

Fredagen den 16 maj

Kl. 09.00

§ 1 Justerades protokollet för den 7 innevarande månad.

§ 2 Herr talmannen meddelade att herr *Olsson* i Stockholm denna dag återtagit sin plats i riksdagen, varigenom herr Franzéns i Stockholm uppdrag som ersättare för honom upphört.

§ 3 Meddelande om sammanträdet tisdagen den 27 maj

Herr TALMANNEN:

Debatten angående energihushållningen m. m. äger som tidigare meddelats rum tisdagen den 27 maj. Med ändring av den ursprungliga tidsplanen tar kammarens arbetsplenium nämnda dag sin början kl. 9.00.

§ 4 Föredrogs men bordlades åter skatteutskottets betänkande nr 27, socialförsäkringsutskottets betänkande nr 14, utbildningsutskottets betänkanden nr 16 och 23, jordbruksutskottets betänkanden nr 15 och 16 samt inrikesutskottets betänkande nr 14.

§ 5 Den statliga trafikpolitiken, m. m.

Föredrogs trafikutskottets betänkande nr 8 med anledning av motioner angående den statliga trafikpolitiken, m. m.

I detta betänkande behandlades motionerna
1975:55 av herr Torwald (c) och fru Tillander (c),
1975:170 av herr Olsson i Järvsö m. fl. (c),
1975:173 av fru Tillander m. fl. (c),
1975:189 av herr Wååg m. fl. (s, c),
1975:212 av herr Ericson i Örebro m. fl. (s), vari hemställt att riksdagen hos regeringen begärde en skyndsam översyn och redovisning av möjligheterna att under den närmaste tioårsperioden satsa väsentligt ökade belopp på en snabb upprustning av vägar och järnvägar,
1975:215 av fru Jonäng m. fl. (c),
1975:274 av herr Magnusson i Kristinehamn m. fl. (vpk),
1975:275 av herr Nilsson i Agnäs (m),
1975:367 av herr Bohman m. fl. (m), vari såvitt nu var i fråga (yrkandena A 1-3 och 6-7) hemställt att riksdagen A. hos regeringen skulle anhänga

Fredagen den
16 maj 1975

*Meddelande om
sammanträdet
tisdagen den 27 maj*

*Den statliga
trafikpolitiken,
m. m.*

1. att regeringen gav trafikpolitiska utredningen till känna vad i motionen anförts angående den framtida statliga trafikpolitiken, 2. att motionen i vad avsåg sambandet mellan trafikpolitik och regionalpolitik överlämnades till trafikpolitiska utredningen för beaktande, 3. om åtgärder för att möjliggöra köp av genomgående biljetter för resor som skedde med olika transportmedel, 6. att vad som i motionen anförts beträffande taxsystemet vid SJ gavs den trafikpolitiska utredningen till känna, 7. om en förutsättningslös utredning angående det svenska inrikesflygets framtida organisation,

1975:372 av herr Hermansson m. fl. (vpk),

1975:374 av herrar Lundgren (s) och Jadestig (s),

1975:560 av herr Boström m. fl. (s), såvitt nu var i fråga (yrkandet 2),

1975:561 av herr Börjesson i Falköping (c), vari hemställdes att riksdagen hos regeringen begärde åtgärder i syfte att uppnå sådana ändringar i SJ:s godstaxor att orättvisorna gentemot mindre orter avlägsnades,

1975:563 av herr Börjesson i Falköping (c) och herr förste vice talmannen Bengtson (c),

1975:564 av herr Fagerlund m. fl. (s), vari hemställdes att riksdagen som sin mening gav regeringen till känna vad i motionen anförts om en bättre samordning av de statliga transportföretagens verksamhet inom ramen för den regionala trafikplaneringen,

1975:566 av herr Gustafsson i Säffle m. fl. (c),

1975:567 av herr Gustavsson i Nässjö m. fl. (s),

1975:569 av herrar Helén (fp) och Fälldin (c), vari såvitt nu var i fråga (yrkandena 1–3) hemställdes 1. att riksdagen hos regeringen begärde a. att i avvaktan på den trafikpolitiska utredningens förslag omedelbara åtgärder vidtogs för att öka järnvägarnas konkurrenskraft och ge dem större möjligheter att ge allmänheten en fullgod service, innebärande bl. a. försök med prissänkningar på vissa sträckor, förbättrad regional och lokal trafik, chartervagnar i tåg, förbättrad sovvnagnsservice, förbättrad marknadsföring, b. att den s. k. snitttaxan avskaffades vid kombinerade järnvägs- och bussresor i de fall då SJ använde buss i stället för tåg, c. att SJ:s tioårsplan över behovet av investeringar omarbetades till ett aktionsprogram i syfte att ge SJ en väsentligt ökad del av såväl person- som godstrafiken i landet i enlighet med vad som anförts i motionen, 2. att riksdagen som sin mening gav regeringen till känna att inga nedläggningar av järnvägar mot berörda kommuners vilja fick göras i avvaktan på resultatet av pågående utredningsarbete, 3. att riksdagen gav regeringen till känna att verksamheten inom SJ borde inriktas på förbindelser med särskilda snabbtåg som kunde kraftigt reducera nuvarande restider,

1975:577 av herr Nilsson i Kalmar m. fl. (s),

1975:587 av herr Strömberg i Botkyrka m. fl. (fp),

1975:589 av herrar Torwald (c) och Johansson i Hållsta (c), vari hemställdes att riksdagen hos regeringen skulle anhålla att direktiven till tra-

fikpolitiska utredningen kompletterades i enlighet med vad som angetts i motionen,

1975:841 av herrar Gustafsson i Säffle (c) och Norrby (c),

1975:853 av herr Mattsson i Skee m. fl. (c),

1975:1435 av herrar Andersson i Nybro (c) och Svanström (c),

1975:1436 av herr Andersson i Nybro m. fl. (c),

1975:1439 av herr Boo m. fl. (c),

1975:1441 av herrar Carlström (fp) och Ångström (fp), vari hemställts att riksdagen hos regeringen begärde att de kommersiella distriktsenheterna i Växjö, Umeå och Borås utbyggdes i syfte att åstadkomma en aktivering av försäljnings- och serviceverksamheten i dessa områden,

1975:1444 av herr Fransson m. fl. (c),

1975:1447 av herr Fälldin m. fl. (c), vari såvitt nu var i fråga (yrkandena 1 och 2) hemställts 1. att riksdagen uttalade sig för en sådan utformning av trafikpolitiken att en viss grundläggande försörjning med kollektiv trafik med statligt kostnadsansvar ordnades i hela landet och på lika villkor i den mån regionalpolitiska skäl inte föranledde en annan ordning, 2. att riksdagen som sin uppfattning uttalade att nedläggning av järnvägsstationer mot berörda kommuners vilja inte fick komma till stånd i avvaktan på resultatet av pågående utredningsarbete,

1975:1448 av herr Gillström (s),

1975:1451 av herr Granstedt m. fl. (c),

1975:1454 av herr Helén m. fl. (fp), vari såvitt nu var i fråga (yrkandena 2 och 3) hemställts 2. att riksdagen gav regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande den trafikpolitiska utredningens arbete i fråga om SJ, 3. att riksdagen gav regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande riktlinjerna för trafikpolitiken,

1975:1455 av herr Henmark (fp),

1975:1456 av herr Hermansson m. fl. (vpk), vari föreslagits 1. att riksdagen uttalade a. att anslaget för bibehållande av olönsamma järnvägsstationer borde ses över i syfte att åstadkomma en betydande uppjustering, b. att kravet på SJ om företagsekonomisk lönsamhet vid ställningstagande till service av s. k. olönsam karaktär borde mildras, c. att taxesänkningar vid SJ enligt i motionen framförda synpunkter snarast borde komma till stånd, d. att en planering av bilismens framtida utveckling borde bli föremål för uppmärksamhet i samband med det pågående utredningsarbetet, e. att ett program för tung lastbilstrafiks överförande från landsväg till järnväg, bl. a. genom åtgärder föreslagna i motionen, snarast borde komma till stånd, f. att statsbidragsbestämmelser för byggande och drift av anläggningar och trafikmedel i kollektivtrafik utfärdades i enlighet med vad i motionen framhållits samt att statsbidragsbestämmelser utfärdades även för byggande av cykelleder, 2. att motionens synpunkter i övrigt överlämnades till trafikpolitiska utredningen för beaktande,

1975:1460 av herr Hörberg (fp),

1975:1463 av herr Jonsson i Alingsås m. fl. (fp, c, vpk), vari hemställts

Fredagen den
16 maj 1975

*Den statliga
trafikpolitiken,
m. m.*

1. att riksdagen beslutade att regeringen tillsatte en parlamentarisk arbetsgrupp med inslag från berörda verk och fackliga organisationer för att åstadkomma ett bättre samarbete mellan de statliga kommunikationsverken, 2. att riksdagen uttalade att ytterligare järnvägsnedläggelser icke fick göras innan pågående trafikpolitiska utredningar slutfört sitt uppdrag,

1975:1466 av fru Jonäng (c) och herr Björk i Gävle (c),

1975:1468 av herrar Karlsson i Mariefred (c) och Sundkvist (c),

1975:1474 av herrar Lindahl i Hamburgsund (fp) och Jonsson i Alingsås (fp), vari hemställts att riksdagen gav regeringen till känna vad som anförts i motionen om indragningar och avbemannning av järnvägsstationer,

1975:1494 av herr Olsson i Järvsö m. fl. (c), vari hemställts att riksdagen begärde att regeringen i samråd med trafikföretagen skyndsammast genomförde ett åtgärdsprogram för ökat resande med kollektiva trafikmedel enligt vad som i motionen angivits,

1975:1499 av herr Stjernström (c), vari hemställts att riksdagen ånyo hos regeringen krävde att omedelbara åtgärder vidtogs för upprustning av inlandsbanan i avvaktan på trafikpolitiska utredningens mera definitiva resultat,

1975:1500 av herrar Stjernström (c) och Åsling (c),

1975:1501 av herrar Stjernström (c) och Åsling (c), vari hemställts 1. att riksdagen som sin mening uttalade att försämringar i försörjningen med tågtrafik inte fick komma till stånd och att kostnader – inkl. kostnader för det i motionen nämnda rabatteringsförsöket – som eventuellt inte kunde täckas inom ramen för bidraget till icke lönsam trafik skulle bestridas genom nedsättande av kravet på företagsekonomisk förräntning inom verket, 2. att riksdagen begärde att regeringen undanröjde de hinder SJ ansåg sig ha för att avskaffa snitttaxan, samt

1975:1507 av herr Torwald m. fl. (c), vari hemställts att riksdagen som sin mening uttalade att SJ skulle lämna ut det material som trafikpolitiska utredningen behövde för att kunna fullgöra sitt uppdrag på ett tillfredsställande sätt.

Utskottet hemställde

1. att riksdagen skulle

a. med anledning av motionerna 1975:212, 1975:367, yrkandena A 1–2 och 7, 1975:564, 1975:569, yrkandet 2, 1975:589, 1975:1447, yrkandena 1–2, 1975:1454, yrkandena 2 – utom i vad avsåg utlämnande av material om SJ:s kostnadsstruktur till den trafikpolitiska utredningen – och 3, 1975:1456, yrkandena 1 a–b, 1975:1463, 1975:1474 och med avslag på motionen 1975:1456, yrkandena 1 d–e och 2, som sin mening ge regeringen till känna vad utskottet anförut rörande riktlinjer för den framtida trafikpolitiken samt rörande indragning av olönsamma bandelar och järnvägsstationer jämte övriga i nämnda motioner upptagna frågor,

b. med anledning av motionerna 1975:1454, yrkandet 2 i vad avsåg utlämnande av material om SJ:s kostnadsstruktur till den trafikpolitiska utredningen, och 1975:1507 som sin mening ge regeringen till känna

vad utskottet härom anført,

Nr 82

Fredagen den
16 maj 1975

*Den statliga
trafikpolitiken,
m. m.*

2. att riksdagen skulle avslå
 - a. motionen 1975:577,
 - b. motionen 1975:1455,
3. att riksdagen skulle med anledning av motionerna 1975:367, yrkandena A 3 och 6, 1975:561, 1975:569, yrkandena 1 a–c och 3, 1975:1441, 1975:1456, yrkandet 1 c, 1975:1494, 1975:1499 och 1975:1501 som sin mening ge regeringen till känna vad utskottet anført rörande de i motionerna upptagna frågorna om SJ:s verksamhet samt dess investerings- och taxepolitik m. m.,
 4. att riksdagen skulle avslå motionen 1975:1435,
 5. att riksdagen skulle avslå
 - a. motionen 1975:1468,
 - b. motionen 1975:170,
 6. att riksdagen skulle avslå
 - a. motionen 1975:1466,
 - b. motionen 1975:560, yrkandet 2,
 - c. motionen 1975:567,
 - d. motionen 1975:587,
 - e. motionen 1975:1436,
 7. att riksdagen skulle avslå motionen 1975:1439,
 8. att riksdagen skulle avslå
 - a. motionen 1975:1500,
 - b. motionen 1975:275,
 - c. motionen 1975:1451,
 9. att riksdagen skulle avslå
 - a. motionen 1975:215
 - b. motionen 1975:563,
 - c. motionen 1975:853,
 - d. motionen 1975:1444,
 - e. motionen 1975:1448,
 10. att riksdagen skulle avslå
 - a. motionen 1975:55,
 - b. motionen 1975:173,
 - c. motionen 1975:1460,
 - d. motionen 1975:1456, yrkandet 1 f,
 - e. motionen 1975:274,
 - f. motionen 1975:372,
 11. att riksdagen skulle avslå
 - a. motionen 1975:189,
 - b. motionen 1975:374,
 12. att riksdagen skulle avslå
 - a. motionen 1975:566,
 - b. motionen 1975:841.

Fredagen den
16 maj 1975

*Den statliga
trafikpolitiken,
m. m.*

Reservationer hade avgivits

1. beträffande del av motiveringen för yrkandet 1 a rörande allmänna riktlinjer för den framtida trafikpolitiken, m. m. av herrar Mellqvist (s), Lindahl i Lidingö (s), Hugosson (s), Rosqvist (s), Östrand (s), Magnusson i Kristinehamn (vpk) och Johansson i Åmål (s) som ansett att utskottets yttrande i viss del skulle ha av reservanterna angiven lydelse,

2. beträffande motiveringen i övrigt och yrkandet 1 a rörande allmänna riktlinjer för den framtida trafikpolitiken, m. m. av herr Magnusson i Kristinehamn (vpk) som ansett att utskottets yttrande i vissa delar skulle ha av reservanten angiven lydelse samt att utskottet under 1 a bort hemställa

att riksdagen skulle med anledning av motionerna 1975:212, 1975:367, yrkandena A 1–2 och 7, 1975:564, 1975:569, yrkandet 2, 1975:589, 1975:1447, yrkandena 1–2, 1975:1454, yrkandena 2 – utom i vad avsåg utlämnande av material om SJ:s kostnadsstruktur till den trafikpolitiska utredningen – och 3, 1975:1456, yrkandena 1 a–b, d–e och 2, 1975:1463 och 1975:1474 som sin mening ge regeringen till känna vad reservanten anfört rörande riktlinjer för den framtida trafikpolitiken samt rörande indragning av olönsamma bandelar och järnvägsstationer jämte övriga i nämnda motioner upptagna frågor,

3. beträffande utlämnande av material om SJ:s kostnadsstruktur till den trafikpolitiska utredningen av herrar Mellqvist (s), Lindahl i Lidingö (s), Hugosson (s), Rosqvist (s), Östrand (s), Magnusson i Kristinehamn (vpk) och Johansson i Åmål (s) som ansett att utskottet under 1 b bort hemställa

att riksdagen skulle avslå motionerna 1975:1454, yrkandet 2 i vad avsåg utlämnande av material om SJ:s kostnadsstruktur till den trafikpolitiska utredningen, och 1975:1507.

Herr MELLQVIST (s):

Herr talman! Att trafik och trafikolyckor hör samman får vi allt emellanåt klara och dystra besked om. Under gårdagen inträffade en mycket beklagansvärd olycka inom det spårbundna trafikområdet i Norrköping. Det var en skolklass som skulle utnyttja någon dag före terminsavslutningen till skolresa som blev offer för just den hemsökelsen. Vi känner självfallet stort medlidande och beklagar djupt denna olyckshändelse. Framför allt känner vi medlidande med de närmast anhöriga till de människor som så hastigt och brutalt rycktes bort.

Debatten här i dag kommer inte att omfatta trafiksäkerhet – vi får tillfälle att tala om det vid ett annat tillfälle – utan debatten skall handla om trafikpolitiken som sådan och därmed sammanhängande spörsmål.

I det betänkande som ligger till grund för diskussionen här redovisas inte mindre än en 40-tal olika motioner. De tar upp olika problem som sammanfaller med just trafikpolitik. De här motionerna har jag inte för

avsikt att närmare gå in på. Jag utgår från att utskottets ordförande tar upp dem till granskning. Men i stort sett skulle jag vilja säga att utskottet är enigt i sitt ställningstagande, bortsett från två punkter, som jag också vill knyta an till något senare.

Det hade givetvis varit önskvärt att vi kunnat avlämna ett enhälligt utskottsbetänkande, men av olika anledningar lät det sig inte göra, utan till betänkandet är som bekant fogat några reservationer. Jag tänker därför bara kommentera några av de synpunkter som utskottet har framfört och där vi alltså är eniga.

Det sker mycket inom trafikpolitiken, och det kommer självfallet att i sin tur sätta spår efter sig. Vad jag då tänker på är närmast de utredningar av skilda slag som pågår. Det är stora frågor som tas upp, och vi har framför allt den trafikpolitiska utredningen, den s. k. trafikplaneringsutredningen, kollektivtrafikutredningen och utredningen avseende regionalt gällande generella trafikrabatter, den s. k. 50-kortsutredningen samt sist men inte minst länsstyrelsernas regionala trafikplaneringsarbete.

