

Måndagen den 24 maj

Kl. 11.00

Förhandlingarna leddes av fru andre vice talmannen.

§ 1 Justerades protokollen för den 12, 13 och 14 innevarande månad.

**§ 2 Ang. erfarenheterna av förbudet mot försäljning av mellanöl till barn och ungdom, m. m.**

Herr finansministern STRÄNG erhöll ordet för att besvara fru *Jonängs* (c) i kammarens protokoll för den 14 maj intagna fråga, nr 254, och anförde:

Fru talman! Fru Jonäng har frågat mig om jag anser att överenskommelsen angående förbud mot försäljning av mellanöl till barn och ungdom varit tillräckligt effektiv och när mer permanenta lagförslag i anledning av alkoholpolitiska utredningens arbete beräknas framläggas.

Jag har erfarit att riksskatteverket har för avsikt att senare i år tillfråga regionala och lokala myndigheter om deras erfarenheter av den av fru Jonäng äsyftade överenskommelsen. Det blir då möjligt att klarare bedöma om det försäljningsförbud som överenskommelsen avser varit effektivt.

Alkoholpolitiska utredningen kan förväntas slutföra sitt arbete under nästa år. Man kan dock räkna med att utredningen redan i höst kommer med ett delbetänkande i mellanölsfrågan. Förslag kommer därefter att föreläggas riksdagen.

Fru JONÄNG (c):

Fru talman! Jag ber att få tacka finansministern för svaret som jag tycker är positivt, i varje fall vad avser delbetänkandet som kan komma till hösten. Vi har ju en kraftigt växande opinion i vårt land som kräver åtgärder mot mellanölsmissbruket. Mot den bakgrunden och i medvetande om de kanske obotliga skador som åsamkas våra ungdomar ansåg jag det angeläget att ställa denna fråga till finansministern och få svar innan vårsessionen avslutas.

Oron för mellanölsmissbruket har ju tagit sig uttryck här i riksdagen också i flera debatter vid olika tillfällen, och vi har både i fjol och i år begärt att alkoholpolitiska utredningen skulle arbeta med förtur – i år har vi tillagt också ordet skyndsamt.

Oron är stor och växande bland ungdomsorganisationer, föräldrar, i skola, nykterhetsrörelse och andra grupper. Vi får dagligen siffror som blir mer och mer skrämmande. De senaste siffrorna finns i DN för i går och är hämtade ur en pågående SIFO-undersökning. De visar att över hälften av våra 12–14-åringar i dag har prövat pilsner eller mellanöl och

Måndagen den

24 maj 1971

*Ang. erfarenheterna av förbudet mot försäljning av mellanöl till barn och ungdom, m. m.*

Måndagen den  
24 maj 1971

*Ang. placeringen  
av vapenfria  
tjänstepliktiga vid  
tjänstgöring som  
ungdomsledare*

vin. En fjärdedel av dem har också druckit sprit någon gång. Det betyder en mycket kraftig ökning sedan 1940-talet då det rörde sig om 8, 9 procent av 18-åringarna som hade smakat en öl. Samhällets reaktion har väl här varit alldeles för svag och för långsam. Frapperande är ju den bristfälliga informationen om mellanölets egenskaper. Om man gör en test bland ungdomar och äldre visar det sig att det är få som känner till att det i en burk mellanöl finns ungefär lika mycket alkohol som i en snaps på 6 centiliter brännvin. Ännu mindre känner man till att en tonåring som väger 40–50 kilo kan komma över gränsen för rattonykterhet genom att dricka två mellanöl. Det är inte att undra på att rattfylleriet ökar kraftigt.

Samhället har inte heller åstadkommit förbud mot alkoholreklam eller vidtagit åtgärder när det gäller lagstiftning om minimiålder för inköp av mellanöl, en fråga som riksdagen har tagit upp. Där har handeln fått träda in som socialpolis på grundval av den frivilliga överenskommelsen om 18 år som minimiålder för inköp.

Finansministern säger att riksskatteverket kommer att undersöka effektiviteten av denna överenskommelse. Jag kan bara säga att centerns ungdomsförbund i mitt län i sin oro för mellanölsmissbruket och i medansvar för sin egen generation har gjort en del undersökningar som visar att i 40 procent av affärerna fick ungdomar i 13–14-årsåldern köpa mellanöl. Liknande resultat redovisas också från andra håll. Det betyder såvitt jag kan se att den frivilliga överenskommelsen inte är effektiv. I detta sammanhang skall man naturligtvis frita handelns folk, eftersom detta inte kan vara deras ansvar utan måste vara vårt ansvar.

Skatteutskottet sade i sitt betänkande att erfarenheterna visar att ju tidigare ett alkoholberoende uppstår, desto svårare blir konsekvenserna. Nu har riksdagen med skärpa sagt sin mening, och för närvarande är det regeringen som har initiativet och därmed ansvaret. Jag förväntar mig efter det här svaret att det blir en snabb behandling och också att vi får ett lagförslag till höstriktsdagen.

Överläggningen var härmed slutad.

### **§ 3 Ang. placeringen av vapenfria tjänstepliktiga vid tjänstgöring som ungdomsledare**

Herr inrikesministern HOLMQVIST erhöll ordet för att besvara herr Wikströms (fp) i kammarens protokoll för den 13 maj intagna fråga, nr 243, till herr försvarsministern, och anförde:

Fru talman! Herr Wikström har frågat försvarsministern om tjänstgöringen för vapenfria tjänstepliktiga som ungdomsledare kommer att förändras med avseende på deras placering. Frågan har överlämnats till mig för besvarande.

Hittills har en årgång vapenfria tjänstepliktiga utbildats till ungdomsledare. Det rör sig om ett tjugotal personer som efter några månaders utbildning har placerats ut hos ett antal församlingar för kyrkligt ungdomsarbete. Enligt arbetsmarknadsstyrelsen har det visat sig, att det

av bl. a. administrativa skäl är mindre lämpligt att som skett det första året sprida ut de vapenfria på många platser. Därför har styrelsen, som har beslutanderätten i placeringsfrågorna, bestämt att de omkring 20 vapenfria som i juni, 1971 rycker in till ungdomsledartjänst efter utbildningen skall fördelas på endast tre platser, nämligen Järfälla, Södertälje och Västerås. En nyhet för dem som rycker in i år är också, att hälften av dem kommer att placeras i kommunal ungdomsverksamhet.

Herr WIKSTRÖM (fp):

Fru talman! Jag ber att få tacka inrikesministern för svaret på min fråga.

Det nya system som på försök tillämpats under ett år har ju fallit ut synnerligen väl. Jag har fått omvitnat från åtskilliga av de platser där dessa vapenfria tjänstepliktiga arbetat att de verkligen har kunnat göra en betydelsefull insats i ungdomsarbetet. De har under det gångna året tjänstgjort på en rad håll i landet: Göteborg, Uppsala, Västerås, Rättvik, Nässjö och några andra platser i Småland.

Jag hörde för någon tid sedan litet illavarslande rykten om att man på AMS hade bestämt sig för att alla som går ut nästa år skall tjänstgöra i Stockholmsområdet därför att det skulle vara så svårt att övervaka de ynglingar det gäller. Nu får jag av inrikesministern det svaret att AMS av "administrativa skäl" finner det mindre lämpligt att sprida ut de vapenfria. Jag har väldigt svårt att förstå detta, eftersom poängen med det här arbetet väl skulle vara att man kan placera vederbörande på platser som kan dokumentera ett behov av deras insatser, och då blir det kanske mera ofta arbete ute i landet än just i Stockholmsområdet, även om vi har behov av sådana insatser också här.

Jag skulle vilja fråga inrikesministern om det verkligen kan få vara avgörande, att man inom AMS menar sig ha svårt att övervaka vederbörande vapenfria tjänstepliktiga. Bygger inte ett system som detta på att man överlåter det granskande ansvaret till de kyrkliga församlingar eller de lokala myndigheter som finns nära till hands? Skulle man inte kunna låta folk från den lokala arbetsförmedlingen eller någon annan instans se till dem? Utgångspunkten för arbetet skall väl ändå vara behovet på den plats det gäller, inte att man i AMS finner det bekvämast att ha vederbörande på kort avstånd från Stockholm. Vad har egentligen AMS emot Rättvik och Nässjö?

