av den svenska handelsflottan. Sjömanskåren har på fem år kraftigt decimerats, och binäringar, leverantörer och andra har drabbats hårt. På grund av tidigare felspekulationer är den svenska sjöfartsnäringen i dag i en akut kris. Nästan hälften av vår handelsflottas lastkapacitet var outnyttjad 1977, vilket förklaras av att 90 % av flottan består av tankers eller bulkfartyg eller en kombination därav.

I den krissituation som rederinäringen befinner sig i har redarna anpassat sig efter, som det heter, de rådande marknadsförutsättningarna. I klartext innebär detta utflaggning av fartyg. Man använder s. k. bekvämlighetsflagg. En ännu mer bestickande benämning är fiffelflagg. Med fiffelflagg menas att rederierna registrerar sina fartyg i vissa länder där de mot en viss avgift slipper att betala skatt på vinsten och sociala avgifter för besättningen. Besättningen i sin tur slipper betala skatt på sina löner, vilket kan reducera lönekostnaderna avsevärt. Bara under de senaste tre åren har den svenska staten förlorat hundratal miljoner kronor i skatteintäkter på grund av fiffelflaggning.

Herr talman! Oceansjöfarten bedrivs i dag till ca 45 % under bekvämlighetsflagg, till ca 10 % under skandinavisk flagg och till 10 % av japanska fartyg. De länder som vanligen tillhandahåller sådan bekvämlighetsflagg är Liberia, Panama, Cypern och Singapore, men ett antal andra länder förekommer på ITF:s lista över sådana länder. Den personal som anställs på dessa fiffelflaggade fartyg har inga möjligheter att driva några fackliga krav – i flera av dessa länder är strejk helt förbjuden. Den saknar också möjligheter att påverka sin arbetssituation. Besättningarna utgörs i allmänhet av befäl från de traditionella sjöfartsländerna och manskap från låglöneländerna, t. ex. Filippinerna, Indien, Pakistan och afrikanska länder. Detta gör att redaren kan välja en besättning som är garanterat samarbetsvillig och som inte ställer några krav på löner, arbetsförhållanden, säkerhet etc.

Säkerhetskraven efterlevs på olika sätt. Till att börja med är dessa fartyg inte underkastade någon besvärande nationell fartygsinspektion. De olika ländernas behörighetshandlingar är mycket lätta att få ut, även om det finns ett antal formellt svåra krav. I många fall tvingas besättningarna att överträda gällande bestämmelser för att redarna skall kunna maximera sina profiler.

Detta gäller t. ex. vid lastning, trafikseparationer, väjningsregler, spillolje-hantering m. m., åtgärder som ofta utföres i strid mot vad man anser som gott sjömanskap. Inga av dessa länder har en egen sjömans- eller sjöbefälsut-bildning enligt de normer som råder i de traditionella sjöfartsländerna. Det är givetvis inte någon slump att just detta tonnage tillhör det mest olycksdrabbade. Det har lett till att en del länder, t. ex. USA, har föreslagit åtgärder för att hindra de värsta exemplaren från att trafikera deras farvatten.

Det finns åtskilliga skäl för att gå till kamp mot fiffelflaggarna. Miljön på våra kuster är ett. Solidaritet med världens sjöfolk ett annat. Kamp mot skattefiffel och valutaflykt ett tredje. Från svensk sida kan man bidra till att stävja trafiken med bekvämlighetsflaggande fartyg dels genom att förhindra dem att anlita svensk hamn, dels genom att statliga och kommunala myndigheter och bolag inte använder sig av dessa fartyg för något slag av transporter.

Eftersom fiffelflaggningen inte kan accepteras fullt ut från politiskt håll, på grund av de förlorade skatteinkomster och sysselsättningsstillfållen som är förknippade med sådan utflaggning, säljer redarna sina fartyg och hyr in utländskt fiffelflaggat tonnage. Effekterna vad gäller de svenska skattein-komsterna och den svenska sysselsättningen blir givetvis desamma. De svenska redarna har hittills kommit runt hindren med fiffelflaggning på detta sätt. Ett annat alternativ som f. n. diskuteras är att hyra ut fartygen, så att de kan bemannas med billigare arbetskraft. De svenska redarna skulle därmed behålla sina möjligheter till framtida spekulationer i fartyg men begränsa sina transportfunktioner.

I sina avstyrkanden av vpk-motionerna säger utskottet följande: "Målet för den statliga sjöfartspolitikens angavs vara att skapa förutsättningar för att landets utrikeshandel kan utföras på ett effektivt sätt till lägsta samhälls-ekonomiska kostnader. Förutsättningar borde skapas för att trygga landets transportförsörjning i politiska och ekonomiska krissituationer, och sjöfar-tens möjligheter att som konkurrenskraftig exportnäring stärka Sveriges betalningsbalans borde tas till vara."

Utskottet säger vidare:

"Vid sin behandling av den sjöfartspolitiska propositionen anförde utskottet att det är av stor betydelse för att den svenska sjöfartsnäringen skall kunna utvecklas i sunda former att konkurrensen inte snedvrids genom att staten engagerar sig som rederiägare."

På grund av tidigare felspekulationer och av profitskäl har de svenska rederierna specialiserat sig på de s. k. tunga traderna och långa transport-avstånden. Sålunda är 90 % av det svenska tonnaget sysselsatt uteslutande i trafik på utländska hamnar. Som jag tidigare nämnt består 90 % av flottan av tankers eller bulkfartyg eller en kombination därav. I dag är endast 10 % av vår handelsflotta sysselsatt med att frakta svenska varor. Bara 18 % av vår utrikeshandel transporteras på svenska fartyg. En annan inriktning och strukturell sammansättning av den svenska handelsflottan skulle innebära att den svenska utrikeshandeln kunde transporteras på svenska fartyg. Speciellt

gäller detta närtrafiken och stycke-godstransporterna inom Västeuropa, dit också merparten av vårt handelsutbyte går.

Med anledning av de argument som utskottet framför för att avstyrka välmotiverade vpk-motioner vill jag fråga utskottet och kommunikationsministern följande:

Anser utskottet och kommunikationsministern att den nuvarande sammansättningen och strukturen av vår handelsflotta, som är ett resultat av rederiernas marknadsanpassning, är i stånd att trygga landets transportförsörjning i politiska och ekonomiska krissituationer?

Anser utskottet att en sjöfartspolitik, som stimulerar till en utveckling baserad helt och hållet på en total marknadsanpassning och redarnas kortsiktiga vinstintresse och som förmodligen kommer att innebära en fortsatt försäljning, uthyrning och utflaggning av den svenska handelsflottan, är förenlig med målet att skapa förutsättningar för att landets utrikeshandel kan utföras på ett effektivt sätt till lägsta samhällsekonomiska kostnader?

Anser utskottet att en fortsatt utflaggning av svenska fartyg till bekvämlighetsflagg, en fortsatt utförsäljning och uthyrning av den svenska handelsflottan och över huvud taget hela bekvämlighetsflaggsproblematiken är de sunda former som den svenska sjöfartsnäringen skall kunna utvecklas i? Är detta de former som ett statligt redarengagemang skulle snedvrida genom en osund konkurrens?

Fru talman! I fråga om hela den här problematiken, som är så väsentlig för sjöfartsnäringens utveckling, har socialdemokratin inga som helst konkreta förslag att komma med. Man nöjer sig med ett särskilt yttrande, där man deklarerar vad man tyckte i juni 1980 och fortfarande tycker men avstår från att föreslå. Den fråga som bör ställas till socialdemokraterna är följande. Vad är det som har inträffat sedan juni 1980 som gör att ni inte längre anser att det är befogat med några egna förslag på sjöfartspolitikens område? Vad är det som har inträffat på de få månaderna som gör att era tidigare förslag inte är relevanta längre?

Vpk har en helt annan syn på den svenska handelsflottan och dess utveckling och framtid än vad utskottet med sin låt-gå-inställning uppvisar. Den framtida sjöfartspolitikerna måste bestämmas av ett långsiktigt program. Till grund för detta måste ligga såväl samhällsekonomiska som sysselsättningspolitiska målsättningar. Behovet av en försörjningsberedskap måste också spela en avgörande roll.

En ändrad trafikpolitik i Sverige, såsom vpk har föreslagit i andra sammanhang, skulle kunna stimulera en ökad sjöfart såväl för våra utrikestransporter till Västeuropa som för våra transporter inom landet. Den nuvarande transportpolitiken, med den utformning som transportstödet har fått, har medverkat till att en del av godsflödet till kontinenten överflyttats till landbaserade transporter, så att flera sjöfartsförbindelser har tvingats att upphöra på grund av otillräcklig lastvolym.

Av våra inrikestransporter går bara 10 % på sjön, medan 52 % transporteras per lastbil och resten på järnväg. Det är alltså upp- och nervända världen – det dyraste transportmedlet har de största andelarna och det

Nr 103

Onsdagen den  
25 mars 1981

---

*Anslag till sjö-  
farten m. m.*

Onsdagen den  
25 mars 1981

*Anslag till sjö-  
farten m. m.*

billigaste de minsta andelarna av transporter. En ny trafikpolitik måste ändra dessa förhållanden och överföra transporter till inrikes- och kustsjöfart. En sådan inriktning är inte bara motiverad av ekonomiska skäl, utan den är angelägen också ur energianvändnings- och miljösynpunkt.

Utvecklingen har visat att den framtida sjöfartspolitikerna måste baseras på ett statligt ägande av fartygen och ökat inflytande för de anställda inom sjöfarten. Det finns skäl som talar för att ett statligt rederi även skall kunna bedriva leasingverksamhet med svenskregistrerade fartyg. Staten skulle då äga fartygen, som sedan hyrs ut till rederier, dock utan att dessa får köpooption. Leasing bör kunna ske även till andra, exempelvis sjöfolkskooperativ. Den statliga leasingverksamheten bör i framtiden aktivt bidra till den statliga rederiverksamhetens utveckling.

Det är nödvändigt att ingripanden görs så att en större andel av den svenska utrikeshandeln transporteras på svenska kölar. Detta måste på längre sikt leda till att produktionsinriktningen för fartyg ändras från den nuvarande koncentrationen på s. k. cross-trading.

Målsättningen bör vara att i framtiden övergå till vad som föreskrivs i UNCTAD-koden om 40/40/20, bl. a. genom bilaterala handelsavtal med u-länder. Denna kod, som allmänt kallas för 40/40/20-regeln, måste ses mot bakgrund av u-ländernas strävan att bygga upp sina handelsflottor. Denna strävan förklaras inte minst av ekonomiska skäl. För vissa råvaror är sjöfrakten en större inkomstkälla än själva varan. Därtill kommer de politiska och beredskapsmässiga skälen. För Sveriges del innebär en övergång till 40/40/20-regeln ökade möjligheter till handelsförbindelser med råvaruproducerande och progressiva u-länder, bl. a. till fördel för varven. Den skulle också innebära att den svenska sjöbefälsutbildningen och sjöforskningen kommer att ökas och förstärkas i internationell jämförelse.

Fru talman! Jag yrkar bifall till samtliga vpk-motioner.

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

**Anf. 61 BIRGER ROSQVIST (s):**

Fru talman! På den sista dagen av 1979/80 års riksmöte fattades beslut om nya riktlinjer för sjöfartspolitikerna.

Sjöfartspolitik tolkas i Sverige oftast enbart som ett näringspolitiskt begrepp. Men det är inte riktigt. Det gäller också svensk trafikpolitik.

Svensk sjöfart bedrivs emellertid till mycket stor del som en näring långt bortom Sveriges kuster, på andra hav och oceaner, i trafik mellan andra länder, ofta med mycket liten anknytning till Sverige. Den formen av sjöfart ger oss intäkter i främmande valutor av ansevärd omfattning. Men särskilt många sådana fartyg under svensk flagg finns inte längre. Fartygen har sålts, och de sysselsättningstillfällen som där fanns är nu borta från svensk sjöfart. Under den senaste femårsperioden har hälften av den svenska handelsflottan försvunnit ur svensk ägo.

Vi socialdemokrater efterlyste på ett tidigt stadium åtgärder från den borgerliga regeringens sida. Vi ville ha till stånd ett snabbt agerande av regeringen, men åtgärder för en långsiktig sjöfartspolitik och en sjöfartspolitisk målsättning saknades. När så regeringsförslaget kom förra året hade det som inte borde ha fått hända redan hänt.

Vi ansåg att de förslag som kom förra året var otillräckliga för att ge stöd åt en offensiv näringspolitisk utveckling av sjöfarten. Vi varnade för passivitet från regeringens sida när det gäller sjöfartssektorn, så att den utveckling vi upplevt under andra halvan av 1970-talet inte skulle upprepas. Vi betonade att det behövdes en hög handlingsberedskap. Vi ansåg att ett statligt engagemang i sjöfartsnäringsen – inte bara med pekfingret eller med morötter som lockbete, om jag så får uttrycka mig, utan också i form av ägarengagemang – och sådant inflytande temporärt, eller kanske under längre tid, kunde bli nödvändigt. Ibland kommer sjöfartskonjunkturerna i mycket djupa och långvariga vågdalar mellan ibland mycket höga vågtoppar. Det kunde hjälpa näringsens utövare, och det kunde stabilisera en näring som är så kapitalintensiv och därmed så känslig för konjunktursvackor, om dessa svackor skulle bli av litet längre varaktighet.

Dessa våra förslag avslogs av den borgerliga riksdagsmajoriteten. Vi vann inget som helst gehör när vi ville ha en handelsflotta som sysselsattes med sjöfrakter i stället för att i hög grad vara något som skulle kunna bli spekulationsobjekt i kortsiktiga affärer för svenska eller utländska privata intressen.

Under de senaste månaderna har det rått stor oro inom den del av sjöfarten som gäller färjetrafiken med anknytning till den svenska västkusten. Det är sammanslagningar, det är tal om konkurser, det är upphörande av verksamhet, det är försäljning, inblandning av utländska intressen och utländskt övertagande, inte bara av färjelinjer, utan också av färjor och företag. Detta inger oro på många håll. De olika buden singlar runt och skapar ännu mer oro. Tusentals varsel om uppsägningar för de anställda har förekommit. De som är på detta sätt inblandade skickar telegram till kommunikationsdepartementet och kräver statlig medverkan för att arbetsplatserna inte skall säljas ut till andra länder med andra intressen än att ta till vara denna del av svenskt näringsliv, som ger sysselsättningstillfällen för svenskt sjöfolk och dessutom är en länk i det svenska trafiksystemet.

Men vi har inte sett eller hört så mycket av någon handlingsberedskap och av vad en sådan skulle kunna ha för effekt. Jag hoppas ändå att det är regeringens önskan att behålla en så viktig länk i den svenska trafiken med utlandet som färjor under svensk flagg utgör.

Det måste vara av ett nationellt intresse att bevara det svenska ägarinflytandet. Svensk färjetrafik med utlandet får inte bli ett spekulationsobjekt för olika privata finansiella intressen. Det måste vara ett intresse såväl för svenskt näringsliv i allmänhet som för dem som har sin utkomst direkt genom anställningar på färjorna. Det hade varit bra om vi i dag fått veta om och hur regeringen tänker tackla denna fråga, men regeringsbanken är tom.

Vid behandlingen av den sjöfartspolitiska propositionen var en annan fråga som gäller service och sysselsättning uppe till diskussion och beslut. Det gäller frågan om bemanningen på sjöfartsverkets fartyg för isbrytning och sjömätning. Dessa fartyg bemannas av militär personal. Vi socialdemokrater anser av många olika skäl att dessa tjänster är civila och som följd härav bör utföras av civilt sjöfolk. Det fanns också gehör för denna ståndpunkt hos borgerliga ledamöter, men när det kom till votering hade man en annan uppfattning. Det blev ingen ändring. Vår uppfattning står fast, men det krävs vidare utredning. Det som skett tidigare måste kompletteras. Vi anser det därför nu inte meningsfullt att hos den nuvarande regeringen begära sådana åtgärder att denna fråga kan lösas på det sätt som vi förordat. Därför finns det ingen socialdemokratisk motion om detta nu. Men vår tanke finns kvar, och vi återkommer när det blir lämpligt.

På samma sätt har vi socialdemokrater resonerat när det gäller de fria hemresorna för sjöfolket. I den frågan fattade riksdagsmajoriteten ett beslut så sent som i december. Därför anser vi det inte heller här vara meningsfullt att upprepa vårt krav. Men det har aviserats ett totalt upphörande av denna sociala förmån för sjöfolket. Om förslag härom skulle komma skall vi låta höra av oss. Vi skall då pröva om verkligen en enig borgerlig riksdagsmajoritet finns för en sådan åtgärd.

Vi socialdemokrater har vid åtskilliga tillfällen tagit upp frågan om bekvämlighetsregistrering av fartyg. Vi kan säga att vi haft vissa framgångar på denna punkt. Det finns numera lagstiftning för att förhindra bekvämlighetsregistrering av svenska fartyg. Vi håller uppsikt på hur lagstiftningen tillämpas. Det görs då och då försök att kringgå lagen. Tillsammans med de anställdas fackliga organisationer försöker vi bevaka detta, så att inte andemeningen i det beslut som riksdagen fattat skall spelas bort. "Bekvämlighetsregistrering är ett ovälkommet inslag i den svenska sjöfarten." Det är något som riksdagen uttalat.

Fru talman! Sjöfartens roll i den svenska trafikpolitiken – och detta är en viktig punkt som ofta kommer i skymundan – hoppas vi skall kunna behandlas av riksdagen inom ett år. Utredning pågår om kustsjöfarten. Det är en fråga där vi vunnit gehör för våra motionskrav. Vi avvaktar här ett kommande regeringsförslag.

Vi har gjort en summering av de socialdemokratiska synpunkterna i ett särskilt yttrande till trafikutskottets betänkande. Vi har där sagt hur vi ser på de olika sjöfartspolitiska frågorna. Det skiljer sig på väsentliga punkter från de meningar som den borgerliga utskottsmajoriteten har. I betänkandet behandlas också ett antal motionsyrkanden, som delvis liknar tidigare framförda socialdemokratiska förslag. Men – som jag redan sagt – att begära utredningar och förslag av en borgerlig regering med starkt moderat inflytande om exempelvis statliga rederier anser vi inte vara meningsfullt. Därför har vi inte fogat några reservationer till betänkandet. Våra ståndpunkter finns i det särskilda yttrandet, där vi fäst uppmärksamheten på ett antal punkter.