Vad gäller det sistnämnda har länsstyrelserna under slutet av förra året avgett sina förslag till trafikplaner, som sedan skall utvärderas och avstämmas för att kunna nyttiggöras i det fortsatta trafikpolitiska utrednings- och utvecklingsarbetet. Vissa delförslag från den trafikpolitiska utredningen har också aviserats, och meningen är att vi skall till uppdragsgivaren kunna överlämna några av dessa delbetänkanden under den närmaste tiden.

Det blir med andra ord ganska avgörande beslut om den långsiktiga trafikpolitiken för den närmaste framtiden som kommer att ställas under riksdagens beslut. Vi hävdar – och där är vi eniga inom utskottet – att samhället måste ha ett ansvar för att tillfredsställande transportmöjligheter kan erbjudas näringslivet och medborgarna till, som vi säger, lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader. Vi utgår också från att en effektivare och mera långtgående samordning än som f. n. sker skall komma till stånd med regional- och lokaliseringspolitiken på grundval av samhällsekonomiska värderingar och med hänsynstagande till arbetsmarknadspolitiska och miljöpolitiska synpunkter.

Ansvaret för den grundläggande försörjningen med kollektiva kommunikationer för hela landet bör åvila samhället, dvs. staten. Huvuddelen av dessa kommunikationer bör organiseras i ett för hela landet omfattande nät, vari olika trafikslag och trafikutövare inordnas. Härigenom skulle enligt det enhälliga utskottets uppfattning en grundläggande försörjning med kollektiv person- och godsbefordran garanteras i orter med olika storlek och olika struktur. Trafikpolitiken bör således, som också kommunikationsministern vid flera tillfällen framhållit, grundas på själva principen att utjämna skillnader i sociala och ekonomiska hänseenden mellan enskilda och grupper av människor såväl inom som mellan olika regioner. Här kommer alltså riksdagens roll in i bilden. Vi hävdar att riksdagen bör ange de principer för trafiken för vilka staten har kostnadsansvaret. Utifrån dessa principer skall planeringen av trafiken ske

på riksnivå och på regional nivå. Nära samarbete förutsätts vid planeringen då det gäller att skapa ett sammanhängande trafiknät. När det gäller taxeberäkningarna, som är viktiga inte minst ur jämlikhetssynpunkt, skall man så långt som möjligt nå fram till en enhetlig taxa och se till att den också kommer i tillämpning, oavsett om olika trafikmedel och trafikföretag ombesörjer resa eller frakt på en viss sträcka.

Allt detta bör självfallet i sin tur innebära att det strikta företagsekonomiska kostnadsansvaret i större utsträckning än hittills måste ersättas med ett kostnadsansvar som baseras på samhällsekonomiska avvägningar. Samhället måste alltså med andra ord i sin planering beräkna tillräckliga resurser eller ramar för att en tillfredsställande transportförsörjning skall kunna uppnås. Inom dessa ramar bör de olika trafikutövarna ges möjligheter att i marknadsmässiga former göra sig gällande efter sina olika förutsättningar.

En annan mycket viktig punkt i utskottets betänkande är den där utskottet slår fast att för alla delar av landet skall man nå fram till en tillfredsställande trafikförsörjning inom rimlig tid och att den kollektiva trafiken skall förbättras och byggas ut. En förutsättning för att man skall kunna nå just denna av utskottet skisserade målsättning är att redan gjorda investeringar inom kommunikationssektorn i dess helhet vidmakthålles. Detta gäller då främst järnvägs- och landsvägsnäten, men inte heller andra investeringar – främst inom sjöfart och luftfart – får efter sättas.

Utskottet tar också upp frågan om olika slag av kollektiva trafikmedel och slår fast att järnvägarna även i framtiden måste spela en betydande roll för både gods- och persontransporter. Även av miljö- och trafiksäkerhetsskäl liksom på grund av önskvärdheten av en mer energisnål trafik är det nödvändigt att den rälsbundna trafiken stimuleras. Här kommer självfallet taxepolitiken in i bilden. Vi utgår från att SJ måste se över den kollektiva trafiken och framför allt göra den mer attraktiv och mer anpassad till trafikanternas egna önskemål. En förutsättning för att järnvägarna skall kunna hävda sig i konkurrensen är att det görs en ordentlig omprövning från samhällsekonomiska synpunkter av själva principerna för SJ:s verksamhet. Även den hittillsvarande beräkningsmetodiken beträffande olönsamma bandelar måste komma till en omprövning.

Allt detta måste i sin tur leda till att järnvägarna upprustas, så att de framgångsrikt kan hävda sig inom ramen för ett samordnat transportsystem.

Fjärrtransport av tungt gods bör gå på järnväg – det säger utskottet ifrån – i de fall då de praktiska möjligheterna finns. Det bör också ske i nära samarbete med andra trafikmedel. Men det bör enligt utskottets uppfattning icke komma i fråga att man genom detaljerade regleringsåtgärder styr över trafiken från landsväg till järnväg. Lastbilarna kommer självfallet nu, liksom i framtiden, att spela en stor roll i transportarbetet som sådant. Deras andel av transportförsörjningen kommer av naturliga

skäl att vara stor på korta avstånd – men också här måste självfallet – det vill utskottet understryka – en långtgående samordning mellan järnväg–lastbil resp. båt–lastbil komma in i bilden. Där har framför allt fjärrtrafiken på landsväg betydelse, eftersom den ombesörjer trafik på områden där vi över huvud taget inte har något järnvägsnät.

För att uppnå allt detta, inte minst vad gäller transport på längre avstånd, måste självfallet statens järnvägars konkurrenskraft kunna förstärkas. SJ bör sålunda enligt vår uppfattning ges de resurser som erfordras för att möta kundernas behov av ökad transportservice, t. ex. vad gäller snabba och kontinuerliga transporter. Det gäller inte minst företagets möjligheter att hålla eller ingå bindande avtal om transportperioder och transporttider. Härigenom ställs krav på SJ som företaget bör beakta vid prövning av inte minst sina äskanden om nya investeringar.

Jag skall inte uppehålla mig mer vid just det som vi inom utskottet är överens om, utan med hänsyn till den tid jag har begärt för mitt anförande skall jag slutligen ta upp några av de punkter där vi inte är överens.

Vi reseranter har i reservationen 1 framfört att det stycke som återfinns på s. 9 och som börjar med "Under senare" och slutar med "under året" borde utgå. Vad är det då vi anser bör utgå? Det är självfallet den punkt där utskottsmajoriteten anser sig ha skäl att anmärka på kommunikationsministern och vissa uttalanden som han har gjort vad gäller nedläggning av trafiksvaga bandelar. Utskottsmajoriteten säger att detta inte står i överensstämmelse med riksdagens tidigare gjorda uttalanden. Kommunikationsministern har visat en stor aktivitet under de år han har förvaltat just detta ämbete, och det här är väl ingenting annat än ett försök från den borgerliga majoritetens sida att knäppa honom på näsan för uttalanden som han gjort i olika sammanhang. Därför skall givetvis den här anmärkningen – jag betraktar den som en sådan – ses som ett led i det som utskottsmajoriteten har funnit förenligt med sina intressen att framhålla. Vi delar självfallet inte alls majoritetens uppfattning i detta avseende utan hemställer i reservationen 1 att denna del av utskottets yttrande skall utgå.

Reservationen 3 har en helt annan karaktär. Den borgerliga majoriteten vill vad gäller den trafikpolitiska utredningens arbete slå fast, att för att denna utredning skall kunna fullgöra sitt arbete måste den också ha tillgång till allt material som ligger till grund för vad man betecknar som SJ:s kostnadsstruktur. Man vill alltså ha full insyn i SJ:s mera interna taxepolitik, framför allt i de avtal som slutits mellan SJ som trafikföretag och de kunder som SJ har att betjäna.

Vi reseranter hävdar att utredningen har fått ta del av de upplysningar som krävs som vägledning för ett ställningstagande men anser att det finns vissa gränser som man inte kan överskrida. Gränsen går därvid framför allt vid SJ:s interna handlingar rörande företagets affärs- och driftförhållanden. Det bör i enlighet med gällande sekretesslagstiftning vara SJ:s egen uppgift att bedöma i vad mån dessa uppgifter skall lämnas

Fredagen den
16 maj 1975

*Den statliga
trafikpolitiken,
m. m.*

ut. Denna grundsats vill vi reservera fastslå. Den måste upprätthållas inte minst med hänsyn till SJ:s och dess kunders berättigade intresse av skydd mot obehörig insyn från konkurrerande företag.

Vi reservera vill i det sammanhanget erinra om riksdagens beslut angående offentliga funktionärens tystnadsplikt, innebärande att de upplysningar som inhämtats ur sekretesskyddade handlingar av just det slag som utskottsmajoriteten åsyftar, enligt den nya regeringsformen inte omfattas av tystnadsplikten. Detta gör att vi reservera inte kan ansluta oss till utskottsmajoritetens skrivning på denna, som vi bedömer det, mycket väsentliga punkt.

Det är alltså i dessa två avseenden som vi i reservationer anfört en mot majoriteten avvikande mening, grundad på skäl som jag här redogjort för.

Med det anförda, herr talman, hemställer jag om bifall till reservationerna 1 och 3 vid trafikutskottets betänkande nr 8.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk):

Herr talman! I ett tal som kommunikationsminister Norling höll i Boden i april framhöll han, att den nya trafikpolitik, som måste bli ett resultat av flera utredningars arbete, kommer att kännetecknas av att samhället i större utsträckning än nu kommer att känna ansvar för trafiken.

Jag har ingenting emot ett sådant uttalande. Tvärtom betraktar jag det som helt klart att trafikpolitiska åtgärder framdeles på ett helt annat sätt måste fogas in i ett samhälleligt och samhällsekonomiskt sammanhang. Och jag vill gärna stryka under ytterligare en sats i detta tal. Kommunikationsministern fortsätter:

De samhällsekonomiska fördelar som en god trafikförsörjning medför för människorna och samhället kan leda till sådana positiva resultat att de klart kompenserar det förctagekonomiska underskott som själva trafiken uppvisar.

Detta är ett synsätt som vi från vårt parti har argumenterat för och som vi försökt utveckla i våra trafikpolitiska motioner. Vi menar att det är just detta synsätt som måste präglade den nya trafikpolitik som det trots allt tycks finnas förutsättningar att bygga upp. Att döma av de debatter som har förekommit både i trafikutskottet och i kammaren finns det nu även hos övriga partier intresse för utformandet av en trafikpolitik som skulle vila på sådana principer. Detta är att hälsa med tillfredsställelse. Det är glädjande inte minst mot bakgrunden av att en del partier naturligtvis haft en väg att gå innan de kom fram till dagens slutsatser. Det är ju ändå inte mer än tolv år sedan 1963 års trafikpolitik stadfästes i riksdagen och då hälsades med översvallande tillfredsställelse av de borgerliga partierna. Den dåvarande kommunikationsministern fick flera fång rosor för de liberala tankegångar som präglade förslaget till trafikpolitik, medan högermannen herr Cassel i riksdagsdebatten t. o. m. lyckades slå fast att propositionen i sina huvuddrag väl rimmade med

hans egen djupt konservativa uppfattning.

Ja, det var då det. Nu är det som sagt annorlunda. Nu vill ingen fullt ut försvara 1963 års trafikpolitik. Bakom det kan skönjas en utveckling som inneburit att t. ex. en stor del av Sveriges järnvägar lagts ned sedan början av 1950-talet, medan bilismens utveckling nu inte längre enbart ter sig positiv.

Vi har redan tidigare framhållit att vi tillmäter det arbete som de olika utredningarna på det trafikpolitiska området utför stor betydelse; detta gäller givetvis särskilt den stora trafikpolitiska utredningen, som närmast har att komma med förslag till riktlinjer för den framtida trafikpolitiken. Men vi är också medvetna om att alla partier här i riksdagen inte vill gå så långt som vi när det gäller att förändra 1963 års trafikpolitik. I varje fall är det en uppfattning man får av de borgerliga motionerna, vilka också präglar en stor del av utskottets betänkande. Vi betonar starkt i vår motion den planmässiga samordning och styrning av trafikpolitiska åtgärder som måste komma i stället för den nuvarande trafikpolitiken. Styrningsmomentet måste bli ett väsentligt inslag i den trafikpolitiska bild som skall fogas in i en progressiv samhällsutveckling. En riktig trafikpolitik bör ju ses som en väsentlig faktor i det sociala framåtskridandet. En stark trafikpolitisk styrning från statens sida kan exempelvis vara ett lämpligt regionalpolitiskt instrument för att stävja tendenserna till koncentration av befolkning och näringsliv i alltför tätbebyggda områden och för att främja en utveckling i försvagade regioner. Trafikpolitiska åtgärder krävs också för att minska trafikens skadeverkningar.

Vi menar från vår sida att om man vill föra en trafikpolitik med en sådan målsättning bör man inte stå främmande för att tillgripa direkta regleringsåtgärder för att nå de önskade resultaten. Vi tror t. o. m. att det kan visa sig nödvändigt att vidta sådana åtgärder.

Vi har i våra motioner – så även i år – påtalat de svårigheter som kan finnas när det gäller att genom taxesänkningar, goodwillåtgärder i annan form osv. söka uppnå bestämda trafikpolitiska mål. Vill man t. ex. få bort negativa effekter av bilismen i tätorter och samtidigt gynna kollektivtrafiken, får man i regel skapa bilfria zoner i tätortskärnorna. Vårt krav på ett program för överförande av tung trafik från landsväg till järnväg är ju också ett krav på direkta regleringsåtgärder. Det är att märka att de kraven i stor utsträckning faller tillbaka på tidigare Svenska järnvägsmannaförbundets tiopunktsprogram för en bättre trafikpolitik. Kraven på fysiska regleringar tycks alltså ha facklig förankring.

Med detta vill jag inte ha sagt att vi tar avstånd från andra metoder att förändra trafikpolitiken. Tvärtom har vi själva föreslagit sådana åtgärder. Men vi menar att åtgärder av olika slag bör komplettera varandra. Skall man kunna prioritera åtgärder i trafiken utifrån andra förutsättningar än vad som är avhängigt marknadsvillkoren, förutsätter detta dock möjligheter till direkta styrnings- och planeringsåtgärder. Utgående ifrån mitt förda resonemang ber jag, herr talman, att redan nu få yrka bifall till reservationen 2.

Nr 82

Fredagen den
16 maj 1975

*Den statliga
trafikpolitiken.
m. m.*

Fredagen den
16 maj 1975

*Den statliga
trafikpolitiken.
m. m.*

Det har i den allmänna trafikpolitiska debatten talats mycket om nödvändigheten av att järnvägen åter får komma till heders, att den får en stark och bestämd roll i det framtida transportarbetet. En stor del av dagens betänkande handlar just om detta. En ökad satsning på järnvägsnätet kommer, tillsammans med att en ökad satsning måste till på andra kollektivtrafikmedel, att förutsätta en ökad skattefinansiering. Detta berördes också av kommunikationsministern i hans Bodental.

Det är möjligt att många hesiterar inför ökade anslag till SJ; en del tycks anse att de redan är nog höga. Men då kan det vara bra att hålla i minnet att samtliga järnvägar i Västeuropa torde erhålla ekonomiska lättnader med större eller mindre belopp, utan vilka järnvägsdriften skulle få inskränkas eller eventuellt helt nedläggas. Enligt en sammanställning i SJ-Nytt år 1972 hade man i Belgien, Danmark, Frankrike, Italien, Nederländerna, Norge, Västtyskland och Österrike en betydligt större omfattning på det offentliga stödet till järnvägarna än i Sverige.

Men givetvis är det viktigt att SJ ges möjligheter att av egen kraft öka sin andel i trafiken. Utskottet säger i sin skrivning att betydande ansträngningar nu måste göras för att successivt anpassa SJ:s verksamhet till de ökade kraven på person- och godstrafiken. Den tekniska utvecklingen i form av t. ex. snabbtåg bör främjas. I det sammanhanget vill jag ändå peka på nödvändigheten av att säkerhetsåtgärder liksom personalens arbetsförhållanden håller jämna steg med den tekniska utvecklingen. Den senaste tidens tågolyckor – t. ex. olyckan i går – understryker utan tvivel detta. Det kan sägas utan att man går in på detaljer. Jag vet i varje fall att jag uttrycker järnvägspersonalens uppfattning om jag här framhåller att den tekniska utvecklingen inte bör leda till sådana påfrestningar att man riskerar att säkerheten därmed kan åsidosättas. Men jag tror att det med litet god vilja finns möjligheter att lösa detta problem.

Vid utskottets behandling av de många motionerna har man i år med hänvisning till det omfattande utredningsarbete som pågår – det har redan herr Mellqvist berört – haft en strävan att i de centrala trafikpolitiska frågorna så långt som möjligt söka åstadkomma en enhetlig skrivning. Jag vill också här gärna understryka att flera av våra motionskrav har blivit välvilligt behandlade. Det gäller t. ex. det i motionen 1456 framförda yrkandet att anslaget för bibehållande av olönsamma järnvägsstationer skall ses över i syfte att åstadkomma en betydande justering. Det gäller också yrkandet och kravet på SJ i fråga om företagsekonomisk lönsamhet vid ställningstaganden till service av s. k. olönsam karaktär skall mildras. Utskottet understryker nu att SJ inte ensidigt kan driva ett sådant krav och betonar i anledning av vår motion vikten av att en uppjustering av anslagsmedlen till olönsamma järnvägsstationer vidtas. Dessa spörsmål har ju aktualiserats ytterligare genom SJ:s omfattande planer på nedläggning av stationer och olönsam trafik från den 1 juli i år.