Herr inrikesministern HOLMQVIST:

Fru talman! Jag vill framhålla att det här rör sig om en försöksverksamhet. Och jag förstår väl att den centrala myndigheten kommit till den uppfattningen att om dessa 20 ynglingar sprids ut på olika håll så kan det vara svårt att få en verklig uppfattning om vad deras tjänstgöring har givit.

Även för andra grupper, i synnerhet för dem som utbildas i vapentjänst, gäller att utbildningen måste vara sammanhållen. Syftet är ju att vederbörande skall utbildas, inte att de skall göra nytta. En sådan här ung pojke skall inte gå som något slags biträdande pastor i en församling. Det är klart att man kan ha uppfattningen att han gör nytta för sig där,

Måndagen den  
24 maj 1971

*Ang. principerna  
för meddelande av  
tillstånd till viss  
arbetsförmedling*

men syftet är att han skall få en utbildning som gör honom väl skickad att fylla en uppgift i framtiden.

Här gäller alltså samma princip som tillämpas i fråga om dem som tilldelats andra uppgifter i vapenfri tjänst, t. ex. den lilla grupp som genomgår sjukvårdsutbildning. Jag tycker inte att detta är på något vis unikt, utan jag kan väl föreställa mig att det finns förutsättningar att nå ett bättre resultat med en viss sammanhållen utbildning.

Men jag vill betona att det är fråga om en försöksverksamhet, och vi får se vad resultatet blir. Man får följa verksamheten med uppmärksamhet, innan den slutliga utformningen fastlägges.

Herr WIKSTRÖM (fp):

Fru talman! Vi är naturligtvis överens om att detta är en utbildning. Dels är det ju en sammanhållen central kurs, dels är det en form av utbildning som består i praktisk verksamhet, och jag har svårt att förstå att det skulle vara mindre bekvämt för AMS att följa någon som arbetar i Nässjö än en som arbetar i Västerås eller Södertälje. Poängen av detta skulle alltså vara att man måste befinna sig inom ett visst avstånd från AMS:s kontor i Stockholm för att kunna få en bra utbildning. Men det stämmer ju inte särskilt väl med de principer som AMS följer i övrigt.

Emellertid tar jag gärna fasta på det sista inrikesministern sade om att det här är en försöksverksamhet. Då tycker jag att det är rimligt att man till ett kommande år utgår inte från vilket som är bekvämt ur administrativ synpunkt utan från vilket som är bäst med tanke på utbildningen och den insats vederbörande kan göra i samhället.

Herr inrikesministern HOLMQVIST:

Fru talman! Det är nog en allmän erfarenhet vid utbildning att man når ett bättre resultat om man kan hålla dem som är under utbildning samlade i grupper. Den studerande kan på det viset få stimulans av kamrater, och över huvud taget är det en bättre ordning. Jag föreställer mig att det finns grundad anledning tro att man skall komma ett stycke längre på väg genom den nya metoden.

Överläggningen var härmed slutad.

#### **§ 4 Ang. principerna för meddelande av tillstånd till viss arbetsförmedling**

Herr inrikesministern HOLMQVIST erhöll ordet för att besvara herr *Romanus'* (fp) i kammarens protokoll för den 14 maj intagna fråga, nr 251, och anförde:

Fru talman! Herr Romanus har frågat mig om vilka principer jag anser bör gälla för meddelande av tillstånd till organisationsförmedling av tillfällig arbetskraft på kontorsområdet.

Enligt arbetsförmedlingslagen får enskild arbetsförmedling inte bedrivas mot avgift utan tillstånd av arbetsmarknadsstyrelsen. Sådant tillstånd ges vanligen endast till organisation på arbetsgivar- eller arbetstagsidan.

Dessa organisationer förutsätts kunna ange behovet för sina medlemmar av förmedling vid sidan av den offentliga. Tillstånd får enligt lagen inte ges åt enskild person och inte heller om avgifterna är högre än att de täcker utgifterna för förmedlingen.

Direktiven för den pågående utredningen rörande arbetsförmedlingen inom vissa yrkesområden m. m. ålägger de sakkunniga att mot bakgrund av den offentliga arbetsförmedlingens möjligheter pröva behovet av enskild arbetsförmedling på olika yrkesområden, bl. a. kontorsområdet. Därvid skall de sakkunniga utgå från nu gällande förbud mot vissa typer av arbetsförmedling. De sakkunniga skall bedöma vilka krav som skall ställas på organisationsförmedlingarnas organisation och verksamhet samt föreslå principer som kan tillämpas i fråga om organisationsförmedlingar inom skilda yrkesområden.

Frågan om eventuell komplettering av nuvarande principer för tillståndsgivningen får prövas i samband med behandlingen av de sakkunnigas förslag.

Herr ROMANUS (fp):

Fru talman! Riksdagen har flera gånger, senast i år, diskuterat förslag att tillåta enskild förmedling av korttidsarbetskraft på kontorsområdet. Dessa förslag har riksdagen avslagit, och det är inte heller det som jag har tagit upp i dag.

När man avslagit sådana förslag har man alltid hänvisat till möjligheten att ansöka om tillstånd hos arbetsmarknadsstyrelsen för organisationsförmedling, dvs. tillstånd för en organisation att förmedla tillfällig arbetskraft, t. ex. på kontorsområdet.

Andra lagutskottet erinrade i sitt utlåtande 1970 om "att, i den mån arbetsgivare eller arbetstagare anser att det på något område finns behov av särskild service utöver den som lämnas av den offentliga förmedlingen, står det fritt för organisation som de tillhör att efter anmälan till eller tillstånd av arbetsmarknadsstyrelsen anordna enskild förmedling kostnadsfritt eller mot självkostnadsersättning".

Med hänvisning till detta avstyrkte utskottet förslagen om att man i den allmänna lagen skulle göra ett undantag för skrivbyråverksamhet. Inrikesministern hänvisade själv till denna möjlighet när vi diskuterade frågan i andra kammaren hösten 1970.

Nu har man givit tillstånd till två sådana förmedlingar, Kvinnliga kontoristföreningen och Svenska skrivbyrå- och kontorstryckeriförbundet. Dessa två organisationer har något olika syn på dispensgivningen. Kvinnliga kontoristföreningen sade i sitt yttrande förra hösten:

"En effektivare tillsyn med intensifierad kontroll och detaljerad uppgiftsskyldighet borde förmodligen även möjliggöra en friare dispensgivning till icke-offentliga förmedlingar, vilken vi anser vore av fördel för både arbetssökande och arbetsgivare så länge icke den offentliga arbetsförmedlingens resurser, åtminstone inom storstadsområdena, är tillräckliga för att ge en ur alla synpunkter tillfredsställande service."

Den andra organisationen, Svenska skrivbyrå- och kontorstryckeriförbundet, avstyrker däremot en ansökan som nyligen har behandlats i AMS, och man gör det med uppenbara konkurrensmotiveringar. Arbets-

Måndagen den  
24 maj 1971

*Ang. principerna  
för meddelande av  
tillstånd till viss  
arbetsförmedling*

marknadsstyrelsen har också följt denna konkurrents råd och avslagit framställningen.

Samtidigt som jag tackar inrikesministern för svaret skall jag be att få ställa en följdfråga. Jag har med avsikt formulerat den allmänt, så att den inte skall direkt hänföras till ett ärende.

Om behovet av en sådan här förmedling finns klart dokumenterat, skall då staten diskriminera mellan två organisationer av enskilda näringsidkare, som bägge vill ägna sig åt denna förmedling, trots att det finns underlag för båda? Det betyder ju i så fall att vissa företag riskerar bli av med sina kunder även för den del av verksamheten som inte är förmedling av vikariat, och det leder till att deras anställda blir utan arbete.

Herr inrikesministern HOLMQVIST:

Fru talman! Jag kanske har anledning säga att jag naturligtvis gärna skulle ha önskat att utredningen hunnit behandla denna fråga, så att vi hade haft ett bättre underlag för vår diskussion. Eftersom ett besvärande är på gång, vilket jag får lov att syssla med så småningom, är jag förhindrad uttala mig om denna sak. När frågan ställs så tillspetsat som herr Romanus gör då han frågar om jag är beredd att ta hänsyn till de anställdas intressen i dessa byråer eller om det är så att jag tar intryck av att det konstaterats att behov föreligger, vill jag säga att vi självfallet skall pröva alla omständigheter som kan föreligga i detta konkreta ärende. Men helt allmänt måste jag säga att jag är tvingad att vänta tills utredningen blir färdig och vi har ett bättre material för att ta ställning. Därför kan jag inte säga annat än detta med anledning av den fråga som ställts.

