

Tisdagen den 4 maj

Kl. 15.00

*Om en analys av
rederiernas
finansiella situation*

§ 1 Justerades protokollet för den 23 april.

§ 2 Upplästes följande till kammaren inkomna ansökan:

Till riksdagens kammare

Jag anhåller härmed om ledighet från riksdagsuppdraget under tiden den 3 maj–den 4 juni 1976 för enskilda angelägenheter.

Stockholm den 30 april 1976

Sten S. Andersson

Kammaren biföll denna ansökan.

Herr talmannen anmälde att herr Ringholm skulle inträda som ersättare för herr Sten Andersson i Stockholm under hans ledighet från riksdagsmannaupdraget.

§ 3 Om en analys av rederiernas finansiella situation

Herr industriministern JOHANSSON erhöll ordet för att besvara herr Åslings (c) den 7 april anmälda fråga, 1975/76:309, och anförde:

Herr talman! Herr Åsling har frågat mig om jag har möjlighet att redogöra för hur långt frågan om en analys av de svenska rederiernas situation har avancerat.

Efter samråd med chefen för kommunikationsdepartementet tillkallade jag under april månad i år en särskild arbetsgrupp med uppgift att skyndsamt genomföra en sådan analys. Till denna arbetsgrupp har även knutits företrädare för berörda fackliga organisationer och branschorgan. Jag räknar med att arbetsgruppen kommer att avsluta sitt arbete under förhösten detta år.

På grundval av detta utredningsarbete kommer ställning att kunna tas till eventuella statliga stödåtgärder till rederinäringen.

Herr ÅSLING (c):

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

Bakgrunden var den svåra situation som den internationella lågkonjunkturen försatt rederinäringen i. Det finns anledning understryka behovet av snabba åtgärder för att rädda så mycket som möjligt av den

Tisdagen den
4 maj 1976

*Om exploateringen
av olje- och
gasförekomster i
Östergötland*

svenska sjöfartsnäringen, som har stor betydelse både när det gäller selsättningen för de berörda personalkategorierna och för vårt lands bytes- och betalningsbalans.

I den reviderade nationalbudget som nu ligger på riksdagens bord erinras om att rederiernas bruttointäkter 1974–1975 sjönk med 9 %. Eftersom kostnaderna samtidigt ökade med ca 4 % kom nettoinflödet av utländsk valuta att minska med drygt 800 milj. kr. Detta anger inget mått på rederiernas aktuella situation, men det kan vara en påminnelse om rederinäringens betydelse för vår externa balans.

Nu finns av alla tecken att döma anledning att vänta en konjunkturuppgång mot detta års slut eller i varje fall under början av nästa år. Därmed kan man vänta en tillväxt i världshandeln som kommer att innebära ett uppsving också för sjöfartsnäringen. Av allt att döma är det emellertid lång väg dit. I mars i år var t. ex. tanktonnage till en kapacitet av 50 miljoner dödsviktston, eller 18 % av världens tankflotta, upplagt. I den reviderade nationalbudgeten erinras om att uppläggningsarna för Sveriges del varit relativt sett väsentligt mer omfattande. Vid årsskiftet låg drygt 4 miljoner dödsviktston – i huvudsak tanktonnage – upplagt. Det motsvarar ungefär 32 % av vår totala handelsflotta och 41 % av vårt tanktonnage.

Det är ännu ovisst när konjunkturuppgången kan få en sådan kraft att situationen radikalt förändras för sjöfarten. Därför behövs nu snabba åtgärder innan den ekonomiska kris som drabbat näringen får mycket långtgående och svårartade följder.

Herr talman! Jag vågar uttrycka förhoppningen att den arbetsgrupp som industriministern talar om måtte inrätta sig därefter och bedriva sitt arbete med största möjliga skyndsamhet.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 4 Om exploateringen av olje- och gasförekomster i Östergötland

Herr industriministern JOHANSSON erhöll ordet för att besvara herr *Glimnérs* (c) den 2 april anmälda interpellation, 1975/76:163, och anförde:

Herr talman! Herr Glimnéer har frågat mig

1. om tillstånd kommer att medges såväl staten som kommuner och enskilda företag att söka efter olja och gas inom Östergötlands län eller om detta tillstånd kommer att enbart ges till det statliga bolaget, och
2. om jag vill medverka till att de som redan utnyttjar gas på sina fastigheter tillförsäkras denna rätt vid en eventuell exploatering av gas och olja på östgötaslätten.

Bakgrunden till frågorna är ansökningar om koncession att utvinna olja och gas på östgötaslätten, som har gjorts av det halvstatliga företaget Oljeprospektering AB (OPAB), två kommuner och två enskilda företag.

OPAB har senare återkallat sin ansökan. De av övriga ansökningar berörda områdena är i stort sett belägna inom triangeln Linköping-Ödeshög-Motala.

De aktuella ansökningarna har remissbehandlats, men beredningen inom industridepartementet är ännu inte avslutad. Jag är därför inte beredd att i dag besvara den första frågan.

Under remissbehandlingen har pekats på möjligheterna att få till stånd samverkan mellan de olika sökandena. Under ärendets fortsatta beredning kommer detta uppslag att prövas närmare.

Inte heller den andra frågan låter sig besvaras förrän den pågående beredningen är klar. Jag vill dock upplysningsvis anföra följande.

De aktuella ärendena avser ansökningar om koncession enligt lagen (1886:46 s. 1) angående stenkolsfyndigheter m. m. Denna lag har den 1 januari 1975 ersatts av lagen om vissa mineralfyndigheter. Denna lag kallar jag i fortsättningen minerallagen. Av övergångsbestämmelserna till minerallagen framgår bl. a. att ansökningar om koncession som har gjorts före ikraftträdandet av den nya lagen men inte slutligt avgjorts dessförinnan skall prövas enligt den äldre lagen. Har koncession beviljats enligt den äldre lagen skall rättigheten anses som undersöknings- eller bearbetningskoncession enligt den nya lagen.

Innebörden av såväl stenkols- som minerallagen är att den som har koncession med rätt att utvinna olja och gas principiellt har företrädesrätt till de olje- och gasfyndigheter som finns inom koncessionsområdet. Båda lagarna ger dock möjligheter att på olika sätt tillgodose andra intressen än koncessionssökandens. Eftersom koncessionssystemet innebär att en diskretionär prövning sker i varje enskilt fall, kan regeringen avslå koncessionsansökan eller inskränka det begärda koncessionsområdet efter vad som befinns lämpligt. Vidare kan regeringen enligt 10 § första stycket minerallagen i samband med beviljande av koncession meddela föreskrifter till skydd för enskild rätt. Denna möjlighet står däremot inte öppen i de aktuella ärendena, eftersom de skall prövas enligt den äldre lagen, dvs. stenkolslagen.

Som jag nyss nämnde är minerallagen numera tillämplig på koncessioner som har beviljats med stöd av stenkolslagen. Detta innebär att t. ex. bostäder och industriella anläggningar ges särskilt skydd mot undersökning och bearbetning enligt lagen. Minerallagen ger också genom en s. k. reservregel regeringen rätt att förordna att undersökning och bearbetning inte får utföras inom område som är av väsentlig betydelse från allmän synpunkt.

Vilket skydd som kommer i fråga beror av omständigheterna i varje särskilt fall. Skyddet för motstående intressen kommer givetvis att prövas under ärendenas fortsatta beredning. Jag vill dessutom erinra om att i den mån undersökningsarbete föranleder skada eller intrång ersättning härför skall utgå. För att exploatering i form av bearbetning skall få äga rum krävs att mark anvisas vid s. k. bergmästarförrättning. För mark som därvid tas i anspråk utgår samma ersättning som om marken hade exproprierats.

Nr 116

Tisdagen den
4 maj 1976

*Om exploateringen
av olje- och
gasförekomster i
Östergötland*

Tisdagen den
4 maj 1976

*Om exploateringen
av olje- och
gasförekomster i
Östergötland*

Slutligen vill jag tillägga att enligt 9 § minerallagen får fastighetsägare utan koncession för husbehov utnyttja gas som framkommit på annat sätt än i samband med sökande efter olje- eller gasfyndighet, även om annan har koncession på området. Denna bestämmelse ger dock inte något skydd mot att koncessionsinnehavare vidtar åtgärder som kan medföra att gasutströmningen upphör vid fastigheten där den i dag utvinns. Den som vill vara säker på att även i fortsättningen kunna utvinna sådana gaskällor bör alltså begära koncession för fyndigheten.

Herr GLIMNÉR (c):

Herr talman! Jag tackar industriministern för svaret på min interpellation. Jag finner svaret till viss del något märkligt, och på de två konkreta frågor som jag ställt har statsrådet inget svar att ge. Att jag finner svaret något märkligt beror på att regeringen haft ca ett och ett halvt år på sig för att ta ställning till frågan om koncession för att utvinna olja och gas på östgötaslätten.

Den 29 november 1974 avgav länsstyrelsen i Östergötlands län yttrande över fyra ansökningar om tillstånd att genom borrhning eftersöka olja och gas inom Östergötlands län. Och i dag – sålunda efter ett och ett halvt år – kan regeringen inte ange vem eller vilka som kan få tillstånd.

I ett avseende är interpellationssvaret upplysande. Det gäller uppgiften om att det halvstatliga bolaget OPAB har hoppat av och återkallat sin ansökan om koncession. Jag måste då ställa frågan till statsrådet om han kan ange skälet till att bolaget drar sig ur och inte vill fullfölja sin framställning. I min interpellation har jag återgivit näringsutskottets uttalande till 1974 års riksdag i fråga om undersökning av förekomsten av naturgas på östgötaslätten. Utskottet anför: "Utskottet förutsätter att berörda myndigheter uppmärksammar frågan och vidtar erforderliga åtgärder." Detta låg också till grund för riksdagens beslut.

Vad har då hänt på de två år som gått sedan dess? Ja, från statens sida har man sannoligen inte gjort mycket. Och den tanke som tycks ha funnits hos det företag på det här området där staten är med har man låtit stanna vid en tanke – och så drar man sig ur.

Jag är, herr talman, inte den som brukar be om att staten skall lägga sig i det ena och det andra. Men detta är ett område där jag tycker att staten i någon form bör engagera sig, antingen ensam eller i samarbete med andra intressenter.

Tycker inte statsrådet att det i vår tid – när man diskuterar andra energikällor och söker efter sådana – vore värt att staten engagerade sig i åtminstone en undersökning för att få klarlagt vad man kan få ut i form av energi på det här området? Det står nämligen klart att det finns naturgas inom det aktuella området, utnyttjad sedan 1960-talet. Efter en motion i andra kammaren 1969 anförde SGU i sitt yttrande över motionen att en undersökning kunde vara av värde. Och på de platser där man alltsedan dess utnyttjat denna naturgas har tillgången inte förändrats.

När det gäller min andra fråga, huruvida de som redan utnyttjar gasen på sina fastigheter vid en eventuell exploatering av gas och olja kan tillförsäkras nyttjanderätt, redogör statsrådet i sitt svar för det något invecklade förhållandet, särskilt mellan olika lagstiftningar. Den redogörelsen är bra och den tackar jag för. För den enskilde är det inte så lätt att rätt tolka dessa olika lagar och bestämmelser.

Statsrådet anvisar i slutet av sitt svar möjligheten för dessa enskilda att försäkra sig om denna rätt genom att begära koncession. Detta är, herr talman, en värdefull upplysning. Enligt min mening är det förståeligt om de enskilda, som på sina fastigheter sedan årtionden utnyttjar dessa energikällor, frågar sig om det är möjligt att få behålla dessa vid en eventuell exploatering. På den punkten är statsrådets svar lugnande.

Herr industriministern JOHANSSON:

Herr talman! Jag har inte mycket mer att tillägga. Jag vill bara erinra herr Glimnér om att meningarna har varit delade om fyndigheternas värde. Många och långa överläggningar har förts, bl. a. med SGU, om på vilket sätt man skulle göra närmare undersökningar. Det har vi ännu inte klarat. Vi skall se till att vi påskyndar behandlingen av och beslutet i koncessionsärendena. Det kan jag lova herr Glimnér.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 5 Om urvalstester på arbetsmarknaden

Herr arbetsmarknadsministern BENGTTSSON erhöll ordet för att besvara herr *Hagbergs* i Borlänge (vpk) den 7 april anmälda interpellation, 1975/76:170, och anförde:

Herr talman! Herr Hagberg i Borlänge har frågat mig om jag kommer att vidta några åtgärder för att avskaffa de orättvisa urvalstesterna på arbetsmarknaden eller åtminstone vid statlig tjänst. Han har också frågat om jag är beredd att medverka till att de som har genomgått eller kommer att genomgå urvalstester garanteras få ta del av testresultaten och få kunskap om hur dessa arbetats fram.

Användningen av psykologiska urvalstest hos statliga arbetsgivare behandlades av riksdagen vid anmälan av 1972 års statsverksproposition. Frågan hade då behandlats av en offentlig utredning, den s. k. testutredningen. Enligt de riktlinjer som riksdagen då godkände bör den som vägrar gå igenom test inte vara diskvalificerad från att delta i ansökningsförfarandet till en statlig tjänst. Ansökningen skall då prövas mot bakgrund av det material som finns tillgängligt. Det finns alltså inga bestämmelser som gör en sökande till en tjänst skyldig att gå igenom psykologisk undersökning. När det gäller tillträde till utbildning som staten anordnar i egenskap av arbetsgivare ansåg riksdagen däremot inte att det var lämpligt att förbjuda villkor om genomgång av test. Riksdagen

framhöll också behovet av rådgivning i sådana här sammanhang. Ansvaret ligger på statens personalnämnd.

Om psykologiska undersökningar används, bör man enligt min mening se till att den enskilde har rätt att ta del av resultaten innan de redovisas för arbetsgivaren och också att då dra tillbaka resultaten och få handlingarna brända. Den enskilde måste också ha rätt till rådgivning från den som gör undersökningen.

Låt mig slutligen säga att jag är övertygad om att ett starkt fackligt inflytande är den bästa garantin mot att orättvisor drabbar enskilda på arbetsplatserna. Förslaget till lag om medbestämmande i arbetslivet innebär som bekant att arbetstagarorganisation skall få rätt till förhandling med arbetsgivare i varje fråga som rör förhållandet mellan arbetsgivaren och anställda som tillhör organisationen. De frågor som herr Hagberg tar upp hör helt till det område som blir förhandlingsbart enligt lagförslaget.

Herr HAGBERG i Borlänge (vpk):

Herr talman! Jag tackar för svaret på min interpellation. Min frågeställning var ju hur man skulle kunna avskaffa de djupt orättvisa urvalstesterna på arbetsmarknaden. På den frågan har arbetsmarknadsministern inte givit något direkt svar, och hänvisningen till medbestämmanderättslagen är väl ganska långsökt. Urvalstesterna är en vanlig företeelse vid anställande av personal och i samband med att man söker en högre tjänst eller till någon form av utbildning, främst inom den offentliga sektorn. Dessa urvalstester förekommer också på den privata arbetsmarknaden, men av naturliga skäl kommer de där inte i samma blyxtbelysning som på den offentliga sektorn. Det är dock ett ganska säkert antagande att obehaget och orättvisorna i samband med urvalstesterna är likadana på det privata området som på det offentliga. De som har blivit ställda åt sidan på grund av dessa tester känner säkerligen lika stort obehag på det privata området som på det offentliga.

Den helt dominerande inrättningen på testområdet är PA-rådet, som är instiftat av Svenska arbetsgivareföreningen. Därför är det väl följdriktigt att det också domineras av arbetsköparvärderingar. Hos PA-rådet köper främst statliga verk urvalstester. Dessa kan inte sägas på något sätt vara objektiva som mätinstrument.

Den principiella frågan är: Vad skall ett test mäta för någonting? Skall testet ge ett skraddarsytt omdöme som utgår från arbetsköparnas krav på bra arbetskraft? Ja, det förefaller i alla händelser som om PA-rådets tester är uppbyggda på det sättet.

PA-rådets djupt orättvisa urvalstester har förorsakat många tragedier. Många av dessa har kanske inte blivit kända, men det finns också exempel som kommit till allmänhetens kännedom. Ett av de allra mest belysande är väl det som publicerades i Expressen den 14 mars 1976. Det gällde en göteborgare, 33 år gammal, som tidigare varit till sjöss och arbetat som maskinist i många år. Han gick i land och blev spårvagnsförare.

I denna egenskap mötte han inga problem. Sedan ville han emellertid bli långtradarchaufför, och då började motigheterna för honom. Han klarade inte testen, men trots det fick han gå igenom kursen för långtradarchaufförer – och gick ut som kursetta. Förra året ville samma person bli lokförare. Han testades av PA-rådet, men han klarade inte testen då heller. I stället försökte han bli konduktör och ställde upp till ny test. Han sprack igen. Men nu hade det gått för långt för den här personen och han började bråka, som det heter. Han ställde t. o. m. upp i radio och diskuterade med företrädare för PA-rådet. Det gjorde tydligen susen, för han kom in på SJ:s kurs för konduktörer. Han gick igenom kursen och kom ut som etta.

Man kan fundera över varför en som blivit "kuggad" – om man skall använda det uttrycket – i de här testerna många gånger går ut som kursetta i de utbildningar som han deltagit i. Nu vill vederbörande bli lokförare, för det ger ytterligare en tusenlapp i lönekuvertet. Men PA-rådet har sagt stopp. Rådet har t. o. m. skrivit att han inte skall besvära sig med en ny test, och därigenom har han alltså ingen möjlighet.

De här testernas horribla resultat gör att man ställer sig frågan: Kan det verkligen vara riktigt att sådana tester får förekomma som kan spolia en människas liv och utveckling för ett riktigt arbete? Den kritik som har riktats mot PA-rådets tester kommer ju inte bara från dem som har drabbats av dem. Även Statsanställdas förbunds kongress 1973 uttalade i sin kritik att testerna borde avskaffas. Vi skall heller inte glömma den kritik som från mer vetenskapligt håll har utvecklats mot dessa urvalstesters brister. Man måste också när man diskuterar testernas defekter ha i minnet att de som blir utbackade på olika områden för lång tid blir stämplade som "odugliga". De blir sålunda egentligen dömda på ett generellt och felaktigt sätt.

Bakom PA-rådets tester ligger naturligtvis, som jag tidigare påpekat, en viss samhällssyn. PA-rådet är ju instiftat av SAF och domineras av dess värderingar. Rådet har många års erfarenhet av forskning på arbetslivets område och vet även vilken typ av arbetskraft som arbetsgivarna vill ha, nämligen framför allt den effektiva och lojala. Det är därför det är så anmärkningsvärt att staten i så stor utsträckning använder arbetsköparnas organ PA-rådet. Nog borde det finnas någon annan metod än att använda PA-rådet för sådana här tester.

Man bör ha detta som bakgrund när man bedömer vad arbetsmarknadsministern svarar på min fråga, om man inte kan komma till rätta med detta problem. Arbetsmarknadsministern svarar att regeringen i statsverkspropositionen 1972 lade fram förslag om riktlinjer för behandling av dessa frågor. Riksdagen godkände ju dessa riktlinjer.

Uppgiften i arbetsmarknadsministerns svar att den som vägrar gå igenom test inte bör vara diskvalificerad från att delta i ansökningsförfarandet är väl egentligen en mycket defensiv skrivning och en klen hjälp åt lönarbetarna. Verkligheten är ju någonting annat. Den som inte går igenom tester, där sådana krävs, blir mer eller mindre diskva-

Tisdagen den
4 maj 1976

*Om urvalstester på
arbetsmarknaden*

lificerad för att få en tjänst.

När det gäller utbildningen inom den statliga sektorn har riksdagen inte ansett det lämpligt att förbjuda villkor om genomgång av test, utan arbetsköparna har rätt att ställa detta villkor. Det är intressant att konstatera att man för sådan utbildning använder PA-rådets tester.

Sedan har arbetsmarknadsministern en egen mening, nämligen att den enskilde skall ha rätt att få del av testresultaten innan de redovisas för arbetsgivaren och även kunna dra tillbaka resultaten och få handlingarna brända.

Men detta statsrådets uttalande har väl inte någon tyngdpunkt i den meningen att PA-rådet behöver rätta sig efter detta. I de fall som jag har kommit i kontakt med här har PA-rådet varit oerhört restriktivt med att lämna ut resultaten av testerna. Man har visserligen fått veta var testerna hamnat någonstans men ingenting om själva innehållet i testerna. Sådana upplysningar har man fått skaffa sig på omvägar. Det är anmärkningsvärt att det inte finns något stöd i lagen för denna självklara rätt.

Arbetsmarknadsministern säger sedan att den som testas skall ha rätt till rådgivning. Det skulle vara rätt intressant att få höra vilken inställning arbetsmarknadsministern har till PA-rådet. Här skall man alltså fråga den som gör undersökningen, dvs. i de flesta fall PA-rådet. Detta PA-råd, som är anknutet till arbetsköparna, vilka råd och vilken hjälp kan en arbetare få där? Det skulle vara värdefullt att få höra arbetsmarknadsministerns syn just på den frågan.

Sista delen av svaret gäller inflytandet via medbestämmandelagen, som här skulle kunna medföra en förbättring. Jag tycker det verkar långsökt och betvivlar att så blir fallet. PA-rådets tester och värderingar bygger på den arbetslivsforskning och arbetslivserfarenhet som man där har, dvs. på arbetsköparnas.

Frågan är vad lönarbetarna och deras organisationer har att sätta emot. De har, såvitt jag vet, inte bedrivit någon som helst forskning eller samlat in uppgifter när det gäller de här frågorna. Av de förslag om arbetslivsforskning som nu ligger för riksdagens behandling ser vi att ett centrum för arbetslivsforskning skall upprättas och att arbetarskyddsfonden skall byggas ut. Men det blir knappast fråga om någon partsforskning eller utvärdering som kan ligga till grund för ett alternativ för lönarbetarna. Därför kommer det att vara så vid förhandlingarna enligt den här lagen att arbetsköparna kommer att sitta med ett övertag. Resultatet blir att arbetarna inte har något stöd av den här lagen.

Nu vet jag att t. ex. SJ tänker utöka sina tester. SJ har testat under lång tid. Man började 1965 med bl. a. lokpersonal, resebyråpersonal, ekonomer, assistenter, programmerare och banmästare. 1965 testades ungefär 500 personer, 1968 testades 391 och 1969 testades 405. Nu har en utvidgning skett, så att testningen omfattar även reparatörer, konduktörer och kanske fler kategorier. 1975 utfördes över 1 000 tester. De som är anställda inom SJ och är berörda av det här säger att det kom-

mer att gälla ännu fler. SJ anlitar PA-rådet för denna verksamhet.

Därför skulle jag avslutningsvis till arbetsmarknadsministern vilja ställa en fråga, som är intressant, eftersom PA-rådet fått en så dominerande ställning: Vore det inte lämpligt att i lagen i någon form ge lönarbetarna ett stöd så att inte t. ex. PA-rådet med sådana här urvalstester kan styra arbetarnas möjligheter att få arbete och att avancera i arbetslivet?

Herr arbetsmarknadsministern BENGTTSSON:

Herr talman! Urvalstester för anställning och utbildning förekommer i utomordentligt ringa grad på den privata arbetsmarknaden. Inom Landsorganisationen och bland de kollektivanställda finns inga som helst negativa erfarenheter av detta. Det är huvudsakligen på den statliga sektorn som dessa urvalstester har förekommit. Riksdagen behandlade denna fråga 1972.

Svaret på de frågor herr Hagberg i Borlänge nu har ställt har jag redan givit genom att säga att om sådana här undersökningar används skall man se till att den enskilde har rätt att ta del av resultaten innan de redovisas för arbetsgivaren och också att då dra tillbaka resultaten och få handlingarna brända".

Nu säger herr Hagberg i Borlänge att det har ju ingen betydelse, det jag säger. Då förstår jag inte varför herr Hagberg ställer någon fråga. Jag ger alltså till känna min uppfattning som är vägledande för regeringens arbete med de här sakerna. Det är svaret på den frågan.