Vad gäller järnvägsfrågor i övrigt pekar utskottet bl. a. på att åtgärder

för upprustning av inlandsbanan behöver vidtas i avvaktan på den trafikpolitiska utredningens mera definitiva resultat. Detta är i enlighet med riksdagens tidigare ställningstagande och har återigen påyrkats i motionen 1499 till årets riksdag. Det finns ett mycket stort intresse – inte minst hos de kommuner som har anknytning till inlandsbanan – att få till stånd en upprustning av både bana och materiel. Det är fråga om dels åtgärder på längre sikt, dels förbättringar på kort sikt, som i det aktuella läget kan möjliggöra ökade hastigheter och kortare restid och därmed göra järnvägsresan attraktivare. Att SJ nu tänker prova nya motorvagnar i trafik på inlandsbanan måste givetvis hälsas med tillfredsställelse.

Utskottet påminner också om riksdagens tidigare uttalande att de kommersiella enheterna i Växjö, Borås och Umeå bör inordnas i de fasta distriktsorganisationerna vid SJ. Utskottet förutsätter att beslutet om detta fullföljs. En fråga att ställa i detta sammanhang är väl: Har SJ gjort något för att riksdagens beslut skulle följas? Det finns snarare tecken som tyder på att SJ i den här frågan arbetar efter ett perspektiv i enlighet med SJ:s ursprungliga intentioner – nämligen att försäljningsverksamheten på dessa enheter skall avvecklas.

Vi har i vår motion 1456 och i motioner tidigare år påpekat att de upprepade taxehöjningarna verkat mycket negativt när det gäller SJ:s möjligheter att hävda sig inom persontrafiken. Behovet av radikala sänkningar av biljettpriserna, t. ex. i form av 50-kort, har framhållits. Vi hälsade därför med tillfredsställelse tillsättandet av 50-kortsutredningen. Kravet på taxesänkningar vid SJ har sociala motiveringar men styrks också av energipolitiska skäl liksom av önskvärdheten att den reguljära SJ-trafiken blir konkurrenskraftigare gentemot charter- och veckoslutstrafik. Utskottet understryker nu att den försöksverksamhet med sänkta biljettpriser som SJ bedrivit bör fortsätta, inte minst i syfte att stimulera trafik på banor där det finns stor ledig kapacitet i tågen samt på sträckor som är social- och regionalpolitiskt viktiga. Försök med kraftigt reducerade priser bör sättas i gång på inlandsbanan och på de riktigt långa sträckorna över huvud taget.

Jag skulle också vilja säga några ord om en motion där jag själv är medmotionär. Det gäller motionen 1463 med herr Jonsson i Alingsås som första namn. Den tar upp frågan om ökat samarbete mellan kommunikationsverken. Speciellt är det samarbetet mellan postverket och SJ som vi motionärer vill uppmärksamma. Det är ingen ny fråga – den har behandlats i riksdagen tidigare – och som framhålls i motionen har det från fackligt håll visats stort intresse för att få till stånd ett bättre samarbete på olika områden mellan olika statliga verk. Vid trafikutskottets behandling av frågan har det framkommit att Statsanställdas förbund tagit initiativ för att få till stånd det här efterlysta samarbetet. Man håller nu på med ett kartlägningsarbete där det förs resonemang mellan representanter för Statsanställdas förbund och medlemmar av regeringen. Man kontaktar därvid också de olika generaldirektörerna.

Det här har av oss motionärer liksom av trafikutskottet givetvis hälsats

med tillfredsställelse, men vi förväntar oss också att det inte bara skall bli överläggningar på central nivå utan att personalen på både regional och lokal nivå skall beredas möjligheter att ge sina synpunkter på hur planering av gemensam verksamhet skall kunna åstadkommas. Personalen har ofta i hög grad erfarenhetsmässigt kunnat dra slutsatser av bristerna på det här området, och kunskaper baserade på erfarenhet bör man alltid ta vara på.

Slutligen, herr talman, skulle jag vilja säga några ord om ytterligare två vpk-motioner.

I motionen 274, där jag är huvudmotionär, föreslås att riksdagen uttalar sig för införande av kommunikationsradio vid utformningen av den kollektiva trafikservicen i glesbygder. Utan tvekan skulle en sådan serviceåtgärd vara av stort värde för glesbygdens människor som har bristfällig service med kollektivtrafik. Vi motionärer hade tänkt oss att allmänheten i ett sådant system skulle kunna nå kontakt genom någon form av kommunal sambandscentral. F. n. används ju kommunikationsradio med i regel god aktionsradie inte bara av taxibilar utan också av vägförvaltningarnas och lastbilscentralernas bilar, bilar i timmertransporter osv. Kommunikationsradio skulle kunna användas i den reguljära linjetrafiken med bil, men andra slag av transportbilar skulle givetvis också kunna inordnas i den kommunala servicen. Utskottet förutsätter i sin skrivning att tekniska möjligheter av det slag vi åsyftat skall kunna ges plats i den framtida utformningen av den kollektiva trafikförsörjningen, som f. n. behandlas av kollektivtrafikutredningen.

I motionen 372 har vi från vpk tagit upp frågor som har att göra med handikappanpassningen i kollektivtrafiken, närmast då vid byggnation av kollektivtransportmedel och anläggande av hållplatser. Vi bör ju komma ihåg att kommunikationerna skall vara till för människorna – men inte bara för de människor som är fullt friska och inte har några rörelsehinder. De människor som är rörelsehindrade i ett eller annat avseende har samma rätt, eller kanske större rätt, att ställa krav på tillgängliga kommunikationer.

Frågan om i vilken grad trafiksystemen hittills anpassats till de handikappades krav berör framför allt systemens stationer, hållplatser och transportmedel. T-banan i Stockholm är väl f. n. i stort sett tillgänglig för eller kan i varje fall användas även av rullstolsburna. Men bussarna har i allmänhet – och det gäller hela landet – hög instegshöjd, ibland nivåskillnad även inne i bussen och smala dörrar. I glesbygdens lugnare trafikrytm kan det kanske vara lättare för en del rörelsehindrade att åka, men många är ju också där utestängda. I t. ex. Stockholms trafikjakt finns naturligtvis ingen möjlighet för gravt rörelsehindrade att använda sig av bussarna i kollektivtrafiken.

Vid ny- eller ombyggnad av stationsbyggnader gäller numera anvisningarna till 42 § byggnadsstadgan, som anger vad som krävs för att en byggnad skall anses vara handikappanpassad. Något motsvarande finns inte i fråga om transportmedlen. Tiden borde därför nu vara mogen att

också införa en motsvarande garanti att gälla vid utformningen av alla kollektiva trafiksystem och därigenom uppnå en anpassning till de handikappades behov. Det är vad vi har sagt i vår motion.

Utskottet instämmer i att de i motionen aktualiserade frågorna framstår som angelägna men hänvisar till att de här problemen är föremål för behandling i den s. k. HAKO-utredningen där också handikappörelsen är representerad. Inom vissa verk arbetar tydligen särskilda samarbetsgrupper, i vilka även företrädare för handikappörelsen ingår, med sådana här frågor. Vi har i motionen pekat på att speciellt projektet Tåtortsbuss 1985 framstår som betydelsefullt, eftersom det slutgiltiga resultatet av projektet för lång tid framöver kan bli normerande för busstrafiksystemets utformning. Det har i handikappinstitutets tidning Information om rehabilitering framhållits att detta projekts fortsatta utveckling bör få ske i nära och aktivt samarbete med representanter för olika handikappgrupper. Samtidigt som jag nu nöjer mig med utskottets skrivning förutsätter jag att ett sådant samarbete, i den mån det inte har kommit till stånd, utvecklas inom projektet Tåtortsbuss 1985.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till reservationerna 1, 2 och 3 och i övrigt bifall till utskottets hemställan.

Herr SVEN GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman! Dagens trafikpolitiska debatt sker mot bakgrunden av den djupt tragiska järnvägsolyckan i Norrköping i går. I likhet med vad utskottets värderade vice ordförande sade vill jag understryka att vi deltar i den sorg som de omkomnas anhöriga känner. Deras sorg och saknad blir inte mindre vid tanken på att tre gånger så många människor omkommer under en enda vecka vid bilolyckor på våra vägar. Med förödande monoton fortsätter trafikdöden på vägarna. Vi riskerar att vänja oss vid det faktum att ett tusen människor dör under ett år i bilolyckor och att minst fem gånger så många skadas allvarligt. För oss som arbetar i det här huset måste olyckan i går vara en påminnelse om att vi måste skärpa våra ansträngningar för att förhindra trafikolyckor.

Trafikutskottet kommer att behandla trafiksäkerhetsfrågorna i ett särskilt betänkande. En trafiksäkerhetsutredning arbetar. Den får inte nöja sig med förslag i detaljfrågor utan måste lägga fram en plan för att radikalt reducera antalet olyckor i trafiken. Redan nu kan jag säga att jag är övertygad om att kommunikationsministern under utarbetandet av nästa budgetproposition kommer att ägna stor uppmärksamhet åt trafiksäkerhetsfrågorna.

Jag övergår nu till de frågor som vi har att behandla med anledning av trafikutskottets betänkande nr 8.

Utgångspunkten är att trafikpolitiken måste ändras. Det är vi alla i utskottet rörande eniga om, och vi gör följande uttalande:

”Den nuvarande trafikpolitiken är som både kommunikationsministern och motionärerna framhållit bristfällig och har inte klarat den trafikpolitiska målsättningen att ge en tillfredsställande transportförsörjning

för landets olika delar." Det känner vi ju till. Vi har dagliga bevis på det. Jag kan t. ex. hänvisa till att kommunikationsministern för bara några dagar sedan måste ingripa för att förhindra en omfattande nedläggning av regional busstrafik inom SJ samt att kommunikationsdepartementet fick hindra SJ från att lägga ned ett stort antal järnvägsstationer och dra in en hel del trafik. Vi har också sett hur kommunikationsministern fått rycka ut till Kopparbergs län och utlova vägpengar vid sidan av vad vägverket hade planerat, därför att vägarna betraktades som för dåliga. Den nuvarande trafikpolitiken måste alltså ändras, och vi måste få en ny trafikpolitik som klarar den målsättning som är uppsatt.

Alla är vi också överens om att de samhällsekonomiska värderingarna måste spela en större roll i trafikpolitiken. Man måste ta ökad hänsyn till miljö, regionalpolitik och trafiksäkerhet. Trafikpolitiken skall också försöka utjämna skillnaderna i sociala och ekonomiska hänseenden mellan enskilda eller grupper av människor såväl inom som mellan olika regioner.

Men hur skall nu detta gå till? Hur skall vi få till stånd en ny trafikpolitik? Ja, man kan välja två huvudvägar. Den ena vägen är att lägga ut ramar för en ny trafikpolitik, alltså en trafikpolitisk ramhushållning. Den andra är att gå detaljregleringarnas väg. Det enda parti som tror på detaljreglering är vänsterpartiet kommunisterna, som i sin reservation rekommenderar direkta regleringsåtgärder och vill stryka praktiskt taget allting i utskottets betänkande som säger att man skall lösa frågorna utan den snärjande reglering och byråkrati som blir följderna av ett sådant regleringssamhälle.

Vad säger då utskottet i övrigt – inkl. de socialdemokratiska ledamöterna? Utskottets vice ordförande har redan refererat en del av vad utskottet uttalat. Låt mig bara sammanfatta det.

Utskottet säger att snärjande detaljregleringar bör undvikas. Detta synes bäst ske om varje transportmedels tjänster prissätts med hänsyn till de samhällsekonomiska kostnaderna. Effektiviteten i transportarbetet och kvaliteten på transporttjänsterna torde också främjas bäst genom en – med beaktande av dessa aspekter – i möjligaste mån lika konkurrens mellan trafikmedel och trafikföretag.

Utskottet säger också att det inte bör komma i fråga att genom detaljerade regleringsåtgärder styra över trafiken från landsväg till järnväg, utan att samarbetet mellan järnväg och lastbil så långt det över huvud taget är möjligt bör bygga på avtal och inte på regleringar.

Detta är utskottets ledamöter alltså överens om med undantag av representanten för vänsterpartiet kommunisterna.

Vad innebär då detta utskottets uttalande i praktiken? Skulle det kunna innebära att vi tycker att allt är bra som det är? Nej, långt därifrån. Vi ser allvarligt på den kraftiga ökningen av långtradartransporterna med tungt gods. Vi säger att fjärrtransporter av tungt gods bör gå på järnväg i de fall det finns praktiska möjligheter till det. Men detta bör inte åstadkommas genom detaljregleringar utan genom allmänt syftande åtgärder.

Vi vill i första hand peka på att den tekniska utvecklingen gjort att den skarpa motsättningen mellan landsvägstrafik och järnvägstrafik delvis blivit förlegad. Vi har fått en enhetslastteknik som gör att det är lätt att få till stånd kombinerade transporter där man flyttar enhetslasten från lastbil till tåg, från tåg till lastbil, och där också sjötransporter kan ingå.

Vi säger också att kostnaderna för dessa mycket avancerade transporttekniska lösningar är så stora att man måste utnyttja de olika transportmedlens kapacitet på ett mer rationellt sätt. Därför måste de strikta gränserna mellan väg-, järnvägs- och sjötransporter försvinna. Där järnväg finns bör fjärrtransporter av tungt gods gå på järnväg. Åkeriföretagen skall inte köra långtradartransporter med sådant gods parallellt med järnvägen, utan låta godset gå på järnväg på de sträckor där detta är praktiskt lämpligt, för att sedan ta över transporten för vidare befordran.

Detta ställer stora krav på åkeriföretagens vilja till samarbete och samverkan. Det gäller såväl de privata åkeriföretagen som de åkeriföretag där det finns statligt ägarintresse. Det ankommer på den trafikpolitiska utredningen att närmare dra upp riktlinjerna för en sådan samverkan, och vi väntar ett förslag från den i år.

Men det ställer också stora krav på SJ. SJ har hittills varit mycket återhållsam när det gäller ett samarbete med åkeriföretagen i den meningen att låta åkeriföretagen hyra tjänster av SJ. Ett problem är t. ex. den stora tomvagnsdragningen. Det händer att SJ får laster endast i ena riktningen, och sedan får vagnarna gå tomma i den andra, därför att det inte finns lämplig last. Här har funnits tankar på att åkeriföretag skulle kunna hyra in tur och returtransporter med godsvagnar för att på det sättet få en ökad rationell beläggning. Men SJ tycker inte om den tanken. Det skulle innebära att man inkräktade på SJ:s ensamrätt att sköta trafiken på SJ. SJ vill inte släppa kontrollen över transporter. Man vill inte riskera att ett åkeriföretag – vare sig det är det statliga eller något annat – på returtransporten tar gods som SJ eljest skulle ha fått. Men skall man ha samverkan och samarbete så måste båda parter ge. SJ måste då stiga ned från sin piedestal och bli ett trafikföretag bland andra trafikföretag.

För att SJ skall kunna hävda sig gäller det också att järnvägarna upp-
rustas och att deras taxsystem ses över.

Jag har, herr talman, uppehållit mig ganska länge vid detta, eftersom jag tror att denna fråga blir en av de allra viktigaste i den kommande trafikpolitiska debatten. Den målsättning som vi nu alla i uskottet – med undantag för kommunisterna – är överens om stämmer ganska bra med direktiven för den trafikpolitiska utredningen, där det sägs att den marknadsmässiga rörelsefriheten skall förenas med en planmässig samordning och styrning. Direktiven anger också att inom den ram och på de villkor som bestämts skall möjligheter finnas för trafikutövarna inom resp. trafikgrenar att i marknadsmässiga former göra sig gällande efter sina särskilda förutsättningar. Jag tycker det är tillfredsställande att vi

Fredagen den
16 maj 1975

*Den statliga
trafikpolitiken,
m. m.*

har en så bred uppslutning i utskottet och kommer att få det också i riksdagen om den huvudväg som vi skall gå när det gäller denna nya trafikpolitik. Hur dessa förslag sedan skall utformas i detalj och genomföras i praktiken kan vi inte säga nu – vi har en utredning som skall ta hand om detta – men det viktigaste är ju att vi har riktlinjerna uppdragna.

I det här sammanhanget måste också frågan om SJ:s taxor tas upp. Den trafikpolitiska utredningen har i uppdrag att med beaktande av SJ:s kostnadsstruktur, marknadsförhållanden och servicemöjligheter lägga fram förslag till ett nytt taxesystem. Här har svårigheter uppkommit för utredningen genom att SJ inte velat låta utredningen få full insyn i SJ:s kostnadsstruktur. Anledningen är den, att SJ befarar att om det skulle bli känt ute i landet att SJ har en så stor andel fasta kostnader för verksamheten, skulle kunderna – inkl. de statliga verken – vägra att betala de nuvarande fraktsatserna. SJ skulle då kunna förlora kanske 1 000 milj. kr. om året. – Det är ingen nyhet för kommunikationsministern att SJ ser så på den saken; detta har man skrivit i ett brev till regeringen.

Detta är en ståndpunkt som för mig är fullständigt ofattbar. Alla vet ju att SJ har ett spår att ta hand om – bygga och underhålla – under det att åkeriföretagen inte har något primärt ansvar för vägarna. Det är därför ganska naturligt att SJ har en mycket större andel av fasta kostnader. Är det inte i stället så, att en större öppenhet från SJ:s sida skulle skapa bättre förståelse för SJ:s taxesättning?

På den här punkten finns det en reservation, men jag måste säga att skillnaden i ståndpunkter inte är särskilt stor mellan majoritetens och reservanternas uppfattningar. Majoriteten anser att det borde vara självklart att en utredning med uppgiften att beakta SJ:s kostnadsstruktur måste ha full insyn på denna punkt och att detta torde vara oundgängligen erforderligt för att utredningen skall kunna fullfölja sitt arbete i enlighet med sina direktiv. Majoriteten säger också att utskottet förutsätter att regeringen föranstaltar om att uppgifter i berörda hänseenden i all erforderlig utsträckning ställs till utredningens förfogande.

Jag skulle tro att kommunikationsministern inte har någonting att invända mot detta, eftersom han har gett direktiv till utredningen om att den skall utforma taxesystemet med beaktande av SJ:s kostnadsstruktur. Han bör därför rimligen medverka till att utredningen kan få en inblick i denna kostnadsstruktur.