Herr ROMANUS (fp):

Fru talman! Självfallet väntar jag mig inte att inrikesministern skall uttala sig i det besvärssärende som han snart får anledning att ta ställning till. Därför formulerade jag med avsikt frågan allmänt. Men jag tycker inte att det är tillfredsställande att inrikesministern hänvisar till att frågan är under utredning; vi har här en akut situation, och det har också redan meddelats tillstånd till en sammanslutning av skrivbyråer. Man måste kunna handla och ta ställning på detta område även om utredningar funderar över olika åtgärder som kan vidtas i framtiden.

Min fråga gällde om det är rimligt att staten diskriminerar mellan två sammanslutningar av enskilda näringsidkare, när det är fullt klart att det finns underlag för båda att bedriva sådan här verksamhet. Den sammanslutning som redan fått tillstånd avstyrker av uppenbara konkurrensskäl — det kan man läsa innantill i de papper som den har skickat in till arbetsmarknadsstyrelsen. Om den andra sammanslutningen inte får tillstånd måste det leda till dels att de anställda möter svårigheter att få jobb på det sätt som de själva önskar — i en skrivelse till inrikesministern har de tidigare förklarat att de är nöjda med sin anställningsform —, dels att kunderna till den organisationen i varje fall under överskådlig tid ges försämrad service. De kan ju inte längre få den service som de i första hand har valt att efterfråga. Det gäller för övrigt även statliga myndig-

Måndagen den  
24 maj 1971*Ang. trafik- och  
taxepolitiken  
inom statens  
järnvägar*

Herr inrikesministern HOLMQVIST:

Fru talman! Det skulle naturligtvis vara lätt för mig att på herr Romanus' fråga svara att om ett behov föreligger är det självklart att man skall ge tillstånd – naturligtvis vill jag inte hindra konkurrens. Men så enkelt ligger det sällan till när man skall ta ställning i ett ärende. Alla är förmodligen inte överens om att det är så, utan det kan råda delade meningar mellan de instanser som skall yttra sig. Därför kan jag inte göra ett uttalande i förväg utan tvingas säga att jag vill se alla omständigheter redovisade innan jag kan göra ett uttalande på denna punkt.

Överläggningen var härmed slutad.

### § 5 Ang. trafik- och taxepolitiken inom statens järnvägar

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att i ett sammanhang besvara dels herr Erikssons i Arvika (fp) den 12 januari framställda interpellation, nr 11, dels ock herr Magnussons i Kristinehamn (vpk) den 12 januari framställda interpellation, nr 13, och anförde:

Fru talman! Herr Eriksson i Arvika har frågat *dels* om jag anser att den nuvarande trafik- och taxepolitiken, som medför ökad takt i järnvägsnedläggningarna och ständigt höjda taxor, är tillfredsställande, *dels* om jag avser medverka till en omprövning av metoderna för beräkning av lönsamheten inom järnvägstrafiken.

Herr Magnusson i Kristinehamn har frågat *dels* om jag anser att de från SJ:s styrelse begärda taxehöjningarna överensstämmer med uttalandena om att den trafikpolitiska bedömningen inte får ske uteslutande från lönsamhetssynpunkt utan med i bilden måste också tas närings- och lokaliseringspolitiska aspekter, *dels* om jag anser att sådana höjningar överensstämmer med syftet med regeringsbeslutet om prisstopp och om taxehöjningar vid SJ på sikt är tillrädliga ens från SJ-företagets egna ekonomiska och lönsamhetssynpunkter, *dels* om jag anser att de förhållanden, som föranlett SJ-ledningen att ånyo begära regeringens medgivande att företa taxehöjningar, motiverar en grundläggande revjering av 1963 års trafikbeslut, *dels* om jag vill medverka till att SJ-ledningens hemställan om taxehöjningar avslås av regeringen.

Den av SJ i december 1970 föreslagna taxehöjningen har med hänsyn till prisstoppet tills vidare uppskjutits. Utan att nu närmare kunna ange tidpunkten för och storleken av en taxehöjning vill jag allmänt understryka det enligt min mening självklara förhållandet, att mera betydande kostnadsökningar rimligen måste leda till avgiftshöjningar hos SJ liksom hos andra transportföretag.

Beträffande frågorna i övrigt vill jag hänvisa till riksdagens nyligen gjorda ställningstagande i anledning av vissa vid 1971 års riksdag väckta trafikpolitiska motioner. Ställningstagandet innebär en fortsatt principiell anslutning till den statliga trafikpolitiken. Målsättningen bör i enlighet härmed vara att åstadkomma en samhällsekonomiskt riktig utveckling av

Måndagen den  
24 maj 1971

*Ang. trafik- och  
taxepolitiken  
inom statens  
järnvägar*

transportapparaten samt att för landets olika delar eftersträva en tillfredsställande transportförsörjning och då – det bör noteras i detta sammanhang – i former som även tillgodoser kraven på effektivitet och kostnadsansvar hos trafikföretagen. Allmänt gäller att trafikplaneringen skall ske i kontakt med samhällsplaneringen i stort med vad detta innefattar av närings-, arbetsmarknads- och regionalpolitiska hänsynstagen. Med hänsyn till den omfattande debatt som nyligen ägt rum i riksdagen i ämnet torde det räcka med denna erinran om trafikpolitikens innebörd sådan den fastslagits av riksdagen.

Jag vill slutligen erinra om den finansiella rekonstruktion av SJ, som riksdagen nyligen beslutat. Rekonstruktionen innebär, att en trafikpolitiskt betingad anpassning sker av SJ:s kostnadsansvar genom nedskrivning av det på SJ bokförda statskapitalet. Med nedskrivningen – i storleksordningen en miljard kronor – följer ett i motsvarande mån reducerat förräntningskrav på SJ. I sammanhanget sker också en redovisningsmässig omläggning inom SJ, vilken innebär att i resultatredovisningen hänsyn tas till den extra belastning som åvilar SJ i fråga om pensionskostnaderna för de anställda.

Herr ERIKSSON i Arvika (fp):

Fru talman! När jag vid riksdagens första sammanträde den 12 januari ställde de frågor till kommunikationsministern som han nyss har relaterat här var det mot bakgrunden av den taxehöjning som då aviserades. Denna taxehöjning skulle ske i förening med en alldeles klart försämrad service.

När jag nu får svar på interpellationen i vår riksdagens elfte timme måste jag konstatera att svaret inte innehåller något nytt utöver vad som redan framförts i andra debatter nyligen; detta säger jag inte som kritik mot kommunikationsministern utan som ett konstaterande. Kommunikationsministern har ju själv flera gånger i sitt svar hänvisat – fullt riktigt – till den omfattande debatt om SJ-politiken som ägde rum i kammaren för någon vecka sedan. Det må väl vara mig förlåtet att jag, samtidigt som jag tackar för svaret, ändå säger att vi skulle ha satt värde på – och där tror jag att jag tolkar herr Magnussons i Kristinehamn synpunkter också – om kommunikationsministern hade lämnat sitt svar i anslutning till den debatt som rörde just de frågor som vi har interPELLERAT om. Då hade vi haft möjligheter att på ett helt annat sätt föra fram de synpunkter som ligger bakom våra interpellationer.

Beträffande taxehöjningarna hänvisar statsrådet Norling till att dessa skjutits på framtiden på grund av prisstoppet. Jag skall bara göra den kommentaren att min bedömning är den att detta är värdefullt inte minst för de mera glest befolkade delarna av landet. Jag är övertygad om att vi har kommit fram till det skede i den förda SJ-politiken där det inte går att höja taxorna och samtidigt försämlra servicen och låta ett hot om ytterligare indragningar och stationsnedläggningar hänga över folket ute i bygderna.

Hösten 1967 redovisade SJ en sammanställning – eller, som man själv benämnde den, en arbetshypotes – efter anmodan av riksdagens upplysningstjänst. Man tog där fram uppgifter som visade vilka stationer man räknar med att ha kvar 1975 och vilka linjer som kommer att

trafikeras efter detta år. Den redovisningen var minst sagt skakande för många bygder i vårt land.