Fru talman! Därmed har jag kortfattat och summariskt presenterat hur vi socialdemokrater ser på sjöfartspolitiken.

**Anf. 62** ALEXANDER CHRISOPOULOS (vpk) replik:

Fru talman! Till Birger Rosqvist vill jag säga följande.

Vi har flera gånger tidigare kunnat konstatera att de socialdemokratiska ledamöterna till en vetenskap utvecklat förmågan att i tal och skrift uttrycka sig så luddigt och dubbeltydigt som möjligt. Jag upphör naturligtvis inte att fascineras av den socialdemokratiska förmågan att uttrycka sig på detta sätt. När jag läser det särskilda yttrande som de socialdemokratiska ledamöterna avgett vid utskottets betänkande finner jag att det är mera intressant att tala om det som döljs däri än det som sägs däri. Där sägs bl. a. följande:

”Vi ansåg att ett statligt ägarengagemang i sjöfartsnäringen inte borde avisas så kategoriskt som gjordes i propositionen och att åtgärder borde vidtas för att skapa möjligheter administrativt och praktiskt för sjöfart med statligt ägarengagemang.”

Vad som menas med statligt ägarengagemang framkommer ur Birger Rosqvists anförande den 6 juni 1980, där han säger följande: ”En vidgad handelsberedskap bör finnas inför framtida eventuella nedgångar i sjöfarkonjunkturen. Därför bör det nu skapas möjligheter – administrativt och praktiskt – för sjöfart i statlig regi med statsägda fartyg. Om dessa möjligheter hade funnits, kunde under de besvärliga åren stora kapitalförluster ha undvikits. Om staten hade övertagit en del av fartygen . . .”

När alltså nästan hälften av vår handelsflottas lastkapacitet var utnyttjad 1977 – vilket förklaras av att 90 % av flottan består av tankrar och bulkfartyg eller kombinationer därav – skulle det enligt socialdemokraterna ha funnits möjligheter, administrativt och praktiskt, för staten att överta dessa fartyg. De statliga fartygen skulle alltså stå upplagda och outnyttjade i stället för redarnas fartyg, så att de besvärliga årens kapitalförluster för ägarna skulle ha undvikits och samma kapitalförluster skulle ha överförts på skattebetalarna. Detta förslag skulle innebära att man till redarna hade sagt:

Fortsätt ni och spekulera i fartygsaffärer som aldrig förr! Fortsätt ni att flagga ut eller hyra ut fartygen! Fortsätt att spekulera, och om spekulationerna slår fel, finns det möjligheter – administrativt och praktiskt – att lägga över förlusterna på skattebetalarna!

Detta är innebörden av era förslag.

**Anf. 63** BIRGER ROSQVIST (s) replik:

Fru talman! Vi lever ju i ett fritt land, och det finns möjligheter till fria tolkningar av vad den ene eller andre säger. Men jag noterar här till en början att min motdebattör fascineras av den vetenskap vi från socialdemokratiskt håll har visat i detta sammanhang, och det var ett gott betyg.

När det gäller frågan om statligt ägarengagemang i svensk sjöfartsnäring var det på det sättet 1979, 1980 och även 1978, att svenska varv producerade ett antal fartyg på lager. Det fanns ingen beställare av dessa. Fartygen bara låg där. En del av dem sattes i trafik, andra såldes till priser som låg långt under den kostnad som det hade betingats att bygga dem. Det fanns även svenska rederier som tvingades att sälja ut dyra fartyg till rena vrakpriser.

Vad vi menade och fortfarande menar var att om det hade funnits något intresse för och någon vilja från statens sida – möjlighet hade man kunnat skapa – att överta dessa fartyg, skulle svensk sjöfartsnäring och landet i sin helhet ha tjänat på ett sådant övertagande. Det hade t. ex. gått att använda tankfartygen till att hämta olja i Persiska viken och sedan lägga upp fartygen i olika fjordar i Sverige. Oljan steg kraftigt i pris. Fartygen steg senare också kraftigt i pris. Det var sådana fartyg som man tvingades sälja för ca 7 miljoner dollar. Några månader senare sålde köparna dem till priser som var tre gånger högre. Om fartygen hade fått lastas med olja i oljeländerna och sedan lagts upp på svenska uppläggningsplatser hade man gjort en mycket fin affär, eftersom oljepriset steg till fyra fem gånger inköpspriset. Hade intresse funnits hos den dåvarande svenska regeringen att göra dessa affärer hade man kunnat göra dem.

I vågdalar, när dyra fartyg tvingas till försäljning på grund av att privata rederier kommer i likviditetskris, skulle vi mycket väl kunna driva rederiverksamheten i statlig regi. Vi skulle kunna ha en beredskap för att göra detta och för att köpa upp fartygen. Vi vet ju att om man byggt ett fartyg för 200 milj. kr. och det säljs ett år gammalt för 40 milj. kr. dröjer det inte så värst länge, förrän det finns möjlighet att få pengarna tillbaka. Men ingen beredskap för detta, ingen möjlighet att göra dessa affärer fanns. Den situationen kan åter uppkomma, och vi menar att vi skall vara beredda att möta den.

**Anf. 64** ALEXANDER CHRISOPOULOS (vpk) replik:

Fru talman! 1977, när nästan hälften av vår handelsflotta var överksam och upplagd, hade andrahandspriserna på fartyg sjunkit exempelvis för en 210 000-tonnare från 50 milj. USA-dollar i anskaffningsvärde till 5 milj. dollar i skrotvärde. Enligt det socialdemokratiska förslaget skulle alltså de förluster som redarna drabbades av vid den tiden överlastas på skattebetalarna. Staten skulle gå in som garant och täcka de förluster som rederierna hade skapat sig genom en tidigare felspekulation. Det skulle naturligtvis automatiskt vara detsamma som att man sade till redarna: Fortsätt ni med era spekulationer! Fortsätt ni med försäljningen, utflaggningen av era fartyg och utlandsetableringen! Vi har skapat garantier, administrativt och praktiskt för att vi, om spekulationerna skulle slå fel, med skattebetalarnas pengar kan ställa upp och garantera era fortsatta vinster.

Med denna utgångspunkt är ni naturligtvis motståndare till våra förslag och till vad vi menar med statlig aktiv rederiverksamhet. Era förslag innebär en så kraftig subventionering av den svenska rederiverksamheten, att det i det nuvarande finansiella läget skulle vara inte bara fullständigt omöjligt att förverkliga förslagen utan absurt att framlägga dem över huvud taget. Det är det som är den egentliga anledningen till att ni inte nu lägger fram några som helst konkreta förslag i form av motioner med alternativ till den förda sjöfartspolitikern.

**Anf. 65 BIRGER ROSQVIST (s) replik:**

Fru talman! Om fartygen köptes för 50 miljoner dollar – jag tycker siffran verkar hög, men låt gå för den – och såldes för 5 miljoner dollar, så har jag väl inte menat, Alexander Chrisopoulos, att den svenska staten skulle gått in och köpt dem för 50 miljoner dollar. Men lika väl som en Hong Kong-kines, en grek eller en libanes köpte dessa fartyg för 5 miljoner dollar kunde svenska staten ha gjort det och behållit dem och sålt dem när priset blev högre. Det blev högre, och det kände man på sig att det skulle bli. Det tog inte heller så lång tid förrän priset steg.

Man kunde dessutom ha använt fartygen för oljelagring, som många andra länder gjorde. Det praktiserades i Japan. Japanerna hade ett tag inte mindre än ett femtiotal kvartsmiljontonnare som låg ute on the high sea, som det hette, och sökte någon plats där man kunde lägga upp dem. De hade oljelast, och oljan steg i pris för varje dag. En privat redare i Sverige har inte möjligheter att sätta in så stort kapital som här behövdes. Men svenska staten skulle ha haft det.

När oljan behövs hade den kunnat pumpas ur fartyget, och detta kunde sedan ha sålts till ett pris som låg långt över vad man hade gett för det – om det nu var så att man av någon anledning inte ville behålla det. – Det finns alltså en rent affärsmässig bedömning i det jag nu har sagt. Det är inte alls meningen att svenska skattebetalare skall vara med och finansiera redarnas felspekulationer, men om redarna har gjort felspekulationer kan ju svenska staten vara med och ta hem vinsterna på de spekulationerna. Då stannar de ändå inom landet. Redarna skulle för all del ha fått viss nytta av vinsterna, men den största nyttan skulle ha kommit hela svenska samhället till del.

Alexander Chrisopoulos anklagar oss för att vi inte upprepar de här kraven. Som jag sade i mitt huvudanförande beror det på att den regering vi nu har inte är intresserad av detta, men Alexander Chrisopoulos vill gå till en borgerlig regering med ett starkt moderat inflytande och säga: Ordna ett statligt rederi! Det är helt meningslöst.

Förste vice talmannen anmälde att Alexander Chrisopoulos anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

**Anf. 66 RUNE TORWALD (c):**

Fru talman! Eftersom socialdemokraterna bara har ett särskilt yttrande till betänkandet och då det här är en debatt som vi tidigare har fört, när vi tog de ursprungliga beslut som här refereras till, tänker jag inte ägna någon större del åt det särskilda yttrandet av den korta tid som tillmätts mig, utan jag skall ägna större delen av tiden åt vpk-motionerna.

Låt mig ändå säga, när herr Rosqvist så alldeles bestämt påstod att man hade gjort stora vinster om man hade köpt olja, att det är lätt att vara klok i efterhand. Men vem var säker på att det fanns någon olja att köpa till de priserna? Skulle man köpa fick man köpa på spotmarknaden, och det var helt andra priser än dem som gällde enligt de avtal Sverige hade. Sverige tog hem all den olja som vi hade avtalat om. Möjligheterna att köpa billigt och några

år senare ta hem vinster är inte lika uppenbara som man skulle kunna tro när man lyssnar till Birger Rosqvists framställning, som utgår från att man vid det aktuella tillfället kunde köpa till just de priser som gällde enligt långsiktiga avtal och inte skulle bli tvungen att gå till spotmarknaden. Jag tycker över huvud taget inte att staten skall spekulera och ägna sig åt den sortens transaktioner. Det kan komma surt efter. Andra gånger går det åt motsatt håll. – Nog om detta.

Vpk-motionerna är inte så många, men de innehåller väldigt många yrkanden, varför jag inte kan fördjupa mig alltför mycket i dem allesammans. Låt mig börja med motionen 1000, som bl. a. hävdar att det skulle tas fram ett långsiktigt sjöfartspolitiskt program. Vi menar att ett sådant har tagits fram. Man kan alltid diskutera hur detaljerat ett program skall vara, men riksdagen antog ett sådant i fjol, för knappt ett år sedan.

Vpk kräver att det skall inrättas ett statligt rederi. Den regering vi nu har – och den står jag helt bakom – tror inte på lyckan i form av statliga rederier. Vi tror att det är bättre att de människor som har ägnat ett helt liv åt yrket får fortsätta att utöva det. Inga rederier skär f. n. guld med täljknivar, utan tvärtom gäller det att man är mycket skicklig och kunnig i branschen för att kunna befrakta de fartyg man har, på ett sådant sätt att de går ihop – vilket inte alla lyckas med i dag. Jag betvivlar att staten skulle vara skickligare på det området. Det finns snarare en stor risk för att samhället skulle få ökade kostnader och ta på sig förluster även med eventuella statliga rederier. Därför avstyrker utskottet också det motionskravet.

Sedan har vpk ett knippe motionskrav, där det anförs att åtgärder borde vidtas för att förbättra situationen för inrikessjöfarten. På det området möter inte motionärerna några större invändningar från utskottet, utan utskottet har vid flera tillfällen föreslagit sådana åtgärder. Exempelvis har kanalavgifterna på Trollhätte kanal slopats, olika åtgärder har vidtagits för att öka det svenska kusttonnagets konkurrenskraft gentemot andra europeiska länder osv.

Detta har varit viktigt och värdefullt, men ännu viktigare – och det har varit avgörande för utskottet – är att en utredare nu har tillsatts för att lägga fram förslag om vad som ytterligare kan göras för att förbättra inrikessjöfartens och kustsjöfartens konkurrenskraft. Han har fått i uppdrag att undersöka i första hand vilka åtgärder som kan vara till fördel för trafiken längs våra kuster och inre vattenleder. Mot den bakgrunden är det naturligt att utskottet menar att man får avvakta utredningens resultat innan man vidtar några ytterligare åtgärder. Därför avstyrker vi motionerna.

Vpk tar upp UNCTAD-koden. Jag är närmast förbluffad över att man så hårt engagerar sig till förmån för den. Sanningen är att om UNCTAD-koden tillämpades stenhårt – dess bättre har den inte fått så stor anslutning att den trätt i kraft – så skulle svenska rederier förlora många möjligheter till sysselsättning i cross-trade-trafiken. Då skulle vi där vara i stort sett helt ute ur bilden.

Vi har tvärtom bekämpat en strikt tillämpning av UNCTAD-koden. Sverige har för sin del beslutat stödja den variant som EG-länderna nu

försöker genomdriva och som skulle innebära att Sverige fick större möjligheter att ta laster, även om de inte berör Sverige. Det tror jag är viktigt för sysselsättningen i rederinäringen.

Möjligheterna att flagga ut fartyg har vi haft uppe till diskussion vid många tillfällen. Vi har en lag som reglerar även försäljningar, och den gäller t. o. m. utgången av 1983. Innan vi har fått dess effekt utvärderad vill vi inte fatta några beslut om nya åtgärder. Vi avstyrker därför motionen även i det avseendet.

Man har också begärt att kommunala och statliga myndigheter inte skulle få använda sig av bekvämlighetsflaggade fartyg. Internationella konventioner som Sverige har anslutit sig till gör det inte möjligt att tillämpa ett sådant förfaringsätt. Det strider mot dessa konventioner.

Jag har nu inte mera tid till mitt förfogande. Jag yrkar härmed bifall till utskottets hemställan även på alla andra punkter och därmed avslag på vpk-motionerna.

**Anf. 67 BIRGER ROSQVIST (s):**

Fru talman! Det är kanske märkligt att vi i så stor utsträckning fokuserar den här debatten, som handlar om fartyg, på oljan. Det hänger samman med att de stora kvantiteter olja som vi och västvärlden förbrukar måste fraktas med fartyg. Det är alltså där oljan kommer in.

Möjligheter att lagra olja fanns inte, sade Rune Torwald. Det är helt fel. 1978 fanns det olja, och det fanns fartyg. Av riksdagens protokoll kan man se att frågan aktualiserades i interpellationer till dåvarande handelsministern Burenstam Linder och sedermera till den efterföljande handelsministern Hadar Cars. De har båda beklagat att man inte gjorde uppköp och lagrade olja. Något som man under 1978 och i början av 1979 kunde vara säker på beträffande oljepriserna var att de skulle gå uppåt. Vad man också visste var att det fanns tomma tankfartyg. Olja fanns det att köpa. I Japan praktiserades detta i stor utsträckning.

Saléns i Sverige hade två fartyg som man av finansiella skäl måste sälja i november 1978. De såldes till mycket låga priser till Finland. Sedan hade man ett likadant fartyg kvar – det såldes tre fyra månader senare, och det fick man tre gånger så mycket för som man hade fått för det första. Priserna steg alltså även på fartygen. Men när den svenska regeringen vaknade var både fartygen och oljan borta.

Detta är bara en av de punkter där man kan visa på att en expansiv, aktiv sjöfartspolitik kunde ha hjälpt det här landet att tjäna pengar, både på fartyg och på olja, till nationen som helhet.

**Anf. 68 ALEXANDER CHRISOPOULOS (vpk):**

Fru talman! Jag kräver inte av någon att han skall fördjupa sig i alla vpk-motioner. Däremot kräver jag av utskottets talesman att han skall försöka fördjupa sig i de frågor som jag kommer att ställa till utskottet.

I motiveringen för avslagsyrkandet på vpk-motionen nr 1000 anförs bl. a. att en sjöfartspolitik måste ha som mål "att trygga landets transportförsörj-

**Nr 103**

Onsdagen den  
25 mars 1981

---

*Anslag till sjö-  
farten m. m.*

Onsdagen den  
25 mars 1981

*Anslag till sjö-  
farten m. m.*

ning i politiska och ekonomiska krissituationer". Vi vet att den svenska handelsflottan – på grund av tidigare felspekulationer eller av profitskäl – i dag består till 90 % av fartyg som trafikerar uteslutande utländska hamnar. Den består till 90 % av tankfartyg och bulkfartyg eller av fartyg som är en kombination av dessa båda typer. Vi vet också att bara 18 % av den svenska handeln går på svenska kölar.

Då skulle jag vilja fråga följande: Anser utskottet att vårt lands handelsflotta med nuvarande sammansättning och struktur, som är resultat av rederiernas marknadsanpassning – det där med åratals erfarenhet, som Rune Torwald sade förut – är i stånd att trygga Sveriges transportförsörjning i politiska och ekonomiska krissituationer?

Utskottet säger vidare att ett statligt rederiangemang skulle snedvrída konkurrensen, som i dag utvecklas i sunda former. Anser utskottet att en fortsatt utflaggning av svenska fartyg, fortsatt utförsäljning och uthyrning av den svenska handelsflottan och över huvud taget alla de problem som sammanhänger med bekvämlighetsflaggningen – i dag går 45 % av världens handelsflotta under bekvämlighetsflagg – är sunda former för sjöfartens utveckling? Är detta de sunda former som ni är rädda för att ett statligt rederiangemang skulle snedvrída?

Om ni inte anser det, vilka är då de sunda former i vilka sjöfartspolitikerna utvecklas i dag?

**Anf. 69 RUNE TORWALD (c):**

Fru talman! Först till Birger Rosqvist: Jag sade inte att det inte fanns olja, utan jag sade att prisnivån är betydligt osäkrare. Det var inte så självklart vilket pris man kunde köpa olja till.

Alexander Chrisopoulos vill att jag skall svara på om vi har de fartyg som krävs för att trygga vår försörjning i kritiska tider. Ja, det utgår vi naturligtvis ifrån. Det är inte bara svenska fartyg som sköter transportererna. Vi har också avtal, som är långsiktiga, med utländska rederier. Det hade vi också under föregående avspärrningsperiod – vi har ju haft samma problem även tidigare. Givetvis är det de berörda myndigheternas sak att avgöra hur man har det med transportförsörjningen, men också med lagerhållningen. Det är två saker som skall samspela.