Nu säger reservanterna att det självfallet är betydelsefullt att utredningen vid sina överväganden har tillgång till material som belyser bl. a. kostnadsstrukturen. Ja, om det är betydelsefullt måste det väl också bli så, att utredningen får tillgång till dessa allmänna uppgifter. Jag vill peka på att det här givetvis inte gäller att lämna ut uppgifter om enskilda transportkunders förhållanden, utan att vad SJ fruktar helt enkelt är att folk skall få reda på relationen mellan gemensamma kostnader och särskilda kostnader. Att regeringen har ett ansvar här visas av det förhål-

landet, att dels utredningens ordförande vänt sig till kommunikationsministern och pekat på att han inte har fått de uppgifter han begärt, dels att SJ själv underställt regeringen frågan.

Jag skall inte ta upp den synpunkten, som också förs fram i reservationen, att eftersom vi inte har någon tillfredsställande tystnadsplikt på detta område skulle sådana här uppgifter, om de lämnades till utredningen, kunna komma till allmänhetens kännedom och skada SJ. Under den tid frågan om tystnadsplikt skall utredas skall – det tillsätts ju nu en utredning härom – tror jag inte det blir svårt att hitta praktiska möjligheter till samarbete mellan utredningen och SJ, om viljan finns. F. ö. kan jag inte se vilken olycka som skulle kunna inträffa om SJ:s kostnadsstruktur och allmänna uppgifter blir kända.

Det finns en annan reservation också, men den är inte av någon avgörande betydelse. Det som reservanterna vill skall utgå ur betänkandet beskriver bara ett känt förhållande.

Att SJ:s taxestystem behöver ses över står alldeles klart. Detsamma gäller hela frågan om vilka förräntningskrav som skall ställas på ett företag som med rätta bör kallas allmännyttigt. F. n. utgår man från att varje kilometer av affärsbanenätet skall bära sig när det gäller fasta och rörliga kostnader, avskrivning på återanskaffningsvärde och en vinst på statskapitalet. Varje tågförbindelse skall också i princip bära sig.

När man nu skulle börja arbeta på den nya tidtabellen, som snart träder i kraft, utgick direktiv till distrikten att olönsamma tåg skulle dras in. Det är klart att om det finns en trafikförbindelse mellan två orter har naturligtvis vissa tåg många passagerare och andra har inte så många. Om man då räknar ut hur varje tåg bär sig visar det sig att vissa tåg ger överskott och andra ger underskott. Men tillsammans ger de en trafikförsörjning mellan de två orterna. Drar man då in de tåg som är olönsamma kommer kanske den som har åkt till en ort på ett lönsamt tåg att konstatera att det inte finns någon förbindelse som passar för återresan. Då avstår man från att resa tåg, och så blir också det lönsamma tåget olönsamt.

Utomordentligt angeläget när det gäller att åstadkomma en ny taxepolitik för SJ är att rörelsen i fråga om affärsbanenätet betraktas som en enhet, där det liksom i alla andra företag är naturligt att överskott på vissa ting får kompensera underskott på andra. Det är först när man har den synen på SJ som vi över huvud taget kan få en tillfredsställande trafikförsörjning, få tågförbindelser som tillgodoser kundernas rättmätiga anspråk.

Hur gick det nu för SJ det senaste året? Företaget fick en vinst på 165 milj. kr., sedan man haft dessa avskrivningar på återanskaffningsvärdet som är en mycket fördelaktigare avskrivningsmetod än den som aktiebolagen får tillämpa. Dessutom säger SJ att hade företaget fått bifall till alla sina krav på anslag för olönsam trafik – det gäller pensionärsbiljetter, studeranderabatter osv. – skulle vinsten ha blivit 100 milj. kr. större. Då skulle SJ alltså ha haft en förräntning på kapitalet med 20

%. Men man fick nu ändå en vinst på 165 milj. kr. Det här visar hur orimligt det var när SJ förra året försökte höja biljettpiserna för pensionärerna med nästan 50 % med motiveringen att rörelsen gick med förlust.

Utvecklingen har visat att hela detta sätt att räkna taxor är felaktigt och förödande när det gäller att få till stånd en trafik som allmänheten kan godkänna. Med det är också uppenbart att SJ:s taxesystem inte är anpassat efter en expanderande verksamhet, utan man har utgått ifrån att järnvägstrafiken undan för undan skall minska, att den skall förlora marknad till andra trafikmedel. I den tioårsplan som SJ gjorde upp på sommaren 1973 räknade man med en stadigt minskande andel av den totala trafiken. I tioårsplanen sade man att persontrafiken skulle minska med 2 % per år. Det skulle innebära mer än en miljon färre resor per år. Hur gick det då 1974? Jo, i stället för en minskning av antalet resor med en miljon blev det en ökning med åtta miljoner, den största ökning som SJ haft i modern tid.

När det sålunda visade sig att SJ:s pessimism var obefogad och att energikrisen gav SJ en puff framåt borde det ha varit självklart att SJ sagt: Den plan som vi gjorde upp 1973 innan energikrisen kom var alldeles för pessimistisk. Vi kan nu räkna med att t. ex. persontrafiken kommer att öka i stället för att minska, och då måste vi se till att kunna göra investeringar för att kunna möta den ökande trafiken och behålla de nya kunder vi fått med anledning av energikrisen. Men så sade inte SJ. När riksdagen förra året begärde att SJ skulle omarbota sin pessimistiska tioårsplan till ett aktionsprogram sade SJ följande: "SJ anser att den framlagda tioårsplanen utgör ett realistiskt aktionsprogram under förutsättning att nuvarande trafikpolitik i stort sett bibehålles."

Det var ordagrant det svar som SJ gav på riksdagens och regeringens begäran att SJ skulle ta till vara de förutsättningar som trafikökningen skapat och planera för en expansion.

När man sedan skulle begära anslag visade det sig att tioårsplanen inte räckte. Man begärde anslag långt därutöver. Kommunikationsministern prutade äskandena med den något syrliga anmärkningen att den summa han föreslog stod i ganska god överensstämmelse med SJ:s tioårsplan, även om den låg något högre än vad SJ ursprungligen räknat med.

I trafikutskottet tror vi på SJ. Förra året gav vi SJ 30 milj. kr. mer än vad regeringen föreslog, trots att regeringen då hade ökat anslaget. Resultatet blev bl. a. att nya motorvagnar nu för första gången kommer att gå på de svenska järnvägarna – även i Norrlands inland. SJ har f. n. en beläggning av 37 % på sina persontåg. Det innebär att 6 à 7 platser av tio är lediga. Man kan på en linjetrafik naturligtvis aldrig få hundra procentig beläggning, men om SJ genom olika åtgärder kunde höja sin beläggning till 50 % – det är vad flyget brukar anse vara en miniminivå för linjetrafik för att den skall bära sig – skulle det tillföra SJ ökade inkomster, vilka kunde medverka till lägre taxor.

Utskottet föreslog också förra året – som vice ordföranden har påmint om – att SJ skulle göra försök med rabatterade resor för att stimulera trafiken, inte minst på banor där det finns stor ledig kapacitet i tågen och på sträckor som är socialt och regionalpolitiskt viktiga, t. ex. inlandsbanan. Riksdagen begärde också att inlandsbanan skulle rustas upp. Man ville att det skulle göras försök med att sätta in chartervagnar i tågen för att på det sättet konkurrera med långfärdsbussarna. Riksdagen begärde framför allt att snitttaxan på de sträckor där SJ har satt in buss i stället för tågförbindelse skulle tas bort.

Det var nu andra gången som riksdagen begärde detta och andra gången som regeringen vidarebefordrade det. Men fortfarande har ingenting gjorts. Fortfarande skrämmer SJ bort hundratals kunder varje år genom denna stelbenta och för allmänheten fullständigt oförklarliga taxa. En person som löst tur och returbiljett på en sträcka, där det finns järnväg, kan råka ut för att SJ på en del av denna sträcka satt in en buss i stället. Varför? Därför att bussen är billigare att köra, säger SJ, och så drar SJ in tåget och sätter bussen i stället. Passageraren stiger med järnvägsbiljetten i hand ombord på bussen, som har satts in därför att den är billigare än tåget – och blir avkrävd tilläggsavgift. Och inte nog med det. Om den resande vill använda tur och returbiljetten för återresan får han, även om denna företas med tåg, betala en tilläggsbiljett för tur och returresan. SJ anser nämligen att ny resa påbörjats i och med bytet från tåg till buss, och därför får vederbörande betala snittaxetillägg också på återresan.

Det är helt orimligt. De kronor som kan flyta in på detta sätt motverkas ju många gånger om av det dåliga anseende som SJ får.

Utskottet har nu i klarspråk sagt ifrån ännu tydligare än tidigare att man förutsätter att regeringen omedelbart ger SJ direktiv som gör att denna taxepolitik omgående upphör och att det även i övrigt bör tillses att intentionerna i de uttalanden som riksdagen gjort i SJ-frågor av verket fullföljs.

Med undantag för snitttaxan var socialdemokraterna i utskottet förra året obenägna att ge SJ några direkta anvisningar om vad som skulle göras inom den närmaste tiden. De ville inte gå med på en sådan hemställan. Nu har utvecklingen visat också socialdemokraterna att vi måste säga ifrån. Nu är hela utskottet, inklusive herr Magnusson i Kristinehamn, enigt om att riksdagen skall göra en framställning till regeringen på denna punkt. Det bör inte heller vara svårt för regeringen att fullfölja riksdagens framställning om de åtgärder som riksdagen begärt men som SJ inte vill vidta. SJ svarade beträffande rabattresorna att sådana försök gör vi om vi får statsbidrag i förväg. SJ vill ha statsbidrag för både det ena och det andra enligt sitt stelbenta taxsystem. Trots att SJ gör en vinst på över 100 milj. kr., vill man ha statsbidrag i förväg därför att man tolkar direktiven om kostnadstäckning på detta mycket dogmatiska sätt.

Utskottet säger – och det gör också kommunikationsministern i årets

Fredagen den
16 maj 1975

*Den statliga
trafikpolitiken,
m. m.*

budgetproposition – att SJ får vara så god och utnyttja de möjligheter SJ har att marknadsföra sina tjänster och försöka få ökad trafik. Sedan får SJ väl komma i efterhand med framställningar om man tycker att det behövs statsbidrag av sociala eller andra skäl.

Herr talman! Det finns mycket att säga om kollektivtrafiken som sådan men jag ser att herr Hörberg antecknar och han kommer kanske att ta upp den saken. Det vore en hel del att säga om flygtrafikfrågor, sjöfartsfrågor och kanaltrafik och om det samarbete mellan verken som herr Magnusson i Kristinehamn berörde. Men jag ser att huvudmotivnären också antecknat sig på talarlistan och jag skall därför nöja mig med det sagda.

Det här året blir ju ett slags mellanår, därför att vi nu väntar på resultat av alla de utredningar som arbetar på trafikpolitikens område. Det är nästa år som vi gemensamt får samla oss och lägga upp riktlinjerna för den nya trafikpolitiken. Jag måste säga att jag efter den utformning som trafikutskottets betänkande fått den här gången har mycket stora förhoppningar att det skall vara möjligt att gemensamt utarbeta riktlinjerna för en trafikpolitik som kan leda till en tillfredsställande transportförsörjning för landets olika delar.

Med detta yrkar jag bifall på alla punkter till utskottets hemställan.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Herr Gustafson i Göteborg säger mycket riktigt att utskottet i den första delen av betänkandet är enigt så när som på vänsterpartiet kommunisterna. Orsaken till detta är, som han också sade, att vi inte vill ta avstånd från vad som kan kallas regleringar när det gäller trafikpolitiska åtgärder.

Herr Gustafson framhåller att det bör komma till stånd ramar för en ny trafikpolitik och att det kan vara nödvändigt har jag också klart för mig. Men detta är än så länge ett ganska diffust begrepp. Inom dessa ramar skulle det finnas möjligheter att genom marknadsmässiga åtgärder försöka få fram de bästa resultaten. Vad som gör mig litet misstänksam är alltid detta betonande av möjligheterna till marknadsmässig rörlighet osv. Jag ser det närmast så att vad man bör trycka på när det gäller att åstadkomma en ny trafikpolitik måste vara nya faktorer, och då betraktar jag just frågan om en planmässig samordning och styrning av åtgärder som den väsentligaste punkten.

Jag har inte tagit avstånd från åtgärder som skulle kunna stimulera de olika trafikföretagen att verka efter sina egna förutsättningar, men det kan tänkas att vi då inte uppnår de mål vi åsyftat. Och målsättningen är ju i detta sammanhang speciellt viktig eftersom den målsättning som finns i den nuvarande trafikpolitiken är ganska svävande. Kan vi inte uppnå de mål vi vill eftersträva genom åtgärder på marknadsmässig bas då finner jag inte någon anledning till att ta avstånd från fysiska regleringar för att göra det. Det är alltså så jag ser saken.

Jag har tagit ett lokalt betonat exempel på hur man i städerna i regel

måste tillgripa fysiska regleringar för att stimulera kollektivtrafiken – kanske det också finns miljöhänsyn i bakgrunden. Men som ett element ingår ändå att man måste tillgripa fysiska regleringar för att nå åsyftat resultat.

Då säger jag mig att det kanske kan bli likadant på ett högre plan som på det lokala planet. Där går tydligen en skiljelinje, och jag uppfattar saken så att framför allt de borgerliga partierna i själ och hjärta inte vill rycka upp rötterna i den nuvarande trafikpolitiken. Man håller fortfarande på att vissa element i denna trafikpolitik är väldigt väsentliga och de har just med marknadsekonomin att göra. Det var därför jag hänvisade till den debatt som förekom när beslutet om trafikpolitiken fattades i riksdagen.

Herr MELLQVIST (s) kort genmäle:

Herr talman! Utskottets ordförande har lagt upp ett mycket brett hållet anförande kring trafikpolitiken närmast med utgångspunkt från utskotts-
betänkandet. Det finns i sak ingenting att erinra mot vad som där framfördes. Men på en enda punkt blev jag kanske litet besviken på herr Gustafson i Göteborg och det gäller sekretessbestämmelserna.

Den trafikpolitiska utredningen har enligt herr Gustafson inte fått de uppgifter som den önskat. Om inte minnet sviker mig har utredningen fått tre av fyra önskade akter från SJ. Jag tror säkerligen att trafikpolitiska utredningen med det material som ställts till förfogande gott kan arbeta vidare. Om det skulle vara så att den fjärde akten, som SJ av sekretesskäl inte vill lämna ut, är av stor vikt för utredningen, blir det väl närmast regeringen som får avgöra om den skall utlämnas eller inte.

I trafikpolitiska utredningen finns det stora partsintressen, och det är ju så att om en sekretessbelagd handling överlämnas till utredningen är man inte där bunden av den gamla tystnadsplikten, utan man har rätt att föra ut uppgifter från sekretessbelagda handlingar; det var inte minst folkpartiet som gick emot regeringens proposition angående tystnadsplikten. På så sätt har vi alltså inte det stöd beträffande sekretessen som tidigare fanns.

Det gör självfallet att ett företag av SJ:s karaktär är ganska restriktivt när det gäller att lämna ut sådana uppgifter som här närmast åsyftas. Jag tror inte att det skulle vara förenligt med några större svårigheter att få ut dessa handlingar om det är nödvändigt för utredningen, men mot bakgrund av vad jag har sagt angående tystnadsplikten är det självklart att SJ ställer sig ganska tveksamt för att inte säga avvisande till att lämna ut sådana interna uppgifter som det här är fråga om.

Jag bedömer det så – jag vet inte om andra gör det – att utredningen mycket väl kan fortsätta sitt arbete på basis av de uppgifter den redan har fått.

Herr SVEN GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Herr talman! Låt mig först till utskottets vice ordförande säga att det var ju så att utredningens ordförande kände sig föranlåtten att hos kom-

Fredagen den
16 maj 1975

*Den statliga
trafikpolitiken,
m. m.*

unikationsministern anmäla att utredningen inte fått det material som den ansåg sig behöva. Det skall självklart inte lämnas ut uppgifter som på något sätt rör enskilda kunders förhållanden utan det räcker med att utredningen får en insyn i den kostnadsstruktur som finns inom SJ. Åkeriföretagen har inte ett ögonblick tvekat att lämna ut uppgifter om sin kostnadsstruktur. De har lagt alla papper på bordet. Varför skulle inte SJ kunna göra det?

Det råder nog inte så stor meningsskillnad mellan oss, för även utskottets vice ordförande anser tydligen att regeringen bör se till att utredningen får de uppgifter den behöver.

Herr Magnussons i Kristinehamn inlägg var mycket intressant. Han säger att han inte vill motsätta sig att trafikutövarna skall ges möjligheter att i marknadsmässiga former göra sig gällande efter sina förutsättningar. Men varför yrkar han då på att just det stycke i utskottets betänkande skall utgå, där vi skriver inte bara detta att trafikutövarna skall ges möjligheter att i marknadsmässiga former göra sig gällande efter sina förutsättningar utan också att det företagsekonomiska ansvaret i stor utsträckning måste ersättas med ett kostnadsansvar baserat på samhälls-ekonomiska avvägningar?

Låt mig säga till herr Magnusson att lika väl som att marknadskrafterna inte kan få spela ohämmat på det ekonomiska området, utan att där behövs att samhället lägger ut ramar inom vilka den ekonomiska verksamheten skall röra sig, dvs. en ramhushållning, behöver vi också på det trafikpolitiska området en ramhushållning. Det är vi överens om allihop i utskottet utom herr Magnusson, som är misstänksam när vi säger att trafikföretagen skall få möjligheter att marknadsmässigt göra sig gällande inom ramarna. Det är inte bara utskottet som herr Magnusson kritiserar utan också kommunikationsministern, som just i direktiven för den trafikpolitiska utredningen har angivit den målsättningen för utredningens arbete.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Jag ser skrivningen i betänkandet i långa stycken som en sammanhängande enhet. Det talas t. ex. på ett annat ställe om just relationerna mellan järnväg och landsväg. Man säger: "Att genom detaljerade regleringsåtgärder styra över trafiken från landsväg till järnväg bör dock inte komma i fråga."