Även om detta bara var en arbetshypotes så vet vi att allt pekar på att utvecklingen går i den riktningen. Det har heller inte, efter vad jag har kunnat utröna, framlagts några nya uppgifter från SJ som tyder på en minskad takt i järnvägsnedläggningen.

Det finns en mening i statsrådets svar som jag tillmäter mycket stor vikt. I näst sista stycket säger kommunikationsministern: "Allmänt gäller att trafikplaneringen skall ske i kontakt med samhällsplaneringen i stort med vad detta innefattar av närings-, arbetsmarknads- och regionalpolitiska hänsynstaganden." Min uppfattning är att det just på den punkten brister mest. Jag skulle kunna nämna många exempel från mitt hemlän på brister i samordningen mellan arbetsmarknadsinsatserna – lokaliseringstödet – å ena sidan och transport- och trafikförsörjningen å andra sidan.

I samband med den stora trafikdebatten här i kammaren diskuterades hur man satsat kraftigt på orter som Torsby och Sunne samtidigt som kommuner och landsting får slåss för att behålla den järnväg som är livsnödvändig, nämligen Fryksdalsbanan. Ett annat exempel från mitt hemlän är Årjäng. Både kommunerna och staten slåss så kraftigt man kan med hjälp av lokaliseringsinsatser för att behålla en levande bygd, men samtidigt ökar hotet att den järnväg som är livsnödvändig för bygden skall dras in. Ingen av dessa bandelar finns med i de framtidsprognoser som SJ har redovisat.

Jag tillät mig också säga att servicen har försämrats. Det påståendet har man de allra senaste dagarna fått verifierat på ett sätt som jag anser vara alldeles klart. Jag tar på nytt ett konkret exempel från mitt eget hemlän – därför att det är nära min bygd men också därför att jag verkligen känner detaljerna och kan stå för vad jag säger. Vi har från västra Värmland en förbindelse med Stockholm, som har varit en oerhört stor tillgång för bygden, dess näringsliv, företagarna och många andra som behöver en endagsförbindelse med Stockholm. Genom den nya kommunikationstabellen har restiden från Stockholm till västra Värmland förlängts med nära 50 procent. Normalt var restiden något över fyra timmar, nu blir den nära sex – det fattas visst fem minuter.

Jag nämner detta som ett typiskt exempel på hur man genom försämringsåtgärder styr över resandeströmmen till flyg och landsvägs- trafik. I min interpellation har jag inledningsvis tagit upp de problem som detta innebär för trafiken och trafiksäkerheten, problem som kommunikationsministern är mycket väl medveten om. Jag tycker att det är beklämmande att den förda SJ-politiken verkar i alldeles motsatt riktning mot vad vi önskar.

Låt mig till sist återkomma till frågan om kontakt och samordning. Jag tror det vore mycket klokt om SJ-ledningen ute i de olika regionerna hade litet bättre kontakt med kommuner, befolkning och näringsliv innan man vidtar åtgärder som har sådan betydelse för stora delar av ett län och dess invånare. Det vore också värdefullt med en bättre samordning mellan SJ och de bussbolag som är knutna till SJ – det vore helt säkert till gagn för trafikplaneringen och för resenärerna. Det skulle vara intressant att i detta sammanhang höra statsrådet Norlings redovis-

Nr 92

Måndagen den  
24 maj 1971

---

*Ang. trafik- och  
taxepolitiken  
inom statens  
järnvägar*

Måndagen den  
24 maj 1971

*Ang. trafik- och  
taxepolitiken  
inom statens  
järnvägar*

ning för vilken samordning som sker med postverket. Vi ute på fältet har nog en känsla av att det brister även där.

Jag läste med intresse häromdagen i Kommunal tidskrift ett sammandrag av ett bra anförande som statsrådet har hållit vid Kopparbergs länsavdelnings årsmöte. Det sägs där, som ett direkt sammandrag av statsrådets egen uppfattning, att under 1970-talet behöver vi en trafikpolitik som utifrån denna fasta grund vid varje tidpunkt stämmer överens med den aktuella situationen i samhället. Trafikpolitiken kan inte leva något eget liv. Den måste anpassas till samhällsutvecklingen. Den måste också vara ett verksamt instrument i näringspolitiken, i lokaliseringspolitiken, i miljöpolitiken, i trafiksäkerhetsarbetet och inte minst i jämlikhetspolitiken, säger statsrådet.

Jag skriver under på denna statsrådets uppfattning. Men jag vill deklarerat, fru talman, att om den förda politiken fortsätter, så finns det risk för att man kommer bort från den goda målsättningen.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk):

Fru talman! Jag vill tacka kommunikationsministern för svaret på min interpellation och vill då först och främst med tillfredsställelse notera att den av SJ föreslagna taxehöjningen med hänsyn till det allmänna prisstoppet uppskjutits. En taxehöjning brukar i vanliga fall väcka irritation bland den resande allmänheten, ett genomförande av en sådan då prisstopp i övrigt råder skulle ytterligare förstärka allmänhetens reaktion.

Sedan år 1961 har taxorna vid SJ ökats inte mindre än 13 gånger, med den föreslagna höjningen skulle det bli 14 gånger. En del år har det t. o. m. förekommit två taxehöjningar på samma år. Prismässigt har resultatet av dessa gett en utveckling som om man utläser dem i index ger följande siffror. Om man utgår ifrån att prisindex 1959 var lika med 100 var siffran för persontrafiken efter höjningen i januari 1970 178 och skulle med den föreslagna höjningen bli 194. För godstrafiken skulle samma data ge 155 respektive 169.

Man får då kanske inte undra över att det nu allmänt anses att det är dyrt att resa med SJ. Jag läste senast i dag i Örebro-Kuriren att man, när det gäller allmänhetens reaktion i samband med att ett antal stationer mellan Hallsberg och Motala lagts ned, mycket kraftigt tryckte just på att det ansågs vara för dyrt att resa med SJ och att detta var orsaken till att utvecklingen blivit sådan som den blivit.

Och då det gäller arbetsresor förefaller priserna att ha stigit i än snabbare tempo. Jag har ett exempel som gäller månadsbiljett i 2 klass förortstrafik 23 km. Där är indexsiffrorna för 1960 lika med 100, januari 1970 208 och med den föreslagna höjningen skulle det bli 233. En sådan utveckling kan ju inte stimulera till övergång till den här formen av kollektivtrafik när det gäller resor till och från arbetet, och den uppfattas nog av väldigt många lågavlönade också som en betänkelig utveckling.

Det är ju inte första gången en föreslagen taxehöjning vid SJ vällar debatt. Jag har tagit del av åtskilliga pressklipp från 1969 som gäller den då föreslagna höjningen i januari 1970. En överväldigande pressopinion fördömde de föreslagna höjningarna och en entydig uppfattning tycktes

vara att taxepolitiken borde inordnas i en målsättning som förde trafik till i stället för från SJ. Som också framhållits i min interpellation lämnade LO:s representant i SJ:s styrelse, herr Clas-Erik Odhner, vid det aktuella tillfället ett särskilt yttrande, där det anfördes att en taxehöjning av den storlek som kravet på lönsamhet i sin nuvarande utformning nödvändiggör kan få mycket ogynnsamma långsiktiga effekter på transportstrukturen i landet genom att driva ut sådana transporter på landsvägarna som järnvägen ur samhällsekonomisk synpunkt bör ombesörja. Tidningen Metallarbetaren skrev vid samma tillfälle att om bara en av tio genom höjda biljettpriser skräms bort från att resa blir det en dålig affär.

Pressopinionen har varit lika omfattande vid de i oktober 1970 aviserade höjningarna. Det är väl inte obekant för någon, men jag tycker ändå att jag vill erinra om det, att en stor trafikpolitisk debatt faktiskt utvecklade sig kring SJ:s förslag. Kritik framfördes mot den förda trafikpolitiken, och meningar liknande dem som förekom i debatten hösten före anfördes också nu. För att endast ta några citat, så sade t. ex. ordföranden i Statsanställdas förbund, Gustaf Kolare, att det har påståtts – och inte förnekats – att man får nytta endast till 60 procent av taxehöjningar. 40 procent är trafikbortfall. Han menade också att man inte kan lösa SJ:s problem den här vägen. Dagens Nyheter hävdade att en linje som ger SJ kostnadstäckning inte bara via taxorna utan också via budgeten har de hållbaraste skälen för sig. Aftonbladet framförde att vad som äntligen krävs är en trafikpolitisk målsättning som mäter standardökning med mera precisa välfärdsåtgärder än hittills. Det är ingen glädje med, menar tidningen, att fler människor får åka med sina bilar på landsvägarna, om priset är en ökning av antalet döda och lemlästade.