Dessutom är det jag sagt om medbestämmandelagen inte alls ointressant. Det är tvärtom utomordentligt intressant. Redan nu har nämligen personalorganisationerna med arbetsgivaren-staten träffat överenskommelser av innebörd, att telegrafverket inte längre använder sig av urvalstester. Inte heller postverket kommer efter den 1 januari 1977 att använda sig av dem. Det pågår förhandlingar med statens järnvägar i samma sak. Genom de här överenskommelserna har man slopat bedömningarna där urvalstesterna varit majoritet. Personalorganisationerna kommer alltså att få ännu större möjligheter att förhandla om dessa frågor efter det att lagen har trätt i kraft.

Sedan tycker jag att det är litet fel att måla ut PA-rådet på det sätt som herr Hagberg gjort. Han ger sken av att det inte finns någon som helst representant för den fackliga rörelsen. Landsorganisationens andre ordförande är med i styrelsen för PA-rådet, likaså avtalssekreteraren i Landsorganisationen, likaså har TCO representanter i PA-rådet. Jag tycker således att det är en något felaktig bild herr Hagberg gav.

Sedan vill jag rätta till ett påstående som herr Hagberg gjorde. Han sade att den person han nämnde skulle ha gått ut som etta i SJ:s utbildningskurs. Det finns, som väl är, ingen sådan gradering i dessa utbildningskurser. Man får reda på om man blivit godkänd eller inte. Uppgiften att han gått ut som etta är således alldeles fel.

Herr HAGBERG i Borlänge (vpk):

Herr talman! Man kan ju fundera över vad det som varit vägledande för regeringens arbete ger för resultat. Jag måste tolka arbetsmarknadsministerns svar till mig så, att den som har testats skall ha rätt att få se testen och själv avgöra om den skall gå vidare till arbetsgivaren eller inte. Då förväntar man naturligtvis att regeringens arbete resulterar i att lönarbetarna får ett sådant stöd. Det måste vara oerhört värdefullt om regeringen via lagstiftning eller på något annat sätt kan ge lönarbetarna det stödet.

När det gäller PA-rådets verksamhet vet jag att de fackliga organisationerna finns med i dess styrelse. Men rådet är instiftat av Svenska arbetsgivareföreningen. Denna organisation leder dess verksamhet, anslagen har till huvudsaklig del kommit därifrån. Jag tror väl inte att arbetsmarknadsministern heller är alldeles okritisk mot PA-rådets verksamhet. Jag vet i varje fall att det finns en stark opinion inom den fackliga rörelsen just mot PA-rådets sätt att arbeta. Jag hoppas verkligen också att arbetsmarknadsministern tar hänsyn till de värderingar som de fackliga representanterna har på PA-rådets arbete.

Beträffande medbestämmanderätten är det väl så att när man skall förhandla i ett sådant ämne och man frågar sig vad man skall ha i stället, så visar det sig att de fackliga organisationerna sysslat väldigt litet med denna del. Det gäller också frågan om hur arbetslivet skall se ut. Någon arbetslivsforskning, partsforskning, förekommer inte mycket i den fackliga rörelsen. Det finns i dag ett begränsat statligt stöd för sådan forskning. Visserligen skall enligt det förslag som ligger på riksdagens bord arbetarskyddsfonden kunna ge de fackliga organisationerna stöd till konkreta projekt, men det är inte tillräckligt för att de fackliga organisationerna själva skall kunna få fram en definition på hur man vill ha dessa frågor om befordringsgång effektivt ordnade.

Jag är glad att många av de statliga instanserna i dag – televerket, posten och, som jag hoppas, även SJ – släpper PA-rådets tester. Men vi har ju ändå inte fått garanti för att inte PA-rådet kommer att spela en stor roll under en lång tid när det gäller urvalstester. Det är därför som jag anser det mycket angeläget att det i en lagstiftning kommer fram regler som stöder lönarbetarna i dessa frågor.

När det gäller den privata sektorn är jag inte helt övertygad om att det rör sig om ett så ringa antal tester. Visserligen är det på kollektivsidan inte fråga om något större antal tester vid anställningar. Men med de ökande krav som ställs i arbetslivet står frågan om tester ständigt på dagordningen. Då kan vi förvänta att man på den privata sidan kommer att än mer använda tester av den här typen. Om de är så omfattande som på den statliga sidan i dag kanske man inte behöver diskutera. Men de kan ändå vara initierade av PA-rådet och dess sätt att sköta denna sak.

Därför är jag för min del tillfredsställd med det uttalande som arbetsmarknadsministern gör här – att den som testas bör ha rätt att ta

del av sitt resultat och att vi nu snart kan förvänta oss stöd för detta via lagstiftning, eftersom regeringen skall arbeta på den vägen.

Överläggningen var härmed slutad.

Nr 116

Tisdagen den
4 maj 1976

Om bättre postservice för handikappade

§ 6 Om bättre postservice för handikappade

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr *Johanssons* i Skärstad (c) den 28 april anmälda fråga, 1975/76:329, och anförde:

Herr talman! Herr Johansson i Skärstad har frågat mig om jag är beredd medverka till en sådan förbättring av postverkets service att handikappade personer kan erhålla posten i lägenheten.

I fråga om postutdelning till villor, rad- och kedjehus och liknande bostäder tillämpar postverket regeln att utdelning skall ske i postlåda vid tomt- eller gatugräns. Verket gör undantag från denna regel om särskilda skäl föreligger. Sådant skäl kan bl. a. vara rörelsehinder som gör det svårt för adressaten att hämta posten i en utomhus uppsatt postlåda. Undantag medges därvid för handikappad som är ensamstående och inte har daglig tillsyn och som således har svårigheter att dagligen få tillgång till sin post. I sådant fall avlämnas posten vid bostadsentrén. Avsteg kan också göras om den rörelsehindrade skulle få tillgång till posten först på eftermiddagen på grund av att övriga familjemedlemmar eller hemhjälp kommer först på eftermiddagen.

Generellt kan sägas att postverket vid bedömning i sådana här fall har tillämpat regeln att ingen handikappad skall vara beroende av utomstående personer för att få tillgång till sin post. Postverket ger enligt min uppfattning de handikappade en god service, varför någon åtgärd från min sida inte är påkallad.

Herr JOHANSSON i Skärstad (c):

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

De handikappades situation uppmärksammas mer och mer. Mycket görs av enskilda och organisationer i vårt samhälle för att förbättra deras situation, och samhället har ju också gjort insatser härvidlag.

Detta som jag har aktualiserat i min fråga – hur de handikappade skall få posten in i lägenheten – är för många ett besvärligt problem. Jag blir nästan litet överraskad när jag fick statsrådets svar, eftersom jag vet att man i handikapprådet just har frågan om denna service uppe till behandling. Man skall utreda hur man skall hjälpa de handikappade och rörelsehindrade att få posten in i lägenheten. Jag tror att det också inom ett visst område pågår en försöksverksamhet med att låta brev-bäraren gå in till ensamstående och handikappade.

Då måste det vara brist på information, för jag vet att det är många som har framfört just detta önskemål – att få en sådan här service av

Tisdagen den
4 maj 1976

Om SJ:s bestämmelser om biljett för kombinerad tåg- och bussfärd

postverket. Om det nu sprids genom tidningarna i morgon att denna service finns för de handikappade och rörelsehindrade kommer det säkert att bli en massansökan till postverket. Jag tar då för givet att det är så som kommunikationsministern har framhållit i svaret, såvida man inte börjar tolka detta med "särskilda skäl", för det är ju ett mycket problematiskt uttryck på olika områden.

Jag hoppas att kommunikationsministern nu kan bekräfta att den service som jag efterlyst i min fråga finns för handikappade och rörelsehindrade, om de bara gör en ansökan hos postverket.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Jag har ingen anledning att lägga till mycket utöver mitt svar. Jag anser att svaret är helt klagörande.

Till yttermera visso har postverket utifrån den här frågan och utifrån diskussionen över huvud taget om de handikappades problem, som herr Johansson i Skärstad var inne på, haft anledning att internt se efter om det är många klagomål på postverkets service när det gäller postutdelning till handikappade personer. Glädjande nog är det i ytterst få fall som postverket kunnat notera sådana klagomål. Man har t. o. m. till mig anmält att man inte hos postverket kände till något fall där det inte mellan den klagande och postverket har nåtts full enighet om postutdelningsformen.

Detta tycker jag vi skall vara tillfredsställda med, men jag delar herr Johanssons i Skärstad uppfattning om att informationen naturligtvis skall fortsätta att intensifieras, om det skulle vara så att där finns brister. Den kan aldrig bli tillräcklig – vi skall göra den bättre.

Herr JOHANSSON i Skärstad (c):

Herr talman! Det här var ingen fråga som gällde huruvida postverket sköter sin uppgift, utan det är bara så att de människor som jag har sammanträffat med och som låtit höra av sig vet över huvud taget inte att denna möjlighet finns. Det är därför det måst bli en bättre information.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 7 Om SJ:s bestämmelser om biljett för kombinerad tåg- och bussfärd

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr *Sven Gustafsons* i Göteborg (fp) den 29 april anmälda fråga, 1975/76:334, och anförde:

Herr talman! Herr Sven Gustafson i Göteborg har frågat mig om jag anser att SJ, i den resande allmänhetens intresse, bör ändra sina bestämmelser om giltigheten för tågbiljetter på bussresor Göteborg–Borås och på andra liknande sträckor.

Den av herr Gustafson behandlade frågan har från vissa aspekter behandlats av den trafikpolitiska utredningen. Den sammanhänger också nära med den s. k. periodkortsutredningens överväganden av frågan om införande av regionala rabattkort. Det ges således tillfälle att vid beredningen av dessa båda utredningars betänkanden närmare pröva taxeproblemet.

Herr SVEN GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman! Jag tackar kommunikationsministern för svaret.

Det är flera som, när de sett min fråga, har sagt att den måste bero på något missförstånd. Inte kan väl ett trafikföretag trakassera sina passagerare på sådant sätt, säger de. Men tyvärr är det så illa ställt.

En person löser tur och retur-biljett Göteborg-Borås och tar tåget till Borås. Sedan skall han resa tillbaka och finner då i järnvägstidtabellen att SJ har satt in en buss i stället för tåget. Han stiger på landsvägsbussen och visar upp sin tur- och returbiljett men får beskedet: Den gäller inte. Varför inte det? frågar den resande. Jo, det är dyrare att åka buss än att åka tåg, och därför gäller inte biljetten, får han till svar.

Ja, säger den resande, då får jag väl lösa mellanskillnad. Men det går inte – han måste köpa en fullständigt ny enkel biljett tillbaka till Göteborg.

Då vill han ha återbetalning på den tur- och returbiljetten han inte får använda. Ja, det kan han få om han går till biljettluckan – helst i Göteborg; möjligen kan han göra det i Borås, men det är inte klarlagt – och visar upp såväl tur och retur-biljetten som bussbiljetten. I annat fall får han betala en expeditionsavgift på 5 kr.

Men detta är väl en orimlighet! Därför är jag förvånad över att kommunikationsministern tar så lätt på saken och menar att detta får vi låta framtida utredningar avgöra.

Jag vill fråga kommunikationsministern: Står detta SJ:s tillvägagångssätt i samklang med det uttalande som kommunikationsministern gjorde den 29 mars i år, nämligen att kommunikationsministerns mål är en taxesättning som leder till ett bättre utnyttjande av det utmärkta transportmedel som järnvägen är?

Om det nu är så att tur- och returbiljetten inte gäller därför att det är dyrare att åka buss, så måste jag fråga: Är det dyrare att köra en landsvägsbuss än ett tåg? I så fall vore det ju någon mening i det hela. Men i andra sammanhang har kommunikationsministern sagt att det är mycket billigare att sätta in en landsvägsbuss. I annat fall skulle ju inte heller SJ ha satt in en landsvägsbuss på denna sträcka. Men om det alltså är billigare att köra landsvägsbuss, varför kan då inte tur och retur-biljetten för tågresan gälla på bussen?

Vi har tidigare diskuterat dessa frågor i samband med den s. k. snitt-taxan, och efter tre beslut av riksdagen tvingades SJ att ta bort den taxan. Man borde i konsekvensens namn ta bort också den här taxan.

Vill inte kommunikationsministern slå näven i bordet och se till att SJ ändrar dessa häpnadsväckande passagerarfientliga bestämmelser?

Tisdagen den
4 maj 1976

*Om pendeltrafiken
på järnvägssträckan
Alingsås-Göteborg*

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Jag delar herr Sven Gustafsons i Göteborg uppfattning att en väl fungerande kollektivtrafik inte skall bedrivas under sådana här förhållanden. Där har vi alltså inga delade meningar. Jag anser liksom herr Gustafson att i den kollektivtrafik som vi alla vill ha under kommande dagar och år skall sådana här företeelser som vi nu diskuterar inte förekomma.

Det enda jag vill säga som tillägg till vad herr Gustafson anförde är, att vi från regeringens sida gärna skulle vilja ta ett samlat grepp på hela kollektivtrafiken. Detta är inget försvar för de förhållanden som herr Gustafson har pekat på, men för den resande allmänheten torde det vara angeläget att man i ett kommande kollektivt trafikmönster också är garanterad motsvarande förmåner, vare sig det är statlig, kommunal eller enskild busstrafik som bedrivs. Det har jag framhållit tidigare vid frågestunder här i riksdagen. I sådana områden där man kan använda SJ:s tåg i ena riktningen men måste anlita en privat buss för att resa hem igen ser jag det som angeläget att de resande skall kunna använda sin biljett även på den privata bussen. Jag vet också att herr Gustafson knappast har någon invändning mot detta resonemang.

Här gäller det alltså att så fort som möjligt ta ett samlat grepp om dessa frågor. I sak har jag ingen invändning mot herr Gustafsons plädering.

Herr SVEN GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman! Det är självklart att vi skall försöka få ett samlat grepp över trafikfrågorna och åstadkomma en lösning på dessa problem i vidare sammanhang. Men här har vi något som både kommunikationsministern och jag anser vara ett uppenbart missförhållande, och då finns det ingen anledning att vänta på den framtid då vi kan göra hela samordningen. Det har hänt tidigare att man har ingripit från departementets sida mot sådana uppenbara missförhållanden som jag här har pekat på, och jag tycker det är angeläget att vi till dess att vi får den samlade lösningen ser till att SJ har så gott anseende som möjligt hos den resande allmänheten.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 8 Om pendeltrafiken på järnvägssträckan Alingsås-Göteborg

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att i ett sammanhang besvara dels herr *Torwalds* (c) den 2 april anmälda interpellation, 1975/76:166, dels herr *Jonssons* i Alingsås (fp) den 8 april anmälda fråga, 1975/76:310, och anförde:

Herr talman! Herr Torwald har i en interpellation frågat mig dels om jag anser det rimligt att kommunerna efter linjen Alingsås-Göteborg skall

belastas med kostnader för investeringar som uppenbarligen avser att eliminera effekterna av otillräckligt underhåll och förnyelse av den rullande materielen under gången tid, dels om jag anser det lämpligt att pendeltrafiken för 2 000 personer på denna bandel överförs från tåg till landsvägsbuss, dels ock om jag anser att SJ:s krav är förenliga med det trafikpolitiska handlingsprogram som är under utarbetande inom departementet.

Herr Jonsson i Alingsås har frågat mig om jag avser ta några initiativ för att den spårbundna lokaltrafiken på den aktuella järnvägssträckan skall kunna upprätthållas och vidareutvecklas.

Jag besvarar interpellationen och frågan i ett sammanhang.

SJ:s intäkter av lokaltrafiken på järnväg mellan Alingsås och Göteborg har under många år varit otillräckliga för att täcka de totala kostnaderna för trafiken.

Mot bakgrund av den bristfälliga kostnadstäckningen och behovet av investeringar för den lokala trafiken i anläggningar och vagnar har SJ efterlyst de berörda kommunernas syn på den framtida trafikuppläggningsen.

Sedan representanter för Göteborgsregionens kommunalförbund och Alingsås kommun begärt uppgifter om förutsättningarna för en fortsatt lokaltrafik på järnväg mellan Alingsås och Göteborg har SJ lämnat en kostnadsberäkning, som är preliminär och enbart avsedd att vara vägledande vid bedömningen av olika trafikeringsalternativ. Kostnadsberäkningen bygger på vissa antaganden om bankapacitet, trafikstandard, stationsutformning och utrustning. Kalkyler som lagts fram visar att ett bussalternativ skulle innebära bara en tredjedel av de av SJ beräknade kostnaderna för järnvägsalternativet. SJ avvaktar f. n. de berörda kommunernas ställningstagande till den framtida trafikuppläggningsen.

Från trafikpolitisk utgångspunkt är det angeläget att slå vakt om kollektivtrafikens utvecklingsmöjligheter, så att en tillfredsställande kollektiv trafikförsörjning kan tryggas i alla delar av landet. Sett i ett längre perspektiv kan denna målsättning och trafikanternas krav på en väl fungerande kollektiv trafikservice uppnås endast om trafiken drivs i rationella former med beaktande av kostnaderna för trafiken. Valet av trafikmedel får göras med hänsyn till förutsättningarna i varje enskilt fall. Jag vill härvid framhålla att lokal pendeltrafik på järnväg fordrar förhållandevis stora trafikvolymen för att vara ett alternativ till busstrafik. Utöver de allmänna synpunkter jag här framfört är jag inte beredd att göra några uttalanden som skulle föregripa kommande diskussioner mellan SJ och berörda kommuner i frågan.

Herr TORWALD (c):

Herr talman! Jag får väl inledningsvis tacka för svaret, även om jag måste säga att det är minst sagt substanslöst.

Debatten mellan kommunikationsminister Norling och mig själv beträffande järnvägstrafiken i Göteborgsregionen tenderar att bli en föl-

Tisdagen den
4 maj 1976

*Om pendeltrafiken
på järnvägssträckan
Alingsås-Göteborg*

jetong. Våren 1971 hade jag fått kännedom om att SJ hade planer på att upphöra med spårbunden pendeltrafik på linjen Alingsås-Göteborg, varför jag interpellade. Då uttalade sig kommunikationsministern klart positivt för en fortsatt pendeltrafik med tåg. Detta kanske var en av anledningarna till att SJ då skrinlade sina planer.

Den 6 december 1973 debatterade vi åter arbetsresor på järnväg inom Göteborgsregionen, eftersom jag då i en interpellation hade undrat om inte SJ borde öka sin satsning på arbetsresorna och försöka svara för dem, inte minst på grund av att det var angeläget att spara energi. Det är många som använder bilen till arbetsresorna, och om det fanns bättre kollektivtrafik borde de kunna övergå till att använda tåg i stället. Vid den tidpunkten föreföll statsrådets positiva inställning till spårbunden pendeltrafik ha svalnat avsevärt, jämfört med två år tidigare.

Jag redovisade då att det på linjerna Trollhättan-Göteborg och Kungälv-Göteborg över huvud taget inte fanns några tåg som var lämpliga att använda för arbetsresor. På linjerna Uddevalla-Göteborg och Borås-Göteborg fanns det någon enstaka förbindelse, men i stort sett ingen som de stora grupperna kollektivanställda kunde använda. Det var alltså egentligen bara på linjen Alingsås-Göteborg som det fanns och fortfarande finns förbindelser som kan utnyttjas för arbetsresor.

När jag nu hör statsrådets svar i dag kan jag tyvärr inte undgå att konstatera att statsrådets negativa inställning till att utnyttja tåg för arbetsresorna har ytterligare accentuerats - vad det nu kan bero på. Statsrådet säger: "Kalkyler som lagts fram visar att ett bussalternativ skulle innebära bara en tredjedel av de av SJ beräknade kostnaderna för järnvägsalternativet. SJ avvaktar f. n. de berörda kommunernas ställningstagande till den framtida trafikuppläggningsplaneringen."

Hur skall man tolka det? Statsrådet springer med jämna mellanrum ut och talar om hur bra vi skall få det på den kollektiva trafikens område bara vi får dessa periodkort införda. Är det möjligen så att statsrådet i dessa sammanhang leker jultomte på kommunernas och landstingens bekostnad? Är det de som helt och hållet skall svara för kostnaderna för dessa så billiga periodkort? Det är ju lätt för en kommunikationsminister att tala om hur bra det skall bli med den kollektiva trafiken, om han själv slipper vara med och betala kostnaderna för den. SJ skall tydligen inte ha några kostnader - skall SJ bedriva spårbunden kollektivtrafik skall man ha mer betalt för det än vad kostnaderna uppgår till, såvitt vi förstår.

I svaret sägs: "Kostnadsberäkningen bygger på vissa antaganden om bankapacitet, trafikstandard, stationsutformning och utrustning." Vilka är dessa antaganden? Och hur är beräkningarna gjorda? Det är såvitt jag förstår förborgat för dem som sedan skall ta ställning och fatta beslut om de skall använda järnvägs- eller bussalternativet. Får de bara en kalkyl som visar att tågalternativet kommer att kosta tre gånger så mycket som bussalternativet blir möjligheterna för kommunerna att välja tågalternativet praktiskt taget lika med noll. Är alla de investeringar som SJ

säger krävs för ett bibehållande av spårbunden pendeltrafik verkligen föranledda av pendeltrafiken som sådan? Eller är de inte i flera fall i lika hög grad beroende av att man vill öka fjärrtrafiken?

En annan fråga som inte alls kommer in i bedömningen och som samhället väl borde dra konsekvenserna av är de miljömässiga effekterna av att man flyttar över trafiken från järnväg till buss. Ingen skall tro att alla de människor som i dag reser med tåg – och det är alltså många – utan vidare i stället skulle kunna använda buss. De får restider som i de flesta fall blir fördubblade. Det finns redan i dag exempel på detta. Bussen mellan Lerum och Göteborg tar sålunda upp till 45 minuter tidtabellsenligt under det att tåget tar 20 minuter. Det är alldeles uppenbart att om man hänvisar trafikanter till bussar kommer de i många fall att tvingas välja bilen för att inte få alltför långa restider. Här kan jag höra invändningen att man kan tänka sig expressbussar på motorvägen. Ja, det kan man göra i viss mån, men då kan man inte plocka upp resenärer utefter vägen, så då blir de samhällen som ligger utefter exempelvis sträckan Lerum-Göteborg inte betjänta av denna busslinje. Eller också måste man dubblera och arrangera på olika sätt för att över huvud taget tillgodose trafikanternas intressen.

Sedan säger statsrådet i näst sista meningen något mycket intressant: "Jag vill härvid framhålla att lokal pendeltrafik på järnväg fordrar förhållandevis stora trafikvolymer för att vara ett alternativ till busstrafik." Vad menar statsrådet med detta kryptiska uttalande? Menar statsrådet att det inte finns förhållandevis stora trafikvolymer på sträckan Alingsås-Göteborg? I så fall måste det innebära att statsrådet lägger en kall hand över all pendeltrafik utanför storstadsregionerna. Mig veterligt finns det inte någon bandel som har ett trafikunderlag som motsvarar det som Alingsås-Göteborg har.

Jag skall därför be att något få redovisa trafikutvecklingen här. Jag har fått siffrorna per telefon i dag från Göteborgsregionens kommunalförbund. Där har man gjort en undersökning av trafiken, och den visar att under åren 1971-1975 har pendeltrafiken ökat med 15-20 %. Det är alltså inte, som det så ofta sägs från SJ:s sida, så att trafikanterna har svikit SJ. Antalet trafikanter har alltså ökat med 15-20 %, och antalet enkelresor är f. n. drygt 3 700 per vardag. År 1970 uppgick antalet resor på Alingsåsbanan till drygt 800 000. I dag är antalet i varje fall drygt 1 miljon enligt de uppskattningar som gjorts.