Beträffande de former svensk sjöfart skall bedrivas i tycker jag att det är sunda former när konkurrensen gör att vi får så billiga frakter som möjligt. Det som är osunt är när man konkurrerar genom felaktig lönesättning för de anställda eller felaktig bemanning. Sådant försöker vi från svensk sida att komma åt på många olika sätt. Inte minst har Sjöfolksförbundet gjort en hel del mycket värdefulla insatser för att hindra att man konkurrerar med ojusta medel, dvs. genom att inte betala ordentliga löner till de anställda. Sjöfartsverket har till uppgift att se till att de båtar som kommer till Sverige är i sjövärdigt skick, och verket inskrider ju gång på gång.

Jag menar att det är av betydelse för att de svenska rederiernas konkurrenskraft skall öka att man noggrant övervakar att de s. k. bekvämlighetsflaggade fartygen håller en rimlig och acceptabel standard. Men det är

ju också så, Alexander Chrisopoulos, att många bekvämlighetsflaggade fartyg är minst lika moderna som de svenska, och dem kan vi inte hindra från att komma till svensk hamn bara för att de har främmande flagg.

Vi är anslutna till en rad internationella konventioner som reglerar ländernas handel och agerande. De bestämmelserna kan vi inte ensidigt bryta, utan att vi drabbas av repressalier från andra länder på andra verksamhetsområden, som kanske är ytterligt känsliga för Sverige.

Nr 103

Onsdagen den  
25 mars 1981

---

*Anslag till sjö-  
farten m. m.*

**Anf. 70 ALEXANDER CHRISOPOULOS (vpk):**

Fru talman! Nu säger Rune Torwald att vår handelsflotta i sig visserligen inte tryggar landets försörjning i politiskt oroliga situationer, men att vi har långfristiga avtal med andra länder som skulle vara någon sorts garanti för försörjningen i politiska krissituationer.

Sedan säger han att det är klart att utförsäljningen av svenska fartyg, utlandsetableringen, utflaggningen och fiffelflaggsproblematiken är sunda utvecklingsformer. Jag har inte mycket att tillägga; jag kan bara säga att utflaggningen av fartyg har inneburit att det svenska samhället har förlorat hundratals miljoner i skatteintäkter, att den svenska sjömanskåren har decimerats mycket kraftigt, att Salénrederierna har arbetsförmedling i Hongkong för att få arbetskraft, att vi har fått vidkännas stora samhälls-ekonomiska förluster. Det är sunda utvecklingsformer – men för vem, Rune Torwald? Är det för det svenska samhället eller för de svenska privatkapitalistiska rederierna? I vems intresse ligger dessa sunda former? Den frågan återstår att besvara.

Birger Rosqvist sade att det inte är någon idé att ställa frågor om statlig rederiverksamhet till den borgerliga regeringen. Är det därför ni inte kräver en statlig rederiverksamhet? Gör det saken bättre att ni tillsammans med den borgerliga regeringen avslår vpk-förslag om statlig rederiverksamhet?

**Anf. 71 BIRGER ROSQVIST (s):**

Fru talman! Jag hade inte väntat mig att få replikera, men eftersom Alexander Chrisopoulos nu får angripa mig i en replik till Rune Torwald får det vara O.K.

Vi socialdemokrater sammanfattar vad vi vill åstadkomma i fråga om sjöfartspolitik i ett särskilt yttrande, och jag ber att få läsa upp de sista punkterna i det, i den händelse Alexander Chrisopoulos inte har läst dem. Vi säger följande:

”Bl. a. följande frågor måste uppmärksammas:

- sjöfartens roll i den svenska trafikpolitiken,
- sjöfartens betydelse som exportnäring,
- rederiernas upplåningsbehov för att erforderliga investeringar skall kunna genomföras och kapitalkostnadernas betydelse för möjligheterna att driva sjöfart under svensk flagg,
- möjligheterna att driva sjöfart med statligt ägarengagemang,
- överlåtelselagen, i syfte att den skall omfatta de utlandsengagemang som består i att fartyg både förvärvas och registreras utomlands,

– behovet av en övergripande hamnplanering, vilket bl. a. är en nödvändig förutsättning för att öka kustsjöfartens betydelse.”

Ytterligare vad gäller bekvämlighetsregistrering: Vpk har tidigare varje gång denna fråga har varit uppe starkt gått emot den sedan 1977 gällande lagen, som har varit tillfällig och fått förnyas varje år. I dag kommer vpk med krav på att vi skall slå vakt om överlåtelselagen. Jag vill bara göra den intressanta noteringen.

**Anf. 72 ALEXANDER CHRISOPOULOS (vpk):**

Fru talman! Det är fel som Birger Rosqvist säger, att socialdemokraterna ställer krav, för ni kräver ingenting. Ni säger i ett till intet förpliktande särskilt yttrande vad ni tycker i största allmänhet, men det ni kräver i form av motioner finns ingenstans. Det finns alltså inget som helst alternativ till den borgerliga sjöfartspolitikerna från den socialdemokratiska sidan.

Om ni nu säger att ni tycker allt det här om statlig rederiverksamhet, varför röstar ni då mot våra förslag tillsammans med den borgerliga regeringen? Varför uppfattar ni tillsammans med den borgerliga regeringen de former under vilka sjöfartsnäringen nu utvecklas som sunda? Varför reserverar ni er inte på något sätt mot utskottets skrivning?

**Anf. 73 RUNE TORWALD (c):**

Fru talman! Låt mig avslutningsvis bara notera att det, som jag sade tidigare, finns svenska rederier som också äger fartyg under utländsk flagg. Om de inte gjorde det, Alexander Chrisopoulos, skulle de på grund av UNCTAD-koden inte kunna få de frakter som de nu kan få. Utflaggning av fartyg beror alltså till vissa delar på att man därigenom kommer åt frakter som man inte annars skulle komma åt.

Man har emellertid fortfarande bestämmanderätt över dessa fartyg, och de kan tas hem för att i ett avspärrningsläge trygga Sveriges försörjning genom att frakta nödvändiga produkter.

**Anf. 74 BIRGER ROSQVIST (s):**

Fru talman! Alexander Chrisopoulos säger att socialdemokraterna inte har något förslag till sjöfartspolitiskt program. Våra förslag utvecklade vi i motioner och i den debatt som fördes förra året när beslutet om sjöfartspolitikens inriktning fattades. En del av dessa krav har vi upprepat i samband med presentationen av den s. k. besparingspropositionen i december 1980. Tyvärr har vi fått dåligt gehör för en del av dessa krav. Men vi anser det inte meningsfullt att upprepa dem nu. Därmed är det naturligtvis inte sagt att vi har uppgett dessa krav. Det är vad jag har försökt förklara här i dag, och det har vi manifesterat i vårt särskilda yttrande till detta betänkande.

Alexander Chrisopoulos frågar varför vi inte kan biträda de krav som vpk ställer. Ja, en del av dem är rent ut sagt orealistiska. Ett av dem går ut på att förbjuda bekvämlighetsflaggade fartyg att komma till svensk hamn. Den möjligheten har vi inte, utan vi måste uppfylla våra internationella

förpliktelser på det området.

Hur skulle f. ö. ett genomdrivande av era krav ha tätt sig för varven? De har byggt åtskilliga fartyg som direkt har försetts med Liberiaflagg. Och det visste man redan när beställningen gjordes. Om vi hade följt vpk:s krav, så skulle man alltså ha tackat nej till dessa kontrakt och inte byggt fartygen. Sådana underligheter i era motioner gör det mycket svårt för att inte säga omöjligt att stödja dem.

Var vi står i den här frågan tror jag gott manifesteras av våra tidigare insatser i form av motioner och yttranden. Innehållet i dessa gäller fortfarande för den svenska socialdemokratins sjöfartspolitik.

**Nr 103**

Onsdagen den  
25 mars 1981

---

*Anslag till sjö-  
farten m. m.*

**Anf. 75 ALEXANDER CHRISOPOULOS (vpk):**

Fru talman! Till Runc Torwald vill jag säga att vad vi kräver är en successiv anpassning av den svenska sjöfartsnärings till UNCTAD-koden 40-40-20. Den skulle kopplas ihop med bilaterala handelsavtal med råvaruproducerande och progressiva u-länder. Det skulle i sin tur successivt ändra den svenska flottans struktur så att den på ett bättre sätt än i dag anpassades till att frakta svenska exportvaror. Men lägg märke till att vi talar om en successiv ändring, inte en plötslig och hastig.

Jag vill fråga Birger Rosqvist om han anser att vårt krav, att statliga och kommunala myndigheter och bolag inte skall använda sig av dessa bekvämlighetsflaggade fartyg, också är ett orealistiskt krav som han och övriga socialdemokrater absolut inte kan ställa sig bakom.

**Anf. 76 BIRGER ROSQVIST (s):**

Fru talman! Nej, vi tycker i och för sig inte att det är ett orealistiskt krav. Vi har själva rest det ett flertal gånger, och det fanns med i en socialdemokratisk reservation när riksdagen i juni förra året tog det sjöfartspolitiska beslutet. Vi står kvar vid vad vi då sade.

**Punkt 1**

*Mom. 4 (åtgärder mot fartyg under s. k. bekvämlighetsflagg)*

Utskottets hemställan bifölls med 276 röster mot 16 för motion 982 av Alexander Chrisopoulos m. fl.

*Mom. 5 (anslutning till Mälarleden av hamnar i Uppland)*

Utskottets hemställan bifölls med 275 röster mot 16 för motion 998 av Oswald Söderqvist m. fl.

*Mom. 6 (sjöfartspolitiken m. m.)*

Utskottets hemställan bifölls med 276 röster mot 16 för motion 1000 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del.

*Mom. 7 (statlig rederiverksamhet m. m.)*

Utskottets hemställan bifölls med 275 röster mot 17 för motion 1486 av Alexander Chrisopoulos och Marie-Ann Johansson.

*Övriga moment*

Utskottets hemställan bifölls.

**Punkt 3** (bidrag till vissa resor av sjöfolk)

Utskottets hemställan bifölls med 274 röster mot 16 för utskottets hemställan med den ändring däri som föranleddes av bifall till motion 1000 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del.

**Övriga punkter**

Utskottets hemställan bifölls.

**11 § Föredrogs**

Trafikutskottets betänkande

1980/81:18 om anslag till Luftfart (prop. 1980/81:100)

Utskottets hemställan bifölls.

**12 § Transportstöd m. m.**

Föredrogs trafikutskottets betänkande 1980/81:20 om anslag till Institut m. m. (prop. 1980/81:100).

**Anf. 77 FÖRSTE VICE TALMANNEN:**

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

**Anf. 78 YNGVE NYQUIST (s):**

Fru talman! I mitten av januari uppvaktades Dalarnas riksdagsmän av allvarliga kommunalmän från de båda Västerbergslagskommunerna Ludvika och Smedjebacken. Som kommunalmän har de mött alla bekymmer som följt i spåren av kriserna vid stålverk och gruvor.

Luttrade som de är av befolkningsminskning, minskat antal arbetstillfällen, svår arbetslöshet och andra bekymmer får de ägna en ganska stor del av sin tid åt att försöka hitta ersättningsindustrier. Deras ärende vid uppvaktningen var att påtala en – enligt deras mening – stor orättvisa som de mött i sitt arbete, ett problem som bl. a. hindrar lokaliseringsarbetet.

Det ligger till så här. I riksdagens beslut placerades samtliga Dalakommuner utom två i någon stödzon. Av någon svårförklarlig anledning kom inte Ludvika och Smedjebacken i fråga – detta trots att länsstyrelsen föreslagit att transportstödet skulle utvidgas till att gälla företag även i de båda nämnda kommunerna. Länsstyrelsen hade i sin argumentering helt riktigt framhållit att strukturomvandlingen inom gruv- och stålindustrin med all sannolikhet kommer att innebära mycket stora problem för näringslivet i de båda kommunerna under 1980-talet.

Naturligtvis är det svårt att se det rättvisa i att Ludvika och Smedjebacken lämnats helt utanför systemet med transportstödzoner, sedan norra länsdelen placerats i transportstödzon 3 och intilliggande kommuner i zon 1.

Kommunalmännens besök ledde till att den socialdemokratiska länsgruppen motionerade om att riksdagen hos regeringen skulle begära en översyn av bestämmelserna om transportstödzoner, så att Ludvika och Smedjebacken kan införlivas i stödet. Det gäller alltså motion 571.

Under motivering att riksdagen uppdragit åt transportrådet att undersöka om stödet är ändamålsenligt och effektivt hemställer utskottet att riksdagen skall avslå vår motion.

Jag skall inte ställa något yrkande i dag. I stället hoppas jag att mina partivänner i utskottet bevakar att det verkligen händer något på det område som motionen berör. Varom inte finns det all anledning att återkomma. Uppenbara orättvisor bör inte få bli bestående hur länge som helst.

I detta anförande instämde Gudrun Sundström och Ove Karlsson (båda s).

**Anf. 79 OSWALD SÖDERQVIST (vpk):**

Fru talman! Jag skall ta upp ett problem liknande det som nyss föredrogs från Dalarna. Det gäller två kommuner i Gästrikland, som på samma oförklarliga grunder inte har fått fördelen att bli inplacerade i transportstödsområdet.

Frågan om inordnandet av dessa två kommuner, Hofors och Ockelbo, i transportstödsområdet är uppe i denna kammare för tredje gången. Det borde naturligtvis inte vara så. Det borde i stället ha varit en självklarhet att dessa två kommuner skulle ha omfattats av transportstödet.

Vi kan inte komma ifrån att transportstödet har införts av regionalekonomiska skäl och att det naturligtvis har en viss betydelse, även om det kan vara svårt att mäta effekten av sådana här åtgärder. Men att det har betydelse är självklart, och det påpekades också när transportstödet infördes. De olika zoner som gäller följer också i stort den regionalpolitiska stödområdesindelning som fanns tidigare.

Praktiskt taget alla kommuner som är inplacerade i stödområde 3 har också blivit placerade i motsvarande transportstödsson 1. Undantagna är fyra kommuner av 27. Vi hörde nyss talas om två från Kopparbergs län, och här har vi två från Gästrikland, Hofors och Ockelbo. Båda dessa kommuner har svåra sysselsättningsproblem. Hofors är en typisk enindustrikommun. Dessutom har Hofors f. n. den största befolkningsminskningen procentuellt av landets samtliga kommuner.

När det här ärendet tidigare har varit uppe till behandling har inte utskottet redovisat någon som helst motivering till att dessa två kommuner i Gästrikland ställs utanför transportstödet. Man kan inte anse att dessa kommuner ligger bättre till än andra kommuner som har fått förmånen att bli inplacerade i transportstödsson. Den enda slutsats man kan dra är att det måste ha begåtts ett misstag på departementet som man i efterhand inte vill

Onsdagen den  
25 mars 1981

---

*Transportstöd  
m. m.*

känns vid eller rätta till. Man kan inte göra någon annan tolkning, eftersom det inte någon gång har framförts en hållbar motivering till att plocka ut fyra kommuner av de ifrågavarande 27 och lägga dem utanför transportstödsområdet. Det är tydligt att prestige i denna fråga går före förnuft.

I det betänkande som vi nu behandlar har utskottet inte heller lämnat några motiveringar. Utskottet hänvisar i stället till den utredning som arbetar med en översyn av transportstödet. Det är bra att en sådan översyn kommer till stånd, och vi får hoppas att detta misstag rättas till. Men det säger ingenting om den horribla behandling som dessa kommuner har utsatts för under hela denna tid. Misstaget borde naturligtvis ha rättats till tidigare och inte nu i samband med att en utredning skall se över hela transportstödet. Här har det tydligen inträffat någonting som inte är just, och det borde man erkänna och rätta till innan man hänvisar till utredningar som sitter och arbetar.

Med detta vill jag, fru talman, yrka bifall till motionerna 381 och 1355.

**Anf. 80 MARGARETA GARD (m):**

Fru talman! I motion 1980/81:755 tar vi upp transportstödet och indelningen i transportstödszoner. Vid riksdagens beslut 1980 om transportstödsområden placerades samtliga dalakommuner utom Ludvika och Smedjebacken i någon stödzon. Den som tittar på kartan över stödområdena i Dalarna kan få den uppfattningen att Ludvika och Smedjebacken är de enda kommuner i Dalarna som saknar problem. Så är nu inte fallet – tvärtom. Med den strukturomvandling som ägt rum inom gruv- och stålindustrin har dessa båda kommuner mycket stora problem. Behovet av ersättningsindustrier är stort, och flera företag brottas med lönsamhetsproblem då väsentliga delar av deras uppdragsgivare försvunnit i samband med rationaliseringar. Delar av liknande problem återfinns i närliggande kommuner. Skillnaden är bara att företagen där åtnjuter transportstöd och därmed har bättre konkurrensförmåga. Som det nu blivit har de båda kommunerna hamnat i strykclass. Det vore mera rimligt om transportstödet följde stödområdesindelningen, då avståndsfaktorn i jämförelse med flera andra stödberättigade kommuner kan anses vara densamma. Jag är väl medveten om att vi inte kan utvidga stödområdena i vilken utsträckning som helst. Risken är då att så småningom hela landet är ett enda stödområde, och därmed har stödet mist sina effekter och endast blivit en subvention till transporter inom hela landet. Men i det här fallet är det missriktat att lämna de två kommuner som har de största problemen i länet utanför transportstödsområdet.

För att skapa samma villkor för kommuner med likartade problem måste transportstödet fördelas med hänsyn till samtliga kriskommuner som har betydande transportkostnader för att på så sätt likställa kommunernas konkurrensmöjligheter.

Utskottet hänvisar i sitt betänkande till transportrådets utredning, och det är då min förhoppning att denna utredning inom en snar framtid kan lägga

fram förslag så att dessa båda kommuner jämställs med övriga kriskommuner vad gäller transportkostnader.

Fru talman! Jag har inget annat yrkande än det som ett enigt trafikutskott har lagt fram.

**Anf. 81 OLLE WESTBERG i Hofors (s):**

Fru talman! I motion 1355 har vi framställt yrkande om att även Hofors och Ockelbo kommuner bör inordnas i transportstödsområdet. De flesta kommunerna i de fem Norrlandslänen samt Kopparbergs och Värmlands län, som tillhör stödområde 3, ingår i transportstödsområdet. Det är endast fyra kommuner som också tillhör stödområde 3 som ej har inplacerats i transportstödsystemet, däribland kommunerna Hofors och Ockelbo.