Jag vill för min del upprepa frågan huruvida de föreslagna taxehöjningarna verkligen står i överensstämmelse med de uttalanden som gjorts om att den trafikpolitiska bedömningen inte får ske uteslutande från lönsamhetssynpunkter, utan att hänsyn också måste tas till bl. a. närings- och lokaliseringpolitiska aspekter.

Riksdagen har nu fattat sitt beslut vad gäller trafikpolitikens inriktning, och jag avser för min del inte att dra upp en ny debatt om principerna för denna, även om det är svårt att inte komma in på det ämnet. Jag vill emellertid hävda den uppfattningen att taxepolitiken bör stå i överensstämmelse med den trafikpolitiska målsättningen.

Nu har riksdagen visserligen slagit fast att de statliga trafikföretagen skall fungera under kostnadsansvar och med ett lönsamhetskrav på sig, men samtidigt sägs syftet vara att åstadkomma en samhällsekonomiskt riktig utveckling av transportapparaten. Vid riksdagens behandling av frågan var man väl överens om, så långt jag kunde fatta, att detta bl. a. innebär överförande av trafik till kollektiva trafikmedel och att det med hänsyn till trafiksäkerheten och miljösynpunkterna t. ex. vore riktigare att stimulera till ökat utnyttjande av den spårbundna trafiken. Den uppfattningen är mycket utbredd och anses av många inte heller stå i motsättning till ett fullföljande av 1963 års trafikbeslut. Men frågan är då: Motverkar inte alltför ofta återkommande taxehöjningar ett sådant syfte?

I detta sammanhang kommer givetvis SJ:s möjligheter att hävda sig som trafikföretag in. Men taxepolitiken kan då enligt min uppfattning inte bara sättas in i det kortsiktiga lönsamhetsperspektivet utan måste ses mot bakgrund av den samhällsnyttiga bedömningen. Om taxepolitiken leder till ett mindre utnyttjande av SJ:s tjänster, så kan detta inte vara till fördel i det perspektivet.

Det är väl alldeles givet att SJ någon gång måste se över sina taxor. Det är säkert inte mot en sådan tanke de många kritikerna vänder sig. Vad man vänder sig emot är väl i stället att SJ som företag helt skall vara hänvisat till taxevägen för att klara sin ekonomi. Allt flera menar att SJ har en samhällsnyttig uppgift att fylla, och då måste också andra vägar att klara företagets ekonomi på allvar diskuteras. Som ett led i ett sådant resonemang kan man väl se den s. k. finansiella rekonstruktionen av SJ. Det är ju ett gammalt krav från SJ som därmed blivit tillgodosett, och det kommer självfallet att ha betydelse.

Även om jag är medveten om att staten också tidigare har tagit stor hänsyn till SJ:s svårigheter får man dock komma ihåg att så gott som enstämiga uppgifter talar för att landsvägstrafiken är ekonomiskt gynnad i förhållande till den spårbundna trafiken. Ett ökat stöd till SJ tror jag därför slutligen blir nödvändigt att genomföra, och det bör ses i det perspektiv som jag menar att debatten har givit uttryck för.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Fru talman! Mot bakgrund av den diskussion om trafikpolitiken som vi förde här i riksdagen för kort tid sedan skulle det väl vara en överflöppsgärning att nu på nytt gå igenom hela den argumentsamling som då presenterades från olika håll. Detta har också både herr Eriksson i Arvika och herr Magnusson i Kristinehamn framhållit. Jag har heller inte gjort det i mitt interpellationssvar. Nu har dock både herr Eriksson och herr Magnusson berört trafikpolitiken något, och då kanske det inte är helt ur vägen att jag något så när kortfattat rättar till en del av de missförstånd som enligt min mening har kommit till uttryck även i dessa inlägg.

När det gäller SJ och järnvägstrafiken över huvud taget kan man naturligtvis inte, lika litet som när det gäller annan verksamhet, blunda för utvecklingen i samhället. Om vi bara begränsar oss till de senaste 20 åren har utvecklingen inom transportsektorn präglats av tre betydelsefulla inslag. För det första har vi fått en kraftig ökning av själva transportarbetet. Sedan 1950 har persontransporterna mer än femdubblats. Det betyder alltså att vi i dag reser fem gånger så mycket som för 20 år sedan. För det andra har det som en följd av omställningarna i näringslivet och befolkningsförändringarna i landet skett en mycket markant förändring av trafikstrukturen. För det tredje har bilismen i vårt land expanderat kraftigt. År 1950, alltså för 20 år sedan, hade vi här i Sverige ca 250 000 privata personbilar. I dag har vi över 2 miljoner. År 1950 svarade de egna fordonen för cirka en tredjedel, 30 procent, av alla persontransporter i Sverige. I dag svarar de för ungefär 90 procent av alla persontransporter. Det är således bilarna som stått för den kraftiga

ökningen av persontransporterna.

Man måste ha det här i minnet även när man diskuterar statens järnvägar och statens järnvägars möjligheter att hävda sig. Men när det är sagt skall man omedelbart konstatera – vilket jag och regeringen gjort, och jag föreställer mig att alla andra i det här landet delar den uppfattningen – att vi har ett stort ansvar när det gäller den fortsatta järnvägstrafiken i vårt land. Då kommer man snabbt över på frågan om den trafikpolitik som riksdagen bara för halvannan vecka sedan diskuterade och beslutade om riktlinjer för. Det beslutet innebar – som också här har poängterats av både herr Eriksson och herr Magnusson – att man slog vakt om den trafikpolitiska inriktning som har varit kännetecknande för det här landets trafikpolitik ända sedan man fattade det trafikpolitiska beslutet 1963, nämligen att järnvägen lika väl som andra trafikgrenar i princip skall arbeta under kostnadsansvar.

Ett fel som jag tycker måste rättas till är att herr Magnusson i slutet av sitt inlägg sade att det inte kan vara riktigt att SJ skall behöva täcka alla kostnader via taxehöjningar. Det kan hända att det var en felsägning. Det är ju inte så att SJ på långa vägar behöver finansiera alla sina kostnader med höjda taxor. Herr Magnusson som själv är järnvägsman kan ju det här och vet hur det ligger till. Men det måste ändå sägas att det finns så många markerade undantag, beslutade av riksdag och regering, när det gäller kostnadsansvaret för SJ, att man inte kan gå förbi det så där enkelt. Det viktigaste stöd som staten sedan många år tillbaka ger är stödet till de olönsamma bandelarna. För budgetåret 1971/72 har riksdagen till stöd för drift vid SJ:s olönsamma bandelar anvisat drygt 250 miljoner kronor, som man från statsmakternas sida så att säga köper en kollektiv biljett för, för att SJ skall kunna bedriva en fortsatt trafik. Den trafik som stöds med dessa pengar är trafiken i glesbygdsområdena, och inga andra områden. Och det är ju just möjligheterna till en vettig trafikförsörjning för glesbygdens människor som vi måste ha med i bilden hela tiden.

En siffra som i sammanhanget kan ge relief åt dessa 250 miljoner kronor är att det olönsamma bannätet som det här gäller i dag omfattar drygt 50 procent av hela järnvägsnätet i vårt land. Men trots att så är förhållandet bedrivs bara 7 procent av statens järnvägars hela trafik på dessa 50 procent av järnvägsnätet. Om man tar den siffran med i bilden får man en ytterligare belysning av vilka satsningar som statsmakterna ändå gör för att försöka upprätthålla en någorlunda rimlig trafikförsörjning även inom glesbygdsområdena, som jag föreställer mig att både herr Eriksson i Arvika och herr Magnusson i Kristinehamn närmast har i tankarna när de talar om bekymmer med järnvägstrafiken.

Här har också tagits upp frågan om nedläggningar av järnvägstrafik. Den skulle man naturligtvis kunna diskutera mycket länge. För mig är det angeläget att konstatera att riksdagen – även om SJ således får ersättning för trafik på olönsamma bandelar – har givit SJ i uppdrag att fortlöpande undersöka även dessa linjer ur lönsamhetssynpunkt och om möjligt – om det visar sig riktigt och lämpligt – i enstaka fall vidta förändringar av själva trafikstrukturen även i sådana områden, exempelvis genom överflyttning av järnvägstrafik – olönsam och, skulle jag vilja säga, även mycket olönsam sådan – till busstrafik i en eller annan form.