SJ har av någon anledning ingen egen statistik, som jag har kunnat få tillgång till. Den upphörde SJ att lämna till Göteborgs kommun år 1970, fick jag veta vid förfrågan hos kommunen om varför den tabellen hade försvunnit ur Göteborgs statistik. Kommunen har sedan lagt upp en helt annan statistik, som jag nu ber att få redovisa. Den statistiken gäller utvecklingen av den totala tågtrafiken från Göteborg under senare år. Jag tycker att den statistiken är intressant. Jag läser här upp siffrorna avrundade. År 1971 hade vi 25 700 avgående tågägenheter. Vi sålde 666 000 biljetter, och det gav 28,8 milj. kr. i intäkter. År 1972 hade

Tisdagen den
4 maj 1976

*Om pendeltrafiken
på järnvägssträckan
Alingsås–Göteborg*

antalet tåglägenheter reducerats till 24 200. Antalet försålda biljetter hade ökat till 706 000, och biljettintäkterna hade ökat till 32 milj. kr. År 1973 hade vi 23 800 avgående tåglägenheter, alltså en fortsatt minskning. Antalet försålda biljetter hade ökat till 731 000 och biljettintäkterna till 35,6 milj. kr. År 1974 slutligen hade antalet avgående tåglägenheter ytterligare reducerats, till 23 600. Antalet sålda biljetter hade ökat till 846 000 – det var kanske ett utslag av energikrisen. Biljettintäkterna hade ökat till 45,5 milj. kr.

Under denna fyraårsperiod har alltså antalet tåglägenheter minskats med nära 10 %, medan antalet sålda biljetter ökat med nära 25 % och biljettintäkterna med nära 60 %.

Detta kan inte, herr kommunikationsminister, tyda på att det är resenärerna som övergett SJ, men SJ är tydligen på full väg att överge sina resenärer, dvs. att driva ut dem på landsvägen med de miljömässiga och andra negativa konsekvenser som blir följden härav.

Jag vill avslutningsvis, herr talman, ställa två frågor till kommunikationsministern:

1. Är kommunikationsministern inte beredd att i stora drag redovisa underlaget för SJ:s kalkyler när det gäller dessa beräkningar? Jag begär inte några detaljer, men det vore t. ex. intressant att få veta huruvida man i sitt investeringsunderlag räknat med exempelvis gångtunnlar, som uppenbarligen inte krävs för lokaltrafiken utan bara för fjärrtrafiken, eftersom man där har så höga hastigheter att folk inte kan gå över vid plankorsningar utan risk för att bli överkörda.

2. Varför har kommunikationsministern inte gett något svar på den tredje frågan i min interpellation, dvs. om SJ:s krav är förenliga med det trafikpolitiska handlingsprogram som är under utarbetande i departementet?

Herr JONSSON i Alingsås (fp):

Herr talman! Jag tackar kommunikationsministern för svaret på min fråga. Tyvärr måste jag säga: Ett tunnare och mer intetsägande svar torde man knappast kunna få här. Beskedet i dag till oss interpellanter står i bjärt kontrast till de offensiva uttalanden som herr Norling gjorde så sent som i lördags. Då talade han om en satsning på kollektivtrafiken. Det talet innehöll en hel del av offensiva grepp. Men i sitt svar i dag har kommunikationsministern återgått till en passivitet som knappast kan främja kollektivtrafiken.

På min fråga om statsrådet var beredd att ta några initiativ för att den spårbundna lokaltrafiken Alingsås–Göteborg skulle kunna upprätthållas och vidareutvecklas får jag, alltså negativt besked. Herr Norling anser att det är angeläget att slå vakt om kollektivtrafikens utvecklingsmöjligheter, men han skickar med brasklappar om att man bör se det hela i långt perspektiv. Denna målsättning och trafikanternas krav på en väl fungerande kollektiv trafikservice uppnås endast om trafiken bedrivs i rationella former med beaktande av kostnaderna för trafiken, säger

statsrådet vidare. Ja visst, det är ett riktigt konstaterande. Men när herr Norling säger att valet av trafikmedel får göras med hänsyn till förutsättningarna i varje enskilt fall får man en känsla av att kommunikationsministern ser till varje enskilt tågsätt eller rent av till varje enskild tågkilometer. Det är något av en uppgiven hållning i det som avslutar svaret.

Även om inte statsrådet säger det rent ut måste jag tolka herr Norling så, att han inte är beredd att göra något för den aktuella järnvägssträckan, så att trafiken där kan upprätthållas och vidareutvecklas.

Med det beskedet har statsrådet Norling ökat på en oro som man utmed järnvägslinjen Alingsås-Göteborg känner inför SJ:s propåer. Man får osökt den känslan att SJ inte är särskilt intresserad av att behålla sina kunder. För enligt SJ:s resonemang så skall kommunerna utmed linjen betala för att SJ tar upp och befordrar passagerarna i sina egna vagnar på sin egen transportväg.

Att kommunerna skulle avkrävas en dyr nota för att SJ under en lång följd av år åsidosatt nödvändig förnyelse av vagnpark, bana och stationer kan knappast vara riktigt. Om SJ hade investerat i nya vagnar och erbjudit service vad gäller tågtider m. m., skulle antalet tågpendlare med stor säkerhet ha ökat. Att nu begära en kommunal subvention på många tusen kronor per resenär och år är snudd på oförsämndhet mot resenärerna, som har betalat sitt månadskort år för år och därmed gjort rätt för sig. Och det är dessutom en utpressning mot de berörda kommunerna.

Den preliminära kostnadsberäkning som SJ gjort och nu presenterar kommunerna uppfattas som ett försök att skrämma kommunerna genom att man presenterar en räkning som kommunerna inte har råd att betala. Dessutom kan ju kommunerna inte göra en bedömning av SJ:s krav, eftersom de principer, efter vilka SJ gör en sådan beräkning, inte är öppna för kommunerna att ta del av.

Att det skulle vara så omöjligt att fortsätta den spårbundna trafiken har jag mycket svårt att tro på. Och det är många med mig som uppfattar det som ett svepskäl för att SJ vill bli av med lokaltrafiken på den här sträckan. För om SJ drar in pendeltågen och ersätter dem med bussar, så kommer efter en kort tid antalet passagerare att sjunka så pass mycket att SJ drar in några bussar, antalet passagerare sjunker, ytterligare bussar dras in osv. Då har det bara fått den effekten att de nuvarande tågresenärerna har körts ut på E 3 i sina privatbilar, och man frågar sig: Var finns den bussterminal eller de tusentals extra parkeringsplatser som skulle krävas i Göteborgs centrum för att klara av den här trafiken? Detta är en trafikpolitisk fråga av hög rang, som borde få en större prioritet när regeringen handlägger de här problemen. Det är en miljöfråga har det sagts, men det är också en trafiksäkerhetsfråga och i förlängningen en stor samhällsekonomisk fråga.

Statsrådet Norlings käck och hurtfriska uttalande den 1 maj om satsning på kollektivtrafiken visade sig alltså inte vara så mycket värt. Ambitionen räckte inte över söndag och måndag, utan herr Norling har i

Tisdagen den
4 maj 1976

*Om pendeltrafiken
på järnvägssträckan
Alingsås-Göteborg*

dag återgått till den passiva hållning, som vi tyvärr tidigare har fått lyssna på här i kammaren vid flera tillfällen. Det är att beklaga, därför att riksdagen har ändå uttalat att trafikpolitiken skall ha en offensiv inriktning, där SJ satsar på en aktiv försäljning. Det har inte följts upp. Statsrådet har inte heller här sagt att han tänker initiera någon aktivitet för att klara ut det problemet. Det är den grå sanningen och den trista verkligheten, som statsrådet Norling här ger i dag. Det innebär, som jag ser det, att riksdagen inte kan slå sig till ro med de besked som vi har fått. Riksdagen måste ånyo ta initiativ för att säkra en fungerande kollektivtrafik, säkra den också när det gäller lokal pendeltrafik på våra järnvägar.

Herr SVEN GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman! Jag har begärt ordet i den här frågan därför att den intresserar mig sedan flera år tillbaka. Jag har haft tillfälle att följa utvecklingen på linjen Alingsås-Göteborg och tycker att den har konsekvenser för hela frågan om hur vi skall ha det med trafikpolitiken i detta land. Därför anser jag frågan värd en ingående diskussion.

Jag skulle först vilja fråga kommunikationsministern om uttalandet i interpellationssvaret inte innebär en dödsdom över all regional passagerartrafik med järnväg. Om trafikunderlaget på linjen Göteborg-Alingsås inte är tillräckligt för att motivera en järnvägstrafik, var kan vi då – om vi bortser från Stockholmsregionen – finna något trafikunderlag av motsvarande omfattning? Men om det nu är så som statsrådet säger, nämligen att busstrafik på den aktuella sträckan bara skulle kosta en tredjedel i jämförelse med tågtrafik, och att detta är den bedömningsgrund man har när det gäller valet mellan dessa båda trafikmedel, då måste man hålla med om att regional passagerartrafik på tåg från dessa utgångspunkter inte är motiverad.

Nu är det emellertid min bestämda uppfattning att de kalkyler som SJ lagt fram inte är rättvisande och att de därför inte kan utgöra ett vederhäftigt underlag för ett ställningstagande. Många tecken tyder på att SJ anser att persontrafiken på denna sträcka är obekvämt. Man vill nämligen ha fram snabbtåg på sträckan Göteborg-Stockholm – och det tycker jag i och för sig är bra – och det är ju lättare att få snabbtågsförbindelser på en sträcka om man inte har lokaltåg där. Om det skulle vara så att det är tekniskt omöjligt att förena en lokaltågstrafik Alingsås-Göteborg med en snabbtågstrafik Göteborg-Stockholm, då förstår jag att man måste komma i en valsituation. Eftersom jag har intresserat mig mycket för denna fråga har jag emellertid talat med många experter på detta område, och samtliga är överens om att det är fullt tekniskt möjligt att förena dessa två slag av trafik. Men det är naturligtvis bekvämare för SJ att slippa räkna med lokaltåg.

På vad grundar jag min bedömning att SJ här har begärt ett pris som är orimligt högt? Jag kan i det sammanhanget nämna att Göteborgsregionens kommunalförbund har gjort en investeringskalkyl som utgår

från SJ:s specifikation över de investeringar som skall göras. Denna investeringskalkyl stannar på drygt 100 milj. kr. i stället för SJ:s uppgift om 160 milj. kr. Det är alltså en avsevärd skillnad, även med tanke på att många anser att en del av de investeringar som SJ tagit upp på sin lista inte är motiverade av enbart lokaltrafiken utan av den totala trafiken på västra stambanan.

Om jag minns rätt begär SJ 19 milj. kr., motsvarande årskostnaden för den aktuella tågtrafiken. Det finns vissa siffror som – även om alla siffror i detta sammanhang ännu inte tagits fram – tyder på att SJ:s totala intäkter från tågtrafiken i hela Göteborgsregionen f. n. håller sig kring 7 milj. kr. Jag reserverar mig för att siffran kanske inte är hundra procentigt korrekt, men den ger ändå en antydning om storleksordningen av denna intäkt. Vi finner alltså att det inte föreligger något samband mellan den investeringskalkyl som SJ lägger fram och den som lagts fram av Kommunalförbundet, och inte heller mellan de subventioner SJ begär av kommunerna och de intäkter som man f. n. tar in.

Man kan i det sammanhanget diskutera i vad mån kommunerna skall betala hela kostnaden, men jag skall inte ta upp den frågan nu utan upphålla mig vid frågan om den verkliga kostnaden för passagerartrafiken.

Man kan fråga sig varför inte SJ och kommunerna kan sätta sig ned och resonera om saken, om man nu har dessa olika uppfattningar. Varför kan de inte – såsom man gjort när det gällde bussföretagen – i lugn och ro diskutera för att få fram en korrekt siffra för dessa kalkyler? Men SJ vägrar att ge några som helst detaljer och säga något som helst om de principer som ligger till grund för uppgiften. Då frågar jag mig: Kan SJ fortsätta att bara diktatoriskt lägga kalkyler på bordet och vägra förhandla om kostnaderna? Nej, jag tycker inte det. Det är ju dock så att såväl regering som riksdag vid upprepade tillfällen underkänt SJ:s kalkyler. Herr Norling har gjort det, och vi har gjort det här i riksdagen.

När SJ inte fick lov att höja sina pensionärsbiljetter med inemot 50 % begärde de ett statsbidrag på 23,3 milj. kr. Kommunikationsministern sade nej – han fann inte detta krav vara motiverat, och riksdagen sade nej.

När vi tog bort snitttaxan skickade SJ en räkning på 3,5 milj. kr., men kommunikationsministern sade nej – han fann inte kalkylen vara riktig och kravet berättigat, och riksdagen sade nej.

När vi diskuterade frågan om nedläggning av bandelar, där vi hade olika uppfattningar om under vilka former prövningen skulle ske, uppskattade SJ besparingarna till 18 milj. kr. Departementet underkände SJ:s siffra och sade att det gällde 30 milj. kr.

Gång på gång har alltså SJ:s sätt att räkna underkänts av såväl regering som riksdag. Då tycker jag inte att SJ kan fortsätta med att bara kräva och säga: Här får ni, var så goda, tag det här budet eller förkasta det, vi ger oss inte in på någon diskussion om hur vi har räknat i det här fallet.

Tisdagen den
4 maj 1976

*Om pendeltrafiken
på järnvägssträckan
Alingsås–Göteborg*

Sedan skulle jag vilja fråga kommunikationsministern, när han nu utan vidare tycks ställa sig bakom SJ:s uppgifter: Har kommunikationsministern räknat ut den samhällsekonomiska kostnaden för att flytta över tågtrafiken till landsväg? Att det är det som är SJ:s syfte framgår dels av uttalanden från SJ:s generaldirektör, dels av den offert som man skickat till Göteborgsregionens kommunalförbund, där man säger att de här siffrorna bör föranleda överväganden kring den hittills diskuterade förutsättningen att eventuell trafikökning skall avvecklas med bussar. Företrädare för Kommunalförbundet, som jag har talat med, har sagt att de inte kan råda sina kommuner att acceptera den kostnad som SJ begär – de finner den orimligt hög. Men om man på det sättet tvingar ut trafiken på landsväg, vad innebär då den ökade busstrafiken i kostnader för ökat vägbyggande när det gäller t. ex. infartslederna till Göteborg, och vad innebär det över huvud taget när det gäller den allmänna samhällsekonomiska bilden? Kommunikationsministern och jag är ju överens om att man inte bara skall se detta företagsekonomiskt utan göra en bredare bedömning.

När man gjorde den s. k. Hörjelöverenskommelsen utgick man från ett särkostnadsresonemang. I vissa diskussioner som jag har haft med företrädare för SJ:s distrikt har de börjat med att säga att vad de vill ha är bara täckning för sina merkostnader för den här trafiken, men det har man sedan gått ifrån och sagt att man går på den totala kostnadstäckningen. Det är alltså en annan utgångspunkt än den som fanns för Hörjelöverenskommelsen.

Jag skulle vilja sluta detta inlägg med ett par frågor till kommunikationsministern:

Anser kommunikationsministern att SJ har rätt när de vill vidta åtgärder som har ett tydligt syfte att flytta över trafik av denna stora omfattning från järnväg till landsväg?

Den andra frågan är: Vill kommunikationsministern medverka till att denna fråga blir föremål för en ordentlig utredning, en utredning som skulle utgå från att man skall göra sitt yttersta för att persontrafiken Alingsås–Göteborg även i fortsättningen skall gå på järnväg, och att utredningen kommer till stånd på ett sådant sätt att det finns möjligheter att inom utredningen diskutera såväl Kommunalförbundets – som, såvitt jag förstår, kommer fram med ytterligare material ganska snart – som SJ:s principer för kalkylerna? Är det inte så viktigt att kunna behålla denna trafik på järnvägen att det vore värt en särskild utredning, herr kommunikationsminister, där man verkligen satte sig ner och försökte finna en lösning på den här frågan?

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Jag uppfattade från början interpellationen och frågan som att vi här i dag skulle göra som vi plägar göra i riksdagen, nämligen diskutera principer för hur den kollektiva trafiken bör vara ordnad. När jag lyssnat på de inlägg som gjorts har jag snarast kommit fram till att

*Om pendeltrafiken
på järnvägssträckan
Alingsås-Göteborg*

vad man vill diskutera egentligen är hur en överenskommelse skall se ut om kollektivtrafiken mellan Alingsås och Göteborg. Det skall vi väl ändå försöka undvika.

När man hört på herr Torwald, och inte minst på herr Jonsson i Alingsås, måste det intryck man hittills fått ut av debatten vara det att vi här i riksdagen egentligen skall ge oss in och diskutera krona mot krona, tåg mot tåg och buss mot buss på den aktuella sträckan. Jag kommer inte att delta i den debatten, och om det skall uppfattas som att jag skulle vara motståndare till kollektivtrafik så tar jag den kritiken med ro.

Jag tycker det viktiga är att vi diskuterar principerna, att vi ser på hur man på olika håll i landet har upplevt en liknande situation som den man står inför i Göteborgsregionen, att vi drar erfarenheter av sådana försök och sådan verklighet på andra håll, att vi inte sätter bindlar för våra ögon när vi skall diskutera om kollektivtrafik bäst sker på räls eller om den också kan ske på landsväg.

Herr Jonsson i Alingsås har, om jag inte missuppfattade honom, satt likhetstecken mellan kollektivtrafik och rälsbunden trafik. Det är alldeles fel. Det finns många områden i vårt land som aldrig haft möjlighet att tillgodogöra sig järnvägstrafik, där man får använda sig av landsvägen för att klara den kollektiva trafikservicen. Det finns många områden i vårt land med järnvägstrafik där man funnit att ett komplement på landsvägen för människorna har varit det enda riktiga. Bebyggelseplanering, samhällets omstrukturering och en rad andra ting har givit de naturliga förutsättningarna att utnyttja landsvägsbussen. Därför tycker jag att det är något ensidigt att göra som herr Jonsson i Alingsås, nämligen konstatera att om man icke kan använda tåget skall man också säga farväl till kollektivtrafiken. Det resonemanget tycker jag också kan gälla problemet med järnvägstrafiken Alingsås-Göteborg.

Jag vill också gärna säga att den kritik som riktas mot mig må stå för vad den är värd, den klarar jag av, men den kritik som går ut på att regeringen skulle ta lätt på kollektivtrafikens utformning i olika storstadsregioner bör väl ändå balanseras med hur man behandlar kollektivtrafiken – busstrafik kontra tågtrafik – i exempelvis Stockholmsregionen.

Här i regionen styrs landstinget av de borgerliga på ett sätt som redan har skrämt de flesta människor. Vi har här bl. a. ett område där vi har järnvägstrafik och har haft det i många år, nämligen det område som betjänas av Roslagsbanan. Det kan knappast vara någon hemlighet för interpellant och frågeställare att Stockholms läns landsting – helt borgerligt styrt – i många år har diskuterat att lägga ned järnvägstrafiken på Roslagsbanan och ersätta den med busstrafik. Visserligen har man inom borgerligheten varit lika oenig i den här frågan som i alla andra frågor, men ändå har det hela så sakteliga lett fram till att man kopplar bort den ena vagnen efter den andra på Roslagsbanan och ersätter med landsvägsbussar.

Tisdagen den
4 maj 1976

*Om pendeltrafiken
på järnvägssträckan
Alingsås–Göteborg*

Eftersom herr Gustafson i Göteborg i diskussionen drog in trafikpolitiken som sådan föreställer jag mig att det kunde vara intressant att få svar på frågan om man inom de borgerliga partierna mäter med olika mått när det gäller Göteborgs- och Stockholmsregionerna. Om vi får ett klart och entydigt svar på den frågan kanske vi kan föra diskussionen om järnvägstrafik kontra busstrafik litet mer realistiskt än åtminstone herr Jonsson i Alingsås gjorde.

Sedan till sakfrågorna. I början av 1960-talet var situationen beträffande kollektivtrafiken i Storstockholmsområdet, som också har diskuterats här, ungefär densamma som man nu upplever i Göteborgsregionen. Lokaltrafiken på järnväg var här då förlustbringande för SJ. Järnvägsmaterielen var föråldrad och nedsliten. Samordningen med andra kollektiva färdmedel var outvecklad och trafiken var splittrad på en mängd olika kollektivtrafikföretag här i regionen.

Hur gjorde man då? För att möta den allt hårdare konkurrensen från privatbilismen och för att säkra en tillfredsställande kollektivtrafikförsörjning inledde man ett omfattande kommunalt samarbete. Stockholms läns landsting blev huvudman för kollektivtrafiken och man valde att satsa på en omstrukturering och en upprustning av trafiken. Bland mycket annat träffade man ett entreprenadavtal med SJ om pendeltrafik på järnväg. Till grund för det avtalet låg ett omfattande investeringsprogram, inkluderande bl. a. anskaffning av moderna pendeltågsvagnar, anläggande av särskilda pendeltågsstationer, en långt gående taxesamordning och en rad andra ting.

I dag vet alla i den här regionen att denna satsning slagit väl ut, och lösningen i Stockholmsområdet har blivit förebilden för andra regioners uppläggning av kollektivtrafiken – jag talar då bl. a. om den tekniska uppläggningsen.

Utifrån mitt resonemang om att det bör finnas ett visst resandeunderlag för att man skall kunna driva trafiken på ett ekonomiskt såväl som tekniskt, turtäthetsmässigt osv. riktigt sätt frågar herr Torwald hur stort jag menar att det resandeunderlag bör vara som skall ligga till grund för järnvägstrafik. När det gäller den jämförelse jag här gör för ögonblicket, mellan Storstockholmsområdet och Göteborgsregionen, vet både herr Torwald och jag att förutsättningarna i Storstockholmsområdet beträffande resandeunderlaget varit relativt gynnsamma. Antalet pendelresor på tåg uppgår i denna region nu till ca 100 000 per dag. Herr Torwald och herr Gustafson i Göteborg har angett siffran för Göteborgsregionen till ca 4 000. Vi kan inte fastna för någon exakt siffra.

Jag menar att detta är en skillnad som ändå måste markeras i en sådan här diskussion. Man kan inte bara gå förbi den genom att säga att 100 000 resp. 4 000 pendelresor må gå på ett ut – det må väl bli samma möjligheter till kostnadstäckning vid 4 000 som vid 100 000 resor per dag. Jag tror inte att herr Torwald vill fullfölja ett resonemang i den riktningen.

Det är alldeles självklart mycket kostsammare att direkt kopiera Stockholmsmodellen i Göteborgsregionen nu. Det måste vara mycket kost-

sammare att i en region med 4 000 resande sätta in en pendeltrafik motsvarande den som finns i en region med 100 000 resande per dag. Det har inte något att göra med diskussionen huruvida det skall vara ett järnvägsalternativ eller icke. Den kan vi föra ändå. Nu talar jag om kostnader för att genomföra pendeltrafik på olika håll med olika resandeunderlag. Det bör rimligtvis vara en ambition hos oss att skilja mellan diskussionen om ekonomiskt underlag och frågan om vi ändå i det enskilda fallet skall välja järnvägsalternativet trots dettas högre kostnader. Det vore värdefullt om herr Torwald och även herr Jonsson i Alingsås åtminstone en bit kunde följa resonemanget att det gäller i dag ekonomiskt icke jämförbara storheter.

Till bilden hör också att man i Göteborgsregionen i stor utsträckning redan valt att satsa på kollektiv busstrafik, t. ex. mellan Kungälv och Göteborg och mellan Kungälv och Göteborg. Varför man gjort det kanske herrar Torwald och Jonsson i Alingsås vet bättre än jag. Men sanningen är alltså att man har valt att satsa på busstrafik i stor utsträckning på dessa sträckor.

Min uppfattning är att kollektivtrafiken måste hålla en hög standard för att kunna hävda sig mot privatbilismen. Det duger inte att erbjuda en halmesyr i kollektivtrafiken om man skall slåss med bilismen om resenärerna. All erfarenhet säger det. Med tanke på järnvägsinvesteringarnas långa livslängd är det naturligt att man när man inom SJ på kommunernas uppdrag räknar på vad en pendeltrafik på järnväg skulle kosta inte gjort något avkall på standardkraven. Skall man sätta i gång med en kollektiv pendeltrafik på räls i Göteborgsregionen som gör skäl för namnet, skall det också vara en tättrafik, som så långt möjligt motsvarar de resandes önskemål. Till detta kommer att den också bör vara så prisbillig som möjligt.

Men självklart är man inom SJ beredd att, om beställaren så önskar, lägga upp en lokal trafik på järnväg som motsvarar lägre standardkrav, exempelvis beträffande turtäthet. Men är det något alternativ för denna region? Naturligtvis inte.