Någon saklig motivering kan jag ej finna till varför företag i dessa kommuner ej skall kunna utnyttja transportstödet förmåner. Transportstödet är ett av de regionalpolitiska medel som finns att sätta in som stöd för utsatta kommuner. Såväl Hofors som Ockelbo är i stort behov av alla regionalpolitiska stödåtgärder för att bl. a. stärka sysselsättningen.

Behovet av ett mer differentierat näringsliv är stort i båda kommunerna. Näringslivet i Hofors kommun är i hög grad koncentrerat till SKF Steel, och Hofors är den kommun i riket som är mest beroende av stålindustrin.

Ockelbo är i hög grad beroende av skogs- och jordbruket.

Båda kommunerna har en mycket låg andel förvärsarbetande kvinnor beroende på det ensidiga näringslivet.

Jag vill även framföra att Hofors befolkningsmässigt är den kommun i riket som minskat mest under 1970-talet – en trend som tyvärr verkar att fortsätta om man ser till 1980, eftersom Hofors även detta år var den kommun som minskade mest i riket procentuellt sett.

I utskottets yttrande över vår motion hänvisas endast kort till att transportstödet f. n. är föremål för utredning, och därmed avstyrks motionen. Utskottet har ej gett uttryck för någon viljeinriktning i frågan, vilket jag starkt vill beklaga. Skulle utskottet ha gjort det tror jag säkert att man skulle ha kommit fram till att såväl Hofors som Ockelbo kommuner befinner sig i en sådan situation att även de borde ingå i transportstödsområdet.

Fru talman! Läget för de båda kommunerna är så akut och oroande att omedelbara åtgärder är ytterst angelägna. Det finns ej något tidsutrymme att invänta ett utredningsförslag. Då kanske det tar flera år innan beslut kan fattas i frågan.

Jag yrkar därför bifall till motion 1355.

**Anf. 82 BERTIL ZACHRISSON (s):**

Fru talman! Jag kan mycket väl förstå att man från olika håll i landet reser krav i samband med diskussionen om transportstödet. Det är utan tvivel så att transportstödet i sin nuvarande form behöver ses över. Det har trafikutskottet också varit medvetet om, och därför har vi tidigare yrkat att så skulle ske och fått gehör för det i kammaren. Det är detta förslag som nu har

**Nr 103**

Onsdagen den  
25 mars 1981

---

*Transportstöd  
m. m.*

Onsdagen den  
25 mars 1981

*Transportstöd*  
*m. m.*

lett till att regeringen har satt till en utredning som skall se över transportstödet.

Självfallet får man utgå från att denna utredning förutsättningslöst prövar alla de här idéerna om hur transportstödet skall utformas, men jag vill gärna säga att det naturligtvis också är angeläget att utredningen prövar om den nuvarande formen för transportstödet är den riktiga. I den mån man kommer fram till det, är det givetvis också viktigt att man prövar om de gränser som f. n. gäller är de riktiga. Men att riksdagen i det här läget skulle uttala sig om vilka bestämda delar av landet som skulle inordnas i transportstödsområdet tycker jag vore utomordentligt olämpligt. Detta har också varit utskottets samlade mening, och därför har vi avstyrkt de här motionerna.

**Anf. 83 OSWALD SÖDERQVIST (vpk):**

Fru talman! När det gäller de fyra kommuner som vi nu debatterar är det ändå märkligt att det inte någon gång under debatten har lämnats någon som helst motivering till varför just de två kommuner i Gästrikland, som jag närmast talar för, av de 27 som tillhör stödområde 3 skall plockas ut och hamna utanför transportstödet. Det måste väl i himmelens namn ha funnits något slags skäl till att just dessa kommuner undantogs när det här beslutades en gång, medan alla övriga kommuner i samma stödområde inordnades i transportstödszonen. Det har aldrig lämnats någon tillfredsställande förklaring till detta. Det är närmast den förklaringen från trafikutskottet som man efterlyser, eftersom utskottet nu har behandlat denna fråga flera gånger. Varför har man inte angett skälen till att fyra kommuner i landet lyfts ut ur en generell stödform, som alla de andra kommunerna inom området har fått? Som det har sagts här från flera håll, från representanter för både Kopparbergs och Gävleborgs län, är detta kommuner som har minst lika stora problem som andra.

Jag tycker att det är litet svagt att bara hänvisa till att det pågår en utredning. Man skulle ha kunnat rätta till detta utan att avvakta vad utredningen kommer fram till, för de här kommunerna behöver stödet nu och har behövt det länge.

**Anf. 84 BERTIL ZACHRISSON (s):**

Fru talman! Jag antar att Oswald Söderqvist, när han befinner sig i en något lugnare stämning, är medveten om att det inte bara är för dessa kommuner som det här kan vara problematiskt. F. n. har vi inte här i riksdagen yrkanden från andra kommuner, men vi vet att det fanns sådana tidigare, innan trafikutskottet tillstyrkte det beslut som ledde till den här utredningen. De bekymmer som redovisas i dessa fyra kommuner finns också i t. ex. Sydostsverige och på en del andra håll. Det skulle alltså kunna finnas skäl för många kommuner att göra motsvarande yrkanden.

Jag är helt övertygad om att vi får anledning att föra den här debatten under mera konstruktiva former, när vi – som jag hoppas ganska snart – får ett förslag från transportrådet.

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

**Anf. 85 OSWALD SÖDERQVIST (vpk):**

Fru talman! Det är inte fråga om att föra debatt i konstruktiva eller icke konstruktiva former. Det är enligt min mening väldigt konstruktivt att föra debatten i den svenska riksdagen, och det kan väl inte skada.

Faktum kvarstår, att här har fyra kommuner av 27 undantagits när den här stödformen infördes. Alla dessa 27 kommuner tillhörde ett visst stödområde enligt den regionalpolitiska stödområdesindelningen. Samtliga kommuner utom fyra inordnades i en viss transportstödszon när transportstödet infördes. Fyra kommuner lyftes alltså ut, och man har aldrig fått någon hållbar motivering till varför detta skedde. Det är detta som är svagheten i utskottets motivering, och det har inte blivit bättre av vad som här har sagts av utskottets företrädare.

**Punkt 1**

Utskottets hemställan bifölls.

**Punkt 2**

*Mom. 2 b*

Utskottets hemställan bifölls med 266 röster mot 25 för motionerna 381 av Bertil Måbrink och 1355 av Olle Westberg i Hofors m. fl.

*Övriga moment*

Utskottets hemställan bifölls.

**Punkterna 3–11**

Utskottets hemställan bifölls.

### **13 § Anslag till postverket**

Föredrogs trafikutskottets betänkande 1980/81:21 med anledning av förnyad behandling av proposition 1980/81:100 i vad avser anslag till Postväsende.

**Anf. 86 BERTIL ZACHRISSON (s):**

Fru talman! Jag ber med hänvisning till den debatt som vi fört tidigare i det här ärendet att få yrka bifall till utskottets hemställan på samtliga punkter utom mom. 9, där jag yrkar bifall till reservationen.

**Anf. 87 RUNE TORWALD (c):**

Fru talman! Jag ber att med hänvisning till vad jag anförde i den tidigare debatten få yrka bifall till utskottets hemställan på samtliga punkter.

Utskottets hemställan återfanns i trafikutskottets betänkande 15.

**Nr 103**

Onsdagen den  
25 mars 1981

---

*Anslag till post-  
verket*

Onsdagen den  
25 mars 1981

---

Anslag till samhällsinformation  
m. m.

Mom. 1-8

Utskottets hemställan bifölls.

Mom. 9

Utskottets hemställan bifölls med 146 röster mot 144 för reservationen av Bertil Zachrisson m. fl.

Mom. 10

Utskottets hemställan bifölls.

#### 14 § Anslag till samhällsinformation m. m.

Föredrogs konstitutionsutskottets betänkande 1980/81:20 om anslag till Nämnden för samhällsinformation m. m. (prop. 1980/81:100).

**Anf. 88** EVA HJELMSTRÖM (vpk):

Fru talman! Vänsterpartiet kommunisterna väckte av ett förbiseende inte någon motion i anledning av regeringens skrivning beträffande statliga myndigheters tidskriftsutgivning. Vi har därefter inte haft någon möjlighet att påverka ärendet i utskottet, eftersom vi är utestängda från detsamma. Detta gör det nödvändigt för mig att nu yrka avslag på konstitutionsutskottets hemställan i betänkande 1980/81:20, punkten 6, som behandlar samhällsinformationen. Vi kan nämligen av en rad skäl inte godta de principer som läggs fast i budgetpropositionen om statliga tidskrifter. Jag skall här i korthet bara nämna några.

Först och främst handlar det om en viktig demokratisk princip, nämligen allas vår rätt att utan kostnad få information om våra rättigheter och skyldigheter. Vår uppfattning är att samhällsinformationen skall förbättras och inte försämrats, och att det måste finnas möjlighet till mångfald. Enligt propositionen skall journalisterna nu dessutom reduceras till megafoner.

Det finns också, fru talman, stor risk för att i framtiden privata och kommersiella intressen kommer att få större spelrum.

Elisabeth Gustafsson har i en belysande artikel i Dagens Nyheter behandlat frågan, och jag skall citera något ur den. Hon framhåller: "I en tid då medborgarna får allt mindre praktisk möjlighet att utnyttja sin grundlagsfästa rätt att på egen hand skaffa sig insyn i vad som sker hos de statliga myndigheterna vill regeringen strypa en informationskanal som, om den används rätt, är både effektiv och ändamålsenlig."

Hon uppmanar oss i stället att "slå vakt om den information som myndigheterna i dag på eget initiativ ger ut i enkel och lättillgänglig form. Varje försök att begränsa samhällsinformationen måste betraktas som ett steg i fel riktning. Den enda åtgärd en regering med demokratiska ambitioner bör vidta när det gäller den så viktiga samhällsinformationen är att påverka myndigheterna till att ge ut information som ännu bättre än i dag svarar mot medborgarnas krav och behov."

Hon tycker att regeringens förslag är "inte bara en kniv i ryggen på medborgarnas rätt till insyn, utan också en kniv i handen på dem som nu vill skära ned och slakta vad andra byggt upp". – Det finns nämligen stor risk för att en rad tidskrifter nu kommer att tvingas att läggas ner.

Hon avslutar sin artikel med att säga: "Det handlar dessutom om den självklara rätten att gratis – – – få insyn i och kunskap om de myndigheter som vi i egenskap av skattebetalare faktiskt också är delägare i."

Mycket riktigt har också en rad fackliga organisationer protesterat mot regeringens förslag och mot det här angreppet på vår demokratiska rätt till insyn och information.

Med det, fru talman, yrkar jag alltså avslag på punkten 6.

**Anf. 89 SVEN-ERIK NORDIN (c):**

Fru talman! Låt mig allra först påpeka att det är ett enhälligt utskottsbe-  
tänkande som framläggs. Som Eva Hjelmström påpekade finns det heller  
inte någon motion i den fråga som hon tog upp i sitt anförande.

Nu kan naturligtvis de statliga myndigheternas och de statliga verkens  
tidskriftsutgivning vara värd en egen mätta, men jag tycker att det då också  
är på sin plats att litet grand granska det något svepande anförande som Eva  
Hjelmström höll i det här ämnet.

Vi har faktiskt en överinformation i vårt samhälle, och detta är ett växande  
problem. Informationsverksamheten i de statliga verken och myndigheterna  
kostar i dag 385 milj. kr. eller 1 % av deras totala kostnader. Alla dessa  
pengar går naturligtvis inte till tidskriftsutgivning – det vill jag inte alls påstå –  
men siffran ger ändå ett besked om att det finns anledning att vara kritisk mot  
den utveckling som har ägt rum på det här området.

1969 hade vi 62 statliga tidskrifter. 1976 fanns det ca 100. Nu finns det 148 –  
det var i alla fall siffran för 1980. Ytterligare 18 planeras att ges ut. Detta  
framgår av riksrevisionsverkets rapport 1980. Vad man kanske framför allt  
skall fästa sig vid när det gäller denna utveckling är den omständigheten att  
de här tidskrifterna ganska litet sysslar med att informera om vad Eva  
Hjelmström tyckte var riktigt, nämligen om medborgarnas rättigheter och  
skyldigheter.

Enligt den här revisionsrapporten har det gjorts en enkät hos berörda  
tidskrifter. Av denna framgår att det bara är 4 % av de externa tidskrifterna  
som anser denna informationsuppgift vara den viktigaste. 26 % vill mera  
allmänt informera om myndigheten, dess verksamhet och dess verksamhets-  
område. 10 % anser att det är viktigast att informera i syfte att påverka  
attityder och/eller beteenden. 60 % av tidskrifterna vill syssla med andra,  
viktigare uppgifter.

Jag har med detta inte velat säga att det är fel att tidskrifter sysslar med att  
påverka attityder och beteenden. Det är nödvändigt exempelvis när det  
gäller trafiksäkerheten. Det kan vara nödvändigt när det gäller att beskriva  
SIDA:s uppgifter. Men det är bara ett fåtal tidskrifter som kan sägas ha den  
uppgiften.

Vad som händer här, fru talman, är att man driver en tidskriftsverksamhet

Onsdagen den  
25 mars 1981

---

*Anslag till samhällsinformation  
m. m.*

i konkurrens med tidskrifter som ges ut av organisationer och för all del också av enskilda. En statlig tidskriftsutgivning, som undan för undan växer och som konkurrerar med andra tidskrifter, är icke någon önskvärd utveckling i vårt samhälle.

Vi skall inte ha några statliga megafoner, sade Eva Hjelmström, och i det avseendet vill jag instämma med henne. Men för att förhindra att vi får statliga megafoner, så behövs faktiskt den översyn som den här rapporten ger fog för, som föredragande statsrådet anser vara nödvändig och som utskottet ansluter sig till.

Låt mig också påpeka som en viktig sak att kammaren redan vid 1975/76 års riksmöte beställde en rapport, en analys och en utvärdering av detta problem. Det är detta som skett – det är det materialet som nu ligger på kammarens bord.

Fru talman! Jag finner alla goda skäl tala för ett bifall till utskottets hemställan.

**Anf. 90 EVA HJELMSTRÖM (vpk):**

Fru talman! Jag är medveten om att utskottet är enigt, men det förbättrar ju inte sakförhållandena.

Sven-Erik Nordin talar om överinformation. Jag kan förvisso hålla med om att vi har en överinformation i vårt samhälle. Men frågan är nu vilken information som kommer att tillåtas ta överhanden. Jag kan inte komma ifrån att det till syvende og sist gäller medborgarnas rätt till insyn och information. Det är inte det man skall skära ned på, om man skall begränsa informationsflödet.

Sedan sade Sven-Erik Nordin att 1 % av kostnaderna går till informationsverksamhet. Jag tycker nu inte att detta är särskilt mycket. Hur mycket tidskrifterna tar av detta är också oklart – det är emellertid betydligt mindre.

Sedan till vilken typ av artiklar, vilken typ av information vi behöver. Nu vill alltså de som står bakom detta förslag strypa yttrandefriheten – man skall över huvud taget inte få vara attitydpåverkande annat än i undantagsfall. Jag tror, fru talman, att såväl allmänhetens intressen som de statliga myndigheternas egna intressen skulle må väl av att vi fick fler engagerande, diskuterande och kritiskt granskande artiklar.

**Anf. 91 OLLE SVENSSON (s):**

Fru talman! Jag hade inte tänkt gå in i den här debatten, men jag tycker att man måste ge ett något vidare perspektiv åt diskussionen om samhällsinformationen än det som hittills givits här. Det rör sig ändå om att man nu med ett streck stryker ut en organisation som levtt ett hederligt och nyttigt liv alltsedan den skapades budgetåret 1971/72, och några rosor bör kunna läggas ner vid bären.

Min principiella inställning till de här problemen och det som utmärker svensk massmedieideologi är att samhällsinformationen främst skall ske genom partier, genom folkrörelser, genom massmedier som verkar fritt i

samhället. Det har garanterats genom vår tryckfrihetsförordning, genom vår regeringsform, som tillerkänner medborgaren både yttrande- och informationsfrihet och snarast då riktar sig mot staten, som inte där bör ingripa. Och i själva verket är ju namnet på nämnden missvisande. Det är ingen nämnd för samhällsinformation – det är en nämnd för myndighetsinformation. Jag anser att vi i Sverige har iakttagit en återhållsamhet när det gäller en pläderande och styrd myndighetsinformation, som varit nyttig utifrån demokratiska utgångspunkter.

Men det är också riktigt att det behövs, vid sidan om den redaktionella informationen, en myndighetsinformation som upprepar budskapen när de inte uppfattas som intressanta utifrån redaktionella utgångspunkter. Jag vill gärna betona att när nu nämnden för samhällsinformation försvinner, så är det inte meningen att all den verksamhet som nämnden bedrivit skall försvinna. Uppgifterna kommer att handläggas på många håll, och jag understryker betydelsen av att man får kvar en samordnande funktion på detta område. Här kommer nu en särskilt tillkallad delegation, med företrädare för staten, landstingen och kommunerna, att vara verksam.

Vi har inom utskottet behandlat frågan grundligt. Vi har haft en hearing med företrädare för Landstingsförbundet och Kommunförbundet, och de har betraktat det som mycket viktigt att det blir en fortsättning på verksamheten inom informationsområdet. Vi hade från socialdemokratisk sida reserverat oss, om vi inte haft en skrivning som är riktad till regeringen och som understryker att det är nödvändigt att till den här delegationen knyts kansliresurser som gör att arbetsuppgifterna kan klaras. Denna synpunkt har framförts med all kraft från Kommunförbundets och Landstingsförbundets sida.

Jag vill också betona hur nödvändigt det är att samhället, när man går ut och informerar, vänder sig till alla medborgare. Vid annonsering skall man gå ut i alla tidningar. Man får inte diskriminera någon på grund av vederbörandes tidningsval. Det är viktigt att den uppgiften nu bevakas genom presstödsnämnden och att man alltså står fast vid denna viktiga princip.

Med detta vill jag yrka bifall till konstitutionsutskottets hemställan.