Herr Eriksson i Arvika kom i det sammanhanget in på vad han vill kalla för den bristande samordningen mellan SJ och kommunala och andra instanser när det gäller sådana här frågor. Jag tror att herr Eriksson i Arvika för sin del också kan det här, fast han kanske inte fick med det i sitt första inlägg. Det är ju nämligen så, och har varit så i alla år, att varje nedläggning av bandelar skall beslutas av regeringen på förslag av SJ, men nedläggningen föregås ju av ett synnerligen omfattande utredningsarbete. Överläggningar äger rum med berörda kommuner, länsstyrelser, arbetsmarknadsmyndigheter m. fl. När herr Eriksson nämner Fryksdalsbanan är det nästan ett klassiskt exempel på frågan om hur man behandlar en järnväg i, förs vi säga det, herr Eriksson i Arvika, en glesbygd som har en järnvägslinje, vars lönsamhet man diskuterar i snart sagt hur många år som helst. Trots detta är trafiken i gång på Fryksdalsbanan, och man kan knappast göra gällande att diskussionen om Fryksdalsbanans ekonomi och framtid har varit i något ögonblick förborgad för någon, knappast för en enda människa – åtminstone inte för någon i den region det gäller. Jag tror när det gäller Värmlands befolkning att alla och envar, vare sig man är kommunalt engagerad eller i annat sammanhang får information, är underkunnig om Fryksdalsbanans ekonomi, trafik m. m.

Det är alltså fel, herr Eriksson, att göra gällande att det inte skulle försiggå en mycket omfattande och rigorös information i vartenda litet nedläggningsärende som kan komma upp till diskussion. Vid varje sådant tillfälle upprättar man dessutom en plan för en eventuell ersättningstrafik, och man försöker också i mån av behov att göra upprustningar av det vägnät som skall ta över en eventuellt nedlagd järnvägstrafik.

Man har i diskussionerna ofta framhållit att det var 1963 års trafikpolitiska beslut i riksdagen som en gång för alla satte fart på järnvägsnedläggningarna i det här landet. Det är också fel, vilket kan vara värt att notera. Under tiden 1966–1970 lades i genomsnitt 300 km järnväg ned per år. Trafiken ersattes med busstrafik, och den här nya trafikpolitiken från 1963 har inte medfört någon ökad takt i järnvägsnedläggningarna. Under de sju budgetåren närmast före den 1 juli 1964, då den nya trafikpolitiken började genomföras, nedlades i vårt land i stället i genomsnitt varje år 290 km järnväg med persontrafik. Motsvarande tal för de sju budgetåren efter 1964 är 270 km järnväg per år. Dessa siffror talar alltså om för oss att det inte var och inte är det trafikpolitiska beslutet i och för sig som inneburit en kraftig skärpning av takten i järnvägsnedläggningarna.

De parentetiska siffror och uppgifter som jag här lämnar har närmast bara till syfte att möjliggöra ett ganska självklart konstaterande, nämligen att, som väl herr Magnusson i Kristinehamn framhöll i sitt inlägg, trafikpolitiken naturligtvis inte kan leva något eget liv i samhället. Trafikpolitiken måste av och till följa samhällsutvecklingen. Den skall vara ett instrument för samhällsutvecklingen i övrigt och skall på det viset göra sin tjänst för människor i glesbygd och tätort, för näringsliv, turism och vilka intressen man nu än vill åberopa. Samhällets ansvar – och i begreppet samhället lägger vi då inte in bara staten utan även kommunerna, som vi skall komma ihåg också i detta sammanhang har ett stort

ansvar – för att de så långt möjligt riktiga avvägningarna görs i det trafikpolitiska skeendet skall naturligtvis inte för ett ögonblick på något vis undanskymmas av någonting annat.

Låt mig slutligen, fru talman, bara konstatera att i den regionalpolitiskt avvägda trafikpolitik – lokaliseringspolitisk eller vad vi vill kalla den – som bedrivs just nu ingår ju sådana saker som transportstödet och den regionala trafikplanering som vi arbetar med för fullt i ett par försökslän, nämligen Norrbottens län och nu också Östergötlands län. Jag nämner dessa två ting bara såsom exempel på hur man från statsmakternas sida ständigt försöker att anpassa trafikpolitiken och dess innehåll efter samhällsutvecklingen. När man till sist summerar detta och ställer det i relation till interpellanternas bekymmer – låt mig gärna använda det ordet – för järnvägarnas utveckling samt kopplar samman detta med frågan om taxorna och deras inverkan på möjligheterna för järnvägarna att fortleva, skall vi heller inte glömma bort att SJ, trots allt vad som sägs i fråga om den taxepolitik som statsmakterna nu lagt fast, av och till gör mycket intressanta och i många fall också lyckosamma försök med olika former av rabatter och lågprisinitiativ osv, för att även den vägen försöka följa med i tiden.

Herr ERIKSSON i Arvika (fp):

Fru talman! Jag har begärt ordet för att verifiera kommunikationsministern på en punkt, för att bemöta honom på en punkt och för att ställa en fråga.

Jag vill först verifiera vad statsrådet säger om att vi har ansvaret för den kollektiva trafiken. Jag noterade det ordagrant. ”Vi gör satsningar och jag tror att vi där är ense”, sade statsrådet Norling. Det är vi. Vi är på den punkten helt ense om att vi har ett ansvar. Den ökade bilismen har ju på många sätt också inneburit försämringar för många, nämligen för dem som inte har möjlighet att utnyttja den förmån bilismen innebär.

Jag vill också på en punkt bemöta statsrådet, nämligen när det gäller samordningsfrågorna. Jag vidhåller att det brister i informationen till kommunerna. Jag är helt medveten om – jag har erfarenheter såsom kommunalman – att SJ när det gäller nedläggningar och större tågindragningar av betydelse har kontakt med kommunerna. Det är verket tvingat till enligt det beslut som man har att rätta sig efter. Jag tycker att det vore riktigt och helt naturligt i dagens samhälle att SJ också informerar kommuner och länsdelar om ändringar i tågtidtabellerna, som innebär så radikala förändringar som de nya tidtabeller som nu har trätt i kraft har inneburit för, såsom jag har nämnt, exempelvis halva Värmland. Då tycker jag att det vore naturligt att SJ hade någon kontakt med och gav någon information åt de bygder som berörs.

Fryksdalsbanan skall vi inte diskutera mycket mer. Ingen bandel i Sverige har väl blivit så diskuterad i riksdagen som just den. Jag håller med om att det är ett klassiskt exempel men inte i den mening som statsrådet vill göra gällande. Han säger att det är ett typiskt exempel på öppenhet och information från SJ och staten. Nej, det är det visst inte. Det är ett klassiskt exempel på hur motsträviga värmlänningar sätter sig på tvären och vill behålla sin järnväg, bevisar att de första utredningarna

Måndagen den  
24 maj 1971

*Ang. trafik- och  
taxepolitiken  
inom statens  
järnvägar*

var felaktiga, slår vakt om bygdens järnväg, satsar genom en av landstinget tillsatt kommitté, på kommunens bekostnad tillsätter tåg-värdinnor och gör en reklamdrive för Sveriges vackraste järnväg. På så vis skapar man en opinion och lyckas bevara järnvägen, men det är inte SJ:s och statens förtjänst, utan det är bygdens förtjänst, herr statsråd!