Nu underkänner alla de tre meddebattörerna de kalkyler som SJ har lagt fram. Jag skall inte ta upp någon diskussion om det. SJ har sagt att det är preliminära kalkyler, som trots att de har denna karaktär visar att bussalternativet från kostnadssynpunkt skulle vara det klart fördelaktigaste. Men man har lämnat över kalkylerna och inbjudit till en diskussion med regionen om dessa siffror.

Kommer regionen att lägga fram något motförslag på denna punkt? Kommer man att föra seriösa överläggningar som utgår från SJ:s förslag? Om man skulle tro på vad herr Torwald och herr Jonsson i Alingsås säger, är risken stor att man slår igen dörren och inte sätter sig ner och resonerar. Vilken nytta det kan ha för kollektivtrafiken i Göteborgsregionen vet inte jag.

Herr Gustafson i Göteborg sade, fritt återgivet: SJ bara ställer ultimativa krav. Får man inte dem tillgodosedda blir det ingenting.

Tisdagen den
4 maj 1976

*Om pendeltrafiken
på järnvägssträckan
Alingsås–Göteborg*

Fram till i dag har såvitt jag vet regionen inte svarat med anledning av SJ:s preliminära kalkyl. Jag skulle kunna travestera herr Gustafson och säga: Det är väl inte så att regionen ställer krav på att få inga kostnader alls – blir man inte tillgodosedd i det avseendet, blir det ingen kollektivtrafik tillsammans med SJ?

Nej, inte skall vi föra en sådan debatt, herr Gustafson. Vi skall naturligtvis föra en debatt som syftar framåt och som visar alla parter vilja att sätta sig ned och diskutera. Blir man inte överens, får man konstatera det och se vad som skall ske efter det att man misslyckats och förhandlat i botten. Jag är säker på att det innerst inne är herr Gustafsons i Göteborg syn på den delen av frågan och att här inte skall förekomma någon form av speciella slutliga krav från någondera parten. Men det måste, som jag sagt i mitt svar, vara de berörda kommunerna som i första hand sinsemellan och sedan i förhandlingar med SJ skall söka komma fram till en acceptabel lösning av detta problem.

Beträffande den trafikökning på väg som skulle bli följd om pendeltågen ersattes med bussar har vi i dag hört av herr Jonsson i Alingsås att om man ersätter pendeltågen med bussar, tar trafiken slut ganska snart därför att de resande inte kommer att åka kollektivt om de inte får åka tåg. Det var en märklig nyhet.

De erfarenheter som jag fått del av har talat i den rakt motsatta riktningen, nämligen att om man gör det möjligt för människorna att åka kollektivt till och från arbetet, till och från olika serviceställen och helst komma litet närmare resp. slutmål – bostaden, servicestället, affären, sjukkassan, doktorsn mottagning eller vad det kan vara – än vad som är möjligt när man åker tåg, är det klart att man använder det färdmedel som ger den bästa servicen. Hur det skall kunna leda till att den resande allmänheten slutar att åka kollektivt om man byter ut tåget mot bussen återstår att förklara.

Jag är tillbaka vid herr Jonssons i Alingsås resonemang om att kollektiv trafik är tågtrafik. Det är ett felaktigt tänkande på gränsen till det farliga. Det skulle innebära att man diskvalificerar bussen som ett nyttigt kollektivt transportmedel. Man kan säga att det rent av är att skrämma människorna från att använda detta kollektiva färdmedel, när man utgår ifrån att det är det sämsta tänkbara alternativet. Får jag fråga om det kanske är så att interpellanten och frågeställaren tycker att privatbilen är bättre än bussen, om det nu är så ofördelaktigt att åka landsvägsbuss?

Den diskussion som vi fram till nu har fört utifrån det svar som jag har lämnat borde kunna leda till vissa samstämmiga synpunkter. Den första skulle vara att dessa svårlösta frågor klarar man inte av genom att ställa ensidiga yrkanden, från vare sig den ena eller den andra sidan. Den andra skulle vara att den slutliga sanningen i dessa komplicerade frågor näppeligen kan komma fram vid en interpellationsdebatt, utan att man bör ge möjligheter åt parterna att fortsätta diskutera utifrån de bud som kan tänkas ligga. Den tredje borde vara att vi skulle

Tisdagen den
4 maj 1976

*Om pendeltrafiken
på järnvägssträckan
Alingsås–Göteborg*

akta oss för att i onödan anklaga varandra för att misskreditera den kollektiva trafiken.

Om det är någonting som i riksdagen under de senaste åren inte varit kontroversiellt, trots i övrigt skiljaktiga uppfattningar i trafikfrågor, så är det väl satsningen på den kollektiva trafiken. Vi har haft delade meningar om t. ex. formerna och kostnaderna för kollektivtrafiken, men grundtanken om att den kollektiva trafiken skall utvecklas har såvitt jag förstår omfattats av samtliga partier. Därför är det litet av demagogi när herr Jonsson i Alingsås gång på gång i sitt inlägg försöker vinna någon form av poäng genom att ställa uttalanden av mig om en bättre kollektivtrafik mot ett svar som jag här har lämnat och som bygger på att förhandlingar pågår i en av landets regioner. Han gör gällande att det jag den ena dagen sagt om kollektivtrafiken skulle stå i ett motsatsförhållande till det jag sagt den andra dagen. Jag tar inte så allvarligt på detta, eftersom jag är övertygad om att herr Jonsson i Alingsås är tämligen ensam om uppfattningen.

Sammanfattningsvis och som svar på de frågor som bl. a. herr Sven Gustafson i Göteborg ställde till mig vill jag säga följande. Herr Gustafson frågade om SJ har rätt att på det här sättet ställa krav och att inte lämna ut uppgifter. Han ställde också en rad andra frågor. Min objektiva uppfattning är – så långt den nu kan sträcka sig, eftersom vi inte skall gå in i detaljer under pågående överläggningar och förhandlingar – att det material som behövs för att man skall kunna mötas som jämbördiga förhandlingspartner i dessa stora frågor bör vara tillgängligt. Annars lär man knappast kunna komma till något resultat.

En annan fråga som herr Gustafson ställde var om jag skulle vara beredd att redan på det här stadiet förorda en utredning om kollektivtrafiken i Göteborgsområdet. Ja, under den avgörande förutsättningen att man inte inom överskådlig tid kan lösa den för människorna i Göteborgsregionen viktiga frågan om hur deras kollektivtrafikservice skall vara ordnad, är det möjligt – jag betonar det – att det i ett visst läge kan vara riktigt att göra en övergripande översyn. Vi har prövat den saken en gång, nämligen i Stockholmsregionen.

Men det skulle vara felaktigt av mig att inte till det svaret tillägga att jag betraktar kommunalmännen i Göteborgsregionen, liksom i andra regioner i landet, som varande intelligenta, klarsynta och framsynta och att det skulle innebära en diskvalificering av dem om jag i dag sade att vi skulle fatta beslut om en sådan översyn. Låt kommunalmännen och SJ pröva sina krafter mot varandra i de överläggningar som nu pågår. Lyckas man inte efter allvarligt menade försök nå ett positivt resultat, har vi alla – det vill jag säga till mina meddebattörer – ett ansvar för att lösa denna fråga. Jag tror emellertid parterna både om den goda viljan och om kunskaperna att klara dessa frågor.

Tisdagen den
4 maj 1976

*Om pendeltrafiken
på järnvägssträckan
Alingsås–Göteborg*

Herr TORWALD (c):

Herr talman! Det är en smula gåtfullt för mig hur vi kom att halka över på Stockholmsregionens trafikförhållanden i den här debatten. Men det må tillåtas en göteborgare att göra den funderingen om det var den enda positiva inställningen till spår som kunde skönjas i den skenmånövern att hålla sig borta från Göteborgs lokaltrafik och gå över till Stockholms. Låt mig bara kort säga att när det gäller Täbybanan är det, såvitt jag vet, socialdemokraterna och moderaterna som arbetat på att den skulle bort, under det att centern hela tiden varit tveksam och, om jag är riktigt underrättad, försöker att få beslutet upphävt. Nog om Stockholmsregionen.

Det drogs en parallell här beträffande passagerarunderlaget som verkligen är i det mest demagogiska laget. Sträckan Göteborg–Alingsås har en längd av ca 5 mil. Den och dess 4 000 resenärer vill statsrådet jämföra med hela Stockholmsregionen. Vill alltså statsrådet hävda att det på en sträcka av 50 km finns 100 000 resenärer i Stockholmsregionen? Det måste ju statsrådet mena när statsrådet hela tiden drar parallellen mellan 100 000 och 4 000. Det rör ju sig om helt andra avstånd, helt andra sträckor och ett flertal järnvägslinjer. Men nog med det – jag skall gärna erkänna att Stockholm har ett bättre underlag än Göteborg. Det var ju därför jag ställde frågan: Är det alltså så att det inte skall finnas spårbunden lokaltrafik någon annanstans än i Stockholmsområdet?

Det är tydligen den uppfattningen statsrådet har och den baserar han på det förhållandet – och det är också SJ:s inställning – att när man överväger om man skall ha pendeltrafiken på tåg eller buss, då skall man utgå från företagsekonomiska bedömningar. Inte ett ord har statsrådet sagt om några samhällsekonomiska bedömningar i det här sammanhanget, trots att dessa hela tiden har satts i förgrunden när riksdagen diskuterat dessa frågor. Riksdagen har sagt att det får inte bara bli fråga om en företagsekonomisk bedömning utan det måste också göras en samhällsekonomisk bedömning, där man väger in konsekvenserna för vägbyggnation, miljöeffekter och en hel del annat.

Nu säger statsrådet att det var ju principerna vi skulle diskutera. Ja, vi ville just diskutera principerna för att transportera 4 000 resenärer på en relativt kort sträcka mellan Göteborg och Alingsås där det finns en dubbelspårig järnväg. Där ligger i stort sett alla samhällen – det är möjligt att statsrådet inte känner till det – väl koncentrerade i anslutning till järnvägsstationerna. Där ligger samhällenas centrum inom gångvägsavstånd – det är Partille centrum, Lerums centrum, Floda centrum osv. Där tvingas bussar – om de skall tillgodose detta behov statsrådet pekar på – att lämna motorvägen, som är snabb och ge sig in på slingriga, krokiga vägar, än på den södra och än på den norra sidan om motorvägen, för att tillgodose de trafikanters intressen som i dag åker på järnvägen. Det finns redan några busslinjer som klarar trafikförsörjningen av de samhällen som ligger perifert i förhållande till järnvägen. Dessa är det

alltså över huvud taget ingen diskussion om.

Sedan ifrågasätter statsrådet om Kommunalförbundet har någon aktiv vilja att lösa dessa problem. Ja, det har man väl verkligen visat genom att arbeta fram ett förslag till lösning. Men innan man kan ta ett beslut måste man ju veta vad det kostar. När då SJ presenterar räkningar utan att verifiera underlaget så är det omöjligt att föra en seriös förhandling.

Jag frågade här: Ingår i SJ:s krav bl. a. ett tiotal gångtunnlar för sammanlagt ca 10 milj. kr., gångtunnlar som endast krävs därför att fjärrtågen får så höga hastigheter? Dessa har inte ett dugg med lokaltrafiken att göra. Är det sant eller är det inte sant att investeringskalkylen bl. a. tar med dessa gångtunnlar? Är det sant att man i sitt krav bl. a. tar med en rätt kraftig upprustning av banvallen, som i princip i första hand behövs för att man skall kunna klara de höga hastigheter som fjärrtågen skall komma upp i? Är det sant att man räknar med ett flertal dubbelspårsbyggnationer på olika stationer längs sträckan Göteborg–Alingsås?

Det är ju sådana saker som måste klarläggas. Här antyder statsrådet att kommunerna skulle vara intresserade av att förhandla om ett alternativ där man reducerat kostnaderna genom att dra in ett antal tåg, dvs. åstadkomma en lägre trafikservice genom att det fanns färre förbindelser att tillgå för resor till och från jobbet. Det har aldrig ett ögonblick föresvävat förhandlarna från Göteborgs sida! Det är inte driftkostnaderna som vi ifrågasätter – de är förhållandevis låga – utan det är kapitalkostnaderna, beroende på de investeringar som för oss är dolda. Vi vet inte vilka faktorer de egentligen innehåller. Det är därför som det är omöjligt att föra en seriös förhandling.

Jag upprepar mina frågor:

Är statsrådet beredd att medverka till att Kommunalförbundet får tillgång till det material som behövs för att göra en seriös bedömning av huruvida SJ:s krav är rimliga eller inte?

Står SJ:s krav – och påståendet att det skulle kosta tre gånger så mycket med spårbunden trafik som med vägbunden – i överensstämmelse med den trafikpolitiska handlingsplan som ni arbetar med inom kommunikationsdepartementet? På den frågan har jag inte heller fått något svar.

Herr JONSSON i Alingsås (fp):

Herr talman! Kommunikationsministern anslog försonliga tongångar i slutet av sitt anförande och sade vädjande att det inte finns någonting som misskrediterar en bra kollektivtrafik så mycket som att vi kritiserar det vi är överens om. Ja, frågan är om vi är så överens. Dagens debatt säger väl ändå att det finns en del skillnader här. Det är knappast något tvivel om det.

Sedan sade statsrådet att jag försökte vinna billiga poäng genom att antyda att egentligen är nog kommunikationsministern inte så stark anhängare av en bättre kollektivtrafik, eftersom jag sade något om att det var spännvidd mellan lära och leverne. Min iakttagelse kvarstår ändå,

Tisdagen den
4 maj 1976

*Om pendeltrafiken
på järnvägssträckan
Alingsås-Göteborg*

nämligen att herr Norling mellan lördagen den 1 maj och tisdagen den 4 maj har gått från högstämda deklarationer till en passivitet som motverkar en positiv utveckling när det gäller vår framtida kollektivtrafik.

Herr Norling ansåg sig emellertid inte behöva ta så allvarligt på den här kritiken som kom från mitt håll, eftersom jag står ganska ensam. Tänk, herr statsråd, om det ändå vore så väl! Då detta påstående har framförts från statsrådsbanken tycker jag det finns anledning att citera ett uttalande som några av oss riksdagsmän fick från ett stort opinionsmöte nere i Floda för några veckor sedan. Man skriver så här till oss:

”SJ kräver 15 miljoner kronor per år av kommunerna för att fortsätta persontrafiken på banan mellan Alingsås och Göteborg. Det är en orimlighet. Det kan inte vara riktig trafikpolitik att föra över två tusen resenärer om dagen från tåg till buss och bil på en hårt trafikerad riksväg. Vi vädjar till riksdag och regering att ingripa för att sätta stopp för SJ:s kortsynta politik.

Mötet beslöt att sända uttalandet till alla riksdagsmän i Älvsborgs län och jag vädjar till Dig att hjälpa oss att få behålla våra tåg.”

Så helt ensam i fråga om oron och dessa funderingar är jag kanske inte.

Varför har man valt busstrafik mellan Göteborg och Kungälv? frågar statsrådet. Ja, av den enkla anledningen att det saknas järnväg till Kungälv. Man har Ytterby järnvägsstation, men den ligger flera kilometer från Kungälv. Dessutom finns det bara ett spår på järnvägen Göteborg-Strömstad, till skillnad från den järnväg vi nu diskuterar, som har två spår.

Statsrådet Norling inledde med att betona att vi väl ändå skulle tala om principer och inte om hur en överenskommelse mellan kommunerna och SJ skall se ut. Vi kan inte här diskutera buss mot buss, krona för krona. Till det kan man säga att ett sådant här resonemang, som tar upp sakfrågorna, ju också innehåller en rad principer. Vad vill riksdagen göra, vad vill regeringen göra i det här läget? Därvidlag borde vi väl ändå kunna ge klarare besked än debatten hittills har gjort.

Vidare anser statsrådet Norling att jag sätter likhetstecken mellan kollektivtrafik och enbart järnvägstrafik. Det kan uppfattas så, men det problem vi har diskuterat i dag har just rört den spårbundna järnvägstrafiken mellan Alingsås och Göteborg. Talet om att bygga som inte har räls eller järnväg måste ha bussar är alldeles riktigt. Men den sträcka vi diskuterat har ju räls och dessutom ett dubbelspår, den har lokal tågtrafik och trots allt en ganska hygglig trafik.

Herr Norling var inne på att det skulle vara fel att säga att det blir mindre resenärer vid en övergång från tåg till bussar, för med bussarna kommer man ju närmare kunderna. Ja, det kan vara riktigt. Men vi skall också besinna att när det gäller den här bansträckningen får man köra mycket långt för att komma nära resenärerna. Om herr Norling börjar åka från Alingsås per landsväg, så finner han att resvägen mycket snabbt fördubblas om han skall ta med sig resenärer från Lövekulle,

Bryngenäs, Västra Bodarne, Norsesund och Floda, för att nämna de fem första stationerna från Alingsås räknat.

Jag tror att en sådan kringeltur skulle innebära så lång restid att vi också skrämmer resenärer av det skälet. Det gäller ju inte bara att komma säkert fram, utan resenärerna som åker till jobbet varje dag har också intresse av att komma fram någorlunda snabbt.

Vi har ju ändå sökt nå fram till en och annan princip och det borde enligt mitt sätt att se kunna möjliggöra ett svar här på frågorna: Vad tänker regeringen göra? Utifrån vilka principer tänker man handla och vilka åtgärder leder det till? Där har vi inte fått något besked.

Herr SVEN GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman! Jag lyssnade med mycket stort intresse på kommunikationsministern, och jag tyckte att han hade flera intressanta synpunkter att komma med. Det borde ju också vara en gemensam strävan att nå en positiv lösning för dem som har anledning att åka på sträckan Alingsås-Göteborg.

Kommunikationsministern säger att Göteborgsregionens kommunalförbund har inte svarat än. Det är sant, för Göteborgsregionens kommunalförbund håller fortfarande på med ett utredningsarbete, och detta utredningsarbete har försvårats av det faktum att SJ inte lämnar någon medverkan i detaljerna. Kommunalförbundet måste därför uppskatta SJ:s intäkter och SJ:s kostnader utan att ha kännedom om de principer som SJ för egen del tillämpar, och det är klart att det kräver mycket mera tid.

När jag reste frågan om man skulle kunna ta upp det här i en utredning, så var det inte därför att jag skulle misstro Göteborgsregionens kommunalmän, utan det var därför att det hittills visats en så föga flexibel inställning från SJ:s sida. SJ vill inte gå in i en diskussion om principerna för de siffror som SJ lagt fram, när nu Göteborgsregionens kommunalförbund presenterar sina siffror och principer. SJ säger bara: "Var så god, här är beloppet – ta det eller förkasta det!" Då kan inte ens den skickligaste förhandlare komma någonstans.

Mot den bakgrunden tänkte jag att om man tar upp detta i en utredning med direktiv, som säger att båda parter skall lägga fram sina synpunkter för att försöka komma till ett resultat, så kanske SJ känner sig ha ett motiv för att göra detta. Och jag tyckte att det var mycket intressant när jag nu hörde kommunikationsministern säga att här skall det inte vara ensidiga yrkanden från något håll, utan materialet måste vara tillgängligt, så att man kan resonera sig fram till en lösning. Det låter hoppgivande, och jag förväntar mig att det skall kunna utgöra grunden för bättre möjligheter att diskutera.

Men vi har en annan väsentlig fråga, som jag tog upp i mitt första anförande: Kommer det över huvud taget att kunna motiveras någon regional passagerartrafik med järnväg i framtiden, bortsett från Stockholmsregionen, om nu kommunikationsministern säger att 2 000 resenärer

Nr 116

Tisdagen den
4 maj 1976

*Om pendeltrafiken
på järnvägssträckan
Alingsås-Göteborg*

Tisdagen den
4 maj 1976

*Om pendeltrafiken
på järnvägssträckan
Alingsås–Göteborg*

i vardera riktningen – alltså 4 000 resenärer – är för litet på en sträcka på ca 50 km för att motivera en tågförbindelse? Hur skall det då vara i andra regioner, där man inte kan visa upp 4 000 resenärer per dag?

Jag har här några tidningsurklipp, som handlar om en kollega till kommunikationsministern, nämligen kommunminister Hans Gustafsson. Han har varit i Blekinge, och i Sölvesborgs-Tidningen för den 29 mars står det bl. a. följande:

”Statsråd till hårt angrepp mot SJ. Vi kommer aldrig att godtaga ett överförande av persontrafiken från järnväg till landsväg, sade Hans Gustafsson. --- Av reaktionerna att döma kring borden i motionshallen framförde Hans Gustafsson synpunkter som alla kände för och inte minst var de varma applåderna ett bevis för detta.”

Eller jag kan läsa ur den socialdemokratiska tidningen Sydöstra Sveriges Dagblad, som skriver:

”Hårda smällar, när den offentliga servicen synades. --- Kritiken mot Linjeflyg var dock en mild fläkt mot den överhalning SJ fick.”

Det finns alltså inom regeringen medlemmar som anser att man här bör försöka hålla den regionala trafiken så mycket som möjligt på järnväg.

Nu säger kommunikationsministern att bussar kan vara bra: man skall inte undervärdera dem. Och det finns ju områden som inte har någon järnvägstrafik. Då är bussen bra som ett alternativ till privatbilen. Det är självklart. Men den intressanta diskussionen är ju hur man skall göra där det finns järnväg, herr kommunikationsminister. Föreligger det då inte anledning att se samhällsekonomiskt på denna fråga, så att man inte bara tar SJ:s företagsekonomiska kalkyler som underlag? Skall man inte då i Blekinge och Göteborgstrakten och i andra områden göra sitt yttersta för att använda järnvägen i stället för att flytta över trafiken från järnväg till landsväg? Det är möjligt att man då i många fall inte finner det vara motiverat eller att det går att göra så av samhällsekonomiska skäl – jag vill gärna säga det. Men skall inte strävan ändå vara att göra sitt yttersta för att föra över trafiken från landsväg till järnväg, när det gäller persontrafiken och då det finns förutsättningar härför?

Och det är därför som jag säger, att om det inte finns motiv för att hålla passagerartrafik på järnväg då det gäller en sträcka på 50 km och 4 000 resenärer per dag, när skall det då vara motiverat? Det är från den utgångspunkten som jag tycker att man ännu en gång skall pröva denna fråga om resorna Alingsås–Göteborg.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Det är möjligt att det en dag visar sig att vi skall använda järnväg för pendeltrafiken mellan Alingsås och Göteborg och på många andra ställen också. Men diskussionen hittills har tyvärr haft den lilla snedvridningen att det verkar som om man menar att jag har uttalat klara besked om att järnväg inte skall användas för pendeltrafiken mellan Alingsås och Göteborg. Det har jag inte haft vare sig anledning, möjlighet eller – allra minst – önskan att säga. Vad jag har diskuterat – och det

bygger på interpellationen och frågan – har varit att så långt möjligt försöka att ekonomiskt, tekniskt och samhällsekonomiskt redovisa dagsläget, med alla de brister som måste vidlåda en sådan diskussion i ett ärende som är föremål för förhandlingar mellan två parter.

Herr Torwald sade apropå min lilla utveckling till Stockholm att man naturligtvis inte skall försöka jämföra 4 000 resande med de 100 000 i Stockholmsregionen. Nej, om mitt inlägg tolkas så att jag gjorde en direkt jämförelse där, så uttryckte jag mig otydligt.

Jag försökte förklara bakgrunden till hela uppläggningsen av pendeltrafiken i Stockholmsregionen, och jag nämnde då det antal resande, totaliter sett, som man i dag kan serva. Med det ville jag visa på att en även ekonomiskt väl fungerande kollektiv pendeltrafik – vi kommer inte ifrån att diskutera ekonomi, hur trist vi än tycker att det är – blir lättare att åstadkomma om underlaget är större. Självfallet skulle man kunna tänka sig att öka siffran 4 000 med ytterligare 4 000, 10 000, 15 000, osv., om man tog in fler linjer i Göteborgsområdet i en total kollektiv pendeltrafik.