**Anf. 92 SVEN-ERIK NORDIN (c):**

Fru talman! Att ha 1 % i informationskostnader är inte mycket, säger Eva Hjelmström. Låt oss inte fördjupa oss i detta i sig, men låt oss åtminstone försöka vara överens om att de pengar som denna procent representerar skall användas på ett effektivt sätt och inte på ett sådant sätt att medborgarna blir översköldja av information som de har svårt att hitta rätt i.

Attitydpåverkan: Skulle vi inte också där kunna ena oss om att vår dagspress sköter den frågan bäst, antingen denna dagspress representeras av Ny Dag, Skånska Dagbladet, Dagens Nyheter eller av någon fjärde, femte eller sjätte tidning? Det är där dagspressens stora uppgift ligger. Det är också av det skälet som vi i andra sammanhang och i annan ordning utger betydande bidrag.

Sedan vill jag bara notera att Olle Svensson naturligtvis står bakom

utskottsbetänkandet. Jag har ingenting att invända mot den beskrivning av NSI:s betydelse som han gjorde här. Jag är inte lika gammal som ledamot av NSI:s styrelse som Olle Svensson, men jag vill betyga att NSI har fullgjort en stor uppgift, så stor att nämnden har gjort sig själv överflödig. Det vittnar om att man bedrivit ett effektivt arbete och att man fått de olika statliga myndigheterna och verken att ta sin informationsuppgift på allvar.

**Anf. 93 EVA HJELMSTRÖM (vpk):**

Fru talman! Sven-Erik Nordin säger att myndigheterna bör sköta sin information effektivt. Jag förutsätter att myndigheterna så gör utan pekpinnar. Det finns ju också en granskande myndighet på området, som skall se till att myndigheterna fungerar väl och målmedvetet i det här avseendet.

Sedan är jag i och för sig överens med Sven-Erik Nordin om att det är massmedierna som i första hand skall svara för attitydpåverkan och kritiskt granska inte minst statliga myndigheter. Men det hindrar inte att också statliga tidskrifter skulle kunna ha engagerande diskussioner exempelvis om den egna verksamheten. Det skulle vidga yttrandefriheten i stället för att strypa den, vilket man gör genom den väg man nu slagit in på.

**Anf. 94 OLLE SVENSSON (s):**

Fru talman! Jag vill till det som Sven-Erik Nordin här sade göra ett litet tillägg.

Det är riktigt att NSI gjort en insats på det rådgivande området vilken nu inte behöver fullföljas. De olika myndigheterna har skaffat sig så goda resurser att de kan klara sina informationsuppgifter själva. Jag vill också erinra om att riksdagen 1979 tog ställning till en förändring av nämndens arbete, efter en mycket omfattande remissbehandling av en promemoria. Då framhöll man från statsrådets sida och med instämmande av riksdagen att nämnden kunde ägna större utrymme åt en kvalitativ, övergripande och metodutvecklande verksamhet än tidigare. Man underströk behovet av samordningsinsatser på olika områden.

Jag vill gärna understryka att dessa samordningsuppgifter, även om man i besparingssyfte lägger ned nämnden, är lika viktiga i framtiden. Jag är bergsäker på att man måste skapa en organisation för detta även i framtiden. Därför vill jag ändå tro att vi inte genom det här beslutet ser slutet på en samordning på myndighetsinformationens område. Jag räknar med att man i stället får pröva nya metoder – i intimt samarbete med Kommunförbundet och Landstingsförbundet.

**Anf. 95 SVEN-ERIK NORDIN (c):**

Fru talman! Förvisso är det inte sista gången som vi diskuterar den statliga informationsverksamheten. I så måtto tror jag att den här debatten har varit nyttig och vägledande för det fortsatta arbetet, som nu framför allt skall utföras i departementet och i den delegation som skall ta över NSI:s uppgifter – för att nu gå in på det området.

Det är dock att notera såsom betydelsefullt att en nedläggning av NSI och ett tillskapande av en delegation, som övertar uppgiften att samordna mellan staten, kommunerna och landstingen vad gäller information, ändå innebär en besparing för staten med 2 milj. kr. Det är ett belopp som man inte skall förakta i dessa tider.

Därmed har jag än en gång velat trycka på den betydelse det har att vi ser över den växande floran av statliga informationstidskrifter. Det utges ibland inte bara en tidskrift för varje verk och myndighet, utan det förekommer faktiskt att samma verk eller myndighet ger ut flera tidskrifter. Nog borde det vara motiverat att i statsfinansernas intresse se över de förhållandena.

*Mom. 6*

Utskottets hemställan bifölls med 272 röster mot 16 för avslag på utskottets hemställan.

*Övriga moment*

Utskottets hemställan bifölls.

## 15 § Anslag till hov- och slottsstaterna

Föredrogs finansutskottets betänkande 1980/81:18 om anslag till de kungl. hov- och slottsstaterna (prop. 1980/81:100).

**Anf. 96 FÖRSTE VICE TALMANNEN:**

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

**Anf. 97 MARIE-ANN JOHANSSON (vpk):**

Fru talman! Föreliggande betänkande behandlar anslagen till de kungliga hov- och slottsstaterna.

Det var intressant att läsa bil. 4 till budgetpropositionen, som behandlar dessa anslag. I denna bilaga kan man inte alls i samma utsträckning finna resonemang om besparingar och nedskärningar och olika anslagsalternativ som i så gott som alla andra bilagor. De äskanden som har gjorts har också blivit tillgodosedda.

Från vpk har vi skrivit en motion till denna bilaga. Motionen är föranledd av att vi ställde oss några frågor när vi läste bilagan.

Den första frågan gällde anslagen till hovstaten. Vi frågade oss där: Är det rimligt med en ökning av 9 % på denna stat bl. a. med hänvisning till prisstegringar samtidigt som regeringen överallt annars i budgetpropositionen talar om att vi måste finna oss i i stort sett oförändrade inkomster? Vi tycker inte det. Det är visserligen inte fråga om stora penningsummor men desto mera om principer och om trovärdighet. Vi menar då inte att personalen på hovförvaltningen inte skall ha samma rätt till lönehöjningar

Onsdagen den  
25 mars 1981

*Anslag till hov-  
och slottsstaterna*

som andra anställda. Däremot menar vi att det här finns många andra områden att spara in pengar på, och här om någonstans finns det också sparade pengar att använda.

Det är också så enligt vad vi har kunnat läsa oss till i bil. 4 att – med de omdisponeringar som gjorts av de olika staterna – faktiskt denna stat har fått färre utgifter. Av detta syns det dock inte ett spår i anslaget i form av nedjusteringar.

Jag hade hoppats att utskottet skulle ha kommenterat vår motion och de frågeställningar vi reser i den och bemött oss i sak, om man ansett att vi haft fel. Tyvärr inskränker sig utskottet till att konstatera: "Enligt utskottets bedömning har samma restriktivitet kännetecknat anslagsprövningen på första huvudtiteln som på övriga huvudtitlar i statsbudgeten."

Ja, ett sådant konstaterande övertygar i varje fall inte mig, och ocnigheten består därför. Vi anser att man varit mera generös här än på övriga områden och ger exempel på varför vi anser det. Utskottet anser inte det, tyvärr utan någon som helst motivering eller förklaring med anledning av de frågeställningar vi tagit upp.

Samma sak gäller den andra fråga vi väcker i motionen. Vi ifrågasätter kungl. husgerådskammarens anslagsökning med över 10 % med tanke på att man föregående budgetår hade speciella utgifter i samband med iordningställandet av Drottningholms slott. Vi menar att bortfallet av dessa utgifter borde ha syns i staten i form av en mycket blygsammare anslagsuppräknings.

Nu är inte budgetpropositionen särskilt lättläst och lättolkad här, inte ens om man tar fram föregående års och jämför. Utskottets skrivning gör dock inte frågan klarare och lättare att förstå, eftersom utskottet bara kort konstaterar att detta anslag inte innebär någon volymexpansion av den tidigare verksamheten. Men hur kommer det sig då att kostnaderna ökar med över 10 %, trots minskade utgifter? Den frågan har inte utskottet besvarat, trots att den ställs också i motionen.

Herr talman! Eftersom utskottet inte på något sätt försökt att på ett sakligt sätt behandla och besvara vår motion, kvarstår naturligtvis kraven i den, och jag ber att få yrka bifall till motionen 1141.

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

**Anf. 98 BO SIEGBAHN (m):**

Herr talman! Jag kan hålla med Marie-Ann Johansson om att första huvudtiteln inte är den lättaste att tränga igenom. Det visas kanske allra bäst av den motion som har väckts från vpk-håll. Där förekommer en hel del missförstånd, och det är snarast av barmhärtighet som utskottet har avstått från att närmare gå in på de synpunkter och krav som framförts i motionen.

Det har nämligen inte blivit någon minskning av hovstaten som sådan genom att husgerådskammaren har förts över till slottsstaten, utan den har

alltid redovisats särskilt. Det är två helt olika saker, så det finns ingen anledning att av det skälet minska hovstaten. Det skulle ett studium av föregående års budgetuppställning lätt ha kunnat övertyga motionärerna om.

När man i motionen säger att detta har inneburit att anslaget för lokalkostnader har ökat med 895 000 kr. under slottsstaten, tror man att det endast hänför sig till ökade lokalvårdskostnader för husgerådskammaren. Det är en misstolkning av texten som kanske är något otydlig. I de ökade lokalvårdskostnaderna ingår samtliga kungliga slott.

Som framgår av propositionen, har den här frågan handlagts med precis samma utgångspunkt som andra budgettitlar, nämligen att man skulle åstadkomma en minskning av verksamheten med 2 %, i den mån det har varit vettigt och möjligt, och en uppräknig enligt pris- och lönekostnadsprincipen. Det har alltså medfört en uppräknig av hovstaten med 9 %, vilket innebär att den stora personalen har kunnat få lönekompensation liksom andra grupper i samhället.

Som också Marie-Ann Johansson sade och som framgår av propositionen är det ingen ökning av den reella verksamheten, varken i husgerådskammaren eller på andra håll.

Därmed tror jag att jag har besvarat de frågor som Marie-Ann Johansson och motionärerna har ställt. Jag vill med detta yrka bifall till utskottets hemställan på alla punkter.

**Anf. 99 MARIE-ANN JOHANSSON (vpk):**

Herr talman! Man har ett litet underligt sätt att arbeta, tycker jag, i finansutskottet. Först håller Bo Siegbahn med mig om att detta är en krånglig bilaga att tränga in i, och sedan förklarar han att man av barmhärtighet har avstått från att redan i utskottets betänkande påpeka att vi har missförstått någonting. Jag anser att sådan barmhärtighet skall vi inte syssla med här i kammaren. Det riktiga hade i så fall varit att i sak behandla motionen och påpeka om vi hade missförstått någonting.

Men hur vi än tolkar det hela kvarstår faktum att man på den här staten, allt sammantaget, har fått en ökning på 10–11 %, trots att man har mindre kostnader i år än förra året, eftersom det nu inte förekommer några kostnader för flyttningen till Drottningholms slott. Trots eventuella missförstånd tror jag att det finns utrymme för en sänkning av det här anslaget, och jag vidhåller mitt yrkande om bifall till motionen.

*Punkt 1*

Utskottets hemställan bifölls med 268 röster mot 16 för motion 1141 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del.

*Punkt 2*

Utskottets hemställan bifölls.

Utskottets hemställan bifölls med 266 röster mot 16 för motion 1141 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del.

*Guadeloupe-  
medlen*

**16 § Guadeloupe-medlen**

Föredrogs finansutskottets betänkande 1980/81:19 om utredning rörande Guadeloupe-medlen.

**Anf. 100 BO SIEGBAHN (m):**

Herr talman! Som kammaren väl vet har frågan om Guadeloupe-medlen behandlats i riksdagen vid ett stort antal tillfällen, närmare bestämt sex gånger. Även historieforskare har ägnat den stor uppmärksamhet. Senast vid 1957 års riksdag tog statsutskottet med anledning av väckta motioner initiativ till en noggrann utredning av hela frågan. Statsutskottet kom härefter till den uppfattningen, att ingenting hittills framkommit som kunde ändra den ståndpunkt riksdagen 1908 intog, nämligen att "vad här ovan blivit meddelat synes utskottet till fullo ådagalägga att konung Karl XIV Johans arvingar enligt 1810 års successionsordning äro lagligen berättigade att uppbära ifrågakvarande årliga anslag av 300 000 kr."

Sedan 1957 års riksdag yttrade sig har något väsentligt nytt material inte framkommit, och det är därför inte underligt att finansutskottet i sitt betänkande framhåller att de bakomliggande sakfrågorna "således är noggrant utredda och utskottet anser inte ytterligare utredningar meningsfulla".

Utskottet har i år liksom senast 1972, 1978 och 1980 enhälligt – jag upprepar enhälligt – avstyrkt motionsyrkanden med begäran om nya utredningar rörande lagligheten i Karl Johans rättigheter till Guadeloupe-medlen. Det är mot denna bakgrund man bör se den moderata reservationen. Vi har helt enkelt anslutit oss till den uppfattning och de skrivelser som alla utskottsbehandlingskommittéer fram till. Man skulle sålunda ha kunnat förvänta att även i år ett enligt utskottsutredning förelagt. Och jag tänker därför inte delta i någon debatt rörande lagligheten av grunderna för det årliga anslaget på 300 000 kr.

Nu har emellertid ett nytt moment plötsligt uppträtt. Utskottets majoritet med dess folkpartistiske ordförande i spetsen har diskuterat en helt annan fråga än motionärerna framfört, nämligen om det svarar mot "nutida betraktelsesätt" att ha ett avtal enligt vilken en vid ett visst tillfälle överlämnad penningssumma skall ge upphov till en ständig betalningsförpliktelse för mottagaren, dvs. om svenska staten fortfarande skall vara skyldig att till konungen årligen betala 300 000 kr.

Inom parentes kan kanske sägas att upptagandet av denna fråga med anledning av motionerna är något av goddag-yxskaf. Varken i domslut eller vid andra ställningstaganden av liknande art brukar man ju göra utläggningar

om frågor som inte varit föremål för sökandens eller vederbörande parts krav eller önskemål.

Man kan naturligtvis spekulera över vad som föranlett majoriteten att i år framföra dessa synpunkter. Varigenom tidigare enhälliga ställningstaganden och skrivningar nu i stället blivit en moderat reservation, en reservation som endast avser motiveringen och inte klämman. Jag kan förstå att det ibland kan kännas frustrerande för en del socialdemokrater att de på grund av partiets självbevaringsdrift förhindras att aktualisera artikel 1 i partiets program om kungadömetts avskaffande och republikens införande. Jag har däremot litet svårare att förstå varför mittpartierna frångått tidigare enhälligt intagna ståndpunkter.

Vad sedan denna specialaspekt beträffar vill jag för det första säga att det i det svenska samhället i dag finns massor av i kraft varande beslut, donationsbestämmelser o. d. som säkerligen inte i dag skulle komma till stånd, men principen är ju den att man inte annat än om praktiska förhållanden så nödvändiggör ändrar på sådana beslut eller bestämmelser. I detta fall gäller ju dessutom att avtalet är klart och enkelt att tillämpa.

För det andra är själva avtalets konstruktion inte alls något konstigt sett med dagens ögon. Vem som helst kan gå in på t. ex. en bank och på ett eller annat sätt placera 1 milj. kr. med löfte om att i princip lyfta en viss ränta på detta belopp för oöverskådlig framtid. Men ingen skulle kanske i dag vara villig att för all framtid placera sina pengar till en fast räntefot på under 4 %. Skulle man dessutom ta hänsyn till penningvärdeförsämringen bara under de 100 år då beloppet 300 000 kr. i stället för tidigare 200 000 riksdaler gällt, har realvärdet av denna ränta sjunkit till en liten procentdel av den som tidigare gällde.

Det kan f. ö. nämnas att statsutskottet också berörde möjligheten att kapitalisera den nu utgående räntan. Man kom då fram till slutsatsen att detta för den svenska statskassan "inte skulle vara att föredraga framför den nuvarande ordningen".

Till slut vill jag säga att denna fråga knappast rör sig om pengar. På ett eller annat sätt skulle säkerligen ändå samma belopp behöva anslås. Mot denna bakgrund är utskottsmajoritetens uttalande att "Riksdagen kan emellertid inte ensidigt frångå detta avtal" olyckligt, mindre med hänsyn till vad som står i meningen än vad som inte står där.

Med dessa ord, herr talman, ber jag att få yrka bifall till reservationen som är fogad vid utskottets betänkande.

#### **Anf. 101 JÖRN SVENSSON (vpk):**

Herr talman! Finansutskottets aktuella betänkande i Guadeloupefrågan är ett mycket märkligt aktstycke. Och den till betänkandet fogade reservationen från moderaterna är om möjligt ännu märkligare.

Det är på sitt sätt en prestation av ett utskott att i ett betänkande på bara 12 rader få in en sådan mängd sakliga fel, logiska kullerbyttor och missvisande påståenden.

Låt oss granska detta unika utskottsdokument rad för rad.

Först säger man – och det skall föreställa ett argument – att riksdagen biföll 1815 års proposition om inlösen av statsskulden med hjälp av Guadeloupe-medlen. Men det är ju inte alls det saken gäller. Saken gäller huruvida medlen enligt propositionen framställdes som något annat än vad det var och huruvida utrikes statsminister Engeström och andra statsråd visste att de ljög för riksdagen. Frågan gäller också delvis huruvida de rent av fått betalt för att ljuga.

Sedan säger utskottet att riksdagen beslutade betala ersättning till kungahuset för att den fick disponera medlen. Men det är inte heller det saken gäller. Frågan gäller ju om sakunderlaget för beslutet var riktigt eller ej. Frågan gäller om beslutet var lagligt eller grundade sig på ett bedrägeri, där riksdagen lurades att betala för något som staten redan ägde och hade kunnat fritt disponera över.

Sedan säger sig utskottet ha förståelse för att en sådan överenskommelse som i fallet Guadeloupe kan te sig otidsenlig. Det är ett litet underligt sätt att uttrycka sig. Det är för det första inte otidsenligheten som är problemet utan frågan om laglighet eller icke laglighet. För det andra är det ju alls inget otidsenligt i att högt uppsatta personer i statliga funktioner skor sig på allmänna medel och stjälar statens egendom. Det är tvärtom lika vanligt nu som det var då. Jag behöver bara i förbigående erinra om namnen Idi Amin, Hermann Göring och prins Bernhard av Nederländerna. Korruption och svindel med allmänna medel har i alla historiska epoker varit fullt tidsenliga företeelser.