I den trafikpolitiska debatten har man sett det som ett problem att det jämsides med en mycket hård trafik på stambanenätet också är en mycket hård trafik på landsvägarna. Man har frågat sig hur man skall komma till rätta med detta problem. Här har aktualiserats olika förslag. Jag skall inte gå in på om de är riktiga eller ej, men jag anser att man borde kunna diskutera förslag om att söka lösa de här problemen medelst regleringar. Det är så jag ser saken. Att jag är misstänksam beror på att majoriteten alltid mycket starkt betonar de delar som egentligen är utmärkande för den trafikpolitik som nu förs. Vi anser att man i stället

bör lägga tyngdpunkten vid ett handlande som bryter mot den nuvarande trafikpolitiken – alltså planmässig samordning och styrning. Och i detta sammanhang ser jag det så att regleringar kanske måste komma in i bilden.

Herr MELLQVIST (s) kort genmäle:

Herr talman! Det är inte kutym att man för till offentligheten resonemang som förs inom en pågående utredning. Men när utskottets värderade ordförande åberopar att ordföranden i trafikpolitiska utredningen skulle ha begärt just de handlingar som inte lämnades ut vill jag bara erinra såväl herr Sven Gustafson i Göteborg som kammaren i övrigt om att beslutet föregicks av en votering inom utredningen, där ordföranden stödde majoritetslinjen som avslog hemställan att man skulle begära att denna handling skulle utlämnas till utredningen.

Herr SVEN GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Herr talman! Jag påtalade det förhållandet att utredningens ordförande vänt sig till kommunikationsministern i ärendet.

När det sedan gäller herr Magnusson i Kristinehamn blir det intressantare ju längre han håller på. Nu tycks han vilja göra gällande att det som utskottsmajoriteten eftersträvar skulle vara något slags ohämmad marknadshushållning och att vi inte vill ha någon ändring i nuvarande trafikpolitik. Men det vi anser vara den bästa vägen att gå är att genom avtal uppnå samverkan mellan olika trafikmedel – samverkan mellan landsvägstrafik och järnvägstrafik, vilket underlättas av utvecklingen på transportteknikens område. Vi vill uppnå denna samverkan genom avtal i stället för genom detaljregleringar, som exempelvis stipulerar att en lastbil inte får köra mer än 15–20 mil osv. Sådana detaljregleringar skulle ju kräva ett stort byråkratiskt tillståndsmaskineri. Jag förstår att det tilltalar herr Magnusson. Med den ideologi han har är det helt naturligt. Men det tilltalar inte oss. Därför säger utskottsmajoriteten:

”Därför måste de hittills ganska strikta gränserna mellan olika transportsätt försvinna. Möjligheterna för olika lastbilsföretag att köpa transporttjänster av SJ för kombinerade transporter i egen regi järnväg-lastbil bör t. ex. kunna utvidgas. Ett samarbete av detta slag bör så långt det över huvud taget är möjligt bygga på avtal och inte på regleringar.”

Det är den målsättningen vi tycker att man skall ha i ett samhälle av den typ vi önskar. Det är det vi vill sträva efter, och där skiljer vi och herr Magnusson i Kristinehamn oss åt.

Herr STJERNSTRÖM (c):

Herr talman! De riktlinjer för trafikpolitiken som fastställdes 1963 har inte gett tillräcklig trafikförsörjning. Trots att i dessa riktlinjer målsättningen också är att alla delar av landet skall ha en tillfredsställande trafikförsörjning, har en fortgående försämring av den kollektiva trafiken ägt rum. Järnvägar har lagts ned och busslinjer dragits in. Därtill kommer

att särskilt de mindre landsvägarna har eftersatts. Ett företagsekonomiskt synsätt har i alltför hög grad fått vara vägledande för utvecklingen på trafikområdet. De regionalpolitiska och samhällsekonomiska bedömningarna samt den sociala hänsynen har fått komma i andra hand.

Centern riktade på ett tidigt stadium uppmärksamheten på denna utveckling. För oss är trafikpolitiken en väsentlig del av lokaliserings- och regionalpolitiken. Trafikpolitiken skall vara nära samordnad med denna och syfta till ett decentraliserat samhälle. Det är enligt vår mening en grundläggande målsättning i samhällets servicepolitik och förutsättningskapande uppgifter att alla delar av landet garanteras en tillfredsställande trafikförsörjning.

Enligt vår mening skall riksdagen fastställa en viss försörjningsnivå i fråga om trafiken. I den mån denna försörjningsnivå inte medger ekonomiskt självbärande trafik bör det ankomma på staten att svara för kostnadstäckningen. Trafik utöver denna nivå skall naturligtvis som hittills upprätthållas av olika trafikslag på företagsekonomiska grunder.

Vår målsättning är en grundläggande försörjning med kollektiva kommunikationer i hela landet avseende ett visst mått av dagliga förbindelser samt regelbundenhet, snabbhet, lämplig tidsmässig förläggning och bekvämlighet.

Det skall alltså finnas ett riksnät. I detta skall såväl person- som godsbefordran ingå och olika trafikslag svara för verksamheten. Samordning av person- och godstrafiken och även postbefordran kan ofta vara lämplig.

De kommunikationer som behövs som komplement till riksnätet innefattar matartrafik och annan lokal trafik, skolskjutsar, resor för handikappade och trafik för andra speciella behov.

Olika företagsformer och företag skall liksom hittills ombesörja både gods- och personbefordran. Jag vill i detta sammanhang understryka vad trafikutskottet skriver om vikten av att åkerinäringen ges goda arbetsförutsättningar och att ett omfattande samarbete äger rum mellan SJ och olika lastbilsföretag.

Dessa båda trafikslag kan på ett förnämligt sätt komplettera varandra. Järnvägens styrka ligger i dess stordriftsfördelar med transporter på långa avstånd. Det totala godstransportarbetet som utförs av järnväg och lastbil uppgår till 41 miljarder tonkilometer. Järnvägens andel är 45 %. På distanser över 50 mil uppgår järnvägens andel till ca 62 %. Under 10 mil sker däremot nästan allt godstransportarbete med lastbil.

Det förekommer således en betydande uppdelning mellan järnväg och lastbil så att järnvägen även i dag dominerar på den långväga trafiken, medan transporter över kortare sträckor, som ofta innefattar uppsamling och distribution, är uppgifter som bäst lämpar sig för lastbilstrafik. Ytterligare övergång till järnväg på de långa sträckorna är dock angelägen, och vi har från centern i det syftet föreslagit att SJ skulle få ökade investeringsresurser. Riksdagen har tidigare i år avslagit den framställningen. För att öka SJ:s marknadsandel måste tilltro till ett framtida järnvägsnät skapas. Det duger inte att i det ena sammanhanget tala om

nedläggning och i vissa fall också upprivning av bandelar liksom om annan nedtrappning av verksamheten – något som är aktuellt också i dessa dagar – och i andra sammanhang vänta att företagen skall lita till järnvägen som transportmedel och göra långsiktiga investeringar i företagen, anpassade till järnvägstrafik.

Det duger heller inte att riksdagen uttalar att vissa investeringar skall göras, som sedan inte kommer till stånd. Förra årets uttalande om att omedelbara upprustningsåtgärder borde sättas in för att förbättra inlandsbanan har regeringen inte tagit hänsyn till. När riksdagen i dag gör ett nytt sådant uttalande förutsätter vi att regeringen nu följer riksdagens beslut.

Med anledning av investeringarna på inlandsbanan måste jag dock konstatera den glädjande utvecklingen. År 1973 avlämnade vi från centern en motion om upprustning av inlandsbanan. Vi fick utstå mycket hårt den gången, inte minst från kommunikationsministern. Förra året fick vi majoritet här i kammaren för en upprustning av inlandsbanan; men socialdemokraterna stödde oss förstås inte. I år är utskottet enhälligt på den här punkten. Jag måste med glädje notera den utvecklingen.

Naturligtvis måste andra åtgärder än de som jag tidigare har nämnt också till för att stimulera övergång till SJ. Man får överväga olika former för insatser, och det kommer väl att göras i pågående utredningsarbete. När det gäller kostnadsrelationerna mellan järnväg och lastbil måste man emellertid uppmärksamma att en förändring till fördel för järnvägen kan medföra försämrad konkurrenskraft för de områden i vårt land där järnvägsnätet är glest eller obefintligt – kanske på grund av en tidigare gjord nedläggning av järnvägen, som i vissa delar av Härjedalen. Detta måste då beaktas och särskilda åtgärder vidtagas för att de regionalpolitiska strävandena inte skall motverkas.

Som jag tidigare nämnt svarar lastbilarna för ungefär 55 % av det totala transportarbetet på land, medan hela 90 % av persontransportarbetet sker på vägarna. Vi har i landet i runt tal 345 000 km statliga, kommunala och enskilda vägar. Det innebär att vägnätet är 30 gånger längre än järnvägsnätet. Av det kollektiva resandet i landet, uttryckt i personkilometer, sker ungefär lika mycket med buss på väg som med den spårbundna trafiken. Dessa förhållanden visar att även om vi kan åstadkomma en viss överföring från väg till spårbunden trafik kommer vägarna att spela en avgörande roll i transportarbetet. Mot den bakgrunden och med anledning av att väginvesteringarna varit eftersatta under senare år måste ett långsiktigt program för den framtida vägpolitiken föreläggas riksdagen.

Det är angeläget att åstadkomma ett ökat kollektivt resande, och särskilt för det långväga resandet bör järnvägen komma in i ökad omfattning. Här bör SJ genomföra rabatteringar som siktar till att öka resbenägenheten för dagar med dålig beläggning. Och inte minst gäller det att stimulera trafik på banor med stor ledig kapacitet, bl. a. som ett verksamt led i de regionalpolitiska strävandena. Jag förutsätter att det försök som SJ tänkt sig med rabattering till och inom det inre stödområdet kommer

Fredagen den
16 maj 1975

*Den statliga
trafikpolitiken,
m. m.*

till stånd utan dröjsmål. Naturligtvis är det också nödvändigt att standarden förbättras på vissa sträckor och att hastigheterna hålls på en konkurrenskraftig nivå. Jag vill i det här sammanhanget påpeka det anmärkningsvärda i att snitttaxan fortfarande behålls, trots att riksdagen gjort ett klart uttalande i denna fråga.

Personbilen svarar för en betydande del av persontransporterna. Bilen ger många fördelar ur trafikanternas synpunkt, men det är av olika skäl angeläget att – framför allt i livligt trafikerade områden – försöka minska bilåkandet. Genom en målmedveten satsning på kollektivtrafiken, med inriktning på en ny teknik, men även genom vissa begränsningar för bilismen i vissa tättrafikerade områden bör det vara möjligt att minska personbilens övertag över nuvarande kollektivtrafiksystem och öka det kollektiva resandet. Det måste dock i det här sammanhanget slås fast med skärpa att såväl last- som personbil har för landsbygden skapat möjligheter som vi från vårt parti kommer att värna om. I en framtida trafikpolitik måste detta beaktas, och vi kommer inte att acceptera orimliga pålagor på bilismen.

Jag vill slutligen i några punkter sammanfatta det sagda.

Från vårt håll anser vi att trafikpolitiken måste inordnas i samhällets regionalpolitiska strävanden och att alla i landet måste ha tillgång till trafikservice. Vi förordar att ett riksnät inrättas efter denna målsättning.

Godstrafiken på de långa sträckorna måste i så stor omfattning som det är praktiskt möjligt ske på järnväg. Denna överföring skall dock ske utan byråkratiska regleringar. Genom investeringar i hotade bandelar kan tilltron till järnvägen återvinnas och konkurrenskraften ökas. I de områden där ingen järnväg finns måste i linje med de regionalpolitiska strävandena särskilda insatser göras för att bibehålla dessa bygders konkurrenskraft. Lastbilarna måste svara för de korta transporterna och ges acceptabla betingelser.

Vägarna svarar för den största delen av det samlade transportarbetet och når alla i landet. Väginvesteringarna får inte längre eftersättas, utan riksdagen måste nästa år föreläggas ett långsiktigt program för den framtida vägpolitiken.

Kollektivresandet bör stimuleras genom lägre taxor på tågen, särskilt under låg beläggning och inom det inre stödområdet samt på de längsta sträckorna. Standarden bör förbättras och restiderna avkortas.

Herr talman! Med det sagda yrkar jag bifall till trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 8.

Herr LOTHIGIUS (m):

Herr talman! Jag ber att få instämma i vice ordförandens och ordförandens beklagande av händelsen i Norrköping och de synpunkter som de därvid har fört fram. Vad som är beklagligt är naturligtvis att ett kollektivt trafikmedel har fått en knäck när det gäller säkerhetsfrågorna. Det märks så mycket mer när det är ett kollektivt trafikmedel som drabbas

än när det sker på våra vägar, även om de samlade olyckorna på vägarna är så mycket större. Man kan naturligtvis inte här göra en jämförelse, eftersom trafiken på vägarna har helt andra dimensioner än vad den spårbundna trafiken har. Men jag delar alltså den uppfattning som har framförts här i kammaren.

Sedan, herr talman, skall jag försöka att inte upprepa så mycket av vad de tidigare talarna har anfört i debatten och inte heller gå för djupt in i de trafikpolitiska målsättningarna mot bakgrund av det arbete som just nu pågår i den trafikpolitiska utredningen.

Men jag vill säga att det känns ganska tillfredsställande att stå här som moderat representant i trafikutskottet och finna att hela utskottet utom vpk i stort sett har bifallit och understrukit även moderata samlingspartiets synpunkter i utskottet och i den partimotion som vi har som underlag för vår diskussion. Det överensstämmer i många stycken också med centerns och folkpartiets motioner.

De reservationer som socialdemokraterna fogat till betänkandet berörde ju enstaka frågor och riktar sig närmast till kommunikationsministern. De gäller uttalanden om nedläggande av trafiksvaga bandelar, uttalanden som inte överensstämmer med riksdagens uttalanden. Det är också, som redan framhållits, fråga om en kritik mot att vi inte fått del av det material från SJ som vi har behov av i den trafikpolitiska utredningen. Vi har talat om detta förut i kammaren, och vi har haft interpellationsdebatt i saken. Jag lämnar den med det konstaterandet.

Men i övrigt är vi överens i flera stycken, och jag skall bara ta upp några frågeställningar som det kan vara bra att få belysa.

I vår trafikpolitiska motion konstaterar vi bl. a. följande:

”I Sverige – liksom i andra länder – har konkurrensförhållandet mellan järnvägs- och landsvägstrafiken spelat en dominerande roll i den trafikpolitiska debatten. Frågan om de statsägda järnvägsföretagens lönsamhet har därmed ofta kommit att framstå som ett självständigt trafikpolitiskt problem. Detsamma gäller diskussionen om konkurrensskyddet för de nationella flygbolagen. Över huvud taget har debattens anknytning till olika flygföretags problem hindrat en förutsättningslös diskussion om de ändringar i företagsstruktur och trafikpolitik som krävs av ändrade transportbehov och ny transportteknik.” Detta är viktigt att konstatera.

Fortsättningsvis heter det i motionen: ”Men trafikföretagen är av intresse endast som medel för att uppnå bästa möjliga trafikförsörjning. Diskussionen om transportpolitikens lämpliga utformning bör därför självfallet ha sin utgångspunkt i samhällets samlade transportbehov snarare än i de enskilda trafikföretagens situation.”

Vi säger också att det finns flera skäl att anta att de metoder som 1963 års trafikpolitiska beslut anvisar inte leder till målet – tillfredsställande transportförsörjning till lägsta samhällsekonomiska kostnad. Sedan anger vi vissa skäl till att 1963 års beslut ej leder till detta mål.

Vi konstaterar vidare att metoderna i 1963 års trafikpolitik i vissa av-

secnden blev otillfredsställande utformade. Det gäller inte målet, alltså en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta samhällsekonomiska kostnad. "Trafikpolitikens mål får *inte* vara", säger vi, "att skydda det ena eller andra trafikmedlet mot en prispressande konkurrens eller att dämpa något annat trafikmedels utveckling. Sådana strävanden kan möjligen ingå i övervägandena om *hur* trafikpolitikens mål skall uppnås, men de får inte i sig själva utgöra mål för denna." Vi tycker faktiskt att kommunikationsministern i sina direktiv till den trafikpolitiska utredningen i viss mån har blandat ihop mål och medel.

Vi framhåller att moderata samlingspartiet "anser att trafikapparatens utformning måste styras av medborgarnas fria val. I de fall där människornas och företagens efterfrågan inte är tillräcklig för att vidmakthålla en trafik som samhället från andra synpunkter anser nödvändig, bör staten träda in. Det är emellertid av stor vikt att man undviker att åter hamna i det regleringstänkande som man frigjorde sig från i och med 1963 års trafikpolitiska beslut."

Regeringspartiets representanter i utskottet delar denna uppfattning, och jag kommer naturligtvis med stor glädje att föra med mig de här uttalandena till trafikpolitiska utredningen. Med de förutsättningarna som underlag borde vi ju även i denna utredning kunna komma överens i långa stycken.

När det gäller trafikpolitik och regionalpolitik synes vi också börja närma oss varandra. Från moderata samlingspartiets sida har vi emellertid pekat på vissa risker för att regeringens målsättning inte kan uppfyllas. Om ett av dessa problem säger vi i motionen:

"Kravet på effektivitet och högt kapacitetsutnyttjande inom trafikapparatens gör att trafikströmmarna koncentreras till få men intensivt utnyttjade trafikleder och till allt färre och större terminaler. Detta leder till en fortgående kvalitetsdifferentiering mellan olika orter i fråga om tillgången till olika kommunikationer. Indragningen av järnvägsstationer innebär att allt färre orter får tillgång till betydande transportterminaler. De orter som i framtiden kommer att vara fullständigt utrustade med effektiva terminaler för både sjö-, järnvägs-, landsvägs- och flygtransporter riskerar att bli mycket få.