Min lilla utveckling om Roslagsbanan syftade egentligen bara till att visa på att de olika partierna i olika delar av landet – vi behöver väl inte stå här och pådyvla varandra några andra uppfattningar än de som var och en står för – kan ha olika uppfattningar om det riktiga eller oriktiga i en viss politik när det gäller kollektivtrafik. Det är inget märkligt i det. Det var inte tänkt som något annat än ett påpekande av detta. På ett ställe menar man att bussen kan göra en bättre insats både ekonomiskt och för människorna, medan man i en annan region menar att den inte kan göra det. Det är väl riktigt, som herr Torwald sade, att hans parti motsatt sig en nedläggning av Roslagsbanan; det har jag också lärt mig av debatten här uppe. Men det måste ändå fattas ett beslut, och ett sådant har också kommit till stånd i Stockholms läns landsting. Det har pekats mot att man skall lägga ned Roslagsbanan. Hur konstellationen där har varit är en sak. Stockholms läns landsting är trots allt – oavsett vad vi tycker om beslutet – ett borgerligt styrt landsting. Jag lägger som sagt inte mer i det än att man kan ha olika värderingar.

Herr Torwald sade att jag inte med ett ord nämnt de samhällsekonomiska bedömningarna. Jag tycker det är litet orättvist. Jag försökte åtminstone – jag kanske inte lyckades – att ta in i bilden bl. a. ekonomin för människorna, vilken jag trots allt lägger stor vikt vid. Dessutom försökte jag visa på att landsvägsbusstrafik för de enskilda människorna i en region i många fall kan vara bättre. Det är också en form av samhällsekonomi, att se till att människorna kan utnyttja sin fritid på ett bättre sätt än till att åka med ett färdmedel som kanske inte tillfredsställer deras önskemål. Det är inte säkert att bussen alltid är underlägsen tåget i de sammanhangen. Det vet vi alla som bor i storstadsregioner, där villabebyggelsen – som sprider ut sig runt tätorterna – tenderar att öka kraftigt. Där kan bussen otvivelaktigt utföra en mycket god kollektiv trafikinsats, som vida överträffar tågets, om man ser det från de enskilda

Tisdagen den
4 maj 1976

*Om pendeltrafiken
på järnvägssträckan
Alingsås-Göteborg*

människornas synpunkt och bortser från andra synpunkter. Det tycker jag trots allt, herr Torwald, var ett litet försök till inblick i den samhällsekonomi som handlar om de enskilda människornas samhälleliga agerande och även deras ekonomi.

Det är för mig omöjligt att svara på om SJ:s förslag bygger på den ena eller andra förutsättningen, som herr Torwald talade om. Herr Torwald nämnde gångtunnlar, en kraftig upprustning av banvallen osv. Jag ber om herr Torwalds förståelse för att det för mig är helt omöjligt att gå in i en detaljdiskussion om sådana delar av innehållet i ett SJ-förslag.

Som svar på herr Torwalds fråga om de kalkyler som ligger till grund för en seriös debatt mellan två parter kan jag gärna säga detsamma som jag sade till herr Sven Gustafson i Göteborg: Det borde vara naturligt – det behöver jag inte uttala någon särskild mening om – att allt det material som behövs för att man skall kunna se varandra i ögonen och diskutera realistiskt också bör visas upp. Det bör gälla alla i förhandlingen deltagande parter.

Så till den fråga som både herr Jonsson i Alingsås och herr Torwald ställt, både nu och tidigare. De har frågat om mina infägg här står i överensstämmelse med det trafikpolitiska tänkande som jag anses ha och som naturligtvis herrar frågeställare menar sig ha. Jag hoppas verkligen det. I den trafikpolitik som vi nu är i full färd med att försöka lägga grunden till – kalla den gärna den nya trafikpolitiken – utgör samspellet mellan olika trafikmedel en av de viktigaste ingredienserna. Där nonchalerar eller favoriserar vi inget speciellt transportmedel. Vi konstaterar att privatbilen utför oumbärliga tjänster, vi konstaterar att tåget kan göra det, att bussen kan göra det osv. Jag kan inte finna att ett enstaka exempel, som det vi i dag diskuterar och som är oerhört viktigt för den region det berör, på något sätt behöver rubba den trafikpolitiska tanken att man i varje region skall söka efter de för människorna bästa lösningarna på problemen. Om det leder till att det ena eller andra trafikmedlet "favoriseras" får det inte tas som uttryck för att vi vill underkänna människornas innersta behov och önskemål.

Vad jag nu har sagt leder mig fram till slutsatsen att vi inte kan lägga en mall över hela landet och säga att det som passar på ett ställe med naturnödvändighet skall passa på ett annat ställe. Vi måste pröva varje enskilt fall för sig. Vad som är bra för sträckan Göteborg-Alingsås är kanske inte lika bra i ett motsvarande område på annat håll i landet. Herr Torwald beskrev bebyggelsen i området, och jag skall gärna erkänna att jag inte känner till den i detalj. Den beskrivningen kan emellertid vara ett incitament till en prövning av en kommunikationsform där som är mindre lämplig på ett annat ställe. Detta kan rent av leda till att tågtrafik just på grund av bebyggelsen anses mera lämplig där än i ett annat område i landet, där bebyggelsen är mera splittrad. Man kan alltså inte se med samma ögon på varje område.

Med detta menar jag att jag har svarat även herr Jonsson i Alingsås, som bad mig att förtydliga mig i dessa stycken.

Herr Sven Gustafson i Göteborg bör väl också få svar på den fråga han upprepade: Om min uppfattning vore den – vilket den alltså inte är – att tågtrafik mellan Göteborg och Alingsås inte vore lämplig med det resandeunderlag som redovisas där, skulle då inte den uppfattningen innebära en dödsdom mot all kollektiv pendeltrafik med tåg? Svaret bör rimligen vara att ett resandeunderlag av den storleksordningen självklart bör leda till att man prövar ett tågalternativ. Men jag hoppas verkligen att herr Gustafson inte drog ut resonemanget så långt att han menade att vi i alla de regioner i landet där vi i dag har en differentierad pendeltrafik med både tåg och buss – vi har massor av regioner där så är fallet, där samma resandemål finns för både tåg- och bussresenärer – skulle börja ifrågasätta kombinationen tåg-buss. Det bör ändå vara en rimlig förutsättning att människorna skall ha en valmöjlighet. Om herr Gustafson och jag satte oss in i dessa frågor skulle vi naturligtvis kunna finna regioner i landet där busstrafiken på väg tar hälften och tågtrafiken hälften av det resandeunderlag som samlas intill en viss tätort på morgonen och lämnar den på kvällen.

Jag har ingen anledning att tro att herr Gustafson skulle ha den uppfattningen. Men jag varnar ändå rent allmänt för att man i diskussionen tåg-buss skulle ifrågasätta människornas rätt att använda bussen för kollektivresor. Även i regioner där det finns ett tågalternativ använder många människor bussen. Det är omöjligt att få en kollektivtrafik som tillfredsställer allas önskemål, men så långt det är möjligt bör vi eftersträva att åstadkomma en sådan trafik. Vi kan även i sådana fall bli beskyllda för att inte tänka ekonomiskt. Med risk för att få ett och annat område där vi kanske "överdimensionerar" trafiken, bör vi ändå pröva en sådan lösning, just för att människorna skall få tillfredsställa sitt resandebehov på det sätt som passar dem bäst.

Detta var inte den ursprungliga tanken med herr Gustafsons fråga, men jag ser det som ett komplement till den här diskussionen. Jag är inte rädd för att ta bussen i försvar, om det nu skall behövas. Bussen utför en mycket stor och viktig uppgift i det kollektiva resandet även när det gäller lokaltrafiken. Därför tror jag att vi – jag upprepar det – kan förena oss beträffande åtminstone en ståndpunkt efter den här diskussionen, nämligen att valmöjligheter bör finnas. Där sådana inte finns bör man sträva efter att nå ett så gott resultat som möjligt med de trafikmedel som ur de enskilda människornas synpunkter är de bästa. Kan man sedan ta hänsyn till samhällsekonomi, miljö och annat har man vunnit ännu mer.

Herr TORWALD (c):

Herr talman! Jag noterar med tillfredsställelse att kommunikationsministern var betydligt mindre demagogisk i det här inlägget än i det föregående.

Det sägs att det bara är för kommunerna att välja. Men det valet blir inte så lätt när kommunerna ställs inför påståendet att det blir tre

*Om pendeltrafiken
på järnvägssträckan
Alingsås–Göteborg*

gångar dyrare om man väljer tåg i stället för buss – framför allt när de inte har tillgång till det material som SJ:s kalkyler är baserade på. Nu lät det emellertid som om kommunerna skulle kunna få tillgång till det materialet.

Statsrådet säger att jag är alltför kritisk när jag hävdar att han inte alls gjort några samhällsekonomiska bedömningar; han hade ju tagit hänsyn till människornas ekonomi. Det är klart att den ingår i bedömningen. Men i detta fall är detta föga relevant, eftersom de människor som i dag utnyttjar järnvägen bor omedelbart utefter linjen. Man har dessutom redan i dag några kompletterande bussar, som hämtar upp passagerare från mer perifera områden. Dessa tågresenärer utnyttjar tåget därför att de bor lämpligt till och eftersom de aktuella samhällsbyggnaderna – centrumfunktioner och annat – också ligger i anslutning till järnvägen. Därför är resonemanget om människornas ekonomi när det gäller trafiken på sträckan Alingsås–Lerum föga relevant. Däremot är de samhällsekonomiska konsekvenserna för kommunerna i form av miljöpåverkningar och annat och även på grund av behovet av fler parkeringsplatser, bussterminaler och liknande ett problem.

Statsrådet sade i sitt förra inlägg att man redan har valt bussen i Göteborgsområdet. Det var verkligen ett påstående! Vem har gjort det valet? Jag vågar påstå att det inte är trafikanterna som gjort valet, utan det är SJ som gjort valet genom att dra in de tåg som man kunde använda för att komma till sitt jobb. När den förbindelse man kunde använda försvann och det i stället sattes in en buss, stod man inför alternativet att använda den bussen eller att ta bilen. Många tog tyvärr bilen. Jag kan tala av egen erfarenhet. Västgötabanan lades ned 1963. 10 à 15 % av dem som tidigare använde järnvägen övergick då till att använda egen bil. Bussen tog så pass mycket längre tid än vad tåget hade gjort, att många inte ansåg sig ha råd med den restiden. Man kan alltid diskutera om den uppfattningen är riktig eller inte. För egen del fortsatte jag att åka kollektivt, men många andra gjorde det inte. Det var kanske just de som hade en bit fram till allmän väg och ändå på ett eller annat sätt fick ta sig dit. De tyckte kanske att när restiden nu blev så lång, så var det lika bra att ta bilen hela vägen.

Låt mig avslutningsvis bara läsa upp ett referat av ett uttalande från Lerums arbetarekommun, som jag tycker är belysande för socialdemokraternas dubbelspel i den här frågan:

”Lerums Arbetarekommun kräver i ett särskilt uttalande att Lerums kommun helhjärtat ställer upp bakom den regionala satsningen på kollektivtrafik och att SJ:s lokaltrafik mellan Göteborg och Alingsås bibehålls på nuvarande eller utbyggd servicenivå. Man kräver vidare att Lerums kommun med skärpa och konsekvens reagerar mot SJ:s krav på kommunala subventioner som förutsättning för fortsatt lokaltrafik.”

I princip kan jag ställa mig bakom det uttalandet, men jag kan inte finna att landets kommunikationsminister gör det.

Herr SVEN GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman! Kommunikationsministern tog upp den intressanta frågan om en kombination buss-tåg. En sådan kan vara motiverad i vissa fall, där t. ex. bussen har möjlighet att gå en annan sträckning och beröra bostadsområden som inte järnvägen kan nå. Men det finns en form av kombinationen buss-tåg som jag direkt ogillar. Den gäller de sträckor där man senare kan konstatera att tågförbindelsen kommer att föreslås för nedläggning. Man låter alltså bussen gå parallellt med järnvägen på ungefär samma tider och ser inte till att det blir en bra trafikförsörjning med varierande tidtabeller. På det sättet får man en uppdelning på trafikslag, och snart visar det sig att järnvägen inte har tillräckligt med resenärer och blir olönsam. Där det finns järnvägsförbindelser anser jag att man i så stor utsträckning som möjligt skall försöka få människor att använda sig av det trafikmedlet.

Jag är glad över att kommunikationsministern säger att det finns anledning att pröva järnvägsalternativet när trafikunderlaget är så pass stort som 4 000 resor per dag på en viss sträcka. Kommunikationsministern menade att det gäller att se till människornas innersta behov. Efter att ha haft kontakt med den breda opinionen efter banan Alingsås-Göteborg med tonvikt på sträckan Floda-Göteborg kan jag säga att den enstämmiga uppfattningen bland trafikanterna är att de vill behålla sin järnväg och inte kastas ut på landsvägen i en buss. Värderingarna kan vara annorlunda i andra regioner, men i den här väljer man tveklöst järnvägen. Det är därför som jag tror att den här debatten kan ha haft ett positivt syfte. Den har på nytt ställt oss inför allvaret i den här frågan, och den kan kanske underlätta kommande förhandlingar.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 9 Om renhållningen på rast- och parkeringsplatser längs allmänna vägar

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr *Wirténs* (fp) den 2 april anmälda interpellation, 1975/76:167, och anförde:

Herr talman! Herr *Wirtén* har i en interpellation frågat mig om jag anser att renhållningen längs vägar och på rastplatser är tillfredsställande, om jag avser att ta några initiativ i syfte att skapa förutsättningar för tillkomst av ytterligare toaletter och avfallsservice vid rastplatser och parkeringsplatser samt om min uppfattning i fråga om ansvars- och kostnadsfördelning mellan kommunerna och vägverket när det gäller uppförande och drift av toaletter vid allmänna vägar.

I samband med tillkomsten av renhållningslagen år 1970, i vilken kommunerna gavs det övergripande renhållningsansvaret, klarlades också statens ansvar för renhållningen i vad gäller sådana allmänna vägar för vilka

Nr 116

Tisdagen den
4 maj 1976

*Om renhållningen
på rast- och
parkeringsplatser
längs allmänna
vägar*

Tisdagen den
4 maj 1976

*Om renhållningen
på rast- och
parkeringsplatser
längs allmänna
vägar*

staten genom vägverket är väghållare. Omfattningen av det statliga ansvaret framgår av 26 § väglagen där det bl. a. sägs:

”Genom renhållning skall vägområde hållas i sådant skick att skäligen sanitära hänsyn och trevnadshänsyn blir tillgodosedda. Detsamma gäller i fråga om mark till en bredd av 25 meter intill parkeringsplats eller rastplats som är väganordning, i den mån allmänheten har tillträde till marken.”

Vägverket har alltså genom väglagen ålagts en skyldighet att svara för renhållning i fråga om allmänna vägar som staten är väghållare för. Verket vidtar också omfattande renhållningsåtgärder längs vägarna och på parkerings- och rastplatser. På en del parkerings- och rastplatser har verket också anordnat toaletter.

Vad herr Wirténs frågor gäller är närmast om vägverket i tillräcklig omfattning utför renhållningsåtgärder och vilken renhållningsstandard som är rimlig. Därvid avses särskilt frågan om toaletter på rast- och parkeringsplatser.

Det kan konstateras, att vägverkets renhållningsskyldighet gäller endast sådana rast- och parkeringsplatser som är väganordningar. Större rast- och parkeringsplatser, där trafikanterna gör längre uppehåll och som ofta är belägna vid olika utflyktsmål längs vägen, är inte att betrakta som sådana anordningar. Dessa platser har normalt tillkommit genom kommunalt initiativ. Enligt renhållningslagen ansvarar kommunen för renhållningen i sådana fall.

Av vad jag sagt framgår att huvudansvaret för renhållningen av rast- och parkeringsplatser beroende på de lokala förhållandena kan vara en fråga antingen för kommunen eller för väghållaren. Vägverket strävar givetvis efter att skapa tillfredsställande sanitära förhållanden. Verket har haft överläggningar med Kommunförbundet för att genom en samverkan med kommunerna få en rimlig arbetsfördelning. Verket har för sin del funnit en rimlig ordning vara att, i de fall behov av toalett konstateras föreligga, väghållaren svarar för att toaletten kommer på plats och installeras. Väghållaren svarar vidare för städningen och tillsynen, medan kommunen svarar för hämtningen av avfallet. Någon överenskommelse har dock ännu inte kunnat träffas med Kommunförbundet i fråga om arbets- och kostnadsfördelningen. Det är givetvis angeläget att parterna inte dröjer med en överenskommelse i denna fråga.

Vägverket avser emellertid att ta förnyade kontakter med Kommunförbundet i frågan.

Herr WIRTÉN (fp):

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för kommentaren till min interpellation. Herr Norling lämnade tyvärr inte något svar på mina tre frågor. De står i stort sett obesvarade.

Det s. k. svaret innehåller i stort sett samma beskrivning av dragkampen mellan vägverket och Kommunförbundet som fanns redovisad i interpellationen. Nedsölningen av rastplatserna kommer uppenbarligen

*Om renhållningen
på rast- och
parkeringsplatser
längs allmänna
vägar*

att få fortsätta. Statsrådet visar ingen vilja att ta itu med denna fråga för att äntligen få den ur världen. Jag säger äntligen, och sällan har det ordet varit så välmotiverat. När man tittar tillbaka i handlingarna finner man nämligen att debatten om vem som skall ha ansvaret för renhållningen på rastplatser och parkeringsplatser har pågått i ca 20 år.

Redan 1959 framhöll exempelvis medicinalstyrelsen i en skrivelse till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att risker för smittspridning medför behov av att tillbörlig uppmärksamhet ägnas åt sanitära anordningar vid parkeringsplatser.

Riksdagen uttalade sig på förslag av allmänna beredningsutskottet med anledning av motioner i ett betänkande 1962 på följande sätt:

”Förhållandena vid rastplatserna vid de allmänna vägarna och anordningarna beträffande toaletter utmed de större trafiklederna är i många fall långt ifrån tillfredsställande från hygieniska synpunkter och i fråga om ordning och trivsel. --- En väsentlig brist är emellertid uppenbarligen att bestämmelser saknas om hur underhåll och tillsyn av rastplatserna och deras omgivning samt om hur ordnandet av toaletter skall ske och om vilken myndighet som skall handha dessa frågor.”

Tyvärr, herr statsråd, kan nästan samma uttalande göras i dag, 14 år senare. Detta är minst sagt häpnadsväckande. I internationella sammanhang brukar svenska delegater peka på vad som gjorts för att hålla Sverige rent. Men den – för att uttrycka sig städat – fekala föroreningen vid rastplatserna utefter de svenska vägarna skall tydligen få fortsätta. Kommunikationsministerns enda besked är en trött slutkommentar. Det heter i svaret: ”Någon överenskommelse har dock ännu inte kunnat träffas med Kommunförbundet i fråga om arbets- och kostnadsfördelningen. Det är givetvis angeläget att parterna inte dröjer med en överenskommelse i denna fråga.”

Ja, överenskommelsen har som sagt dröjt i 14 år. Räcker inte det?

Jag vill inte förneka att försök har gjorts att få ordning på eländet. Det har skett exempelvis – som påpekats i svaret – när riksdagen beslutade om renhållningslagen år 1970, och det skedde i 1971 års vägslag. Men kvar står att problemet alltjämt är olöst och att kompetensvisten mellan vägverk och kommuner fortsätter. Inte kan det vara rimligt att resenärer och turister som stannar för att sträcka på benen och för att njuta av utsikten vid någon av vårt lands många vackra rastplatser bokstavligen måste hålla sig för näsan när de stiger ur bilen. Bannstrålen drabbar naturligtvis i första hand dem som ansvarslost förorenar. Men de har gjort det av bekvämlighet i frånvaron av ordnade toaletter och avfalls-service vid rastplatserna.

Nu har utvecklingen ändå gått så långt att toalettvagnar eller fasta toaletter finns ordnade. Det har kommuner och turistföreningar och också i någon mån vägverket sört för. Eller för att ta ett mig närliggande exempel, den underbart vackra rastplatsen vid Brahehus utanför Gränna utefter E 4, där kommun och vägverk efter sega och fortgående förhandlingar temporärt enats om att dela kostnaderna för renhållningen

Tisdagen den
4 maj 1976

*Om renhållningen
på rast- och
parkeringsplatser
längs allmänna
vägar*

lika. Men striden om vem som skall betala vad fortgår. Och det är, herr Norling, otillfredsställande.

Jag hade nog hoppats på ett mer handlingsinriktat svar. Sommaren och därmed turistsäsongen står för dörren. Skall sommaren 1976 bli ännu ett förlorat år i detta avseende? Eller skall kommunikationsministern – eventuellt i samverkan med jordbruksministern och kanske kommunministern – försöka få fart på förhandlingarna mellan Kommunförbundet och vägverket, så att ansvarsfördelningen blir klarlagd? Då kommer nog också renhållningen vid rastplatserna att fungera. Men det kräver handling nu. Vi kan inte vänta i årtal till.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Jag tycker att det är angeläget att säga ett par saker med anledning av vad herr Wirtén nu nämnde.

På de tre frågor som han ställt i sin interpellation har jag försökt att lämna det svar som är möjligt att lämna i ett läge där vägverket och Kommunförbundet icke har träffat någon överenskommelse.

Svaret på den första frågan, om jag anser att renhållningen längs vägar och på rastplatser är tillfredsställande, blir naturligtvis, om herr Wirtén vill ha ett klart och entydigt svar, nej, eftersom jag i interpellationssvaret efterlyser en snabb uppgörelse mellan Kommunförbundet och vägverket. Det hade ju inte funnits anledning att efterlysa en snabb uppgörelse, om jag hade tyckt att förhållandena var tillfredsställande.

Den andra frågan, som gällde huruvida jag skulle ta några initiativ i syfte att skapa förutsättningar för tillkomst av ytterligare toaletter och avfallsservice, är naturligtvis svårare att besvara, eftersom inte heller herr Wirtén ställer upp någon standardnorm för hur många det är fråga om. Det är klart att man kan fråga efter ytterligare förbättringar, men för diskussionen hade det varit bättre om man hade kunnat utgå från någon form av bestämning. Jag kräver dock inte att herr Wirtén skall kunna lämna någon sådan bestämning – det torde vara ganska orealistiskt. Jag kan gärna svara att det bör tillkomma ytterligare sanitära anordningar, men det är också då viktigt för debattens skull att erinra om det mycket långsträckta vägnät som det här är fråga om. Av de 35 000 mil vägar som vi har i landet svarar vägverket för ca 10 000 mil. Det är alldeles självklart att med den ökande trafik som för varje år söker sig ut på detta vägnät kan det vara svårt även för vägverket att hålla möjligheterna öppna till den snabba förbättring i takt med trafikökningen som i och för sig vore önskvärd. Även om siffran är svår att jämföra med någonting annat vill jag nämna att vägverkets årliga kostnader för renhållningen i dag ligger på omkring 10 milj. kr.

Sedan kan man naturligtvis, som Kommunförbundet har önskat, säga att alla rastplatser borde förses med toaletter – alla rastplatser. Man försätter då en gränsdragning mellan rast- och parkeringsplatser som i praktiken kan vara mycket svår att genomföra. Jag tror inte att trafikanterna kan utgå från att alla rastplatser skall vara försedda med ex-

*Om renhållningen
på rast- och
parkeringsplatser
längs allmänna
vägar*

empelvis toaletter. Bl. a. lokala förhållanden, trafikomfattning, närheten till samhällen och till andra rastplatser måste inverka på frågan om rastplatsutscendet. Det är mot den bakgrunden, herr Wirtén, man får se bestämmelserna i väglagen, som inte i och för sig ålägger vägverket den direkta skyldigheten i de här sammanhangen.

När det är sagt vill jag självklart slå fast att den renhållning som vägverket enligt väglagen har att utföra skall man självfallet också utföra. Men man kommer inte ifrån att det när det gäller i vilken omfattning åtgärderna skall utföras även är en fråga om val av lämplig standardnivå. Här får man göra en avvägning.

Jag vill också tillägga att med hänsyn till det ansvar kommunerna har för exempelvis friluftsförhållanden och turistfrågor så finner åtminstone jag det naturligt att det sker ett samråd mellan vägverket och berörda kommuner om hur rastplatserna bör utrustas och vilka rastplatser som därvid från kommunernas synpunkt är mest angelägna och bör ges en hög sanitär standard. Har man ett sådant samråd är det självfallet också helt naturligt att även kostnads- och ansvarsfördelningen för att tillgodose olika önskemål får behandlas.