Därpå samlar sig utskottet till den logiska slutsatsen att riksdagen inte kan frångå avtalet, som man säger. Jag kommer till detta med ordet "avtal" så småningom.

Hela denna vändning tycker jag är litet genant. Ett finansutskott måste ju veta att ett avtal i allmänna angelägenheter som är grundat på bedrägeri eller brottsliga handlingar mycket väl kan upphävas. Om jag, för att ta en något grov parallell, stjälar finansutskottets ordförandes bil och sedan säljer samma bil till honom – med försäljningsavtal och allt – vad skulle han då säga? Jag tror inte han skulle avfärda saken med att avtalet var otidsenligt. Jag tror heller inte att han skulle säga att han inte ensidigt kunde häva avtalet. Det vet ju alla att han mycket väl kan i en vanlig rättslig procedur. Och han skulle säkerligen få skadestånd på köpet.

Sedan kan man också ifrågasätta om det är riktigt att här använda ordet "avtal". Ordet "avtal" måste såvitt jag har fattat hänföra sig till avtalet mellan de båda länderna Storbritannien och Sverige. Men det är ju inte där som frågan avgjordes huruvida Karl Johan skulle få pengarna eller ej, utan det avgjordes genom ett speciellt beslut som avsåg tolkningen av ett avsnitt i avtalet. Och det är riktigheten av denna tolkning och inte avtalet som sådant som saken gäller.

Nu spelar detta ingen reell roll för dagens situation, därför att riksdagen naturligtvis kan ändra avtalet om man så vill och självfallet också kan göra en ändring om det är fråga om ett vanligt enkelt beslut – det har ingen betydelse för själva kärnfrågan.

Själva nyckelpunkten i utskottets såväl som reservanternas resonemang är emellertid statsutskottets undersökning 1957. Eftersom denna undersökning inte fann något att anmärka på saken, borde man låta den vara, sägs det.

Här måste väl ändå samtliga ledamöter i riksdagens finansutskott tala mot bättre vetande. Det är dock allmänt bekant att forskningar och dokumentariska bevis presenterats som går utöver 1957 års vid det här laget rätt ålderstigna utredning – som f. ö. inte var en utredning i ordets egentliga bemärkelse.

Sten Sjöberg har i boken *En furstlig svindel* redovisat dessa nya resultat, till stor del en frukt av hans egna forskningar. Vad är då deras innebörd? Man kan kort sammanfatta dem i följande fyra punkter.

1. De brittiska statsarkiven ger otvetydiga belägg för att ön Guadeloupe av England avträdde till svenska staten och inte till Karl Johan. Saken reglerades i ett dokument där formuleringarna otvetydigt speglar detta. I dokumentet gjordes också andra överenskommelser i olika sakfrågor mellan de båda länderna, där exakt samma formuleringar som i fråga om Guadeloupe användes om de båda statsöverhuvudena i deras egenskaper av företrädare för de bägge nationerna. Det förelåg alltså inget undantag i fallet Guadeloupe som gör det på något sätt berättigat att tolka just den delen av avtalet så att det här handlade om någon sorts personlig gåva eller överlåtelse till den svenske monarken som enskild person.

2. Det saknades varje rimligt skäl för den brittiska statsledningen att belöna Karl Johan personligen, vilket varit fallet om han fått detta som gåva. I Storbritanniens politiska ledning var man nämligen ytterst missnöjd med Karl Johans sätt att fullfölja sina alliansförpliktelser mot Storbritannien.

3. Det är dokumentariskt bevisat att utrikes statsministern Engeström och hans rådskolleger gjorde en medveten förfalskning, när de inför Rikets ständer gjorde gällande att ön var Karl Johans personliga egendom.

4. Det är dokumentariskt bevisat att Engeström och hans kolleger av Karl Johans privata kassa mottog mycket stora belopp för att vilseleda riksdagen om det verkliga sakförhållandet. Det finns t. o. m. kvitto på bestickningen. Beloppen är i varje särskilt fall, när det gäller varje enskilt statsråd, exakt kända.

Nu vill jag veta: Varför har utskottet inte låtit göra motsvarande undersökning i de svenska och brittiska arkiven? Varför har man inte med ett enda ord berört Sten Sjöbergs forskningar? Varför stannar man i sin beskrivning av frågan vid året 1957, vid en nu nästan 25 år gammal utredning?

Herr talman! Guadeloupefrågan är en rättsskandal. Man kan inte låta en sådan ligga. Den måste klaras ut.

Vilka är motiven till varför den måste klaras ut?

Det främsta är att staten inte skall tiga om och godkänna oförrätter. Man skall inte tillåta olagligt tillägnande av offentliga medel. Rätten i sig kräver respekt, och därför skall sådant korrigeras.

Men saken rör också en annan, lika viktig fråga, nämligen det offentliga förtroendet för myndigheterna och rättssystemet.

Guadeloupepengarna betalas ut ännu i dag – i det avseendet är de så att säga fullt tidsenliga. De skall betalas så länge någon Bernadotte är statsöverhuvud i Sverige. Det är alltså ingen gammal orätt, som vi kan glömma och begrava. Verkningarna finns nu, och de finns framöver.

Vi vet hur det står till med statens och kommunernas affärer. Statliga myndigheter får eftersätta viktiga uppgifter därför att de tvingas spara. Det finns skolor där man nu får dricka vatten i stället för mjölk vid skolmåltiderna. Hur ser det då ut, om man samtidigt vägrar rätta till utbetalningar, vilkas uppenbara grund är ett bedrägeri, ett resultat av mutor och ett olagligt tilläggande av allmänna medel?

Det finns en annan, kanske litet bredare aspekt på saken. Det har här i landet börjat sprida sig en upplösning i respekten och förtroendet för vissa rättsliga grundsatser. Människor ser hur nolltaxerare och skatteflyktingar kan fara fram. Då kan risken bli att allt fler får den tanken, att om de stora får fara fram på det sättet, då gör det ingenting om jag själv, i smått, försöker ruffla. Mot den bakgrunden skall man akta sig för att ge näring åt de långt ifrån oberättigade misstankarna att rättssystemet behandlar folk olika på grundval av deras samhällsställning.

Slutligen gäller saken också folks förtroende för politiker, denna så ofta debatterade fråga. Misstron mot politiker grundar sig som bekant bl. a. i att de uppfattas som undanlidande och oförmögna till klara ställningstaganden. De slingrar sig och försöker dölja obehagliga ting som inträffar i de samhälleliga etablissemangen eller i högre kretsar.

Låt oss därför akta oss för att bidra ytterligare till denna för demokratin skadliga stämning. Låt oss i stället slå vakt om det anseende som finns kvar.

Avslutningsvis skall jag något kommentera reservantens anförande.

Jag hyser en gammal och välgrundad beundran för Bo Siegbahn och för den oförtröttliga kamp han för här för att beröva juris kandidatexamen dess återstående anseende. Först försöker Bo Siegbahn blanda bort korten genom att tala om att socialdemokraterna har valt den nya formulering som utskottsmajoriteten har ställt sig bakom på grundval av sin inställning i statsskicksfrågan. Det är ett typiskt exempel på hur man i en rättsfråga försöker blanda bort korten genom att tala om andra saker. Det här har ju ingenting att göra med huruvida statschefen är president eller monark. Saken gäller om ett bedrägeri har begåtts. Har högt uppsatta personer brutit mot samhällets lagar, har de förskingrat eller tillägnat sig allmänna medel? Det är det som saken gäller. Detta skall dömas lika strängt och utredas lika grundligt oavsett vilken formell ställning statschefen har.

Sedan skulle jag vilja ställa en fråga, och då inte bara till Bo Siegbahn utan naturligtvis också till utskottsmajoritetens representanter. Ni hävdar båda att ingenting nytt har framkommit sedan 1957. Hur kan ni hålla fast vid det påståendet? Ni måste ju veta att det har framkommit synnerligen viktiga och komprometterande ting sedan 1957. Jag vill fråga Bo Siegbahn just i hans egenskap av jurist, om det inte stöter hans juridiska tänkande att agera på det sätt som han nu gör.

Låt oss anta att det i en lång rad sammanhang vid upprepade tillfällen framkommit kritik eller misstanke om brott och Bo Siegbahn varit allmän åklagare. Han hade då kanske gång efter annan nödgats konstatera att anmälningarna och utredningarna inte var tillräckliga för att väcka åtal. Det fanns inte motiv, och av den anledningen hade han inte heller företagit sig någonting. Men sedan kommer det dokumentariska belägg för att högt uppsatta personer har dels låtit muta sig, dels bedrivit bestickning. Den som bedrev bestickning var vid tillfället åtalbar. Han var då ännu inte statsöverhuvud utan bara tronföljare. Om då någon som allmän åklagare skulle inta attityden att han inte bryr sig om det nya som tillkommit, låtsas som om det inte funnits och säger att ingenting kommit fram sedan 1957, hur skulle då Bo Siegbahn som jurist bedöma ett sådant beteende av en åklagare? Jag tror att Bo Siegbahn, om han är ärlig, skulle hålla med mig om att denna åklagare vore olämplig för sitt värv och att frågan om hans befattning borde överlämnas till justitiekanslern.

Herr talman! Med detta vill jag yrka bifall till de båda motionerna 498 och 1128.

**Anf. 102 ARNE GADD (s):**

Herr talman! Jag skall till att börja med be att få yrka bifall till hemställan i finansutskottets betänkande nr 19.

Här i debatten har det från två håll förts fram argument mot utskottsmajoritetens korta skrivning. Dels från moderat håll, där man på s. k. formella grunder konstaterar att det föreligger ett avtal som inte ensidigt bör hävas, dels ifrån vad man kan kalla vänstern – socialdemokrater och kommunister – som påpekat, som Sten Sjöberg en gång i tiden skrev, att avtalet kan vila på en konungslig svindel.

Det centrala för utskottsmajoriteten – som består av centerns, folkpartiets och socialdemokraternas ledamöter i utskottet – är skrivningen i betänkan- dets andra stycke, som även jag skall be att få läsa upp: ”Utskottet har förståelse för att en dylik överenskommelse kan te sig otidsenlig utifrån ett nutida betraktelsesätt. Riksdagen kan emellertid inte ensidigt frånga detta avtal.” Detta var också huvudlinjen i argumentationen 1957. När det föreligger ett avtal kan, menade man också då, riksdagen inte ensidigt häva avtalet, eftersom den andra parten formellt sett inte anses kunna eller böra hävda sin rätt. Enligt min och utskottsmajoritetens mening är det märkligt att inställningen 1957 inte redan observerats av den andra avtalsparten i sammanhanget. Självfallet har under alla år vid behandlingen av hovstaten beaktats att de här pengarna har utbetalats till kungafamiljen. Därför borde frågan enligt min uppfattning, och jag vågar hävda att den delas av utskottsmajoriteten, kunna regleras på ett snabbt och smidigt sätt, om inte endast den ena parten utan båda parterna inser att avtalet i dag är otidsenligt och bör bringas ur världen.

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

**Anf. 103 JÖRN SVENSSON (vpk) replik:**

Herr talman! Det märks att ärendet behandlats i finansutskottet och inte i konstitutionsutskottet. Så här kan man ju inte resonera.

Vad jag hade kunnat ha en viss förståelse för – och det som majoriteten i utskottet kanske har haft i bakhuvudet, i tankarna, men inte vågat fullfölja – vore om man hade sagt: Det här är fel, det vilar på en bedräglig grundval, detta är inte lagligt, men vi tycker inte att saken har en sådan ekonomisk vikt att vi behöver bekymra oss om några rättsliga procedurer. Det hade jag haft förståelse för, och då tror jag inte heller att vi från vpk hade motionerat, för då hade vi fått fastslaget att själva kärnpunkten är det rättsliga bedrägeriet. Men det säger man ju inte.

Arne Gadd försöker nu komma ifrån problemet genom att säga att det är en bokföringsfråga, att visst kan man reglera detta genom att ge kungahuset pengar på något annat sätt. Men det är inte alls det saken handlar om. Det handlar inte heller om att en viss part inte kan försvara sig.

Vad det gäller är huruvida själva rättsgrundvalen är felaktig, huruvida ett brott mot samhällets lagar förelåg när avtalet upprättades och huruvida det var ett mutbrott, ett bestickningsbrott. Det handlar om huruvida män ur samhällets högsta kretsar var inblandade i detta eller ej och huruvida detta var orsaken till att de svenska skattebetalarna under så lång tid har fått betala dessa pengar och privatpersoner i en privat släkt har fått njuta gott av dem.

Det är vad det handlar om, och det hade rensat luften om man hade kunnat säga detta klart ut: Detta får numera anses vara den vetenskapligt grundade ståndpunkten. Sedan hade vi kanske kunnat undvika utredningsprocedurer i övrigt. Men så länge ni inte gör det måste man insistera på att saken tas upp och klagöres, så att det i *något* officiellt dokument i framtiden kommer att stå att här begicks olagligheter, mot staten och mot den svenska allmänheten, som icke kan försvaras. Det är detta som måste fastslås, och det är det som nu är uppenbart för alla som vill sätta sig in i saken – i varje fall för dem som bekymrar sig om vad som har hänt efter 1957.

**Anf. 104 AXEL ANDERSSON (s):**

Herr talman! I motion nr 498 till innevarande riksmöte återkommer vi med krav på utredning av de rättsliga grunderna för de s. k. Guadeloupe-medlens utbetalande till Sveriges kungahus. En motion med samma krav avslogs av fjolårets riksdag, liksom tidigare framstötar i ämnet, alltsedan Fredrik Wilhelm Thorsson vid 1908 års riksdag för första gången i en riksdagsmotion krävde "en utredning angående de omständigheter som äro förknippade med tillkomsten av det årliga anslag å 300 000 kr., som utgår till Hans Maj:t Konungen i enlighet med Rikets Ständers underdåniga skrivelse av den 2 augusti 1815".

Varför återkommer vi då, bara ett år efter ett nederlag i riksdagen, med denna motion? En del, som är motståndare till vad detta motionsyrkande tar upp, betraktar det som ett flagrant utslag av komplett enfald, men vi har faktiskt ett bestämt syfte.

Vi menar – och det har Jörn Svensson utifrån sina utgångspunkter kartlagt i sitt anförande – att detta är en orättfärdigt åtkommen penningssumma, som årligen i över 165 år nu har tilldelats Sveriges kungahus. Detta bygger på felaktiga grunder, ett felaktigt underlag, och avtalet bör alltså med det snaraste upphävas. Herr talman! Finansutskottets yttrande är på en punkt identiskt med fjolårets: Kravet på utredning avstyrks.

Men sedan är det slut på likheterna. Utskottet är – som samtliga talare före mig har konstaterat – för första gången inte enigt. Moderaterna har reserverat sig mot den skrivning i betänkandet där utskottsmajoriteten uttalar sin förståelse för att en dylik överenskommelse kan te sig otidsenlig utifrån ett nutida betraktelsesätt men anser att riksdagen inte ensidigt kan frångå detta avtal. Som kammarens ledamöter väl känner till vid det här laget åsyftas ständernas år 1815 fattade beslut om den årliga ersättningen, som i början var 200 000 riksdaler och som utgick till Hans Maj:ts Konungen men som efter myntreformens genomförande – år 1873, tror jag det var – räknades om i kronor och då blev 300 000 kr.

Av den här beskrivningen i utskottsbetänkandet kan man utläsa att utskottets majoritet hyser sympati för vår uppfattning, att utbetalningen av Guadeloupe-medlen skulle upphöra – om det inte vore för det avtal som man åberopar. Men, herr talman, vi motionärer hävdar att det inte finns något avtal eftersom ett avtal är en uppgörelse mellan två parter. Jag skall försöka redogöra för hur vi har hamnat på den ståndpunkten att vi inte anser att detta är något avtal.

Den enda handling som reglerar de årliga utbetalningarna är den skuldförbindelse av den 9 november 1815 som utfärdades med anledning av riksdagsbeslutet några månader tidigare. Följaktligen är det *riksdagsbeslutet* som ligger till grund för kungahusets rätt att årligen av staten erhålla 300 000 kr. i s. k. Guadeloupe-medel. Redan år 1943 var historieprofessorn och Karl Johans levnadstecknare, Thorvald T:son Höjer, på det klara med att rättsgrunden till räntan uteslutande bygger på 1815 års riksdagsbeslut. Det beslutet grundade sig i sin tur på Kungl. Maj:ts proposition av den 6 juli 1815, i vilken det felaktigt påstås att ön Guadeloupe var en gåva från den engelske monarken till de svenska kungligheter.

Historieprofessorn Oscar Ahlin, ledamot av högerpartiet – och alltså partikamrat till Bo Siegbahn – och ledamot av partiets förtroenderåd och sitt partis representant i dåvarande konstitutionsutskottet, klaggjorde år 1899 i en vetenskaplig polemik om traktatformuleringar att ön Guadeloupe av England överlåtits till kungariket Sverige.

Vidare anför utskottet att frågans olika aspekter noggrant utretts tidigare, varför ytterligare utredande i ämnet inte anses meningsfullt. Utskottsmajoriteten avser här den utredning som genom statsutskottets försorg gjordes 1957 av fil. dr Ingel Wadén.

Vad har då dr Wadén att säga om rättsgrunden för Guadeloupe-medlen? Ja, han ger inte något entydigt svar på den frågan. Däremot erinrar han på flera ställen i sin utredning om den tvistiga rättsgrunden för, som han säger, kronprins Karl Johans anspråk på Guadeloupe-medlen samt det oklara läget i

Onsdagen den  
25 mars 1981

---

*Guadeloupe-  
medlen*

juridiskt och formellt avseende.

Herr talman! En del av de händelser som föregick beslutet om kungaräntans införande har vi refererat i vår motion, och jag skall inte förlänga anförandet med att upprepa motionstexten. Dessutom har Jörn Svensson exemplifierat många av de sakförhållanden som förelåg och som föregick detta riksdagsbeslut år 1815.

Men jag kan ändå inte underlåta, herr talman, att nämna en liten detalj i förspelet till räntan.

I sin argumentering för att ön Guadeloupe var att betrakta som en gåva till kungahuset i Sverige hävdade kronprins Karl Johan bl. a. att det skulle vara ett sätt att kompensera honom för de förluster i besittningar och avkastning som han fick vidkännas när han kallades att bli Sveriges tronföljare.