En kvalitetsdifferentiering mellan olika orter med avseende på deras transportmöjligheter har en inboende tendens att förstärkas. Orter med ett gott transportläge har stora förutsättningar för näringslivets utveckling. Detta skapar i sin tur underlag för ytterligare förbättrad trafikförsörjning, vilket än mer stärker ortens konkurrenskraft gentemot de orter som inte från början varit lika lyckligt lottade. --- Det är därför nödvändigt att aktivt verka för överensstämmelse mellan trafikpolitiken och regionalpolitiken."

Jag hoppas att man instämmer också i den delen av vår syn på den regionalpolitiska situationen.

Men vad som inte stämmer med trafik- och regionalpolitik är SJ:s egendomliga sätt, som vi nyligen har fått uppleva, att reagera på riks-

dagens uttalande om ett ökat busstöd för att därigenom förbättra kollektivtrafiken och förstärka regionalpolitiken. Från min egen hemkommun har vi ett färskt exempel på att SJ:s ledning varslat om indragning av en rad olönsamma busslinjer – strax efter det att länsstyrelsen till regeringen överlämnat sitt förslag till regional trafikplanering, som i så stor utsträckning är baserad på den kollektiva trafiken! Man tar sig för pannan och undrar vad det finns för överensstämmelse mellan å ena sidan regeringens beslut och uppmaningar till kommuner och länsstyrelser att göra dessa omfattande kartläggningar för dyra pengar och å andra sidan de åtgärder som statsmakternas verkställande organ vidtar när riksdagen beslutar om ökat stöd till olönsamma busslinjer. Gudskelov har kommunikationsministern enligt vad jag erfarit uppmärksammat detta och uttalat att det kan inte vara riktigt. Jag är tacksam för den rättelsen. Men jag vill också fråga: Skall det vara nödvändigt att arbeta under sådana premisser och skapa sådana stämningar i en ort därför att det verkställande organet tydligen inte följer de riktlinjer som riksdagen och regeringen har dragit upp?

I den moderata partimotionen har också tagits upp en begäran om att det svenska inrikesflygets framtida organisation skall noggrant utredas. I det sammanhanget skriver utskottet följande:

”Vad beträffar *luftfarten* konstaterade utskottet i sitt betänkande 1974:8 att de allmänna betingelserna för denna naturligen torde komma att behandlas av den trafikpolitiska utredningen – – – . Frågan om luftfartens trafikuppgifter i förhållande till andra trafikgrenar kunde förväntas komma att närmare behandlas av trafikplaneringsutredningen.” Därefter skriver utskottet att som framgår av ett interpellationssvar skall en särskild samarbetsgrupp mellan ABA:s, SAS' och Linjeflygs styrelser utreda en del av dessa frågeställningar. Från moderata samlingspartiets sida har vi sagt att vi får nöja oss med detta och avvakta resultatet av utredningen.

Vi måste vara på det klara med att de nuvarande arrangemangen icke är tillfredsställande. De innebär att inrikesflyget omhänderhas dels av SAS, som har vissa lönsamma inrikeslinjer på längre sträckor, dels av Linjeflyg, som måste ta de kortare sträckorna. Jag har en känsla av att den nuvarande organisationsformen medverkar till att vi här i landet icke upprätthåller det inrikesflyg som vi i verkligheten behöver, inte minst med hänsyn till våra regionalpolitiska strävanden. Oviljan att upplåta Bromma – jag bara nämner det vid detta tillfälle, herr kommunikationsminister – för inrikesflygets fortsatta utveckling är regeringens stora trafikpolitiska fadäs detta år. Hade vi fått möjligheter att ta upp frågan om fortsatt trafik på Bromma till utredning och behandling, skulle vi kunnat föra en helt annan diskussion om vårt inhemska trafikflyg från regionalpolitisk synpunkt.

Utskottets ordförande har berört snitttaxan. Hans synpunkter på den överensstämmer väl med mina. Jag skall därför inte vidare utveckla dem.

Vi kommer att få en mer konkret debatt i dessa frågor när den trafikpolitiska utredningen framlagt sitt förslag. Därför nöjer jag mig med

dessa påpekanden, i all synnerhet som jag finner att moderata samlingspartiets partimotion i stort har tillstyrkts av utskottet.

Jag ber att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Jag hade inte för avsikt att begära ordet i den trafikpolitiska debatten vid detta tillfälle. Det beslutet fattade jag ganska snabbt sedan jag hade läst utskottets betänkande över de trafikpolitiska motionerna. Jag räknade med att de enligt min mening helt riktiga reservationer, som fogats till utskottets betänkande och som i det första fallet vänder sig mot en som jag tycker litet märklig behandling av mig personligen och i det andra fallet gällde SJ:s skyldighet att lämna ut handlingar till trafikpolitiska utredningen, skulle försvaras av utskottets vice ordförande, och så har också skett.

Jag har emellertid begärt ordet ändå, herr talman, och då av en helt annan anledning, som redan har berörts av flera av talarna, nämligen den osäkerhet som uppstått med anledning av de järnvägsolyckor som under senare tid har inträffat. Låt mig innan jag övergår till det bara med ett par ord kommentera den debatt som förts hittills.

När jag lyssnat på den hittillsvarande debatten har jag funnit att den naturligt nog präglas av det debattläge och den situation vi f. n. har när det gäller trafikpolitiken. De inlägg som gjorts visar att vi är mitt inne i ett trafikpolitiskt omdaningsarbete, som i bästa fall – och det hoppas vi väl alla – nästa år leder fram till en seriös, saklig och framåtsyftande ny trafikpolitik i många stycken. Jag tycker inte det finns anledning att säga mer om debatten sådan den nu förs, eftersom det är naturligt att den har denna inriktning. Att man från tid till annan diskuterar enskildheter och sakfrågor samtidigt som man arbetar mot ett nytt övergripande mål är självklart.

Det finns emellertid också anledning att säga ett par ord om reservanternas uppfattning när det gäller SJ:s uppgiftsskyldighet. Vice ordföranden i trafikutskottet herr Mellqvist har på ett uttömmande sätt bemött utskottsmajoritetens ståndpunkt. Jag vill bara stryka under hans yttrande med att säga att den lagstiftning som vi diskuterar här ju ger SJ rätten att själv bestämma i vilken mån utomstående skall få ta del av handlingar som rör SJ:s affärsförhållanden. Den lagstiftningen har inte tillkommit för att bereda SJ en särskilt gynnad ställning, utan för att ge statens järnvägar samma möjligheter som näringslivet i övrigt att skydda sig och sina affärshemligheter. SJ är en del av det svenska näringslivet i det här stycket och driver sin verksamhet i konkurrens med andra företag. Det borde därför inte vara svårt för dem som har insikter i transportbranschen att förstå vilka konsekvenser det kan få för ett företag och för dess kunder, om dess verksamhet i alla avseenden redovisas offentligt. Jag tror, herr talman, att både herr Sven Gustafson i Göteborg och andra som har nämnt om detta känner till det här, speciellt som de ju känner väl till hur det privata näringslivet fungerar. Det är alltså

ingen skillnad, utan det är samma sak, även om det råkar gälla SJ i det här ögonblicket. – Jag vill inte spetsa till frågan, men det är klart att konsekvensen av denna inställning från utskottsmajoriteten i värsta fall kan bli att man i ett senare läge – om utskottsmajoriteten skulle få rätt – skulle behöva "vända blad" och se på de privata företagen utifrån ett sådant beslut och kräva att också de skall öppet redovisa sina marknadsföringsplaner, sin prispolitik, sina avtal med kunderna och allt vad det kan vara. Att bara ställa den frågan, utan att säga att det skall bli så, tycker jag räcker för att belysa hur riktigt reservanterna har resonerat när de menat att detta är ett område där man bör vara försiktig.

Herr talman! Sedan detta är sagt – det får bli mitt deltagande i den trafikpolitiska debatten – vill jag gärna säga något om situationen utifrån diskussionen om säkerheten vid statens järnvägar.

För en månad sedan debatterade vi här i kammaren den svåra och tragiska tågolyckan vid en plankorsning i Mjölbytrakten. Jag drar mig till minnes att alla vid det tillfället trots den tragiska olyckan underströk den höga grad av säkerhet som i alla fall hör ihop med tågresor.

I går nåddes vi av budet om ytterligare en svår tågolycka, en olycka som berörde och berör oss alla fruktansvärt illa genom att det bl. a. och till all annan tragik var så många barn bland de förolyckade. Jag vill i likhet med dem som tidigare sagt samma sak i denna talarstol uttrycka mitt djupa deltagande med föräldrar och andra anhöriga till de omkomna och med dem som skadades vid denna senaste olycka.

Det finns inga egentliga likheter mellan de båda olyckor som jag nu talar om, och det är ännu för tidigt att dra några slutsatser om orsaken till olyckan i Norrköping. Det framstår dock i dag som klart att vid båda olyckorna – både i Mjölby och i Norrköping – en lång rad olyckliga omständigheter bidragit till att olyckorna fått så svåra konsekvenser som de har fått.

Det är naturligtvis lätt, herr talman, att vid ett sådant här tillfälle ironisera över uttalanden av typen att säkerheten vid SJ är god. Men allvarliga tågolyckor är dess bättre mycket få i förhållande till den omfattande trafiken. Vi har haft en positiv utveckling under de gångna åren. Jag lämnade i samband med Mjölbyolyckan som svar på enkla frågor för drygt en månad sedan uppgifter om olycksutvecklingen vid SJ från slutet av 1950-talet fram till första hälften av 1970-talet. Jag skall inte upprepa de siffrorna, eftersom de finns i kammarens protokoll från den debatten.

Även om utvecklingen kan sägas ha varit positiv under de senaste decennierna är det självfallet angeläget att säkerhetsproblemen även i fortsättningen ägnas den allra största uppmärksamhet. Just i dag vill jag gärna säga att utvecklingen är något oroande. Många olyckor och olyckstillbud har inträffat vid SJ under de senaste månaderna. Det förändrar inte vad jag nyss sade om den positiva attityden när man ser det hela i ett något längre perspektiv. Regeringen kan lika litet som någon annan ansvarskännande i riksdagen eller någon annanstans sitta

Fredagen den
16 maj 1975

*Den statliga
trafikpolitiken,
m. m.*

still i detta läge. Vi har därför funnit det nödvändigt och riktigt att snabbt vidta åtgärder för att bevara svenska folkets förtroende för tågtrafiken som ett säkert kommunikationsmedel.

Som riksdagens ledamöter känner till har regeringen tagit med i komplementeringspropositionen, under den avdelning som talar om tänkbara systerprojekt, uppgiften att i ett läge där vi behöver skapa systerprojekt vidta särskilda åtgärder när det gäller järnvägs korsningar. Kammarens ärade ledamöter påminner sig säkert att regeringen omedelbart efter Mjölbyolyckan – för resten samma dag som olyckan hade inträffat – gav SJ i uppdrag att i samråd med vägverket och trafiksäkerhetsverket inventera behovet av förbättrat skydd vid plankorsningar.

SJ lämnade mycket snabbt den begärda redovisningen – den är säkert också känd för de flesta av kammarens ledamöter. De åtgärder som SJ föreslog med mycket kort varsel beräknades kosta 16 milj. kr., och de skulle vid ett snabbt genomförande innebära att man i en första omgång skulle kunna åtgärda ca 115 utsatta järnvägs korsningar. Ett 70-tal plankorsningar skulle komma att slopas genom att vägportar eller vägbroar byggdes eller genom att vägar lades om. Vidare skulle säkerhetsanordningarna vid ett 40-tal korsningar komma att förbättras, i första hand genom uppsättning av bommar.

Regeringen har mot bakgrund av den just nu något oroande utvecklingen beslutat att dessa åtgärder skall genomföras med förtur. Det innebär således att vi inte skall avvakta utvecklingen på sysselsättningsområdet utan med alla tillgängliga medel försöka få i gång dessa arbeten.

För att höja säkerheten vid SJ pågår ett ständigt tekniskt utvecklingsarbete när det gäller signalsystem och fordonskonstruktion liksom utbildning av personal i säkerhetstjänst. Jag vill erinra kammaren om att efter den s. k. Järnaolyckan för några år sedan – jag tror det var 1972 – då ett pendeltåg kolliderade med ett expreståg vid utfart från Järna station söder om Stockholm intensifierade SJ utvecklingen av ett system för automatiskt tågstopp, s. k. ATC. Det systemet fungerar ungefär som på tunnelbanan. Om en förare skulle köra förbi en stoppsignal, så bromsas tåget automatiskt. För budgetåret 1975/76 har 4 milj. kr. budgeterats för utveckling av detta system. SJ kommer i höst att inleda praktiska prov med systemet på sträckorna Älvsjö–Västerhaninge och Södertälje–Gnesta.

Jag har med det sagda inte ett ögonblick velat negligera eller skymma undan det som hänt. Det har redan inträffat, och det kan inte göras ogjort. Det viktiga är att man i ett läge som detta planmässigt fortsätter att på lång sikt förbättra säkerheten. Trafiksäkerhetsutredningen arbetar för att försöka finna långsiktiga lösningar. Men vi får heller inte rygga för att snabbt ställa medel till förfogande i syfte att vidta säkerhetsåtgärder tidigare än vad som kanske annars skulle ha skett.

Min förhoppning är, herr talman, att vi med dessa åtgärder gemensamt skall kunna minska antalet olyckor. Vi kommer aldrig att kunna få en 100-procentig säkerhet vare sig vid järnvägarna eller någon annanstans,

men det bör ändå vara en viljeyttring i dag när vi alla deltar i den djupa sorg som nu drabbat många människor. Det viktigaste är trots allt att vi på sikt kan bevara svenska folkets förtroende för järnvägarna som ett säkert kommunikationsmedel. Detta är särskilt viktigt i ett läge där vi alla diskuterar en ökad satsning på kollektiva trafikmedel.

Herr SVEN GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Herr talman! Det är med stor tillfredsställelse jag konstaterar att kommunikationsministern instämmer beträffande riktlinjerna för trafikpolitiken, där vi ju fått en bred uppslutning kring vårt förslag, och att han är överens med utskottet i dess enhälliga förslag beträffande omedelbara åtgärder för att stärka SJ:s konkurrenskraft. Det gäller inte bara snitttaxan, där utskottet hela tiden varit fullständigt enigt, utan även de andra åtgärder vi har begärt.

Beträffande reservationen om SJ:s uppgiftsskyldighet sade kommunikationsministern, att om SJ får lämna sådana uppgifter om sin kostnadsstruktur, så är det tänkbart att man också bör ställa samma krav på den privata företagsamheten. Jag kan då nämna att den arbetsgrupp som arbetat på uppdrag av vägkostnadsutredningen nyligen publicerat en utredning där man säger att man försökt få inblick i kostnadsstrukturen i de olika företagen. Åkerinäringen ställde alla uppgifter till förfogande, under det att SJ vägrade. Det är alltså SJ som inte vill lämna ut uppgifter.

Nu säger kommunikationsministern fullt riktigt att det enligt lagstiftningen är SJ själv som avgör vilka uppgifter som skall lämnas ut. Men i detta fall har SJ genom en skrivelse till regeringen lagt avgörandet i regeringens händer. Vad majoriteten här säger är att man förutsätter att regeringen föranstaltar om att uppgifter i berörda hänseenden i all erforderlig utsträckning skall ställas till förfogande. Vi borde kunna vara överens om att det är en naturlig sak.

En annan synpunkt, som inte hör till denna reservation, är att jag tror att SJ skulle vinna på en större öppenhet, givetvis inte om enskilda förhållanden utan om sin kostnadsstruktur i allmänhet. Det skulle skapa ökad förståelse för SJ:s taxor. Det skulle inte, som SJ fruktar, medföra att man plötsligt skulle vägra att betala vad som är rimliga taxor.

Jag hörde med utomordentligt stor tillfredsställelse vad kommunikationsministern sist sade om de åtgärder man från regeringens sida vidtar för att öka säkerheten vid järnvägs korsningar. Där har kommunikationsministern givetvis hela riksdagens stöd. Det sammanfaller ju med de synpunkter som fördes fram från olika håll i den trafikpolitiska debatt som vi hade strax efter den tidigare olyckan. Det viktiga är också att SJ får investeringsmedel inte bara för järnvägs korsningar utan även för vissa av de fasta anläggningarna som på grund av den ökande resefrekvensen nu är mycket hårt belastade. Det får vi ta hänsyn till när vi beviljar de allmänna investeringsanslagen.

Herr STJERNSTRÖM (c) kort genmäle:

Herr talman! Till det som kommunikationsministern sade beträffande den i dag förda trafikpolitiska debatten vill jag bara säga att när vi nu – som nämnts tidigare – kan sägas ha ett mellanår i trafikpolitiken, måste vi föra en debatt av mer principiell karaktär. Vi står nära beslutet om den långsiktiga trafikpolitiken. Utredningarna arbetar i slutskedet.

Jag vill bara göra den kommentaren att det i de kommande trafikpolitiska diskussionerna måste vara en utmärkt grund att stå på att vi i år kan redovisa ett utskottsbetänkande med en så bred enighet bakom. Det måste också utgöra ett värdefullt underlag för de kommande långsiktiga besluten.

Sedan ber även jag att få tacka för den information som kommunikationsministern har lämnat beträffande trafiksäkerhetsfrågorna inom SJ. Det är angeläget att bibehålla tilltron till järnvägen såsom ett säkert kommunikationsmedel. Informationen här i dag tror jag är ett väsentligt led i denna strävan.

Slutligen vill jag bara understryka att vi alla instämmer i det deltagande som kommunikationsministern uttalat till dem vilkas anhöriga omkom eller skadades vid den i går inträffade katastrofen.