Herr talman! Visst är 14 år en lång tid, men, herr Wirtén, det har trots allt under dessa 14 år hänt en del. Man kan inte göra gällande att ingenting skulle ha hänt under dessa år och ställa 14 år av överksamhet mot den kraftiga ökningen av trafiken som ägt rum under samma 14 år. Jag vill erinra mig, med all reservation för att mitt minne kan svika mig, att vi år 1960 – ett årtal som leder oss drygt 14 år tillbaka i tiden – hade ca 1,2 miljoner bilar. I dag har vi 2,7 miljoner. Även detta bör vara med i en seriös debatt.

Herr WIRTÉN (fp):

Herr talman! Jag sade inte att det inte hänt något under dessa 14 år. Jag pekade t. o. m. på de försök till ordning i lagstiftningen som gjorts för att bättra på läget. Men vad jag menar när jag påstår att det gått 14 år utan någon rättelse är att det fortfarande pågår en kompetensviss som man borde få ur världen. Många människor har svårt att förstå att kommuner och vägverk håller på att träta om vem som skall göra vad utan att det blir en förbättrad renhållning på rastplatserna. Det är detta förhållande jag menar är otillfredsställande och som det måste göras någonting åt.

Jag tycker ändå att takten varit ganska låg, även under de senare åren. När rikskommittén Håll Sverige rent gjorde sin framställning i maj 1973 tog det ett år innan vägverket lade fram sin syn på skrivelsen, och sedan dröjde det ytterligare ett år till den 18 juni 1975 – alltså två år efter skrivelsens tillkomst – innan regeringen lade fram sitt ställningstagande. Och det var, herr statsråd, ett mycket slapt ställningstagande. Regeringen lämnade skrivelsen utan annan åtgärd än att den överlämnades till vägverket för att finnas att tillgå vid verkets pågående arbete med utformning av lämpliga toalettanordningar för rastplatser. Det var allt

man åstadkom den 18 juni 1975, och sedan dess har således inget ytterligare egentligen inträffat. Det är det jag menar – så här kan det inte fortgå år efter år. Jag har pekat på utvecklingen under 1970-talet. Kompetensvisten mellan Kommunförbundet och vägverket ligger olöst, och jag tycker att det ansvariga statsrådet måste vidta någon åtgärd på den punkten, så att vi kommer ur eländet.

Jag är givetvis på det klara med att det här finns många gränsdragningsproblem som är besvärliga. Det vill jag inte alls sticka under stol med. Det är detta de fortsatta överläggningar som statsrådet utlovar skall komma till stånd skall komma till rätta med. Men överläggningarna får inte fortgå under årtal ytterligare, utan vi måste få ett resultat till sommaren 1976.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 10 Om åtgärder för en rikare fritid

Herr utbildningsministern ZACHRISSON erhöll ordet för att besvara fru Lantz (vpk) den 4 mars anmälda interpellation, 1975/76:136, och anförde:

Herr talman! Fru Lantz har frågat mig vad jag tänker ta för initiativ för att motverka en kommersialiserad och privatiserad fritid i syfte att främja en mer meningsfull fritidssysselsättning. Fru Lantz har också frågat vilka stödåtgärder som kommunerna i detta avseende kan komma i åtnjutande av.

Insatser för att ge människor möjligheter till stimulerande och engagerande aktiviteter under fritiden är viktiga inslag i välfärdspolitiken, och de måste självfallet öka i betydelse i takt med att människors fritid blir längre. Det finns dock skäl att erinra om att i många fall är åtgärder inom andra områden än kultur- och fritidssektorn våra viktigaste instrument för att på sikt skapa förutsättningar för en rikare tillvaro under den tid som vi inte arbetar. Det pågående reformarbetet inom arbetslivet, reformeringen av skolan och utbyggnaden av barnomsorgen bör särskilt nämnas. Förbättring av arbetsmiljön och ökade möjligheter för de anställda att påverka den är nödvändiga när det gäller att komma ifrån motsatsförhållandet mellan arbete och fritid. Fritiden får inte betraktas enbart som en rekreationskälla som gör det möjligt för människor att fördrå en undermålig arbetsmiljö eller missförhållanden i andra avseenden. Arbetet måste i sig vara meningsfullt och stimulerande.

De frågor som fru Lantz har ställt spänner över ett så vitt fält och är av den karaktären att man för att ge ett uttömmande svar skulle behöva lämna en omfattande redovisning av det reformarbete inom flertalet samhällssektorer som har genomförts under de senaste åren för att förbättra människors levnadsvillkor samt de förslag till reformer som regeringen under den senaste tiden har lagt fram. I det här sammanhanget

måste jag begränsa mig till att nämna några exempel som i första hand berör kulturaktiviteterna.

Under de senaste åren har en omfattande reformering av den statliga kulturpolitiken genomförts. Många av de insatser som gjorts har direkt resulterat i livligare lokala aktiviteter. Teater- och musikinstitutioner med ett regionalt ansvar har tillkommit. Riksteatern, Rikskonserter och Riksställningar fortsätter sin verksamhet som i betydande grad syftar till att nå nya grupper. Föreningslivet har fått ökade möjligheter till kulturell verksamhet i människors närmiljöer genom bidraget till kulturprogram. Utvecklingen av nya former av amatörverksamhet på kulturområdet stöds genom särskilda experimentmedel. Arbetsmöjligheterna för fria teater- och musikgrupper som svarar för en värdefull uppsökande verksamhet har avsevärt förbättrats. Kommuner kan erhålla bidrag för inköp av bokbussar för att förbättra servicen i isolerade miljöer samt till att ordna bokutlåning på arbetsplatser. Staten stöder också bibliotekens inköp av litteratur på invandrarspråk. Inom ramen för det förra året införda litteraturstödet kommer en försöksverksamhet med läsfrämjande åtgärder med barn- och ungdomsorganisationernas hjälp att genomföras.

En lång rad av samhällets insatser har kommit till stånd just för att motverka de negativa verkningarna av det kommersiella kultur- och fritidsutbudet. Jag vill erinra om det stöd till bokutgivningen som infördes förra året och om regeringens förslag beträffande ett massmarknadsförslag som regeringen lade fram i årets kulturproposition. En av statens kulturråds viktigaste uppgifter är att följa utvecklingen på den kommersiella kultursektorn. Enligt vad jag har erfarit kommer rådet senare i år att lägga fram en plan för de åtgärder som bedöms vara mest angelägna. I den särskilda barnkulturgrupp som arbetar inom utbildningsdepartementet pågår f. n. slutarbetet med de förslag om åtgärder på barnkulturområdet som gruppen anser behöver vidtas.

Insatser för att skapa förutsättningar för en berikande fritidsmiljö för barn och ungdom är särskilt angelägna, och jag vill på denna punkt peka på det beslut som riksdagen nyligen har fattat rörande utbyggnad av barnomsorgen genom daghems- och fritidsverksamhet. Under de senaste åren har en omfattande försöksverksamhet med fritidsaktiviteter för barn, företrädesvis i åldrarna 7-12 år, genomförts med medel från allmänna arvsfonden. Bland försöken kan nämnas koloni- och lägerverksamhet såväl för barn som för hela familjer samt särskilda insatser för ökad medverkan av föräldrar och vuxna i fritidsverksamhet.

De förslag som regeringen nyligen har lagt fram i propositionen om skolans inre arbete har stor betydelse också för den allmänna fritidsverksamheten. I propositionen betonas vikten av att kommunerna samarbetar med föreningslivet på orten och att verksamhet i föreningsregi ges företräde framför kommunalt organiserad verksamhet. För att finansiera verksamheten föreslås bidragen till ungdomsorganisationernas lokala verksamhet utgå även i ålderskategorin 7-11 år samtidigt som bidraget höjs. Därutöver föreslås ett bidrag om totalt 25 milj. kr. till

Nr 116

Tisdagen den
4 maj 1976

*Om åtgärder för en
rikare fritid*

Tisdagen den
4 maj 1976

*Om åtgärder för en
rikare fritid*

kommunerna, i första hand avsett som kompletterande stöd till föreningsdriven verksamhet.

En bärande linje i flera av de initiativ som regeringen har tagit på kultur- och fritidsområdet är att organisationslivet bör få förbättrade och även nya arbetsmöjligheter. När nya initiativ tas bör man således i första hand inrikta sig på en verksamhet i organisationsregi. Som konkreta utflöden av denna princip kan nämnas det utökade stödet till idrottsorganisationerna och till idrottsanläggningar, ett utökat stöd till ungdomsorganisationerna, införandet av ett stöd till invandrar- och minoritetsorganisationer och stödet till fria trossamfund. Även det nyss framlagda förslaget om förbättrade bidrag till nykterhetsorganisationerna bör nämnas i det här sammanhanget. Sedan lång tid tillbaka bedriver studieförbunden en omfattande verksamhet som utgör ett väsentligt alternativ till det kommersiella kulturutbudet. Det statliga stödet har ökat under de senaste åren. Formerna för de framtida statliga insatserna behandlas av den nyligen tillsatta folkbildningsutredningen.

De statliga insatser som jag översiktligt har redovisat har utformats så att de blir alternativ som människorna kan utnyttja i bostadsområden och på arbetsplatser. Fritidsinsatser som bryter isolering måste uppmuntras och uppsökande verksamhet ges ökat utrymme. Dessa principer har också varit vägledande för den reformering av den statliga kulturpolitiken som har skett under de senaste åren.

Enligt min uppfattning är de olika åtgärder som jag här har nämnt viktiga instrument när det gäller att skapa förutsättningar för meningsfulla och stimulerande fritidsaktiviteter. Erfarenheterna av de nu gjorda insatserna kommer att ge underlag för ställningstaganden i frågan hur samhällets insatser i fortsättningen skall utformas när man skall skapa slagkraftiga alternativ till det kommersiella utbud som förekommer.

Hur fritids- och kulturverksamheten i vårt land mer i detalj skall utformas kan emellertid inte anges i statliga direktiv och bestämmelser. Verksamheten måste utvecklas utifrån lokala förutsättningar och behov, vilket är särskilt angeläget när man söker nå människor som i dag inte kommer i kontakt med andra former av kulturutbud än det som den kommersiella sektorn svarar för. Det är enligt min mening viktigt att det finns alternativ till det kommersialiserade fritidsutbudet. Föreningslivets insatser är här särskilt betydelsefulla, eftersom det är där de största erfarenheterna finns. Samhällets insatser på fritids- och kulturområdet måste utgöra ett samspel mellan stat, landsting, kommuner och organisationsliv. Föreningar och organisationer måste därvid ges förtroendet att svara för betydande delar av den konkreta verksamheten.

Fru LANTZ (vpk):

Herr talman! En arbetstidsförkortning till sex timmars arbetsdag är en grundförutsättning för jämställdhet mellan män och kvinnor i arbetslivet och i hemmet. Det finns ingen anledning att betvivla att sex-timmarsdagen kommer. Frågan är bara hur snart och i vilket omfång.

När sextimmarsdagen genomförs måste också åtgärder ha vidtagits för att möjliggöra en meningsfull fritid. Det borde vara naturligt att jämsides med debatten om arbetstidsförkortningen diskutera den därigenom ökade fritidens användning. Så har inte skett och det är mycket beklagligt.

En ökning av fritiden borde också ge större utrymme för politiskt och fackligt engagemang, mer samvaro med familjen och tillfälle till avkoppling och rekreation. Dessa förhoppningar ställdes också i samband med genomförandet av femdagarsveckan och de därefter följande arbetstidsförkortningarna. Tyvärr nödgas man konstatera att såväl statens som kommunernas politik för att ge människor tillfälle till meningsfulla fritidssysselsättningar har varit anmärkningsvärt passiv och lämnat fritt spelrum åt den privatkapitalistiska kommersialismen att exploatera människors behov av fritidssysselsättningar.

Samtidigt som de negativa konsekvenserna av den s. k. passiva konsumtionsfritiden alltmer breder ut sig och förlamar och passiviserar människor finns det intressen som starkt understöder och driver på denna utveckling. Fritidsindustrin expanderar och är förmodligen långt framme i planeringen av vad människor skall syssla med när sextimmarsdagen väl kommer. Däri ligger en fara för ytterligare utbredning av pryl- och konsumtionssamhället, där frågan om den sociala nyttan i olika hänseenden kommer i skymundan. Sju kanaler på TV att välja mellan kan bli verklighet redan 1980. Frågan huruvida alla nordiska länder skall kunna ta in varandras TV-program ligger redan under utredning.

Frågan borde ställas: Till vad skall den ökade fritiden användas för att ge människorna en socialt och kulturellt berikande fritid?

Man kan läsa i betänkandet *Barns fritid* – SOU 1974:42 – apropå möjligheter för fritid:

”Med välståndsutvecklingen har följt en allt kortare arbetstid. En fritid har förverkligats för allt fler människor. Femdagarsveckan innebär i de flesta yrken en sammanhängande ledighet att brukas för familj, vila och rekreation. Samtidigt sprids fritiden alltmer över veckan genom ökad omfattning av skiftarbete och obekvämt arbetstid.

Den faktiska fritiden har dock inte ökat för vissa grupper av arbetstagare bl. a. genom stort avstånd mellan arbetsplats och bostad. Fysiskt och psykiskt slitsamma arbeten, skiftarbeten och oregelbundna arbetstider minskar också människors faktiska möjligheter att ägna sig åt meningsfulla verksamheter och gemenskap efter arbetsdagens slut. Låginkomstutredningen visar vidare på att gruppen av människor som på grund av dubbelarbete inte har någon faktisk fritid är stor. Det gäller både de lågavlönade, som för sin försörjning tvingas dubbelarbeta, och kvinnorna, som oftast alljämt bär ansvaret för hemarbetet utöver att de yrkesarbetar.

Fritidsvanorna växlar kraftigt alltefter yrke, utbildning, ekonomi, kön, ålder och hälsa. Ju högre utbildning människor har, desto större anspråk på och faktiska, ekonomiska, möjligheter till meningsfulla och berikande

*Om åtgärder för en
rikare fritid*

fritidsaktiviteter har de. Välutbildade och välavlönade är t. ex. de största bokläsarna och bokägarna. Deras antal överväger också bland teater- och museibesökarna.

Samtidigt har vi den stora gruppen människor som på grund av sociala och ekonomiska hinder, kort utbildning eller på grund av negativa pålagringar till följd av en stimulansfattig uppväxtmiljö inte kan tillgodogöra sig de olika fritidsmöjligheter som bjuds i dagens samhälle.

Vi kan konstatera att generellt sett allt fler människor genom det ökade välståndet har fått förutsättningar för ett rikare fritidsliv. --- Samtidigt är dock klyftan fortfarande stor mellan dem som fullt ut kan tillgodogöra sig fritiden och dem som är svaga och utsatta i samhället."

Arbetet och arbetsförhållandena har självfallet relevans för fritiden och fritidsförhållandena, både kvalitativt och kvantitativt. De som har dåliga arbetsförhållanden har enligt låginkomstutredningen systematiskt lägre s. k. fritidsandelar än de som har bra arbetsförhållanden.

Det innebär oftast att de människor som har ett innehållsrikt arbete också har den mest innehållsrika fritiden. Ett enformigt och trist arbete i usla arbetsmiljöer försvårar möjligheterna att vara aktiv på fritiden. I varje fall finns det ett långt större motstånd att övervinna för att vara det. Personer med osjälvständiga och mekaniska arbeten är i större utsträckning än andra hänvisade till passiv konsumtion av fritidsindustrins tjänster. Så är t. ex. andelen som går på teater och museer fem gånger högre bland dem som har bra arbetsförhållanden jämfört med dem som har dåliga arbetsförhållanden. Andelen som deltar i studiecirkelverksamhet är tre gånger så hög.

Med andra ord måste man för många människor inte bara erbjuda och stimulera till ett bättre fritidsutnyttjande utan också förbättra deras arbetsmiljö för att över huvud taget nå något resultat. Det finns också ett klart samband mellan löneförhållanden och rent materiella fritidsresurser.

Det är alltså oftast de resurssvaga och utbildningssvaga människorna som har den torftigaste fritidssystemställningen både ekonomiskt och socialt. Det är ofta just dessa människor som dessutom bor i en tråkig och isolerad miljö långt från aktiviteter. Undersökningar pekar på att andelen isolerade människor, både kulturellt och socialt, är störst i arbetarklassen. Isoleringen är också större i staden än på landsbygden. Fritidsaktiviteter som bryter den här sociala isoleringen måste alltså uppmuntras.

Det finns också i dag stora grupper arbetstagare som under arbetsveckan inte hinner mer än att arbeta, äta, sköta hemsysslor, slötitta litet i tidningen och på TV samt att sova och vila. Belägg för detta finns bl. a. från en studie av sågverksarbetarnas förhållanden. Många arbetare upplever att de efter jobbets slut inte ens orkar tala med sin hustru eller sina barn förrän flera timmar efter hemkomsten när bullret och den mekaniska arbetsrytmen hunnit försvinna ur kroppen. Man varken orkar

eller hinner för sitt arbetes skull att vara föreningsaktiv eller utnyttja det kulturella eller utbildningsmässiga utbud som trots allt finns.

Kan då en generell arbetstidsförkortning förändra det här förhållandet? Åtminstone borde en arbetstidsförkortning vara en förutsättning för att människor skall kunna tillgodogöra sig en meningsfull fritid.

I dag går allt fler kvinnor ut på arbetsmarknaden. 60 % av de gifta kvinnorna arbetar. Ofta arbetar båda makarna heltid, vilket innebär att en fritid knappast existerar om de dessutom har barn. De ensamstående mödrarna blir också allt fler.

Fortfarande råder i de flesta familjer en traditionell könsbundenhet beträffande hemarbete och barnskötsel. Oftast är den förvärvsarbetande kvinnan dubbelarbetande och sköter både hem och barn, i värsta fall även maken.

Det finns undersökningar som visar att den förvärvsarbetande kvinnan arbetar 42 timmar i hemmet varje vecka, alltså utöver sitt yrkesarbete. Motsvarande siffra för mannen är 11 timmar, då han, som det fortfarande kan heta, "hjälp till".

När det gäller att förändra könsroller räcker det varken med att genomföra en sextimmarsdag eller ge möjlighet till en längre fritid.

I en undersökning från Kristianstad har undersökningspopulationen på frågan "Vad skulle du göra om du fick mer fritid?" svarat, att man skulle göra mer av det man redan nu gör. Männerna skulle med andra ord ägna sig mer åt naturen och sporten. Hälften av kvinnorna svarade att de ville ha mer tid för barnen, hinna städa bättre, baka och handarbete och tvätta mera. Ingen, vare sig av kvinnorna eller av männen, skulle engagera sig mer fackligt eller politiskt.

Utvärderingen av försöksverksamheten hittills i Kristianstads län vittnar om en stark privatisering. Familjerna är varken inställda på att förändra sina resp. roller och vanor eller på att nå nya fritidssystemställningar.

Undersökningen visar också att det finns grupper som är starkt passiviserade. Till dessa icke-starka grupper vänder sig i första hand den kommersiella köp- och skräpkulturen.

Vilka åtgärder måste då vidtas för att för det första över huvud taget ge människor en verklig möjlighet till fritid rent tidsmässigt, för det andra ge tillfälle till en meningsfull och rik fritid och för det tredje erbjuda en fritid som i praktiken kan utnyttjas både av män och av kvinnor, med andra ord, en icke-könsbunden fritid? Inför genomförandet av sextimmarsdagen krävs en offensiv fritids- och kulturpolitik, som syftar till att bryta dominansen av passivt konsumerade fritidsaktiviteter och av massproducerad skräpkultur som saluförs av privatkapitalet.

Det kulturella fritidsutbudet måste utformas så att det blir ett alternativ för människor att utnyttja. Det innebär t. ex. att kommuner och landsting med sitt kulturutbud måste nå ut till människorna i deras bostadsområden och på deras arbetsplatser, vare sig det gäller kommunala biografier, bibliotek eller teaterföreställningar. Det innebär också att föreningslivet,

Tisdagen den
4 maj 1976

*Om åtgärder för en
rikare fritid*

vare sig det är fackligt, politiskt eller av annan karaktär, måste ges resurser för att stimulera människorna och underlätta för dem att delta i denna verksamhet.

Herr talman! På min fråga vilka åtgärder som regeringen tänker vidta för att motverka en kommersialiserad och privatiserad fritid svarar utbildningsministern egentligen ingenting. Han konstaterar med mig att det måste utformas "slagkraftiga alternativ till det kommersiella utbud som förekommer". Men vilka slagkraftiga alternativ föreslår utbildningsministern? Utbildningsministern föreslår ingenting alls. Man kan tyvärr konstatera att frågan om hur fritiden skall användas över huvud taget inte intresserat regeringen. Ändå borde frågan ha varit intressant och dessutom nödvändig att penetrera i samband med diskussionen om sextimmarsdagen.

Jag finner det också anmärkningsvärt att utbildningsministern inte tagit upp frågan om sextimmarsdagens betydelse för att åstadkomma en meningsfull fritid. Debatten om arbetstidsförkortningen kan väl inte ha gått spårlost förbi?

Sedan säger utbildningsministern att fritids- och kulturverksamheten inte kan anges i statliga direktiv och bestämmelser. Det är riktigt. Men det är staten som måste tilldela och prioritera resursramarna för att det över huvud taget skall bli någon kultur- och fritidsverksamhet. Så lätt kan man inte smita förbi ansvaret.

I svaret ges en översikt över olika stödinsatser och reformer på kulturens område som genomförts. Det är sant att det hänt en del, men de åtgärder som vidtagits för att stärka föreningsliv, idrottsrörelse, kulturgrupper m. m. är alldeles för blygsamma och otillräckliga. Jag bestrider att de statliga insatserna "har utformats så att de blir alternativ som människor kan utnyttja i bostadsområden och på arbetsplatser", som det sägs i svaret. Ännu är det långt dit.

Vi vet att de människor som allra mest och bäst behöver dessa aktiviteter inte kan, inte förmår och inte vet att utnyttja dem. Det är där skon klämmer. Det svar som jag hade önskat var att utbildningsministern hade uppmärksammat detta förhållande, som jag tidigare i inlägget redogjort för, och aviserat hur regeringen tänkt lösa frågan hur man når dessa människor. Men inte ens en idé eller en uppslagsända kan jag spåra i svaret.

Jag vill, herr talman, innan jag tackar för svaret passa på att ställa följande preciserade frågor:

1. Vilka åtgärder ämnar regeringen vidta för att motstå en kommersialiserad fritid?
2. Hur skall de människor nås av ett riktigt fritidsutbud som allra mest och bäst behöver en stimulerande och meningsfull fritid?
3. Vilka löften för framtiden kan utbildningsministern ge till kommunerna i fråga om ökade resurser för denna verksamhet?

Med dessa frågor, herr talman, tackar jag utbildningsministern för svaret på min interpellation.

Herr ROMANUS (fp):

Herr talman! När man lyssnar på Inga Lantz och när man tar del av utbildningsministerns svar på hennes interpellation kan man faktiskt gripas av känslan att det här att människor får ökad fritid i huvudsak är ett problem, som ställer till en massa trassel i samhället. Det är för att ge uttryck för en annan syn, som jag har begärt ordet.

I utbildningsministerns svar varnas för de negativa verkningarna av det kommersiella kultur- och fritidsutbudet, och i interpellationen kommer samma syn till uttryck. Det är kommersialiserad och privatiserad fritid som hotar oss, uppenbarligen. Inga Lantz frågar vad den ökade fritiden skall användas till, och hon varnar för prylsamhället. Jag skulle vilja säga att redan frågan är en smula betänklig. Skall utbildningsministern svara på vad folk skall använda sin fritid till? Det skall de väl bestämma själva – inte vare sig utbildningsministern eller riksdagen. Politikernas uppgift i sammanhanget måste vara att ge valmöjligheter, inte att komma med en massa pekpinor och klyschor.