Det stora flertalet av ständerna visste inte att den förre franske marskalken av Napoleon fått en miljon francs som ersättning för att han som svensk tronföljare måste avstå från sina franska förläningar. Ständerna visste inte heller att avkastningen av kronprinsens övriga gods och egendomar i Frankrike och i Hannover högt räknat uppgick till 100 000 riksdaler årligen, eller ungefär den summa som han uppbar som svensk kronprins. Ur den utredning av dr Wadén av år 1957, som till alla delar utredde detta ärende, ber jag än en gång att få ta ett citat. Wadén säger "att det inom statsrådet från början rätt delade meningar om ön skulle betraktas som svenska statens eller kungahusets egendom. Dock synes kronprinsen Karl Johan ha förmått de tveksamma att biträda uppfattningen att Guadeloupe-medlen tillhörde kungahuset." Om metoderna och hur det gick till har Jörn Svensson talat. Jag skall inte heller i det avseendet förlänga debatten med upprepningar.

Herr talman! De utredningar som gjorts i ärendet har inte kunnat leda i bevis att kungahuset har laglig rätt till de s. k. Guadeloupe-medlen. Det är möjligt att dagens debatt och finansutskottets betänkande kommer till kungahusets kännedom och i bästa fall leder till en frivillig överenskommelse, så att denna otidsenliga och, som vi anser, orättfärdiga årliga utbetalning av de s. k. Guadeloupe-medlen till Hans Maj:t Konungen upphör. Det sista som jag sagt är naturligtvis bara fromma förhoppningar. Som realister måste vi begära att få den rättsliga grunden klarlagd.

Med det anförda, herr talman, ber jag att få yrka bifall till motion 498 med hemställan om en utredning som undersöker kungahusets lagliga rätt till det årliga anslaget på 300 000 kr., de s. k. Guadeloupe-medlen.

*Hemställan*

Utskottets hemställan bifölls med 216 röster mot 68 för hemställan i motionerna 498 av Axel Andersson m. fl. och 1128 av Nils Berndtson m. fl. 7 ledamöter avstod från att rösta.

*Motiveringen*

Utskottets motivering, som ställdes mot den i reservationen av Bo Siegbahn m. fl. anförda motiveringen, godkändes med acklamation.

## 17 § Formerna för finansiering av statens utgifter, m. m.

Nr 103

Onsdagen den  
25 mars 1981

Föredrogs finansutskottets betänkande 1980/81:21 om i budgetförslaget upptagna särskilda frågor (prop. 1980/81:100).

### Anf. 105 TREDJE VICE TALMANNEN:

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

---

*Formerna för  
finansiering av sta-  
tens utgifter,  
m. m.*

### Anf. 106 GUNNAR BIÖRCK i Värmdö (m):

Herr talman! Finansutskottet har i sitt betänkande 1980/81:21 behandlat två motioner, för vilka jag har ansvaret, och jag vill gärna knyta några kommentarer till utskottets skrivning i dessa stycken.

Den ena motionen gäller det oeffterrättliga förhållandet att sjuklönen för personal, anställd vid högskolor och avlönad med forskningsmedel, dras från det ifrågavarande forskningsanslaget, som därigenom förbrukas, medan den från försäkringskassan återgående strömmen av försäkringspengar alls inte återgår till forskningsanslaget utan i stället hamnar hos statsverket under den ospecifika inkomstiteln Pensionsmedel. Detta har motionärer ur skilda riksdagspartier upprepade gånger, och senast nu i en gemensam moderat-socialdemokratisk-centerpartistisk motion, med förankring i riksbankens jubileumsfond, fäst uppmärksamheten på.

Vi är tacksamma för att finansutskottet denna gång givit saken en rejäl behandling och att man inte längre nöjt sig med registrera av budgetdepartementet redovisade tekniska svårigheter utan uttalat att frågan *nu* skall utredas "med förtur" och därefter föreläggas riksdagen, så som denna redan flera gånger begärt. Jag har förståelse för att budgetdepartementet på senare år varit mycket arbetstungt, men jag vet att den tidigare statssekreteraren i detta departement – nu i ekonomidepartementet – ägnat tid och intresse åt frågan och kanske kan ge ett handtag. Om icke, så finns det ju nu en f. d. chef för riks-försäkringsverket, som kanske kan beredas en ändamålsenlig sysselsättning på sina lediga stunder.

Den andra motionen, för vilken jag ensam bär ansvaret, har gällt formerna för finansiering av statens utgifter – eller, om man så vill, med en anknypning bakåt i tiden, *principerna* för denna finansiering. Utskottet har behandlat denna motion på ett mycket grundligt och utförligt sätt, för vilket jag som amatör på området måste känna stor tacksamhet. Jag har lärt mig åtskilligt, inte minst av den historiska redogörelsen för de skiftande uppfattningarna om balanseringen av drift- och kapitalbudgetarna. Speciellt har jag fäst mig vid hänvisningen till Dag Hammarskjölds PM angående principerna för budgetens balansering, som finns i 1946 års statsverksproposition. Jag har därför ägnat gårdagskvällen åt att försöka läsa in den promemorian, som på sitt sätt, med sin klara analys av problemen och sina raka svar på frågorna, kanske kan betecknas som ett finanspolitiskt "vägmärke".

Nu kan det tyckas – och det tycker uppenbarligen finansutskottet – att det

Onsdagen den  
25 mars 1981

---

*Formerna för  
finansiering av sta-  
tens utgifter,  
m. m.*

har runnit mycket vatten under broarna på de 35 år som förflutit sedan dess, och det har det onckligen. Men när man i slutet av historieskrivningen säger om den budgetreform som beslöts i november 1977, att den "utgjorde ett stadfästande av den faktiska utvecklingen" och därför var "logisk", så daterar den sig dock till en tidpunkt då den totala statskulden vid föregående budgetårs slut var 82 miljarder, varav 5 miljarder var skulder i utlandet. Men när utskottet nu skriver var motsvarande siffra 192 miljarder, varav 32 i utlandet (per den 30 juni 1980). Båda dessa tal är uppenbarligen väsentligt högre i dag. Det är i detta sammanhang tänkvärt att när Dag Hammarskjöld förde sitt resonemang bl. a. om verkningarna av underskottsbudgetering, tedde sig den i dag aktuella situationen så främmande, att han avsiktligt endast räknade med inhemska lån, en låneform som man i dag förefaller att ta mycket lätt på – det gjorde inte Dag Hammarskjöld – därför att vi ju, som det sägs, bara lånar av oss själva.

Dag Hammarskjöld framhöll vidare i inledningen av sin PM att om "konsumtionen och investeringsverksamheten tillsammans överskrider vad produktionsförmågan ger möjligheter till, betyder detta antingen att man förbrukar tidigare bildat kapital eller att man skuldsätter sig i förhållande till utlandet; i båda fallen tvingas man förr eller senare att rätta munnen efter matsäcken".

När man, som jag också nämnt i min motion, övergav kravet på årlig budgetbalans till förmån för budgetens användning som konjunkturpolitiskt instrument, så drog man på sig vissa risker: det gällde – jag citerar Dag Hammarskjöld – att "hålla underbalanseringen inom sådana gränser, att en senare överbalansering i syfte att återställa förmögenhetsläget icke skulle bli övermäktigt". Hur sant detta påpekande var har utvecklingen senare visat: Det har inte gått politiskt och psykologiskt att överbalansera i erforderlig utsträckning.

Hammarskjöld framhöll i det sammanhanget också att "lånefinansieringen minskar trycket vid behovsprövningen". För egen del har jag i min motion framhållit att "det kan hända att angelägenheten av vissa åtgärder, som är av den arten att de bör lånefinansieras, i ett sådant perspektiv kan bedömas som så tveksam att man hellre bör avstå från dem". På det sluttande plan där vi sedan några år befinner oss – men krampaktigt i alla fall försöker hålla oss kvar – tror jag att det skulle vara psykologiskt betydelsefullt, om man kunde föreskriva finansieringsformen för åtminstone vissa typer av statsutgifter.

Det har styrkt mig ofantligt att jag hos Dag Hammarskjöld i klartext återfunnit en liknande tankegång som den jag givit uttryck åt i min motion, nämligen att lån i princip bör få utnyttjas för lönsamma investeringar men inte för förbrukningsändamål. Jag ber åter att få citera ur hans promemoria: "I praktiken vore det därför önskvärt att vid tillämpning av de diskuterade nya principerna en gång för alla fastslå vilka konkreta investeringar som reguljärt kunna få lånefinansieras. --- Förekomsten av en statlig netto-räntebörda innebär, att de enskildas inkomster delvis belastas av skatter för tillgodoscende av statsutgifter, som icke avser löpande gemensamma behov utan räntebetalningar, betingade av tidigare statsutgifter för då aktuella

ändamål. ---" "Huvudinvändningen mot en även nationalekonomiskt irräntabel ökning av statsskulden grundar sig, som det sagda visar", säger Hammarskjöld, "på att en generation skattebetalare belastas med utgifter för ändamål, som icke på något sätt är i deras intresse". Han tillägger att "skattesystemets elasticitet är så begränsad att en fullständig anpassning av skatterna efter räntebördans utveckling inte kan anses möjlig om skatterna redan av andra skäl ligger på en relativt hög nivå".

Var och en av dessa satser har en profetisk klang, och ändå hade författaren bara den inhemska skuldsättningen – och, om jag inte bedrar mig, i en lågränteperiod – i tankarna.

I sin avslutande analys av konsekvenserna av en underbalansering av budgeten i strid mot de samhällsekonomiska principerna framhöll han, att om "utgiftsökningen och underbalanseringen betingas av utbetalningar, som överhuvud taget icke representera något direkt ianspråktagande av produktivkrafter utan avse i huvudsak i n k o m s t i l l s k o t t av olika slag – exempelvis lönetillägg eller höjda folkpensioner –" då får man till resultat bl. a. försvagad behovsprövning, minskat underlag för fortsatt nationalinkomstökning, stigande priser, ökad skuldsättning och ökad nettoräntebörda.

Jag har, herr talman, tillåtit mig att citera litet fylligare ur det dokument som finansutskottet återoppat, därför att jag inte tycker att detta historiska dokument bara kan ställas tillbaka på hyllan såsom föråldrat och ovidkommande. Där som eljest i Hammarskjölds författarskap spårar man i stället en visionär kraft på klar, intellektuell grund.

Vad som bekymrat mig – och många andra – är inte minst det förhållandet att "skatter belastar den generation som f. n. åtnjuter skattepliktiga inkomster, lån belastar, desto mera ju längre tid lånen löper över, huvudsakligen kommande generationer".

Det talas i dagarna mycket om "fördelningspolitik" och "fördelningspolitiska profiler". Även finansieringssidan har en fördelningsaspekt. Det finns en fördelningspolitik på tvären och en på längden. Den förra talar man mycket om, för den senare blundar man. Ansvaret för den kan inte utkrävas. Dagens revisorer kommer redan att ha beviljat ansvarsfrihet även om historiens revisorer kanske blir av annan mening. Av rädsla för att betunga dagens väljare med de drastiska inskränkningar i konsumtionen som skulle krävas för att hjälpligt balansera budgeten vältrar man över en ökande skuldbörda på nästa generation. Det har länge funnits en inflationsfilosofi, som går ut på att man skall köpa i dag för lånade pengar och betala tillbaka i övermorgon med pengar som har hunnit bli flera, men var och en av mindre värde.

Även somliga moderna nationalekonomer har anlagt samma betraktelsesätt på våra utlandsskulder. För egen del tror jag på Erik Dahmén's sunda konservatism när det gäller att dra på sig skulder, nämligen att skulder är det bästa ting endast för dem som skulder rätt kan bära – och det kan inte alla. Jag känner mig mer i samklang med vad en länge sedan bortgången LO-ordförande en gång anförtrodde mig att hans far hade rätt honom till när han

Onsdagen den  
25 mars 1981

---

*Formerna för  
finansiering av sta-  
tens utgifter,  
m. m.*

trädde ut i livet: "Se till att du alltid har litet pengar bakom ryggen, så att du kan be folk dra åt helvete."

Herr talman! Finansutskottet skriver att min motion andas "en bristande tilltro till statsmakternas vilja och förmåga att av egen kraft sätta gränser för statsutgifternas stegring och att vid varje tillfälle finna en rimlig avvägning(!) mellan inkomster och utgifter". Utskottet uttalar med en djupsinnig och dubbelbottnad vändning att det i och för sig kan ha förståelse härför. Men lika litet som kommunernas företrädare vill känna ett statligt betsel i munnen när det gäller den kommunala beskattningsrätten, lika litet vill finansutskottet att riksdagen skall få några grundlagsregler att följa i fråga om principerna för budgetens balansering. Regeringsformen säger att riksdagen stiftar lag, beslutar om skatt till staten och bestämmer hur statens medel skall användas. Tanken har uppenbarligen varit att skatten skulle förslå till bestridande till utgifterna. Nu finns det två reservutgångar: Dels åligger det riksgäldskontoret att, "i händelse statsverkets inkomster skulle visa sig otillräckliga för bestridande av dess utgifter, tillhandahålla riksrevisionsverket erforderliga belopp," vilket man nu sagt sig få allt svårare att göra, dels kan riksbanken trycka fler sedlar, vilket dock inte brukar leda till någon bestående glädje.

"Utskottet", säger finansutskottet, "har för sin del tilltro till riksdagens förmåga att fatta beslut som vänder utvecklingen." Med denna magistrala deklaration avslutar finansutskottet, trots sin förståelse för *min* bristande tilltro, sin genomgång av min motion.

Vi har hittills tyvärr inte upplevt mycket av en vändning av utvecklingen. Möjligen kan man tala om en lätt uppbromsning. Fortfarande gäller om budgetunderskottet att vändningen "kräver politiska beslut som många av oss inte är beredda att ta", för att citera en för inte så länge sedan avgången budgetminister.

Med detta, herr talman, ber jag att få tacka finansutskottet för dess bidrag till ett tankeutbyte om budgetens finansiering och statsskuldens tillväxt och ber kammaren om tillgift för att jag inte har kunnat underlåta att ingå i svaromål under denna efter-Keynesianska period av sökande efter nya nationalekonomiska troskräror.

*Punkterna 1, 2:2 och 3*

Lades till handlingarna.

*Övriga punkter*

Utskottets hemställan bifölls.

### 18 § Föredrogs

Finansutskottets betänkande

1980/81:22 om vissa anslag för budgetåret 1981/82 inom budgetdepartementets verksamhetsområde (prop. 1980/81:100)

Utskottets hemställan bifölls.

## 19 § Användningen av ADB i statsförvaltningen

Föredrogs finansutskottets betänkande 1980/81:23 om användningen av ADB i statsförvaltningen (prop. 1980/81:100).

**Anf. 107 JÖRN SVENSSON (vpk):**

Herr talman! Under den allmänna motionstiden väckte vpk en motion, som har fått numret 1510, som handlar om offentlighetsprincipen och ADB. Den motionen tas, av rätt förståeliga skäl, inte upp i det betänkande vi nu behandlar – till sin huvudlinje hör den väl hemma i den sfär som förvaltas av konstitutionsutskottet. Men det har ju förts en avsevärd och livlig diskussion kring frågan om införande av ADB-system i statsförvaltningen och betydelsen därav för offentlighetsprincipens praktiska levnadsvillkor. Trots alla högtidliga deklarationer om att införande av ADB inte på något sätt skall påverka offentlighetsprincipen, att datorisering inte får användas för att minska offentlighet och insyn när det gäller allmänna handlingar, är verkligheten, såsom många gånger har påpekats, inte minst här i kammaren, en helt annan.

Sedan vi senast debatterade den här frågan i kammaren har det publicerats en vetenskaplig utredning i saken av Mats Hedberg. Den har utgivits på juridiska institutionen i Stockholm av arbetsgruppen för ADB. Den heter Offentlighetsprincipen och ADB. Den rekommenderas till läsning av intresserade ledamöter i kammaren. Den är nämligen en ganska förskräckande dokumentation av hur det i praktiken står till på det här området. Den visar att ADB-systemen har byggts upp på ett sätt som icke motsvarar offentlighetsprincipens krav utan som i praktiken leder till ett försvårande av offentlighetsprincipens utövande.

Eftersom detta i hög grad är en praktisk fråga och har att göra med upphandlingen och hur man sköter den skulle jag vilja passa på det här tillfället att ställa en fråga till dem inom finansutskottet som svarar för det betänkande vi nu behandlar. Den frågan lyder: Har finansutskottet sig bekant – har utskottet låtit inhämta någon information om eller har finansutskottet självt avlåtit något omdöme om – hur upphandlingen på datorområdet sköts med hänsyn till offentlighetsprincipen? Mycket beror nämligen på vem man engagerar, hur programmakarna och systemmännen agerar och lägger upp systemen. Har man skaffat sig någon bild av detta? Pågår det någon fortlöpande granskning av detta från finansutskottets sida i samband med upphandlingen? Gör man i så fall detta med utgångspunkt från den offentliga debatt som förts om detta allvarliga problem? Detta är min fråga.

*Mom. 1 och 2*

Utskottets hemställan bifölles.

*Mom. 3*

Lades till handlingarna.

Nr 103

Onsdagen den  
25 mars 1981

---

*Användningen  
av ADB i statsför-  
valtningen*

Utskottets hemställan bifölles.

## 21 § Omsättningsskatt på aktier

Föredrogs skatteutskottets betänkande 1980/81:32 om omsättningsskatt på aktier.

### **Anf. 108** TOMMY FRANZÉN (vpk):

Herr talman! Hela den industrialiserade västvärlden befinner sig i en ekonomisk kris. Arbetslöshet, underskott i statsbudgetarna och utlandsbetalningarna, hög inflation, stagnation i ekonomin och hårdare attityder till människor som slås ut ur produktionen är några av kännetecknen för detta.

Dessa företeelser gäller även Sverige. Men de går att bekämpa och bemöta om deras grund, det kapitalistiska profitsystemet, angrips. Det gör också helheten av vänsterpartiet kommunisternas förslag, varav förslaget om en omsättningsskatt på aktier utgör en del.

Regeringen strävar dock åt helt motsatt håll. Den för en ekonomisk politik som ansluter till de monetariska idéerna som förordar stor arbetslöshet och åtstramning för de vanliga breda massorna, medan allt görs för att lätta bördorna för företag och storkapitalister. Regeringens politiska vilja kan kort karakteriseras som en omvänd Lasse-Maja-ideologi. Han tog från de rika och gav till de fattiga, regeringen gör tvärtom.