Herr LOTHIGIUS (m) kort genmäle:

Herr talman! Jag vill bara till kommunikationsministern säga att jag har deltagit i den kritik som framförs i reservationen 3 därför att vi i trafikpolitiska utredningen icke ansett oss ha fått tillfredsställande material för att kunna arbeta med de trafikpolitiska frågorna på SJ:s sida. Kritiken bygger således på det enkla förhållandet att det enligt kommunikationsministerns direktiv till utredningen krävdes att vi fick nödvändig insyn i SJ:s förhållanden. Hade direktiven varit skrivna på ett annat sätt, skulle jag inte ha deltagit i den här kritiken. Men för att kunna fullfölja det uppdrag som kommunikationsministern har gett trafikpolitiska utredningen var det som sagt nödvändigt att få detta material.

Jag ber även att få instämma i kommunikationsministerns syn på trafiksäkerhetsfrågorna. Jag kan uttala från mitt partis sida att vi med all kraft kommer att stödja kommunikationsministern i de lovvärda försöken att på olika sätt skapa den förbättring som kan åstadkommas inom trafiksäkerhetens område.

Herr SELLGREN (fp):

Herr talman! Det trafikpolitiska debattläget är mer splittrat i dag än för några år sedan. Och den enskilde trafikanten är mer klämd än någonsin. Medan olika utredningar pågår i syfte att skapa en samordning av resurserna på transportområdet, förs det en debatt som till stora delar knappast är ägnad att åstadkomma det samförstånd mellan parterna som är en grundförutsättning för att nå den samordning och styrning som anges i direktiven till den trafikpolitiska utredningen.

Kommunikationsministern har gjort uttalanden som pekar mot en styr-

ning av godstransportarbetet med långtgående detaljregleringar, såsom räjongbegränsningar för fjärrtrafiken på landsväg m. m. SJ å sin sida värjer sig för varje närmande som av företaget uppfattas som ett intrång på deras inmutade område. Jag skall inte närmare gå in på den debatt som redan förekommit när det gäller frågan om SJ:s taxestruktur. Det har redan kommenterats, likaså har herr Sven Gustafson i Göteborg, utskottets ordförande, tagit upp frågorna om rabatterade resor, charterresor, snittaxa och andra transportalstrande tjänster där SJ kräver full kostnadstäckning. Samtidigt utvecklas inom SJ, mitt under pågående utredningsarbeten, en febril aktivitet att sanera bort olönsamma järnvägsstationer, lägga ner persontrafik på järnväg och med buss. Jag förstår att den enskilde trafikanten känner sig klämd.

Kommer man sedan in på frågan om en mer ingående samverkan mellan SJ och lastbilsorganisationerna på godstransportsektorn så intar till synes SJ något av en protektionistisk hållning. Man ser bara nackdelar för egen del i en öppen samverkan mellan landtransportföretagen.

Från lastbilssidan ställs förvisso krav, men där möter man dock större gensvar för behovet att i ökad utsträckning föra över långväga transporter från landsväg till järnväg. Det är smått paradoxalt att den part vars marknadsandelar utredningsdirektiven syftar till att beskära visar största samarbetsviljan.

Bilden av dagsläget är ungefär densamma som när man spelar tennis men motspelaren inte slår tillbaka bollen utan slår över en annan boll. Det blir bara servar. På samma sätt kommer inte samtalet om ökad samordning på trafikområdet i gång om man fortsätter att tala förbi varandra. Det blir bara monologer. Jag tror att viljan till konstruktiva samtal f. n. saknas i alltför stor utsträckning och att detta kan få negativ betydelse för resultatet av pågående utredningar.

Jag har velat avge den här lilla deklarationen hur jag upplever det läge då fortfarande allt utredningsarbete pågår. Efter det skulle jag vilja beröra den principiella syn på trafikpolitiken som folkpartiet gång efter annan framfört i olika motioner. Utskottets ordförande har också redan gjort detta.

Vi anser att de samhällsekonomiska synpunkterna bör beaktas mera än hittills. Så långt råder alltså samstämmighet med direktiven till den trafikpolitiska utredningen. Lika väl som det behövs en ramhushållning på det ekonomiska området i samhället är det nödvändigt att vi får en trafikpolitisk ramhushållning.

Transportsektorn är mycket utvecklad i vårt land. Främst gäller detta landtransporterna på person- och godssidan. Samma gäller den utrikes sjöfarten och flyget. Inom de två senare sektorerna finns ännu mycket att göra för den inrikes sjöfarten och inrikesflyget. Den svenska järnvägen står tekniskt och effektivitetsmässigt mycket högt vid en internationell jämförelse. På jämbördig nivå befinner sig fjärrbilstrafiken. Denna ligger nog före järnvägen i fråga om vissa typer av transporter såsom kyltransporter och andra specialtransporter. Båda sektorerna håller hög servicegrad.

Men, herr talman, säkerhetskravet får inte vika för kravet på effektivitet och låga kostnader. Säkerheten på de svenska järnvägarna är utan tvivel stor. Där delar jag statsrådets mening. Vi har ju i dag talat om och beklagat den fruktansvärda katastrofen i Norrköping. Orsakerna till den är väl inte helt klarlagda. Statsrådet har lovat att vidta snabba åtgärder vilket självfallet hälsas med stor tillfredsställelse. Men även om inte någon utredning ännu klarlagt orsakerna till olyckan inställer sig den frågan osökt, om man hade vidtagit tillräcklig förstärkning av säkerhetsanordningarna under de pågående ändringsarbetena.

Jag skulle därför vilja fråga kommunikationsministern: Anser kommunikationsministern att det är nödvändigt att utöver de ordinarie signalanordningarna och de tekniska skydds- och säkerhetsanordningar som finns även sätta in manuell bevakning under pågående ändringsarbeten? Denna fråga har fått ytterligare aktualitet, eftersom vi i radio i morse blev underrättade om att en liknande tågurspårning hänt vid Ljusne station där också vissa ändringsarbeten pågick och man hade måst lägga om trafiken.

I en trafikpolitisk ramhushållning räcker det inte med hög teknisk standard och effektivitet inom de olika sektorerna var för sig. Det behövs en samordning och styrning som syftar till att inom ramen för den marknadsmässiga rörelsefriheten bättre fullfölja den samhällsekonomiska målsättningen. Långtgående lösningar kan uppnås utan att man för den skull behöver återgå till ett regleringssystem som liknar det som fanns före 1963. Vill vi behålla effektivitetskravet och kravet på hög servicenivå, måste vi undvika snärjande detaljregleringar beträffande godstransporternas fördelning mellan olika trafikmedel. Ett nära nog enigt utskott har, som tidigare anförts, också uttalat den meningen i år. Jag hoppas att det ställningstagandet även står sig i det pågående utredningsarbetet.

Vad finns det då för alternativ till snärjande detaljregleringar? I folkpartiets motion nr 1454 i år ges några anvisningar. Genom taxemässig anpassning vid järnvägstransporter och teknisk samordning mellan yttransportmedlen, i första hand järnväg-bil, kan man öka järnvägens utnyttjandegrad väsentligt. Den långsamma utvecklingen i fråga om enhetlig standard för lastbärare har bekymrat mig länge. En av mina första motioner i riksdagen upptog det spörsmålet. Måttstandarden för järnvägs- och lastbilstransporter bör så långt möjligt passa som hand i handske. Jag vet att här finns stora svårigheter att överbrygga, men det borde gå.

Det bör vara möjligt för transportförmedlingsföretagen att köpa transporttjänster av SJ med bibehållen konkurrens mellan SJ och företagen i fråga om uppsamling och distribution av gods. Det behöver inte omfatta enbart styckegods av spridningskaraktär utan även hela enhetslaster mellan en avlastare och en mottagare. Redan nu finns förutsättningar för sådan samtransport. Men bristen på enhetliga normer för utbytbara lastbärare medför konfliktsituationer i godshanteringen och omöjliggör ett mer omfattande samarbete mellan olika transportslag.

På senare år har ett flertal typer av utbytbara lastbärare kommit ut på marknaden. Transportörer och tillverkare måste samarbeta vid utformningen, som också bör syfta till en internationell samordning. Myndigheterna måste aktivt delta i arbetet och åstadkomma lagar och förordningar, som medger en effektiv integrerad transportkedja. Det här arbetet brådskar. Jag anser det vara en angelägnare uppgift för departementet att arbeta för denna utveckling än att lista ut mer eller mindre finurliga avgränsningsregler för lastbilstrafiken.

I kravet på ett samhällsekonomiskt synsätt ingår självfallet kostnadsansvaret. Här finns knappast några skiljande meningar mellan politiker, trafikutövare och trafikanter. Det gäller att få fram trovärdigt underlag för bedömningen. Tyvärr förblir den frågan olöst för en ännu ej överblickbar framtid. I väntan på utredningen om kostnadsansvarsfrågorna måste därför varje förändring i den svenska trafikpolitiken betraktas som ett provisorium. Det gäller också att se till att de ytterligare avgifter som kan komma att behöva tas ut inte medför en ny eller utökad byråkrati.

En ökad samordning på det sätt jag skisserat skapar också förutsättningar för en bättre företagsstruktur inom fjärrtrafiken på landsväg. Det som försämrar bilden i dag är inte den trafik som bedrivs i transportförmedlingsföretagens regi. Snedvridningen i konkurrensen och risken för överträdelser mot bl. a. arbetstidslagen åstadkoms främst av den omfattande trafik som sker vid sidan om transportförmedlingsföretagen.

Herr talman! Jag har med det här velat ytterligare motivera utskottsmajoritetens hemställan i betänkandet nr 8 och yrkar bifall till denna på alla punkter.

Herr GRANSTEDT (c):

Herr talman! Jag har flera gånger och i olika sammanhang från den här talarstolen aktualiserat de problem som finns i Stockholmsregionen med anledning av den stora snedfördelning vi har när det gäller arbetsplatser. Det är problem som drabbar enskilda, som får långa resor till och från arbetet. Det är problem som drabbar samhällsplanerare, som måste dimensionera trafikapparaten framför allt efter trafiktopparna morgon och kväll.

I motionen 1451, som behandlas i det betänkande vi nu diskuterar, tas upp ett aktuellt exempel på ett sådant problem. Det gäller de planer som man har att förlägga en post- och SJ-terminal i Västerjärva. Västerjärva ligger i Solna kommun i Stockholms län. Solna är den kommun som har den största arbetsplatskoncentrationen i länet. På varje arbetsdagare som bor i Solna går det ungefär två och en halv arbetsplats. Det finns alltså ett synnerligen stort överskott av arbetstillfällen där.

Den föreslagna post- och SJ-terminalen kommer naturligtvis bara att ytterligare förvärra situationen i Solna. Solna kommun har enhälligt vänt sig mot förläggningen av post- och SJ-terminalen till kommunens område och till denna plats i Västerjärva. Man vill inte ha flera arbetsplatser

utan man behöver området i fråga för att bättre kunna tillgodose sitt behov av bostadsbyggande. Samtidigt som antalet sysselsättningstillfällen växer i denna del av regionen minskar nämligen befolkningen. Det finns ingen mark att bygga nya bostäder på, och hushållssplittring m. m. gör att befolkningsantalet går ned och att obalansen blir större och större.

Samtidigt har man i Stockholmsregionen en lång rad bristområden, där det är allvarliga underskott på arbetsplatser. Dessa områden med underskott i sysselsättningshänseende ligger framför allt i den södra länsdelen, men det finns också flera exempel på kraftigt underförsörjda kommuner i den norra länsdelen. Det skulle alltså inte vara särskilt svårt för de berörda verken att hitta delar av Stockholms län, där en stor arbetsplats av detta slag skulle välkomnas med öppna armar, men i stället har man valt den kommun där den skulle ha den sämsta effekten.

Trafikutskottet har inte ansett det möjligt att göra någon mera preciserad bedömning av var denna post- och SJ-terminal bör ligga, och det kan man i och för sig ha förståelse för. Utskottet gör dock följande, som jag ser det, mycket viktiga konstaterade: "Utskottet vill dock i sammanhanget understryka att staten såsom en stor arbetsgivare i regionen har ett ansvar för en förbättrad inomregional balans." Ett liknande uttalande har i år också gjorts av inrikesutskottet.

Jag noterar detta som en mycket klar viljeyttring från riksdagen innebärande att statsmakterna när de planerar förläggningen av arbetsplatser i Stockholmsregionen skall ta hänsyn till sysselsättningsstrukturen, dvs. till var det finns överskott på arbetsplatser och var det finns brist på arbetsplatser. Jag hoppas därför att i första hand postverket och SJ kommer att ta hänsyn till dessa synpunkter, till att Solna kommun inte vill ha dessa arbetsplatser och att en redan besvärlig situation förvärras, om man förlägger terminalen till Västerjärva. Man bör därför ompröva sitt ställningstagande och försöka hitta någon annan plats att förlägga terminalen till. Sådana platser finns det som sagt gott om.

Om postverket och SJ låter sina företagsekonomiska bedömningar väga över, får man hoppas att regering och riksdag är beredda att se till att i sista hand ändå de mera övergripande samhällsmålen kan göra sig gällande, så att terminalen ges en förläggning som stämmer överens med vad som är lämpligt med hänsyn till sysselsättningsbalansen i Stockholms län.

Herr talman! Jag har f. n. ingen annan hemställan än utskottets och ber därför att få yrka bifall till denna.

Herr KONRADSSON (s):

Herr talman! Frågan om vägnars standard och utbyggnaden av de allmänna kommunikationerna har ett allmänt intresse. De många inläggen och de långa debatterna här i kammaren, när trafikpolitiken behandlas, är ett uttryck för detta intresse. Men även utanför det här huset, var vi än träffar andra människor, på arbetsplatser, på möten och sammankomster och inte minst i primär- och landstingskommunala sam-

manhang, står de här frågorna ofta i fokus.

Bra vägar och bra allmänna kommunikationer är en förutsättning för att ett modernt samhälle skall kunna fungera. När den förutsättningen saknas uppstår problem som berör människornas vardag på ett nära och påtagligt sätt. Men det är inte enbart ett problem för enskilda människors möjligheter att ta sig till och från arbete, service eller rekreativsmål. Det är också ett problem för näringslivet och olika samhällsinstitutioner.

Själv är jag bosatt i en kommun med relativt långa avstånd till regioncentrum, länscentrum och godsterminaler. Vägarnas dåliga beskaffenhet i det här området medför förutom en allmän olust och tidsförslängning i kommunikationerna även sådana problem som onormalt mycket transportskador på gods till och från industrier och affärer. Även sjuktransporterna försvåras av de dåliga vägarna, och det är ett problem som i högsta grad oroar människorna och väcker lokala opinioner.

Mätt i förhållandet mellan andelen grusvägar och andelen belagda vägar har Örebro län en väsentligt lägre vägstandard än riksgenomsnittet. Ett i övrigt bra och trivsamt län, centralt beläget i vårt lands befolkningsmittpunkt, har således svårt att utvecklas industriellt och servicemässigt på grund av att upprustningen och underhållet av vägnätet släpar efter. Vissa delar av länet har dessutom fått vidkännas försämringar i de allmänna kommunikationerna på grund av inskränkningar i järnvägstrafiken. Den delen av problemet försöker vi emellertid själva avhjälpa genom att kommunerna och landstinget gått tillsammans och bildat ett bussbolag som nu tar över en allt större del av den regionala busstrafiken i länet. Men självklart är också länsbussbolaget beroende av en hygglig vägstandard.

I motionen 212 har det socialdemokratiska riksdagsledamötena från Örebro län tagit upp den här problematiken. Vi har emellertid velat se frågan i ett större sammanhang. Även om det är förhållandena i Örebro län vi refererat till, är vi således medvetna om att likartade problem finns på andra håll. Därför har vi sagt att det bör vara rimligt att överväga och utreda de samhällsekonomiska vinster som kan göras genom en målmedveten satsning på att förstärka vägnätet och statens järnvägar.

Vi pekar på att när samhället sätter in sina resurser på en speciell sektor av ekonomin har det också visat sig kunna ge goda resultat. Utbyggnaden av sjukvården, skolväsendet och bostäderna har visserligen krävt stora kapitalinsatser under 1960-talet, men de uppställda målen har också i huvudsak kunnat nås. Den kapacitet som skapats är nu sådan att investeringarna på de här sektorerna – relativt sett – har kunnat minskas på senare år.

Helt säkert skulle det vara möjligt att nå liknande resultat, om vi målmedvetet satsade på en snabb upprustning av vägar och järnvägar i vårt land. Helt säkert ligger det också en samhällsekonomisk vinst i en sådan satsning med ett bättre fungerande samhälle och näringsliv som resultat.

Herr talman! Eftersom trafikutskottet delar motionärernas uppfattning,

Nr 82

Fredagen den
16 maj 1975

*Den statliga
trafikpolitiken,
m. m.*

Fredagen den
16 maj 1975

*Den statliga
trafikpolitiken,
m. m.*

som den kommer till uttryck i motionen 212, har jag nu inget mer att tillägga på den här punkten. När det gäller trafikutskottets betänkande i övrigt vill jag i likhet med herr Mellqvist yrka bifall till reservationerna 1 och 3.

Herr JONSSON i Alingsås (fp):

Herr talman! Debatten har spänt över vida fält, och jag skall inskränka mig till ett par områden som trafikutskottets betänkande nr 8 tar upp.

Under flera år har det angelägna i att få till stånd en bättre samverkan mellan de statliga kommunikationsverken aktualiserats. Bristen på smidig och rationell samverkan har medfört både sämre service och undergrävande av trafikunderlaget.

1963 års trafikpolitiska beslut, som för SJ:s del innebar att varje bandel i princip skulle vara ekonomiskt självbärande, har fått till följd att järnvägslinjerna minskat kraftigt. Det har också medfört att postverket, som har skyldighet att upprätthålla samma service över hela landet, i större utsträckning än tidigare fått använda andra transportmedel än järnvägen. Vidare måste postverket från tidtabellskiftet i maj 1968 ändra sin sorterings- och transportorganisation. En stor del av postbefordran lades vid denna tidpunkt om från järnväg till landsväg och flyg.