Till sist vill jag ställa en fråga i anslutning till vad statsrådet sade i slutet av sitt anförande om att man gör vissa försök. Det var herr Magnusson i Kristinehamn som ansåg att taxehöjningarna inte kan fortsätta, och jag delar den uppfattningen. Jag tror att vi måste göra sådana försök i större utsträckning. Min fråga är: Vore det inte tänkbart att försöka åstadkomma en radikal omläggning inom vissa områden och i vissa distrikt med taxesänkningar? De egna bussföretagen – jag höll på att säga SJ:s konkurrenter – anordnar med stor framgång "realisations-resor" till storstäderna från glesbygdslänen. Jag tycker att SJ borde lära av sina egna dotterbolag.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk):

Fru talman! Det var nog inte en felsägning, men det kan hända att det var litet dåligt uttryckt när jag sade att SJ klarar hela sin ekonomi med taxehöjningar. Jag trodde att det framgick av fortsättningen av mitt inlägg att jag är väl medveten om den finansiella rekonstruktion som staten tidigare har fattat beslut om, och likaså vet jag att man har tagit hänsyn till att SJ tidigare haft svårt att klara sina ränteålägganden, men så fort det uppstår problem för SJ att klara sin ekonomi blir företaget hänvisat till att höja taxorna. Just mot bakgrund av den omfattande debatten anser jag det nödvändigt att diskutera igenom hela problemkomplexet kring taxepolitiken och fundera över om det kan fortgå på detta sätt, att SJ höjer taxorna en eller kanske två gånger om året. Det är i alla fall tydligt att det har blivit en allmänt utbredd mening att det snart är för dyrt att resa med SJ, och detta måste naturligtvis i det långa loppet komma att återverka på SJ:s möjligheter att hävda sig.

Jag finner det meningslöst att diskutera principerna för trafikpolitiken, eftersom de redan är beslutade. Vad jag menade var att man kan fundera över hur man skall kunna klara de målsättningar som vi har uppställt här i riksdagen, om man sätter in taxepolitiken i det perspektivet. Det har ju beslutats, som jag tidigare har påpekat, att man skall försöka få en transportförsörjning som tar hänsyn till alla de näringspolitiska och lokaliseringpolitiska målsättningar som uppställts. Att en taxehöjning i varje fall inte alltid kan gynnsamt påverka en sådan målsättning, det tycker jag är ganska självklart.

Kommunikationsministern hänvisade till att bilismen här i landet har utvecklats på ett sätt som vi kanske inte förutsåg tidigare. Det har emellertid blivit en allmänt utbredd uppfattning att den utvecklingen inte kan fortgå hur långt som helst, därför att bilismen i sig skapar problem, som man måste ta itu med. Då kommer ånyo detta in, att vi måste skapa större utrymme för den kollektiva trafiken. I det perspektivet tycker jag att det är angeläget att stödja SJ.

Slutligen skulle också jag vilja säga några ord om kontakten med

kommunerna, även om det kanske egentligen inte var till mig kommunikationsministern vände sig när han talade om den saken. Jag har också den uppfattningen att kontakten med kommunerna inte alltid är så hundraprocentigt effektiv som det påstås när man gör förfrågningar på ansvarigt håll. Man kan läsa rätt ofta i tidningarna, hur kommunalmän protesterar mot den behandling som de anser sig ha blivit utsatta för när SJ vill lägga ner antingen en järnvägslinje eller en busslinje eller på annat sätt försämra sin service. Det är inte alls länge sedan jag läste om sådant i tidningen. Vi har i vår motion till årets riksdag ställt den frågan, om man inte borde ha en mer kontinuerlig kontakt med kommunerna beträffande trafikförsörjningens problem. Det är nämligen inte bara i det ögonblick då järnvägen skall läggas ner som det finns behov av kontakt med kommunerna, utan man kanske är i större behov av sådan kontakt tidigare.

Just i fallet med Fryksdalsbanan är det ganska typiskt hur man har reagerat mot de undersökningar som SJ har gjort. Man har ansett att de inte är riktigt korrekta och att de inte svarar mot den situation som egentligen föreligger. Kanske man hade kunnat komma fram till andra lösningar, om man på ett tidigare stadium hade haft den här kontakten.

Jag instämmer helt med herr Eriksson i Arvika när han säger att det beträffande Fryksdalsbanan verkligen varit ett uppstånd av motståndsvilja från de berörda kommunerna för att få behålla sin järnväg. Det är väl typiskt just detta att man anser sig nödsakad att kämpa emot och att det när förslagen läggs fram inte finns någon möjlighet att bemöta dem effektivt, därför att man inte haft tillfälle att vara med i de undersökningar som gjorts. Därför kan man heller inte komma med argument som kan bita just då.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Fru talman! Jag tror att det är angeläget att slå fast en sak innan vi fortsätter att diskutera SJ och dess mer eller mindre besvärande problem. Den gäller kollektivtrafiken i stort.

Det är alldeles nödvändigt att vi under kommande år satsar på kollektivtrafiken i landet. Vi må ha vilken uppfattning vi vill om den stora betydelse som bilismen har fått för hundratusentals och åter hundratusentals människor, inte minst i glesbygderna. Genom möjligheten att använda bil har dessa människor – i den mån de kan utnyttja den – lyckats bryta en isolering, som annars skulle ha varit helt förödande för dem. Genom den arbetsföra befolkningens utflyttning från glesbygderna till tätorterna har de äldre i många fall blivit kvar. Utan den möjlighet som bilismen givit dessa människor skulle förhållandena för dem, som jag sade, ha varit helt förödande. Trots alla de nackdelar i övrigt som bilismen medför har den dock givit människorna helt andra möjligheter att bestämma såväl arbetsplats som bostadsort; den har också totaliter brutit människornas isolering genom att de på ett helt annat sätt än tidigare nu kan förflytta sig.

Trots de ovedersägliga fördelar som bilismen medför måste vi under kommande år satsa än mera på kollektivtrafiken. Vi känner alla de nackdelar som följer med en ökad bilism i såväl tätort som glesbygd.

Måndagen den  
24 maj 1971

*Ang. trafik- och  
taxepolitiken  
inom statens  
järnvägar*

Därför har statsmakterna försökt med olika initiativ, som är väl bekanta för kammarens ledamöter, genom utredningar av olika slag. Jag skall inte gå närmare in på detta, men jag kan nämna kollektivtrafikutredningen för tätorterna som exempel på ett initiativ, genom vilket man genom olika åtgärder försöker hjälpa den kollektiva trafiken att göra sig gällande.

Sedan jag sagt detta måste jag kanske konstatera ett par saker till. Herr Eriksson i Arvika talar vackra ord om Fryksdalsbanan. Han talar inte bara om själva banan utan om hela landskapet och om "Sveriges vackraste järnväg". Det är möjligt att den är det.

Jag höll på att säga att vi har det så illa ställt att det finns järnvägar i vårt land som går genom bygder, som kanske inte är så vackra men som också måste ha sin transportförsörjning ordnad på ett eller annat sätt. Att man till Fryksdalsbanan kan dra en mängd människor för att se ut över allt det vackra – vilket är vällovligt – får naturligtvis inte undanskymma det förhållandet, att det finns många järnvägar med dålig lönsamhet uppe i Norrland och på andra ställen där människor också kan ha berättigade anspråk på insatser för att få sin försörjning med kommunikationer något så när hyggligt tryggad. Här skall statsmakterna – som det finns exempel på – kunna gå in och ordna en något så när tillfredsställande transportförsörjning enligt låt mig säga Vilhelminamodellen, regional trafikplanering och annat. Där är det lika angeläget som på någon annan plats att man har ett ständigt samarbete mellan alla berörda, inte minst med kommunerna i dessa bygder, för att man skall kunna få fram en vettig trafikförsörjning.

Sedan skall jag beröra frågan om taxesänkningar eller taxehöjningar, dvs. problemet hur man skall kunna initiera ny trafik till järnvägarna. Det är klart att man, som herr Magnusson i Kristinehamn säger, skulle kunna tänkas få ytterligare trafikanter till SJ genom att sänka taxorna i stället för att, som man nu tvingas göra, höja dem. Förutom att SJ lämnar vanliga rabatter gör företaget försök med taxesänkningar för att ta reda på om det är en framkomlig väg när det gäller att öka intäkterna. Man har gjort sådana försök med taxesänkningar, och de pågår för resten fortfarande, i de mellansvenska regionerna – Västeråsområdet, Köping, Enköping och Eskilstuna – och undersöker möjligheterna att den vägen öka intäkterna. Rabatterna är därvid så höga som 50 procent på tur och returpriset. Man har också gjort försök med generella taxenedsättningar på resor från Stockholm till övre Norrland – s. k. mitt-i-veckanrabatt, som innebär sänkning av de ordinarie biljettpriserna med minst 30 procent. Det är också försök som gjorts för att se om man den vägen kan få en ökad resefrekvens – och försöken fortsätter.