Jag instämmer i det som har sagts – framför allt av Inga Lantz – om vikten av att man har en arbetsmiljö som är sådan att människor inte blir så uttröttade att de inte kan utnyttja fritiden, att vi har ett allsidigt kulturutbud till rimliga kostnader för människorna och att vi får en bättre jämlikhet mellan kvinnor och män, så att inte kvinnornas fritid bara går åt till hushållsarbete. Jag har alltså ingen annan mening på de punkterna.

Men det är några andra saker i de båda tidigare talarnas inlägg som jag reagerar mot. Låt mig påminna om en tidningsdebatt i höstas om sextimmarsdagen och den ökade fritid som den skulle innebära. Som utgångspunkt skall jag ta ett inlägg i Aftonbladet av en skribent som heter Eva Wikander. Jag vet inte om hon är socialdemokrat eller kommunist, men uppenbarligen är hon något slags socialist i varje fall. Hennes tema är att varna för fritidsindustrins ökade utbud och omsättning, att det är den stora risken med den kommande sextimmarsdagen. Hon pekar på att människor köper mer sportartiklar, att de köper sportstugor, tennisracketar osv., att de har segelbåtar och TV-apparater, och hon pekar på alla faror som följer med det. Hon menar att fritidsindustrin har skumma motiv, inte bara så att den ville tjäna pengar på folks fritid, vilket i och för sig uppenbarligen är något klandervärt, utan också så att den vill lägga beslag på det arbetande folkets fritid, dvs. den vill tydligen på något sätt passivisera så att man inte kan ägna sig åt aktivt samhällsarbete med sikte på revolutionen.

För att dra en praktisk slutsats: Den som t. ex. har en båt och seglar med bör ha dåligt samvete för det. Man skall i stället, som det stod i en förstamajresolution 1890, "ägnas åt sin intellektuella och moraliska utveckling som fri människa och medborgare". Det kan man uppenbarligen inte göra, om man är ute och seglar.

Den här typen av inlägg fick ett mycket bra svar som jag faktiskt ber att få citera i dess helhet – det är inte så långt – av Karl Beijbom

i Arbetaren. Artikeln har rubriken Vi är inte fritidsindustrins schack-
pjäser.

Jag citerar alltså:

” 'Skall fritidsindustrin tillåtas att stjäla ytterligare två timmar av vår dag, skall dom få överta vår människorätt dygnet runt?'

Det frågade Eva Wikander i en artikel om fritidsindustrin och sextimmarsdagen i Aftonbladet den 24 augusti. Eva Wikander bedriver en viktig journalistik mot de kommersiella avarterna i vårt samhälle. Men i sin senaste artikel tycker jag att hon skjuter över målet.

Allt fler har råd att åka bort på sin semester. (Att så många ännu inte har det är upprörande.) De kommunala tennisbanorna blir fler och fler, och en gammal överklassport håller på att bli en folksport. Många vill börja cykla i stället för att åka bil. Intresset för att hålla sig i form genom att löpträna bara stiger. Allt detta tycker jag är bra, fastän det – naturligtvis! – ökar försäljningen av charterresor, tennisracketar, cyklar, träningsoveraller och träningsskor.

Denna ökade försäljning av fritidsprodukter anser Eva Wikander 'fyller samma ideologiska funktion: Att befästa vår roll som konsumenter av varor med inbyggt slitage. Att hålla människor i schack även under den tid de inte är på sitt arbete'.

Att framställa oss alla som viljelösa offerpjäser på fritidsindustrins schackbräde är inte särskilt rättvist. Så lätta att manipulera är vi ändå inte. Jag spelar inte tennis och äger inget tennisracket. Men köper jag ett tennisracket en dag så blir det för att jag vill börja spela, inte därför att reklamen skulle tvinga mig.

Man kan inte samtidigt hävda att löntagarna i egenskap av *producenter* är mogna att överta makten i företagen men i egenskap av *konsumenter* så omogna, så utan självansvar, så manipulerade att sextimmarsdagen inte kan genomföras.

Eva Wikander påminner om vad som stod i arbetarrörelsens förstamaj-resolution 1890: '— ägna sig åt sin intellektuella och moraliska utveckling som fri människa och medborgare'.

Faktum är att allt större del av fritiden ägnas studieverksamhet, trots bingon (som bör motarbetas) och enarmade banditer (som bör förbjudas).

I de av SÖ godkända studieförbundens statsbidragsberättigade verksamhet deltog 992 000 studiecirkeldeltagare hösten 64–våren 65. Tio år senare, hösten 74–våren 75, har denna siffra stigit till 2 395 000!

'Köp din sommarstuga, trivs och håll käft' utbrister Eva Wikander ironiskt. Att sommarstugeägare skulle vara 'tystade' stämmer illa med de sommarstugeägare jag känner. En av dem är facklig förtroendeman på ett mindre företag. Han säger att just sommarstugan ger honom den avkoppling han behöver för att orka vara fackligt aktiv. Sommarstugan har inte gjort honom mindre militant varken i löneförhandlingar eller andra förhandlingar på jobbet.

Det är inte konsumtionen av fritidsartiklar i sig som bör bekämpas

utan produkter som är dåliga och onödigt dyra. Här, som på andra områden, är det viktigt med en vaksam och kritisk konsumentupplysning. Det måste finnas bra grejer, funktionella grejer, som är billiga och slitstarka. Det bör åtminstone KF kunna garantera för sina produkter.

Sex timmars arbetsdag skulle ge oss mer tid att umgås med familjen, mer tid till läsning, kursverksamhet, politiskt arbete. Att avstå från sex-timmarsdagen för att inte gynna fritidsindustrin vore horribelt.

Kampen mot kommersialismens avarter får inte bli en puritan kamp mot konsumtion över huvud taget. Detta skulle bara motverka de lågavlönades materiella frigörelse."

Jag ber att få instämna i Karl Beijboms synpunkter.

Nyckelorden i dag har varit kommersialisering och privatisering – man varnar för prylsamhället. Men det här blir lätt klyschor. Det gäller t. ex. radio och TV. TV-apparaten, som då skall vara statusprylen nummer ett, har ju inneburit en enorm frigörelse för människor. Framför allt i glesbygden har TV inneburit kontakt med vad som händer i andra delar av landet och i andra delar av världen. Problemet är inte att försäljningen av TV-apparater går upp, utan det är fråga om vad som sänds i TV – om det är passiverande eller inte.

Jag kan ta ett konkret exempel – Ingmar Bergmans TV-spel, de nu aktuella och de tidigare – som har setts av så många människor. Det har naturligtvis inneburit en privatisering – man har diskuterat privata problem – men det har också inneburit en enorm aktivering av många människor.

Färg-TV, som ofta har blivit symbolen nummer ett för prylsamhället, är vi nog många som har haft en alldeles förhastad, negativ inställning till. Ända till för en vecka sedan har jag rätt mig bra utan färg-TV, men jag måste medge att har man en sådan apparat, så får programmen faktiskt nya värden, som man inte tänkte sig tidigare. Kan det möjligen vara så att både statsrådet och interpellanten har gjort samma erfarenhet? Det vore i så fall intressant att få höra.

Inga Lantz tog upp en tanke som tydligen var en stor fara, nämligen att vi skulle få se de övriga nordiska ländernas program också. Jag kan inte reagera lika negativt på det. Tvärtom tror jag det vore bra, om vi fick ta del av de program som sänds i de andra nordiska länderna och på det sättet fick en närmare kontakt med deras samhälle och kultur.

En annan sak som man också har pekat på är sportartiklarna, som nu säljs så mycket. De utgör ju en ökad fritidskonsumtion, och man kan väl säga att det också är en viss lyxkonsumtion. Men även det är ju saker som är bra för oss att använda i större utsträckning än nu. Ett exempel är de utrustningar som har kommit till under senare år för utförsåkning på skidor. Säkert har många i likhet med mig sagt, att man kan väl åka utför på sina vanliga skidor; det är väl ingenting som man måste slänga ut stora pengar på. Det är bara kommersialisering. Men det har också inneburit att många fler människor ägnar sig åt utförsåkning – och gör det utan att bryta benen av sig, vilket man lätt

gjorde med de gamla skidorna. Så det är faktiskt en positiv utveckling. Det beror ju på oss själva om det urartar, t. ex. så att man lägger ner svindlande summor på utrustningen. Statens insatser kan i det fallet vara att se till att det kommer fram säkra, varudeklarerade prylar och mer konsumentupplysning. Om konsumenterna är aktiva, om man slår sig ihop och om man köper begagnade utrustningar för utförsäkning t. ex., så kan man motverka överdrifterna.

Jag ber också att få citera ett litet stycke ur revyn Svea Hund. Det handlar om risken för överdrifter, som jag också är medveten om. Gösta Ekman är innehavare av en sportaffär. Lena Nyman kommer in och vill köpa stenkulor. Gösta Ekman förklarar då att stenkulor numera är ute. "Det ska åtminstone vara *ett set med plastkulor!* Till det hör också en apparat, en automatisk pyramidbyggare.

Men helst ska det naturligtvis vara elfenbenskulor med garanterat central tyngdpunkt. Dessutom armbågsskydd, fingertutor, räfflade eller med prickmönster, knäskydd, skydd för aralet," – ursäkta herr talman, men det står så – "speciella kulspelekor och en smärtingväska av känt märke att bära dem i (man kan givetvis inte gå i tävlingsskor!)

Föräldrar bör köpa dessa tillbehör. Barnen kan bli mobbade annars!"

På det sättet upplever kanske många föräldrar sin situation. Men vad skall man dra för slutsats av det? Måste man absolut dra den slutsatsen att nu skall staten gå in och förbjuda dessa avarter? Eller kan man tänka sig att det är föräldrarna själva som, genom att slå sig ihop och uppträda aktivt i föräldraföreningar eller konsumtionsföreningar, kan göra en insats?

Så till sist några ord om fritidshuset, som ju skall vara privatiseringens yttersta symbol. Jag är för föreningar, solidaritetsytringar och liknande, men jag är också för att människor skall ha rätt till ett privat liv, till privat fritid. Och den behöver inte alls vara passiviserande. Den kan t. ex. utnyttjas till att gå ute i markerna just för att få uppleva stillheten, för att få tillfälle att vila sig från buller och från sina medmänniskor. Det kan ge inspiration till tankeverksamhet och till insatser i det fackliga och politiska arbetet, som Inga Lantz talade om tidigare.

Och när man pekar på könsrollsfrågan är väl just en ökad privatisering av fritiden för männens del något önskvärt, om man med privatisering menar att man ägnar sig åt t. ex. det privata hushållsarbetet.

Herr talman! Jag instämmer sålunda i en hel del av vad som här sagts om önskvärdheten av ökade åtgärder, men jag har velat framföra dessa allmänna synpunkter för att ställa frågan: Vilken anda är det som skall präglade fritidspolitik? Är det en anda av pekpinnar, av att vi är rädda för att människor skall missbruka sin ökade fritid? Eller är det en anda av förtroende, av att vi skall ställa till förfogande ett allsidigt utbud, och se till att de offentliga organen garanterar säkerheten hos fritidsprylarna och ger bra information om dem, men i övrigt ge en större valfrihet?

Den här frågan borde kanske ha besvarats av statsrådet Carl Lidbom.

som i dagarna har tillsatt en utredning, vars direktiv snuddar vid detta problem. Det gäller om konsumentorganen skall ingripa i och påverka företagens produktutveckling. Syftar den utredningen till att utöva något slags produktcensur, till att myndigheterna skall bestämma att somliga produkter är onödiga saker som vi inte behöver? Om vi hade haft en lagstiftning med det innehålllet, hade vi kanske inte fått vare sig de redskap för utförsåkning eller de färg-TV-apparater som så många tusental människor i dag uppskattar. Är det det som är syftet med det senaste utspelet? Det är visserligen inte utbildningsministerns avdelning, men å andra sidan ligger det inom ramen för det ämne interpellationen tagit upp. Därför kanske vi kan få frågan belyst.

Herr utbildningsministern ZACHRISSON:

Herr talman! Herr Romanus inlägg var det magstarkaste jag hört på länge. Det var intressant att höra det. Jag måste säga att jag blev hemskt besviken. Jag har en känsla av att herr Romanus normalt brukar vara litet mera medveten om att livet inte bara är ljusblått. Så här aningslöst sjömansgossblåögd har en liberal inte uppträtt i kammarens talarstol på mycket länge. Så totalt omedveten om de risker som ett starkt kommersialiserat fritidsutbud innebär trodde jag inte det fanns någon som var numera. Det var intressant. Liberalismen börjar verkligen nu att bli präktigt samhällsfrånvärd.

Vi talade under den senaste veckan om att vi med betänksamhet ser att liberalismen håller på att bli högervriden igen. Det här var ett fantastiskt inlägg i den branschen.

Man får inte vara så aningslös. Valfrihet talar herr Romanus om. Vad är det för intressant med valfrihet, om det bara är rika människor som har den? Det är väl trevligt med fritidsbåtar och sommarstugor, men om det bara är folk med hiskeliga inkomster som kan ha nöje av sådana ting, vad är det då för trevligt med dem? Självfallet är det viktigt att människorna själva skaffar sig en fritid som de uppfattar som meningsfull och inspirerande, men det är lika mycket samhällets ansvar att hålla ordning på bovarna, alla de som brutaliserar fritidslivet för så många människor därför att det enda de är intresserade av är att tjäna pengar på människors fritid. Vad vi bör diskutera är naturligtvis på vilket sätt vi kan skapa meningsfulla alternativ, självfallet inte som några pekpinnar men som ett sätt att verkligen göra fritidssysselsättningen valfri för alla människor i det här samhället och inte bara för det fåtal som befinner sig långt ut till höger om den ekonomiska mittpunkten i vårt samhälle.

Fru Lantz, som har tagit upp den här debatten, gjorde en ganska intressant genomgång av åtskilliga av de utredningar som gjorts under senare tid. Samtidigt som fru Lantz säger att det inte görs någonting för att få en ändring till stånd, citerar hon med stor frimodighet alla de utredningar som just är exempel på att det görs någonting och som varit orsaken till att en rad initiativ har tagits på det här området. Jag skall inte uppta tiden – kammaren är inte särskilt välbesatt, men man

Tisdagen den
4 maj 1976

*Om åtgärder för en
rikare fritid*

bör tänka på de få som är här – med att räkna upp alla de reformer på skolans, kulturpolitikens och socialpolitikens område som är ett resultat av de här utredningarna. Fru Lantz måste väl ändå ha läst någonting av dem. Låt mig som ett enda exempel ta barnstugeutredningen, som jag inbillar mig ligger fru Lantz nära, med hela den diskussion om en förnyelse av barnens fritid som blivit en följd av den utredningen.

Självfallet finns det mycket mer att göra – det är jag den förste att erkänna – inte minst när det gäller de verkligt eftersatta och utsatta grupperna i samhället. Det vore intressant med en diskussion framför allt om vad vi skall göra på barnkulturområdet. Barnen är en grupp som är utsatt för den relativt hänsynslösa exploatering som herr Romanus inte förstått ett dugg av. Det vore också intressant med en diskussion om vad vi skall göra för handikappade människor, för folk i glesbygd eller i relativt torftiga bostadsområden med en uppsökande verksamhet.

Fru Lantz säger att ingenting har gjorts. Men i all sin dar, fru Lantz: Läs på! Det har gjorts fantastiskt mycket. Men vi måste göra ännu mer – det kan vi vara överens om. Men låt oss då konkret gå in för det. Försöksverksamheten med vuxenutbildning – FÖVUX – som har bedrivits dels i Norrbotten, dels i storstadens förortsområden, ger en intressant belysning av vilka metoder man måste använda om man skall nå ut selektivt till just de människor som är sämst lottade. Den verksamheten visar att det framför allt är genom en satsning på organisations- och föreningslivet som man kan nå dessa människor. Jag är litet betänksam mot att fru Lantz tycks prioritera det som görs av kommuner och landsting. Det står för övrigt delvis i strid med det uttalande som denna kammare gjort och som fru Lantz varit med om när det gäller inriktningen av vår fritids- och kulturpolitik, nämligen att vi företrädesvis skall låta föreningsliv och organisationer göra vad de kan göra lika bra som eller bättre än samhället. Det är naturligtvis genom insatser för de särskilt eftersatta som vi främst visar att samhället på det här området är berett att kupa sin hand om dem som är sämst ställda.

Sedan läser fru Lantz åter upp sina frågor om vilka åtgärder som skall vidtas, hur människorna skall nås, vilka löften som kan ges till kommunerna, osv. Läs då svaret och läs en rad av de här utredningarna! Jag kan inte uppta tiden med att läsa upp svaret en gång till, även om jag vet att den här återkopplade pedagogiken är bra för dem som har svårt att hänga med. Men nog är väl fru Lantz medveten om alla de åtgärder som har vidtagits både för att komma åt det kommersiella kultur- och fritidsutbudet och för att söka upp de människor som befinner sig i bristsituationer. Det är mitt löfte, fru Lantz, att sådana åtgärder skall vi fortsätta med och vi skall göra det intensivt. – på alla de områden där samhället har ett ansvar.

Fru LANTZ (vpk):

Herr talman! Herr Romanus har helt missförstått meningen med min interpellation – det är alldeles uppenbart. Mellan herr Romanus å ena

sidan och herr Zachrisson och mig å andra sidan ligger det ljusår. Det finns människor, herr Romanus, som är resurssvaga i det här avseendet och som inte kan utnyttja ens det lilla utbud av fritidsaktiviteter som finns – jag säger det *lilla utbudet* och inte det *stora utbudet*, vilket herr Zachrisson väl gärna hade sett att jag gjort. Med de roller och de arbetsförhållanden som vi i dag har i samhället kan möjligheterna att utnyttja fritiden inte anses svara mot rättvisekrav som vi har rätt att ställa. De som har en bra utbildning och till följd härav bra arbetsförhållanden och till följd av det en bra ekonomi får ett rikt utbud av fritidsverksamheter. Och nås de inte av utbudet kan de själva söka rätt på intressanta aktiviteter. Jag syftar då på kulturaktiviteter, föreningsaktiviteter och politiska aktiviteter och kanske också på fackliga aktiviteter. Men de som har dålig utbildning och till följd av det dåliga arbetsförhållanden och till följd av det oftast dålig ekonomi har inte möjligheter att få en lika bra fritid.

Herr Romanus pläderar för den privata sommarstugan, den privata fritidsbåten och för den privata sportutrustningen. Det stämmer väl överens med hans ideologiska utgångspunkt. Men måste man inte också tänka litet på dem som inte har råd med alla de här underbara tingen, herr Romanus?

Herr Romanus lovordade TV-apparaterna och framför allt färg-TV:n. Förmodligen lovordar han också att vi i sinom tid förmodligen får sju kanaler att välja mellan.

Vänsterpartiet kommunisterna har en helt annan syn på fritiden. Vi vill ha andra och jämlikare fritidsmöjligheter för alla människor, och vi vill ha en kollektiv gemenskap. Vi vill inte att människor skall sitta ensamma och isolerade framför sin färg-TV, såsom herr Romanus indirekt föreslår här i kammaren.

Det skall vara en anda av förtroende som präglar fritiden och inte några pekpinnar, sade herr Romanus. Vpk anser att kommuner och landsting måste få resurser att utveckla och erbjuda ett stimulerande fritidsliv. Man bör därvid inrikta sig på de människor som bäst behöver den här stimulerande fritiden.

Herr Romanus inlägg var mycket konservativt och reaktionärt. Jag förmodar att det är representativt för folkpartiet. Herr Romanus inlägg gör att jag nästan kommer av mig i min argumentation till herr Zachrisson.

Herr Zachrisson påstår att jag sagt att det inte görs någonting på kulturområdet. Det har jag inte sagt. Vad jag har sagt är att det inte görs tillräckligt och att de åtgärder som vidtagits är alltför blygsamma. Jag har läst på förtvivlat men inte hittat de tillräckliga åtgärder som herr Zachrisson talar om. Om herr Zachrisson gjorde ett studiebesök förslagsvis i Jordbro eller gärna i mitt bostadsområde i Skogås eller i Västra Flemingsberg skulle han få ett uppvaknande – det är jag övertygad om – och inse att de insatser som gjorts är helt otillräckliga. Även de åtgärder som nu föreslås i olika utredningar är helt otillräckliga.

Jag kan konstatera att herr Zachrisson uppenbarligen inte kan svara på mina frågor och att regeringen har missat frågan om fritidens användande. Jag är övertygad om att han annars skulle ta kammarens tid i anspråk för att svara på de frågor som jag avslutningsvis ställde i mitt förra anförande.

Herr ROMANUS (fp):

Herr talman! Fru Lantz säger att jag helt har missförstått meningen med interpellationen – det är bara fråga om att stärka de resurssvaga. Nej, om det bara vore fråga om det skulle jag inte ha någonting att invända. Jag är verkligen för att stärka de resurssvaga. Framför allt skall man göra det med allmänna metoder, se till att alla människor får jobb, vidta familjepolitiska stödåtgärder m. m. Det är kanske framför allt barnfamiljerna som är de resurssvaga. Om det bara hade gällt det så hade jag inte alls haft anledning att yttra mig.

Att stärka de resurssvaga och ge människor möjlighet att efterfråga fritidsaktiviteter av olika slag, det är jag sannerligen för och det har folkpartiet verkat för i många sammanhang. Att också se till att den typ av kultur som har svårt att hävda sig i konkurrensen stöds, det har vi framfört förslag om i riksdagen så många gånger att jag inte ens behöver gå in på det. Det är inte alls det jag har reagerat mot, utan det är just inslaget av pekpinnar i den här diskussionen.

I interpellationen frågas t. ex.: "Till vad skall den ökade fritiden användas för att ge människorna en socialt berikande fritid?" Ja, vad skall folk göra för att bli berikade? Det skall de väl få bestämma själva, det skall väl inte utbildningsministern göra? Att bara se människors möjlighet att konsumera fritidsprylar som något negativt, liksom deras möjlighet till ett ökat privatliv, det är väl pekpinnar? Det är vad jag har reagerat mot. Jag har inte påstått att alla har tillfredsställande möjligheter att t. ex. skaffa sig dessa sportgrejer. Tvärtom vill jag att människor skall få större möjlighet till det. Jag ser det alltså inte som något ont att människor lägger ned sina pengar på sådana saker, utan tvärtom som något positivt. Det är draget av moralism i den här diskussionen som jag reagerar mot. Tror utbildningsministern att det bara är människor med hiskeliga inkomster som har fritidsbåtar? Eller är det bara människor med hiskeliga inkomster som åker i alla våra slalombackar? Det är ju inte så. Om nu TV-apparaterna skulle vara ett exempel på hänsynslös exploatering, som utbildningsministern talade om, vem är det då som exploaterar? Är det de som säljer TV-apparaterna eller är det de som gör programmen? Det är väl inte apparaten som är exploatering, utan vad som sågs och görs i programmen? Det är i så fall Sveriges Radio som exploaterar folket.

Ni talar om fullvuxna människor som om de var i behov av oerhört mycket vägledning från politikerna. Men folk är inte så hjälplösa som ni tror. De behöver naturligtvis framför allt ekonomiska resurser och en arbetsmiljö som gör att de orkar med. På den punkten instämmer

jag helt i vad fru Lantz sade i ett tidigare inlägg. Men människor skall inte från politikerna behöva få höra att de, om de exempelvis ägnar sig åt TV-tittande, är passiva kulturkonsumenter. Det är det som jag har vänt mig mot. Det är också det synsättet som kommer fram i artikeln som jag citerade, liksom i interpellationen och interpellationssvaret. Det är den nedlåtande synen på människors fullt frivilliga val av fritidssysselsättning som jag reagerar mot.

Om det är så att utbildningsministern nu säger att det bara är fråga om att ställa alternativ till förfogande och inga pekpinar, då är vi helt överens. Men så ter sig inte den socialdemokratiska politiken, utan här har man tillsatt en utredning, vars direktiv har uppfattats – jag har läst dem noga och frågade om dem – som att en myndighet, innan en produkt har förts ut, skall kunna säga att den är onödig och inte skall få tillverkas. Om vi hade haft en sådan lagstiftning tror jag att mycket av det som människor uppskattar inte hade kommit fram. Vad är det om inte pekpinar? Det är ingenting som tvingar folk att köpa dessa prylar, utan frågan gäller om de över huvud taget skall få föras ut i marknaden.