Detta kan illustreras bl. a. av vad ämnet för debatten nu rör sig om, nämligen frågan om beskattningen av aktier. Borgarregeringen har under sin tid lyckats med att lätta på beskattningen av aktierna. Man har höjt snöret för schablonavdraget vid realisationsvinstbeskattning av aktier, genomfört skattesubventioner för s. k. aktiefondsparande m. m. Samtidigt har regeringen genomfört två momshöjningar, vilket medfört att de breda lagren i samhället har drabbats värst.

Från vpk:s sida vill vi gå rakt motsatt väg. Vi anser inte att de privilegierade behöver ha lättnader för att de skall kunna öka sin privata konsumtion, för det är vad regeringens åtgärder hittills har medfört, utan vi vill förstärka den svaga statsbudgeten med att införa en omsättningsskatt på aktier. Vi finner det oacceptabelt att denna, oftast spekulativa, handel skall gå fri från beskattning när all annan försäljning åläggs mervärdesskatt.

De argument som utskottet anför anser vi inte vara några sakargument emot en omsättningsskatt på aktier utan ger enbart besked om vilken politisk vilja utskottet ställer sig bakom. I den frågan är borgare och socialdemokrater tydligen överens.

Ett införande av en omsättningsskatt på aktier skulle inbringa mellan 1,5

och 2 miljarder kronor med nuvarande omsättning på börsen. Detta skulle vara ett bra stöd till statsbudgeten för att man skall kunna genomföra en del av en planerad utbyggnad av den offentliga sektorn. Till skillnad mot borgarregeringen anser vi att den offentliga sektorn måste byggas ut.

Herr talman! Jag yrkar bifall till motion nr 881.

**Anf. 109 KNUT WACHTMEISTER (m):**

Herr talman! Så sent som den 11 december förra året debatterade vi här i kammaren vpk:s förslag om att införa en mervärdeskatt på aktier av minst samma storlek som den nuvarande moms. Det skulle då, inbillade man sig, ge ett tillskott till statskassan på 1,4 miljarder kronor.

Under den allmänna motionstiden i år återkom vpk med samma krav med den lilla ändringen att statsinkomsterna skulle bli ytterligare 100 miljoner större, detta på grund av den ökade omsättningen på Stockholms fondbörs. Vi fick just höra Tommy Franzén påstå att detta skulle ge inte mindre än 2 miljarder kronor i ökade statsintäkter.

Vpk:s inställning till hela värdepappersfrågan är utmordentligt väl sammanfattad i motionen 881, där det heter: "Aktier – en typisk rikemansvara – – –." Det säger ungefär allt. Att spara i aktier är asocialt, och de som gör det är kapitalägare. De hundratusentals aktiespararna – vid det här laget är de nog bortåt en miljon – uppfattar sig säkert inte vare sig som rikemän eller som kapitalägare och knappast heller som privilegierade, vilket Tommy Franzén nyss antydde.

Jag är, herr talman, ganska säker på att Tommy Franzén mycket väl begriper att svenskt näringsliv inte kan vara utan en väl fungerande aktiemarknad. Förslaget om att införa moms på handeln med aktier skulle lamslå hela marknaden och vålla svensk företagsamhet mycket stor skada. Några 1,5 eller 2 miljarder i skatteintäkter skulle man förvisso inte få, eftersom handeln skulle förlamas. I ett läge, där fler och fler människor inser att det är nödvändigt att stimulera aktiesparandet för att man skall kunna få ett tillräckligt riskkapital till först och främst industrin, slår vpk in på en rakt motsatt väg och försöker hålla grus i maskineriet.

Utifrån vpk:s synsätt med statskapitalism som målsättning behövs det naturligtvis ingen aktiemarknad, och mot den bakgrunden kan det ju vara logiskt att försöka ta död på marknaden i fråga. Som väl är delas vpk:s uppfattning inte av så värst många, och en stor majoritet kommer självfallet nu och i framtiden att slå vakt om den utomordentligt viktiga del av svenskt näringsliv som aktiemarknaden utgör.

Herr talman! Jag yrkar bifall till skatteutskottets hemställan i betänkande 32.

**Anf. 110 TOMMY FRANZÉN (vpk):**

Herr talman! Jag finner att Knut Wachtmeister i varje fall den här gången tycks vara mera intresserad av att något debattera frågan än vad han var den 11 december. Då inskränkte han sig till några få kommentarer.

Knut Wachtmeister och jag kan väl vara överens om – det hoppas jag i

**Nr 103**

Onsdagen den  
25 mars 1981

*Omsättningskatt  
på aktier*

varje fall – att vi har helt olika uppfattningar om behovet av aktier. Han säger att det svenska näringslivet behöver ett aktiesparande. Från vår sida menar vi att det inte behöver vara vare sig aktiesparande eller aktiespekulation – alltså en kapitalistisk profitjakt – som ligger till grund för sysselsättning och produktion i det här landet. Att kapitalägarna, vare sig de är stora eller små, inte kan få någonting producerat utan arbetare kan vi vara överens om, men arbetarna kan producera utan kapitalägarna och kapitalisterna, utan den privata profitjakten.

Regeringens linje att skrota stora delar av den nödvändiga offentliga sektorn är vi motståndare till. Det är också en av anledningarna till att vi har lagt fram förslaget om att införa en omsättningsskatt på aktier. Om det nu, som Knut Wachtmeister hävdar, skulle bli kaos på börsen med en omsättningsskatt på aktier, innebär det tydligen bara att de som spekulerar i aktier anser att profiten blir för liten och tar till andra vägar.

Jag tror naturligtvis inte att vi löser frågan i dess helhet med en omsättningsskatt på aktier. Men det skulle utgöra en del i en förändring av det nu dåligt fungerande systemet. Att den här frågan har ryckts ur sitt sammanhang kan varken Knut Wachtmeister eller jag lastas för.

**Anf. 111 KNUT WACHTMEISTER (m):**

Herr talman! Tommy Franzén gladde sig åt att jag den här gången var mer benägen att diskutera denna fråga än jag var i höstas. Att jag inte gick in i en längre diskussion då berodde på att vpk i den motion som låg till grund för dess yrkande, bara på två rader talade om att en omsättningsskatt borde införas på handel med aktier och att den borde vara av minst samma storlek som den moms konsumenterna faktiskt får betala på andra varor. Det var alltså en mycket liten del i en motion som vpk väckte med anledning av besparingspropositionen i höstas. Jag hade därför ingen större anledning att diskutera den frågan så mycket då.

Jag undrar varför sparande i just aktier anses så fult. Tommy Franzén talar om att det spekuleras på börsen. Det är nog bara ett litet fåtal som sysslar med den hanteringen. Den stora mängden aktiesparare, de hundratusentals småspararna, spekulerar inte på börsen. De använder sitt kapital till att spara i aktier därför att de med visst fog därigenom tror sig kunna skydda sig mot penningvärdets fall. Somliga sparar i form av att ha ett eget hus, och andra sparar i obligationer eller andra värdesaker. Men jag förstår fortfarande inte varför det skall anses så fult att spara i aktier. Men också Tommy Franzén begriper nog att vi i detta land behöver en aktiemarknad som fungerar ordentligt. Det skulle den inte göra om den belades med en omsättningsskatt, särskilt inte om den vore av den storlek som Tommy Franzén talar om.

**Anf. 112 TOMMY FRANZÉN (vpk):**

Herr talman! Jag tycker det finns anledning att göra en viss skillnad – Knut Wachtmeister vill ju inte göra det – mellan de hundratusentals småspararna och de andra som dominerar Stockholmsbörsen och aktiespekulationen. Eftersom Knut Wachtmeister tar upp frågan, vill jag säga att jag anser att det

fula ligger i att ett fåtal av storfinansens familjer i detta land genom sina aktieinnehav dels spekulerar, dels bestämmer över människors möjligheter att få sysselsättning. Inte minst profiterar de på andra människors arbete. Jag vet inte om Knut Wachtmeister tycker att detta är något fult, men det anser jag.

Låt mig citera vad skatteutskottet skriver under rubriken Frågans tidigare behandling: "Frågan om införande av en omsättningsskatt på aktier har i olika sammanhang övervägts som ett alternativ till realisationsvinstbeskattningen av aktier." Jag konstaterar att varken skatteutskottet eller regeringen har genomfört vare sig ett införande av omsättningsskatt på aktier eller en höjning av realisationsvinstbeskattningen. Tvärtom har man minskat på realisationsvinstbeskattningen.

*Slopande av mervärdesskatten för vissa hyres- och bostadsrättslägenheter*

**Anf. 113 KNUT WACHTMEISTER (m):**

Herr talman! Självfallet försvarar jag på intet vis det fåtal spekulanter som finns på aktiebörsen. Men jag tycker definitivt att det är fel att slå sönder hela aktiemarknaden bara för att komma åt detta lilla fåtal. Jag tror att Tommy Franzéns åsikter delas av allt färre. Den bestämmelse som trädde i kraft fr. o. m. årsskiftet, nämligen att den enskilde skall kunna spara i det egna företaget genom att teckna sig för aktier där, har inneburit en utomordentligt stor framgång, ja, så stor att man inom socialdemokratin ser den som ett hot mot löntagarfonderna. Jag tror att fler och fler människor förstår att sparande i aktier inte är något fult utan något produktivt, som både den enskilde och landet har glädje av.

Utskottets hemställan bifölls med 278 röster mot 16 för motion 881 av Lars Werner m. fl.

**22 § Föredrogs**

Skatteutskottets betänkanden

1980/81:33 om kommunal information till skattebetalarna

1980/81:34 om uppbörden av hundskatt

Vad utskottet hemställt bifölls.

**23 § Slopande av mervärdesskatten för vissa hyres- och bostadsrättslägenheter**

Föredrogs skatteutskottets betänkande 1980/81:37 med anledning av förnyad behandling av motioner om slopande av mervärdesskatten för vissa hyres- och bostadsrättslägenheter.

**Anf. 114 BO FORSLUND (s):**

Herr talman! Med hänvisning till tidigare debatt i detta ärende får jag yrka bifall till reservationen.

**Nr 103**

Onsdagen den  
25 mars 1981

*Slopande av mer-  
värdeskatten för  
vissa hyres- och  
bostadsrättslägen-  
heter*

**Anf. 115** TOMMY FRANZÉN (vpk):

Herr talman! Med hänvisning till vad jag sade i den kanske något knapphändiga debatten förra gången vill jag yrka bifall till vpk-motionen.

**Anf. 116** KNUT WACHTMEISTER (m):

Herr talman! Med hänvisning till vad andra sade i debatten häromdagen yrkar jag bifall till hemställan i skatteutskottets betänkande nr 37.

Utskottets hemställan återfanns i skatteutskottets betänkande 26.

I en förberedande votering biträdades reservationen av Curt Boström m. fl. med 132 röster mot 16 för motion 510 av Lars Werner m. fl. 147 ledamöter avstod från att rösta.

I huvudvoteringen bifölls utskottets hemställan med 149 röster mot 146 för reservationen av Curt Boström m. fl.

**24 §** Kammarerna beslöt att förhandlingarna skulle fortsättas vid morgondagens sammanträde.

**25 § Anf. 117** TREDJE VICE TALMANNEN:

Jag får meddela att på morgondagens föredragningslista uppföres jordbruksutskottets betänkande 18, näringsutskottets betänkande 38 samt jordbruksutskottets betänkanden 20 och 19 i nu angiven ordning främst bland två gånger bordlagda ärenden.

**26 §** Anmäldes och bordlades

Redogörelse

1980/81:15 Styrelsens för Stiftelsen Riksbankens jubileumsfond berättelse över fondens verksamhet och förvaltning under år 1980

**27 §** Anmäldes och bordlades

Motionerna

1980/81:2047 av *Stig Alemyr m. fl.*

med anledning av proposition 1980/81:116 om kommunalekonomiska frågor inför år 1982

1980/81:2048 av *Sten Svensson m. fl.*

med anledning av proposition 1980/81:122 om åtgärder för vård och bevarande av kulturhistoriskt värdefull bebyggelse

1980/81:2049 av *Olof Palme m. fl.*

med anledning av proposition 1980/81:127 om folkbildning m. m.

1980/81:2050 av *Hans Wachtmeister*

med anledning av proposition 1980/81:136 om skogsvårdsstyrelsernas organisation, m. m.

1980/81:2051 av *Hilding Johansson m. fl.*

med anledning av proposition 1980/81:137 om stödet till dagspressen

1980/81:2052 av *Stig Alemyr m. fl.*

med anledning av proposition 1980/81:138 om undervisning för invandrare i svenska språket m. m. för budgetåret 1981/82

1980/81:2053 av *Bertil Zachrisson m. fl.*

med anledning av proposition 1980/81:149 om Sveriges meteorologiska och hydrologiska instituts verksamhet och organisation

1980/81:2054 av *Björn Molin m. fl.*

1980/81:2055 av *Olof Palme m. fl.*

med anledning av proposition 1980/81:116 om kommunalekonomiska frågor inför år 1982

1980/81:2056 av *Olof Palme m. fl.*

1980/81:2057 av *Olof Palme m. fl.*

med anledning av proposition 1980/81:118 om ekonomisk-politiska åtgärder

1980/81:2058 av *Lars Werner m. fl.*

med anledning av proposition 1980/81:116 om kommunalekonomiska frågor inför år 1982

1980/81:2059 av *Per Bergman m. fl.*

1980/81:2060 av *Göran Karlsson m. fl.*

1980/81:2061 av *Kjell Mattsson m. fl.*

1980/81:2062 av *Olof Palme m. fl.*

med anledning av proposition 1980/81:118 om ekonomisk-politiska åtgärder

1980/81:2063 av *Larz Johansson m. fl.*

1980/81:2064 av *Ove Karlsson och Yngve Nyquist*

1980/81:2065 av *Hans Nyhage m. fl.*

1980/81:2066 av *Hans Nyhage m. fl.*

1980/81:2067 av *Johan Olsson m. fl.*

med anledning av proposition 1980/81:127 om folkbildning m. m.

1980/81:2068 av *Hans Alsén m. fl.*

1980/81:2069 av *Jan Bergqvist m. fl.*

1980/81:2070 av *Pär Granstedt*

1980/81:2071 av *Erik Hovhammar m. fl.*

1980/81:2072 av *Kurt Hugosson m. fl.*

1980/81:2073 av *Gullan Lindblad och Göthe Knutson*

1980/81:2074 av *Johan Olsson m. fl.*

1980/81:2075 av *Esse Petersson* och *Rune Ångström*

1980/81:2076 av *Jörn Svensson m. fl.*

1980/81:2077 av *Olle Svensson m. fl.*

1980/81:2078 av *Lars Werner m. fl.*

1980/81:2079 av *Lars Werner m. fl.*

med anledning av proposition 1980/81:130 om industripolitikens inriktning,  
m. m.

1980/81:2080 av *Bertil Zachrisson m. fl.*

med anledning av proposition 1980/81:132 med förslag till lag om vissa  
avgifter i allmän hamn m. m.

1980/81:2081 av *Kerstin Andersson* i *Hjärtum m. fl.*

1980/81:2082 av *Kerstin Ekman* och *Gabriel Romanus*

1980/81:2083 av *Pär Granstedt*

1980/81:2084 av *Åke Green*

1980/81:2085 av *Per Olof Håkansson*

1980/81:2086 av *Olof Palme m. fl.*

1980/81:2087 av *Åke Polstam m. fl.*

1980/81:2088 av *Lars Werner m. fl.*

med anledning av proposition 1980/81:133 om riktlinjer för energisparverk-  
samheten i byggnader m. m.

1980/81:2089 av *Eric Rejdnell* och tredje vice talmannen *Karl Erik Eriks-  
son*

1980/81:2090 av *Bertil Zachrisson m. fl.*

med anledning av proposition 1980/81:134 om investeringar på Arlanda  
flygplats m. m.

1980/81:2091 av *Hans Gustafsson* och *Anna-Greta Skantz*

1980/81:2092 av *Ann-Cathrine Haglund*

med anledning av proposition 1980/81:135 om former för styrning av  
försäkringskassornas förvaltningsavgifter, m. m.

1980/81:2093 av *Lars Werner m. fl.*

med anledning av proposition 1980/81:137 om stödet till dagspressen

1980/81:2094 av *Anna-Greta Leijon m. fl.*

med anledning av proposition 1980/81:145 om finansiering av vissa arbets-  
marknadspolitiska åtgärder

1980/81:2095 av *Åke Polstam* och *Marianne Karlsson*

1980/81:2096 av *Birger Rosqvist* och *Sven-Gösta Signell*

1980/81:2097 av *Kersti Swartz*

1980/81:2098 av *Lars Werner m. fl.*

med anledning av proposition 1980/81:149 om Sveriges meteorologiska och  
hydrologiska instituts verksamhet och organisation

## 28 § Meddelande om frågor

Nr 103

Onsdagen den  
25 mars 1981

Meddelades att följande frågor framställdes

den 25 mars

---

*Meddelande om  
frågor*

1980/81:341 av Margit Jonsson (fp) till kommunministern om åtgärder mot diskriminering av kvinnliga präster:

Ett upprörande fall av diskriminering och förföljelse av en kvinnlig kyrkoherde på Gotland har i dagarna genom en skrivelse kommit till regeringens kännedom.

De förhållanden som påtalats kan inte accepteras, i synnerhet inte när staten har ett ansvar för Svenska kyrkan.

Vilka åtgärder tänker kommunministern vidta för att stoppa förekommande diskriminering av kvinnliga präster?

1980/81:342 av Magnus Persson (s) till bostadsministern om en geologisk stabiliseringsutredning för Vålberg i Karlstads kommun:

Vid Norsälven i Vålberg i Karlstads kommun har konstaterats uppenbar rasrisk. Ett ras där kan orsaka inte endast mycket stora materiella skador utan även personskador m. m. Det råder stark oro bland befolkningen i området. Regeringen har gjorts uppmärksam på dessa förhållanden.

Jag önskar fråga bostadsministern:

Avser regeringen att initiera och ställa medel till förfogande för en geologisk stabiliseringsutredning i Vålberg – en utredning som behövs som underlag för bedömningar av skadeförebyggande åtgärder?

29 § Kammaren åtskildes kl. 17.56.

In fidem

SUNE K. JOHANSSON

*/Solveig Gemert*