Nu skall man emellertid komma ihåg ett förhållande som man ofta glömmer bort i debatten om taxor, nämligen att rabatter av sådan storleksordning att de av trafikanterna upplevs som något så när betydelsefulla kräver mycket kraftiga trafikökningar för att resultatet skall bli intäktsökning. Sänker man biljettpriserna med 30 procent fordras en trafikökning av ca 43 procent för att intäktsförhållandet skall bli oförändrat. Sänker man biljettpriserna med 50 procent måste man ha en fördubbling av trafiken om inte resultatet skall bli minskade intäkter i stället för ökade.

Men dessa faktiska förhållanden får inte undanskymma att man i särskilda fall genomför reformer som medför billigare resor för människor i delar av landet med långa reseavstånd. I mitt departement pågår för närvarande – sedan en tid tillbaka – en utredning för översyn av persontaxeproblematiken.

Låt mig slutligen konstatera att ytterligare en faktor som också kan vara värd att hålla i minnet, nämligen SJ:s utgifter, inte har nämnts av någon. Man bör komma ihåg att av SJ:s samlade utgifter belöper sig 75 procent på personalkostnader. Det är en mycket hög siffra, om man ser den i jämförelse med lönerna på många både statliga och andra företag. 75 kronor av varje hundralapp som SJ ger ut avser kostnader för personal. Nu när avtalsrörelsen är i sitt slutskede och vi kan konstatera det vällovliga i att avtalsrörelsen har siktet inställt på att ge de större ökningarna till låg- och mellanlönegrupperna – bl. a. vid SJ och andra statliga företag – bör vi också hålla i minnet att varje procent som SJ-personalens löner ökar med innebär en utgiftsökning för SJ av 20 miljoner kronor. Man kan sedan multiplicera det procenttal som blir slutprodukten av avtalsrörelsen med 20 miljoner och får på så sätt ytterligare ett perspektiv på vad exempelvis lönerna betyder när man talar om SJ:s kostnader och intäkter. – Detta har jag inte sagt med annan mening än att konstatera att om man vid SJ skall ha möjlighet att uppfylla riksdagens krav på konstnadsansvar kan man inte i varje läge utesluta taxejusteringar.

Herr ERIKSSON i Arvika (fp):

Fru talman! Bara en kort kommentar till kommunikationsministerns uttalande att det må vara tillåtet för dem som inte har vackra bygder att driva reklam för att också få stöd. Ingen skall tro att jag här menar att vi på bekostnad av andra glesbygdsbanor skall satsa på vissa banor som ligger mig geografiskt nära. Jag nämnde det som ett exempel på att man i en glesbygd tillgrepp alla tänkbara möjligheter för att slå vakt om det som har så stor betydelse för näringslivet och utvecklingen i bygden – att behålla järnvägen. Det tycker jag är en fullt tillåtlig väg.

Sedan nämnde kommunikationsministern här om de försök som pågår och som jag också känner till beträffande nedsättningar. Det skulle ha varit intressant om det hade gått att få fram några siffror som hade visat i vilken riktning resandefrekvensen hade påverkats av dessa försök. Jag tycker att det kanske är litet för kortsiktigt att bara säga att om man sänker priset med 30 procent så måste trafiken öka med 43 procent. Jag tror att man – precis som kommunikationsministern sade i sitt anförande i Kopparberg – när det gäller kollektivtrafiken måste väga in även vinster som man gör på andra områden och att det sedan får bli en fråga om på vilket sätt finansieringen skall ske.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 6 Föredrogs, men bordlades åter konstitutionsutskottets betänkanden nr 32 och 35, finansutskottets betänkande nr 23, skatteutskottets

betänkanden nr 30 och 33, utrikesutskottets betänkande nr 12, socialförsäkringsutskottets betänkanden nr 29–31, kulturutskottets betänkanden nr 12 och 13, utbildningsutskottets betänkande nr 19, trafikutskottets betänkanden nr 7 och 8, näringsutskottets betänkanden nr 21 och 22 samt civilutskottets betänkanden nr 18 och 19.

§ 7 Fru andre vice talmannen meddelade att skatteutskottets betänkande nr 30, finansutskottets betänkande nr 23 och civilutskottets betänkande nr 18 i nu angiven ordning skulle uppföras närmast efter konstitutionsutskottets betänkande nr 32 på föredragningslistan för morgondagens sammanträde.

### § 8 Interpellation nr 123 ang. rätt för studerande att tillgodoräkna sig full poäng för vårterminens studier

Ordet lämnades på begäran till

Herr SVENSSON i Malmö (vpk), som yttrade:

Fru talman! I samband med vårens arbetskonflikt drabbades studenter vid flera högskolor och universitet, däribland i Stockholm, av ett flera veckor långt studieuppehåll. Detta medförde en förlust av poäng, som i en rad avseenden kommer att medföra allvarliga svårigheter för de studerande.

Någon som helst lösning på detta problem har inte presterats av berörda myndigheter. Vid stormöte den 17 mars har från studenthåll krävts, att de drabbade studenterna skall kunna tillgodoräkna sig full poäng för vårterminen och att ersättningsundervisning skall vara frivillig. Detta är den enda rimliga lösningen, då komprimering av undervisningen under terminen eller utsträckande av undervisningsperioden efter ordinarie terminsslut leder till orimliga konsekvenser, speciellt för dem som är beroende av förvärvsarbete, som skall fullgöra militärtjänstgöring eller som skall söka tjänst eller övergå till annan undervisningsanstalt.

På upprepade framställningar till utbildningsnämnd, UKÄ och ansvariga statsrådet har – trots den långa tid som förflutit sedan mitten av mars – inget egentligt svar getts. Statsrådet har vid uppvaktning från studenterna hänvisat till avtalsförhandlingarna, dvs. till att om avtal sluts skall de förlorade studierna kunna tas igen. UKÄ har inte givit besked om hur ersättningsundervisningen skall ordnas och finansieras. Någon som helst lösning på de praktiskarbetandes, förvärvsarbetandes eller till andra läroanstalter sökandes problem i sammanhanget har inte anvisats. UKÄ har vidare meddelat att "skälig" hänsyn skall tas i samband med den *individuella* prövningen av studiemedelsansökningar från dem som blivit försenade i studiegången genom avbrottet. Detta svävande och godtyckliga besked är djupt otillfredsställande gentemot en kategori som kollektivt och utan egen förskyllan försatts i ett besvärligt läge.

Terminen är nu nära sitt slut. Problemet måste lösas.

Jag vill tillåta mig den lilla anmärkningen i marginalen, att jag är medveten om att det vid denna sena tidpunkt på sessionen inte är kutym att framställa interpellationer. Att jag trots det gör så är betingat av det

mycket speciella och akuta läge inför terminsslutet som hela denna fråga befinner sig i och som såvitt jag förstår är orsakat av att man har fördröjt ett definitivt besked om hur denna fråga kommer att ordnas. Mot bakgrund härav anhåller jag om kammarens tillstånd att ställa följande fråga till herr statsrådet Moberg:

Vill statsrådet medverka till att den drabbade kategorin utan extra uppföringar i tid (utöver frivillig ersättningsundervisning) fr. o. m. ordinarie terminsslut får tillgodoräkna sig full poäng för vårterminens studier?

Denna anhållan bordlades.

### § 9 Anmälades och bordlades

Lagutskottets betänkande nr 10 i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om hemförsäljning jämte motioner m. m.

Näringsutskottets betänkande nr 20 i anledning av motioner angående förläggningen av LKAB:s huvudkontor

Inrikesutskottets betänkande nr 15 i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående omlokalisering av viss statlig verksamhet jämte motioner

### § 10 Meddelande ang. enkla frågor

Meddelades att följande enkla frågor famstälts, nämligen

den 21 maj av

Nr 267 Herr *Ahlmark* (fp) till herr utrikesministern angående svensk ambassadörs rätt att medverka i arbetet inom annat lands utrikesförvaltning:

Har en svensk ambassadör rätt att utan tillstånd aktivt medverka i politiskt och/eller organisatoriskt arbete inom ett annat lands utrikesförvaltning?

den 19 maj av

Nr 268 Herr *Hermansson* i Stockholm (vpk) till herr utrikesministern om svensk anknötning till ledningssystem för leverans av naturgas till Finland från Sovjetunionen:

Avser regeringen att ta något initiativ för en svensk anknötning till det ledningssystem som skall byggas enligt det nyligen ingångna avtalet om naturgasleveranser till Finland från Sovjetunionen?

§ 11 Kammaren åtskildes kl. 12.23.

In fidem

SUNE K. JOHANSSON

*/Solveig Gemert*