Om man förstatligar produktionen av läromedlen och dirigerar t. ex. bokutgivning genom selektiva stödformer, är inte det pekpinar? Det är där som skillnaden mellan en socialistisk och en liberal syn är så stor. Det är en annan sak än att ge människan resurser att efterfråga kulturen.

Det är alltså inte så att vi inte skulle vara intresserade av att stödja de resurssvaga grupperna – det är vi i hög grad. Men när detta väl är gjort, låt då människorna själva få bestämma vad de vill göra! Säg inte till dem: Det här är dåligt! Det här är onödigt! Det här skall ni inte göra! Tala inte heller – jag medger att vi här har helt olika synsätt – så illa om privatiseringen! Om man med privatisering avser att människor ägnar sig åt sina familjer, vad är det då för fel i detta? Är inte det en av de saker vi bör ha en chans att göra?

Jag upprepar att jag som politiker naturligtvis tycker att vi skall göra solidaritetsaktioner och delta i föreningar. Jag ägnar ju mitt liv åt det, så det vore konstigt om jag inte tyckte att det var bra. Men människor skall också ha rätt att vara privata, att t. ex. gå ut i naturen – bort från andra. Ni ger folk alltför många moralkakor. Då tror jag det blir en klyfta mellan politiker och andra människor, och det har vi sannerligen alltför mycket av redan nu.

Herr utbildningsministern ZACHRISSON:

Herr talman! Ju längre herr Romanus talar desto mer fantastisk blir han. Jag tycker att han dessutom håller sig litet utanför gränsen för vad man kan anse vara anständigt. Ingen här har naturligtvis något emot att människor är privata eller att de går ut i naturen. Vad är det för dumheter att över huvud taget prata på det viset? Vad det handlar om, herr Romanus, är ju om vi har sådana politiska metoder att vi kan ge de människor som saknar det en chans till kultur- och fritidsaktiviteter.

Tisdagen den
4 maj 1976

*Om åtgärder för en
rikare fritid*

Herr Romanus upprepar att vi måste ha allmänna metoder, att selektiva metoder inte är bra. Men alla utredningar som gjorts under senare tid har ju visat att det är just de liberala allmänna metoderna som inte duger. Sådana metoder leder bara till att de människor som redan har får mer, men den intressanta gruppen är ju de människor som inget har.

Jag vill säga till herr Romanus: Gå hem och läs FÖVUX-rapporten! Gå hem och läs LO:s rapporter om arbetsliv, fritid och annat sådant! Dessa rapporter visar att det bara är genom mycket selektiva och uppsökande metoder som man har möjlighet att nå de människor som är intressanta ur denna synpunkt och som i egentlig mening blir utsatta. Kring dessa människor skall samhället, herr Romanus, i god mening kupa sin hand, så att även de kan få vara privata och inte bara utsatta för ett relativt hänsynslöst kommersiellt påtryckningsutbud.

Jag har inte sagt att det skulle vara något fel i att folk ser på TV. Fru Lantz påstår det, och jag begriper inte hennes resonemang i det avseendet. Självfallet är det inte heller något fel i att ha fritidsbåtar och sommarstugor. Jag upprepar att jag inte har något emot det. Men, herr Romanus, vad diskussionen gäller är att det endast är ett relativt välsituerat fåtal som har tillgång till sådana saker. De metoder som herr Romanus rekommenderar är redan förbrukade i den meningen att de inte har kunnat lösa de problem som vi har i detta sammanhang.

Fru Lantz säger att jag har missförstått hennes interpellation. Jag ber om ursäkt för det, men den var sannerligen inte lätt att begripa. Vi hade ett hiskeligt sjå i kanslihuset när vi skulle avgöra vilket departement som skulle svara på interpellationen, eftersom den var så allmänt och vagt hållen. Jag har trots detta gjort ett tappert försök att ge konkretion åt svaret, sedan det till sist befanns vara så att fru Lantz interpellation huvudsakligen hänförde sig till kultur- och fritidsområdet.

Fru Lantz medger att vissa åtgärder på detta område är vidtagna, men anser att de inte är tillräckliga. Nej, det kan jag naturligtvis hålla med om. Vore alla helt nöjda med vad som gjorts, kunde vi gå hem – både fru Lantz och jag – och inte behöva diskutera den här frågan längre. Självfallet blir aldrig en åtgärd riktigt tillräcklig. Man kan alltid hitta på fler saker att göra. Men, fru Lantz, vad som är viktigt är i vilken riktning vi rör oss, vilka åtgärder vi arbetar med och vilka initiativ som har tagits. Enligt min mening har riksdagen och organisationer av olika slag varit mycket aktiva under senare år just när det gäller att komma bort från den liberala blå idyll som herr Romanus skildrar. Man har försökt att skapa en mera medveten uppsökande verksamhet för att nå de människor som vi har till uppgift att på ett särskilt sätt stödja i en situation där de annars kan bli lämnade utanför. I den verksamheten, som vi har startat och som vi har anledning att gå vidare i, skall vi växa allteftersom resurser och möjligheter skapas, och jag förväntar mig att fru Lantz också i det hänseendet vill vara med och ta nya initiativ.

Fru LANTZ (vpk):

Herr talman! Herr Romanus tar tillbaka litet nu, men hans första inlägg står i alla fall kvar i protokollet.

Vad det handlar om, herr Romanus, är ju att i detta hänseende stärka de resurssvaga människor som vi har i vårt samhälle.

Herr Romanus har reagerat för den formulering som finns i interpellationen – ”Till vad skall den ökade fritiden användas för att ge människorna en socialt berikande fritid?” – och frågar vad riksdagen har med detta att göra. Jo, det är ju så att det är utbildningsministern som i detta avseende har att prioritera och fördela resursramarna så att man kan erbjuda människorna en vettig fritid.

Vidare säger herr Romanus att folk inte är hjälplösa utan klarar det här i alla fall. Men visst finns det hjälplösa människor i detta avseende i vårt samhälle – av olika anledningar alldeles för många – och det är dem man måste inrikta sig på att stärka. Jag menar då till skillnad från herr Zachrisson att de åtgärder som hittills har vidtagits är alldeles otillräckliga.

Sedan säger herr Romanus att man inte kan tvinga folk att köpa fritidsstugor, motorbåtar, TV-apparater eller vad det kan vara fråga om. Men det är ju en annan typ av fritid som jag pläderar för – en kollektiv fritid där det finns utrymme för både facklig och politisk verksamhet. Det är det som är undermeningen i min interpellation. Möjligheterna härtill kan man åstadkomma bl. a. genom att ändra förhållandena i arbetsmiljön och genom att införa en arbetstidsförkortning. Det är inte fråga om några pekpinnar eller att gå in på folks privatliv, utan det är fråga om att ge möjligheter för alla människor till en rik fritid i dessa avseenden.

Herr ROMANUS (fp):

Herr talman! Jag blev en aning förvånad när utbildningsministern sade att jag är på gränsen till det oanständiga. Så känslig trodde jag inte att utbildningsministern var. Om man varnar för privatisering måste det väl innebära någonting, inte sant? Det måste vara någonting som är privat som man är emot i så fall. Min synpunkt var bara den, att det inte är så säkert att privatisering är av ondo. Jag tycker inte att det var någon farlig oanständighet.

Nu tycker jag att vi har funnit vissa gemensamma ståndpunkter. Vi är överens om att man skall stärka de resurssvaga. Jag har aldrig sagt något annat och har ingen anledning att ta tillbaka någonting på den punkten. Men om det är så, att vi dessutom är ense om att man skall lägga bort pekpinnarna, då är det den socialistiska sidan som slår till reträtt. Vad ni sagt både i interpellationen och i svaret har, liksom tidigare politik, varit fullt av pekpinnar. Och det är pekpinnarna jag vänt mig mot. Jag säger det en gång till. Ni får gärna kalla mig för reaktionär och allt vad ni vill om ni blir uppbyggda av det, men vi är överens om att man skall stärka de resurssvaga. Jag vill inte sätta människor

Tisdagen den
4 maj 1976

*Om åtgärder för en
rikare fritid*

i en situation där de inte kan efterfråga olika typer av kultur. Tvärtom, där är vi helt ense.

Vi är också, skulle jag tro, överens om att samhället har viktiga uppgifter när det gäller fritidsutrustning, t. ex. att se till att de fyller säkerhetsnormer. Jag har försökt vara pådrivande på den punkten. Det tog lång tid innan man fick fram säkerhetsnormer för t. ex. hjälmar som används i idrottslivet, alldeles för lång tid. Det är också viktigt att det finns varudeklaration och konsumentupplysning. Men om direktiven från handelsministern innebär att konsumentverket skall gå in i företagens produktutveckling och säga: Den här fritidsprylen är så onödigt så den får ni inte tillverka och även om folk skulle vilja köpa den får ni inte sälja den – då är vi inte överens. Jag har redan frågat två gånger, jag kanske kan få besked om det, eftersom utbildningsministern svarat på interpellationen. Är det detta ni tänkt er, är vi inte ense utan det är en sådan pekpinne som jag reagerat mot.

Likaså om ni på det kulturella området säger, att det finns så mycket onödigt kulturutbud, tidningar och böcker på för låg nivå, de skall inte få finnas. Om ni har den uppfattningen är vi inte överens. Jag beskyller er inte för att vilja minska tryckfriheten, men även ett hårt selektivt stöd kan få sådana verkningar. Det som några förståsigpåare inte tycker är bra får för dåliga chanser.

När utbildningsministern säger att alla utredningar visar att generella metoder är sämre än selektiva, håller jag inte med. Litteraturutredningen kom fram till att en mer generell metod för att stödja utgivning av svensk skönlitteratur var att föredra. Det fanns f. ö. flera socialister i den utredningen som hade samma uppfattning. Många här i riksdagen tycker på samma sätt, nämligen att mer generella metoder vore att föredra. Det blev inte så, men det förslag som utbildningsministern lade fram på den punkten gjorde inte så stor lycka.

Mycket kan göras dels för att stödja de kulturformer som har svårt att hävda sig, dels för att stödja de konsumenterna som har svårt att hävda sig, utan att tillgripa de pekpinnar som ni socialister har så lätt att komma med. Om man frågar vad den ökade fritiden skall användas till för att ge människorna ett socialt berikande liv, måste man mena att det är något som några myndigheter skall uttala sig om. Det är klart att utbildningsministern kan diskutera saken. Men hur människor skall använda sin fritid måste det ändå till slut vara de själva som avgör, utan för mycket nedvärdering från politikernas sida av det som de frivilligt har valt. Det är det jag vänt mig emot. Visst har människor stora problem, men de är inte så osjälvständiga, så manipulerade som ni vill framställa dem. Om de t. ex. lägger pengar på att köpa en viss fritidsutrustning, gör de detta för att de tycker den är bra och vill använda den, bara vi ser till att marknadsföringen inte är vilseledande.

I vissa situationer kan man bli utsatt för gruppträck. Det gäller framför allt barn och ungdomar. Där tror jag man kan göra gemensamma insatser. Jag sade i mitt första inlägg att jag hoppas att människor i sådana sam-

manhang skall sluta sig samman, i t. ex. föräldraföreningar och konsumtionsföreningar, och ta upp kampen mot den typen av tryck, nämligen att barn och ungdomar måste ha vissa dyra saker för att bli accepterade. Det tror jag inte statsråd och riksdagsledamöter kan göra så mycket åt. Även i det fallet vill jag ha mera utrymme för de vanliga människornas ståndpunktstagande. Det är på de punkterna vi har skilda åsikter, däremot inte – det säger jag ytterligare en gång för att det inte skall föreligga något missförstånd – när det gäller insatser för att stärka resurssvaga eller för att skydda oss mot farliga saker. Därvidlag tycker jag inte att regeringen har särskilt mycket att berömma sig av. Om man koncentrerar sig på sådana åtgärder och på att hålla efter bovarna, som Bertil Zachrisson sade, tror jag att man kan göra nytta. Lägg bort pek-pinnarna t. v.!

Herr utbildningsministern ZACHRISSON:

Herr talman! Jag skall fatta mig mycket kort: Jag tycker att det finns anledning att upprepa att det finns vissa gränser i en diskussion som man inte går över. En sådan gräns är att man inte beskyller en motståndare i en debatt för att ha sagt någonting som han inte har sagt – och låtsas att det är en ståndpunkt han intagit. Man kan vara trött, man kan vara slarvig – det är O.K.

Jag har inte talat om privatisering. Jag tycker tvärtom att det är angeläget att människor också har en möjlighet att vara privata, inte minst på fritiden. Jag delar den ståndpunkten. Jag har inte talat om att människor inte får gå ut i naturen. Jag upprepar det igen. Den sortens beskyllningar skall man inte göra, herr Romanus.

Vad det gäller – jag upprepar det igen, eftersom herr Romanus kommer tillbaka till den där filosofin – är att med samhällets resurser, våra gemensamma tillgångar, göra en sådan rättvis fördelning att de människor som inte får del av det utbud som vi är överens om att alla människor bör få del av på fritids- och kulturområdet får del därav. Därigenom kan vi skapa förutsättningar för den i god mening privata fritid som också herr Romanus är intresserad av. Men det sker inte av sig självt, det sker inte – tyvärr – med hjälp av liberala marknadskrafter, herr Romanus. För att vi skall nå det målet behövs en viss planering och en viss styrning. Det är bl. a. därför vi sitter i den här riksdagen.

Fru LANTZ (vpk):

Herr talman! Jag vill inte uttala mig om huruvida herr Romanus missuppfattat mig eller om han hört på dåligt – men vi anser givetvis att folk skall få efterfråga olika typer av kultur. Men man måste också möjliggöra för alla människor – där är poängen – att efterfråga olika typer av kultur. Det kan inte alla människor göra nu. Mycket stora grupper har inte den möjligheten; det borde ha framgått av debatten så länge som den nu pågått. Man måste alltså möjliggöra för människor dels att efterfråga kultur och fritidsaktiviteter, dels att utnyttja dem i olika hänseenden. Det är det som är det viktiga.

Tisdagen den
4 maj 1976

*Om åtgärder för en
rikare fritid*

Herr ROMANUS (fp):

Herr talman! Nu förstår jag varför utbildningsministern blev upprörd och talade om att jag var oanständig. Det var skönt att vi fick det uppklarat. Det var inte utbildningsministern som talade om privatisering utan Inga Lantz. Det var henne jag vände mig mot på den punkten. Bertil Zachrisson behöver alltså inte bli så upprörd. Om det bara var det som var min stora oanständighet var den saken lätt avklarad.

Men även utbildningsministern har talat om kommersialisering och sagt att den skulle innebära stora faror. På den punkten säger jag igen: Om det bara gäller att stärka människors möjlighet att efterfråga olika typer av kultur, dvs. att stödja de resurssvaga och göra den mer svårsålda kulturen mer lättillgänglig genom att stödja den, är det heller inga problem. Men om avsikten är att ni skall ingripa mot det ni kallar kommersialiserad kultur i olika former, då har vi olika uppfattningar. Det är på den punkten jag fortfarande inte får något svar. Är det det som planeras – att man skall ingripa mot exempelvis tillverkning av det som någon myndighet anser vara onödiga fritidsprylar? Är det tanken bakom herr Lidboms senaste utspel? Onekligen har det funnits sådana tongångar i debatten – jag pekade på dem inledningsvis – som tyder på att det inte bara gäller att stödja de resurssvaga. När det gäller att stödja dem har vi varit överens hela tiden; det är alltså inte mycket att tala om.

Men frågan är om ni tänker ingripa mot privatisering, kommersialisering och liknande faror. Det är på den punkten som inte någon av er har gett ordentligt besked. Vad är det ni vill göra åt de sakerna? Om det bara gäller att stödja människors möjlighet att efterfråga kultur och fritidsaktiviteter finns det ingen motsättning och har inte funnits under hela diskussionen. Men avser ni att ingripa mot det som ni anser onödigt eller felaktigt?

Inläggen från socialistiskt håll – såväl interpellationen och svaret som den allmänna debatten – är fulla av litet vaga antydningar om att folk lägger ned pengar på något onödigt, något som de inte borde ägna sig åt. Det antyds att man måste göra någonting åt detta. Vad?

Fru LANTZ (vpk):

Herr talman! Det borde väl stå klart att vpk är emot en privatisering av fritiden och en passivisering, som privatiseringen också innebär. Vi är även emot en kommersialiserad fritid. Det är därför jag har framställt interpellationen. Det borde inte råda något missförstånd på den punkten. Vad herr Zachrisson sedan tycker i den här frågan får han själv stå för.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 11 Föredrogs och hänvisades

Motioner

1975/76:2533 och 2534 till konstitutionsutskottet

§ 12 Föredrogs men bordlades åter
finansutskottets betänkanden 1975/76:33–35
skatteutskottets betänkande 1975/76:59
justitieukskottets betänkanden 1975/76:35 och 36
lagutskottets betänkanden 1975/76:17, 23, 24, 26 och 28
försvarsutskottets betänkanden 1975/76:33–36
socialutskottets betänkanden 1975/76:39, 41, 42 och 46
trafikutskottets betänkanden 1975/76:22 och 23
jordbruksutskottets betänkanden 1975/76:35–38 samt 43
näringsutskottets betänkanden 1975/76:57 och 58
inrikesutskottets betänkanden 1975/76:38 och 39

§ 13 Föredrogs och bifölls. interpellationsframställningen 1975/76:177.

§ 14 Herr talmannen meddelade att på föredragningslistan för morgondagens sammanträde skulle de två gånger bordlagda ärendena uppföras i följande ordning:

justitieukskottets betänkanden nr 28 och 33
civilutskottets betänkanden nr 22, 26 och 17
socialförsäkringsutskottets betänkande nr 34
försvarsutskottets betänkande nr 36
lagutskottets betänkanden nr 20, 22 och 25
försvarsutskottets betänkande nr 31
utbildningsutskottets betänkanden nr 23 och 25
trafikutskottets betänkanden nr 17, 20 och 21
näringsutskottets betänkande nr 33
skatteutskottets betänkanden nr 57 och 58
lagutskottets betänkanden nr 16 och 27
näringsutskottets betänkanden nr 47–49
finansutskottets betänkanden nr 33–35
skatteutskottets betänkande nr 59
lagutskottets betänkanden nr 17, 23, 24, 26 och 28
försvarsutskottets betänkanden nr 33–35
socialutskottets betänkanden nr 39, 41, 42 och 46
trafikutskottets betänkanden nr 22 och 23
jordbruksutskottets betänkanden nr 35–38 och 43
näringsutskottets betänkanden nr 57 och 58
inrikesutskottets betänkanden nr 38 och 39
socialförsäkringsutskottets betänkanden nr 30 och 33
socialutskottets betänkanden nr 36, 35, 33, 34 och 37
justitieukskottets betänkanden nr 35 och 36
kulturutskottets betänkande nr 37

§ 15 Anmäldes och bordlades

Finansutskottets betänkande

1975/76:36 med anledning av propositionen 1975/76:184 om fortsatt valutareglering jämte motioner

Nr 116

Tisdagen den
4 maj 1976

*Meddelande om
frågor*

Utbildningsutskottets betänkande

1975/76:27 med anledning av propositionen 1975/76:100 såvitt gäller anslag till bidrag till viss vårstyrkesutbildning jämte motioner avseende sektorn för vårstyrkesutbildning

Jordbruksutskottets betänkande

1975/76:39 med anledning av propositionen 1975/76:130 om stödåtgärder på fiskets område, m. m. jämte motioner

§ 16 Anmäldes och bordlades

Motioner

1975/76:2535 av herr *Lindahl* i Hamburgsund med anledning av propositionen 1975/76:204 om ändringar i grundlagsregleringen av tryckfriheten

1975/76:2536 av herr *Lindkvist m. fl.* med anledning av riksdagens förvaltningsstyrelsens förslag (1975/76:20) om riksdagens lokalfrågor på längre sikt m. m.

1975/76:2537 av herr *Hermansson m. fl.* med anledning av riksdagens förvaltningsstyrelsens förslag (1975/76:22) till vissa ändringar i ersättningsstadgan för riksdagens ledamöter

§ 17 Meddelande om frågor

Meddelades att följande frågor framställdes

den 30 april

1975/76:343 av fru *Lantz* (vpk) till fru statsrådet Hjelm-Wallén om barnskötarutbildningen i gymnasieskolan:

Det finns i gymnasieskolan en specialkurs för utbildning till barnskötare och dagbarnvårdare som omfattar endast en termin. För tillträde till denna kurs krävs ingen s. k. förpraktik. I denna utbildning ingår bara sju timmars praktik per vecka. Med normal frånvaro kan eleverna bli behöriga barnskötare med en praktik som uppgår till tolv dagar. Det har ofta framhållits betydelsen av att just personal inom barnomsorgen har eller förvärvar praktik inom utbildningen.

Anser statsrådet att denna barnskötarutbildning motsvarar de krav på praktisk undervisning som måste vara ett huvudmoment i utbildning av all barnomsorgspersonal?

den 4 maj

Nr 116

Tisdagen den
4 maj 1976

1975/76:344 av herr *Westberg* i Ljusdal (fp) till herr socialministern om tillämpningsföreskrifter till bestämmelserna om handikappersättning:

*Meddelande om
frågor*

Genom beslut av 1974 års riksdag infördes en ny ersättningsform – handikappersättning. För blinda, döva och gravt hörselskadade föreligger en generell ersättningsrätt. I övrigt anges varken i lagstiftning, i förarbeten eller i tillämpningsföreskrifter vilka kategorier av handikappade som kan komma i åtnjutande av förmånen. Osäkerhet i tillämpningen råder både i fråga om bedömningen av det behov som följer av olika slags handikapp och i fråga om vilken hänsyn som vid beslut om handikappersättning bör tagas till den vård och service som den handikappade erhåller genom sjukvårdshuvudmannens och/eller kommunens försorg.

Anser herr statsrådet att föreskrifter för försäkringskassornas tillämpning av bestämmelserna om handikappersättning i lagen om allmän försäkring bör utfärdas?

1975/76:345 av herr *Westberg* i Ljusdal (fp) till herr kommunministern om kompensation till Bollnäs kommun för kostnader för ändrad kommunindelning:

Regeringen beslutade den 29 april 1976 att överföra förutvarande Alfta kommun från Bollnäs till Ovanåker. Bollnäs kommun hade medgivit indelningsändring under förutsättning av att staten helt och fullt kompenserar kommunen för de kostnader indelningsändringen kan medföra.

Vilken kompensation till Bollnäs kommun för de kostnader indelningsändringen medför avser herr statsrådet att föreslå?

1975/76:346 av herr *Petersson* i Röstånga (fp) till herr kommunikationsministern om säkerhetsbestämmelserna för luftfarten:

Efter ett uppmärksammat JO-beslut (Dnr 330/75) ställer sig piloter och konsumenter frågande till vad som numera menas med flygsäkerhet. Luftfartsinspektionen har tidigare i några konkreta fall, där säkerhetsbestämmelserna bevisligen inte följts, hävdat att flygsäkerheten vid dessa tillfällen icke var reellt äventyrad. JO bidrager med sitt uttalande till en än mer ökad begreppsförvirring med följande: "Vad skall förstås med flygsäkerhet? Såvitt jag förstår finns ingen absolut flygsäkerhet. Det är snarare en fråga om vilken nivå som skall anses godtagbar."

Delar statsrådet JO:s och luftfartsinspektionens bedömning att flygsäkerhetsbestämmelser grundade på ICAO:s normer kan åsidosättas utan att flygsäkerheten åsidosätts?

Nr 116

Tisdagen den
4 maj 1976

*Meddelande om
frågor*

1975/76:347 av herr *Nordgren* (m) till herr finansministern om kontrollaktionen EI-67:

Avser finansministern att låta utreda huruvida fel har förekommit i uppläggnings- eller genomförandet av den av riksskatteverket genomförda kontrollaktionen EI-67 och avser finansministern att, om fel har gjorts, uppdra åt berörda myndigheter att på eget initiativ rätta de fel i taxeringen som kan ha uppkommit?

§ 18 Kammaren åtskildes kl. 19.04.

In fidem

BERTIL BJÖRNSSON

/Solveig Gemert