Detta har medfört att en del av de indragningar av förbindelser m. m. som statens järnvägar under senare år vidtagit har förorsakat större kostnadsökningar hos postverket än de besparingar som SJ genom sina åtgärder uppnått. Dessutom har dessa förändringar många gånger, trots ökade totala kostnader, medfört sämre service för postverkets och järnvägens kunder. Det har varit en omfördelning av kostnader och intäkter som knappast varit till gagn för samhällsekonomin.

I motionen 1463 har vi pekat på att energibristen och miljöförstörelsen gjort människor medvetna om det angelägna i att i största möjliga utsträckning lägga över trafik från vägar till järnvägar.

I den allmänna debatten, men också i riksdagen, har ett nytt synsätt alltmer fått prägla den trafikpolitiska viljeinriktningen. Men för de statliga verken gäller fortfarande 1963 års trafikbeslut, som i många avseenden ligger på kollisionskurs med de intentioner som kommer att vara vägledande för den framtida trafikpolitiken.

Såväl på fackligt håll som bland personal på central och lokal nivå har man varit medveten om att t. ex. SJ och postverket inte utnyttjat varandras tjänster rationellt. Officiellt har dock verksledningarna haft attityden att man inte funnit anledning att vidta åtgärder som skulle förstärka samarbetet.

Under tiden har det blivit alltmer uppenbart att om man skall få trafikunderlag som gör det möjligt att hålla en god trafikservice, måste man ta gemensamma hänsyn. Annars kan det inte bli ett fungerande samarbete mellan de statliga verken.

Trafikutskottets betänkande nr 8 slår fast att det strikta företagsekonomiska kostnadsansvaret i större utsträckning måste ersättas med ett

kostnadsansvar som baseras på samhällsekonomiska avvägningar. Samhället måste som följd härav i sin planering beräkna tillräckliga resurser eller ramar för att en tillfredsställande transportförsörjning skall kunna uppnås. Jag tycker att det finns anledning att citera vad utskottet säger:

”Det bör också ankomma på regeringen att närmare överväga och lägga fram förslag rörande formerna för den *samordning* mellan olika trafikgrenar och deras planering m. m. som nu erfordras. I samband härmed bör närmare prövas hur de i motionerna 564 och 1463 aktualiserade frågorna rörande en bättre och mera effektiv *samverkan* – i samråd med bl. a. fackliga organisationer – mellan de olika statliga affärsverken i vad avser planering, pris- och taxesättning samt verksamheten i övrigt på såväl central som regional och lokal nivå lämpligen skall kunna åstadkommas. Utskottet anser i likhet med motionärerna att de nuvarande förhållandena på detta område ej är tillfredsställande.”

När trafikutskottet ger sitt stöd till bl. a. vår motion 1463 är det med en otvetydig beställning till regeringen. Som motionär är man givetvis glad för detta. Jag är övertygad om att t. ex. de postanställda som är berörda av den här problematiken med stort intresse och stor tillfredsställelse kommer att följa den utveckling som inleds genom riksdagsbeslutet.

I motionen 1474 har herr Lindahl i Hamburgsund och jag aktualiserat de planer som finns när det gäller avbemanningar och indragningar av mindre stationer. Vi har pekat på att särskilt stödområdet kommer att drabbas hårt. Detta blir i hög grad fallet i bl. a. norra Bohuslän och Dalsland. Vi har tagit som exempel banan Mellerud–Bengtsfors–Årjäng. Ett sätt att stärka småstationernas underlag vore att vidga serviceutbudet, t. ex. tjänsteutbudet inom resesektorn. Visserligen kan man säga att det formellt redan är möjligt med en sådan verksamhet i dag, men i praktiken har den inte funnit fungerande former.

Utskottet ställer sig bakom dessa tankegångar när utskottet säger att SJ måste försöka göra sin del av den kollektiva trafiken mer attraktiv och bättre anpassad till trafikanternas önskemål.

Herr talman! Trafikutskottets betänkande nr 8 är ett intressant aktstycke, och det är värt att notera att utskottsbetänkandet andas optimism och framtidstro för den kollektiva trafikens möjligheter att utvecklas. De beställningar som riksdagen i dag kommer att göra hos regeringen innebär klara förbättringar.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr BÖRJESSON i Falköping (c):

Herr talman! Föreliggande utskottsbetänkande behandlar en mängd motioner som rör den statliga trafikpolitiken. Av det stora antalet motioner framgår att riksdagens ledamöter i högsta grad är engagerade i hur trafikpolitiken skall utformas på såväl kort som lång sikt. Att dessa frågor i högsta grad rör allmänheten framgår inte minst av det faktum att allmänheten och massmedia bevakar varje förändring av den service

Fredagen den
16 maj 1975

*Den statliga
trafikpolitiken,
m. m.*

som erbjuds allmänheten när det gäller ändringar av tåg-tidtabeller, tåg-indragningar etc.

I fråga om trafiksaneringens framtida utformning bör riktmärket vara att alltmer trafik överförs till de kollektiva trafikmedlen och då framför allt till den spårbundna trafiken. Övervägande skäl talar för att en ökning av den spårbundna trafiken – dvs. järnvägarna – är att föredra ur trafik-säkerhets- och miljösynpunkt och naturligtvis också ur samhällseko-nomiska aspekter.

Jag nämnde trafik-säkerheten. Gårdagens olycka har kommenterats från denna talarstol, och även jag vill gärna ge uttryck för mitt deltagande med alla dem som på ett eller annat sätt drabbats av denna fruktansvärda olycka.

Icke förty kan man säga att järnvägarna är ett av de säkraste färd-medlen. Allt talar för att det från såväl samhälls- som nationalekonomisk synpunkt är angeläget att öka den spårbundna trafiken.

Det är då ganska beklämmande att konstatera, att SJ i sin trafikpolitik med hänsyn till sina egna företagsekonomiska ställningstaganden lägger ned järnvägsstationer och drar in vissa tåg och därmed försvårar möj-ligheterna för berörda människor att utnyttja järnvägarna som transport-medel. Jag skulle kunna anföra flera exempel som ger belägg för detta påstående, men det räcker kanske med ett. Från det län som jag företräder kan jag nämna flera järnvägsstationer som man nu är i färd med att nedlägga. Floby är ett exempel där en expansiv bygd förlorar sin järn-vägsstation redan den 1 juli 1975, i vad gäller persontrafiken. Vad gods-trafiken beträffar får man i bästa fall utnyttja transportmöjligheterna fram till den 1 juli 1976. Detta sker trots att där finns en stark folkvilja både hos allmänheten och från kommunalt håll som vill slå vakt om järnvägen och trots att människorna är beredda att göra satsningar för att få behålla och förbättra den trafikservice som järnvägen erbjuder. Då skulle ju också SJ:s underlag för en fortsatt drift öka. Men tyvärr har SJ gått emot folkviljan och de kommunala myndigheternas önskemål och krav.

Vad man har anledning att förvåna sig över är den skyndsamtighet och brådska som utmärker SJ:s handlande vid indragning av stationer. Varför inte invänta det pågående utrednings- och planeringsarbetet, som kom-mer att redovisas inom en inte alltför avlägsen framtid?

Herr talman! Detta var några allmänna synpunkter, som jag hade behov av att framföra i denna trafikpolitiska debatt. Nu skall jag ganska kort-fattat beröra två motioner som behandlas i det betänkande vi nu dis-kuterar. Den första är motionen 561. Där har jag hemställt att riksdagen hos regeringen begär åtgärder i syfte att uppnå sådana ändringar i SJ:s godstaxor att orättvisorna gentemot de mindre orterna avlägsnas. Tyvärr är det så att SJ, när det gäller godstransporter, tillämpar en taxepolitik i vilken hänsyn tas till de s. k. knutpunkterna. Som jag har framhållit i motionen gäller för SJ:s godstransporter dessutom att de i huvudsak är uppbyggda kring ett 30-tal knutpunkter, mellan vilka godset trans-

porteras med direkta vagnar. Från dessa knutpunkter fraktas godset där-
efter vidare – eventuellt efter omlastning – med järnväg eller, i flertalet
fall, med lastbilar. Detta betyder i allmänhet att transportkostnaderna
till andra orter än de särskilda knutpunkterna blir högre.

Taxorna är indelade i tre tariffklasser, där den lägsta klassen har de
dyraste taxorna. Tariff 1 gäller sålunda för transport mellan de minsta
orterna, tariff 2 mellan något större orter och tariff 3 för trafik mellan
de största orterna, samtliga utom en knutpunkter. För transporter mellan
orter i olika tariffklasser gäller alltid taxan enligt den lägsta tariffklassen.

Systemet diskriminerar alltså mindre orter vid taxesättningen. Ett fall
från västra Sverige kan anföras som exempel. Det kostar 51 kr. att skicka
ett kolli om 200 kg från Floby till Göteborg. Motsvarande transport på
den 14 km längre sträckan mellan Falköping och Göteborg kostar 41
kr. Liknande exempel torde finnas i andra delar av landet.

Utskottet har beaktat de trafikhämmande ojämnheter i taxorna som
ett dylikt system medför och hemställt att vad utskottet anfört av riks-
dagen skall ges regeringen till känna. Därmed är jag nöjd med vad ut-
skottet har anfört. Sedan ankommer det på regeringen att tillse att SJ
i sin fortsatta taxepolitik inte diskriminerar de mindre orterna. Talet om
jämlighet bör gälla på detta område lika väl som på alla andra områden.

Och så några ord, herr talman, om min andra motion, nr 563. I den
har jag tillsammans med förste vice talmannen Bengtson hemställt att
riksdagen anhåller att förordningen angående yrkesmässig automobiltra-
fik av den 25 oktober 1940 kompletteras med skärpta föreskrifter om
inom vilken tid tillstånd skall begagnas för linjetrafik sedan det utfärdats.

Jag skall av tidsskäl inte närmare kommentera motionsyrkandet. Jag
skulle bara vilja säga att det finns mycket starka skäl att se över be-
stämmelserna angående återkallelse av trafik tillstånd. Jag tycker att dessa
bestämmelser är ganska vagt formulerade. Enligt förordningen skall ut-
färdat trafik tillstånd gälla tills vidare "om inte särskilda omständigheter
föreligger".

Utskottet har avstyrkt motionskravet med att av motionärerna upp-
tagna spörsmål kommer att prövas i samband med den inom kommu-
nikationsdepartementet pågående översynen av yrkestrafikförordningen.
Då utskottet förutsätter att så sker, anser utskottet att någon särskild
åtgärd från riksdagens sida inte är erforderlig.

Jag kan ansluta mig till utskottets ställningstagande men uttalar ändå
en förhoppning att denna översyn snarast måste bli klar och att resultatet
skall överensstämma med de önskemål som vi har framfört i vår motion.

I övrigt, herr talman, ber jag att få yrka bifall till trafikutskottets hem-
ställan i betänkande nr 8.

Herr HÖRBERG (fp):

Herr talman! Jag skall endast ta upp en delfråga, som berörs i det
aktuella betänkandet, nämligen frågan om anropsstyrd busstrafik eller,
som det ofta kallas, taxibuss. Det finns en motion väckt i denna fråga

Fredagen den
16 maj 1975

*Den statliga
trafikpolitiken,
m. m.*

i januari i år med nummer 1460.

Trafikutskottet redovisar att kollektivtrafikutredningen bl. a. skall beakta även systemet med "efterfrågestyrda bussar". I Göteborgs kommun finns långt framskridna planer på försök i kommunal regi med taxibussar. Provdrift finns planerad för ett år för test av kunders reaktioner, de trafiktekniska lösningarna och ekonomin. Provdriften avses starta 1976 och kommer att kosta ca 1 milj. kr. under ett år.

Kollektivtrafikutredningen har redan observerat den gjorda utredningen i Göteborg och ansett den vara av så stort allmänt intresse att utredningen lämnat bidrag för tillämpningsstudiens genomförande.

I dagarna har taxibussfrågan visat sig väcka intresse på ytterligare ett ställe, nämligen i Borås, där Volvo enligt pressuppgifter avser att starta försök.

Att försöksverksamhet behövs innan taxibussystem kan sättas i tillämpning i större omfattning är självklart. Erfarenheterna från det omfattande försöket i Göteborg bör givetvis kunna bli av värde för lokal-kommunikationer överallt i Sverige. Det måste därför anses rimligt att Göteborgs kommun inte ensam skall stå för hela kostnaden för försöket. Statsbidrag borde kunna vara berättigat.

Trafikutskottet hänvisar till att kollektivtrafikutredningen inom kort skall vara färdig med sitt betänkande. Som motionär i taxibussfrågan vill jag uttrycka förhoppningen att utredningen i sitt betänkande har en positiv inställning till försöksverksamhet av pionjärkaraktär och att statliga bidrag därför bör kunna utgå till Göteborgs kommun för dess insatser.

I dagens läge nöjer jag mig med trafikutskottets ställningstagande och avvaktar den närmaste tidens utveckling. Jag har därför inget särskilt yrkande.

Herr talman! Utöver detta vill jag bara göra en reflexion från den tidigare delen av debatten i dag, då statsrådet Norling i sitt anförande framförde sitt djupa deltagande till de anhöriga som miste nära släktingar i den tragiska olyckan i Norrköping i går. Jag hörde att utskottsrepresentanter instämde i detta deltagande, och jag vill för egen del också göra det. Särskilt tragiskt var det ju att så många unga omkom. Olyckan var också ledsam därigenom att det var en intern SJ-miss när det gällde säkerhetsanordningarna som förorsakade den. Som järnvägsvän – och nästan järnvägsentusiast – måste jag säga att jag är mycket ledsen över att sådana händelser skall behöva inträffa.

Min reflexion berör det förhållandet, att en olycka som den i går medför att ett statsråd här framför kondoleanser med instämmande av ledamöter i kammaren – vilket i och för sig är berättigat – då enligt tidningsuppgifter åtta personer omkommit. De olyckor på våra landsvägar som medför att 15 à 20 människor omkommer varje vecka däremot väcker inte något uppseende, utan så att säga bara slinker förbi. Min reflexion gäller alltså proportionen mellan skador och reaktion i det ena och i det andra av dessa båda fall. När stora järnvägsvagnar välter och en del av dem tornar

upp sig på varandra och några människor omkommer är detta naturligtvis tragiskt men det kan då röra sig om ett relativt fåtal människor, medan det samtidigt ute på vägarna inträffar olyckor som drabbar många flera och gör att fler anhöriga blir utan nära släktingar.

Nu utlovade statsrådet ökad satsning på trafiksäkerheten inom SJ. Detta löfte är väl alla nöjda med. Vi vill ha ett kommunikationssäkert trafikmedel, sade statsrådet. Det vill jag också instämma i. Jag vill bara här helt kortfattat göra det påpekandet att det är betydligt större olycksfallsfrekvens i landsvägstrafiken än det är i järnvägstrafiken, varför jag hoppas att så stora ansträngningar som möjligt görs även på det förra området för att öka trafiksäkerheten.

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

Herr OLSSON i Järvsö (c):

Herr talman! Jag vill göra några kommentarer i anledning av ett par motioner, där mitt namn står överst, som behandlas i utskottsbetänkandet om den statliga trafikpolitiken.

Vi har i motionen 1494 tagit upp kollektivtrafikens utveckling. Med några siffror belyses den utveckling som skett sedan 1950. Då omfattade kollektivtrafiken – alltså buss- och järnvägstrafiken – ungefär två tredjedelar av all persontrafik. År 1973 hade persontrafiken totalt fyrdubblats, medan kollektivtrafikens andel hade gått ned till bara 17 %. Kollektivtrafiken har numera så låg andel av persontrafiken att den i stort sett är förlustbringande. Nedläggningar av linjer och indragningar av turer sker kontinuerligt. Vi är alltså i ett läge där man allvarligt måste fråga sig hur man skall kunna garantera en tillfredsställande kollektivtrafik för framtiden.

Jag har deltagit i den trafikplanering som under fjolåret genomfördes bl. a. i Gävleborgs län. Tyvärr kan man i arbetet spåra en viss pessimism inför möjligheterna att upprätthålla en väl fungerande kollektivtrafik. Man är givetvis beredd att söka behålla det lilla som finns kvar, men tillräcklig entusiasm saknas, tycker jag, för att initiera åtgärder för att på ett verksamt och långsiktigt sätt förstärka kollektivtrafiken.

Enligt min mening befinner vi oss i ett sådant läge att vi inte kan dröja längre med åtgärder som garanterar kollektivtrafiken på längre sikt. Fjolåret med dess oljekris och högre drivmedelskostnader gav ett uppsving på omkring 25 % fler resande i buss- och järnvägstrafiken under den första delen av året. Men det har också därefter kunnat konstateras en inte obetydlig kvarvarande positiv effekt. Tillfället bör således nu vara lämpligt att med olika åtgärder förstärka det ökade intresset från allmänhetens sida för att resa med buss och tåg. Dessa åtgärder bör inriktas på att säkerställa underlag för en tillfredsställande kollektivtrafik i landets olika delar på såväl kortare som längre sikt.

Som representant för de norra delarna av landet har jag alldeles särskild anledning att göra detta uttalande. Herr Stjernström har tidigare i debatten

Fredagen den
16 maj 1975

*Den statliga
trafikpolitiken,
m. m.*

ytterligare utvecklat dessa frågor.

Utskottets belänkande vittnar ändå om att en uppstramning har skett i den trafikpolitiska debatten. Man kan notera en större enighet för en aktiv trafikpolitik än vad som tidigare har varit fallet. Utskottet uttalar således att en förbättrad service i kollektivtrafiken är angelägen och att förbättringar behövs för regional och lokal trafik. Detta uttalande föreslår utskottet att riksdagen ger regeringen till känna, och utskottet åberopar sju motioner, däribland motionen 1494 där jag står som första namn. Jag instämmer i det uttalandet och hoppas att regeringen och SJ skall kunna lägga fram förslag och vidta åtgärder som uppfyller motionens syfte.

En kanske något ogynnsammare behandling har vår motion nr 170 erhållit. Den behandlar trafikfrågorna i västra Hälsingland, och vi har hemställt att regeringen i samråd med SJ skulle vidta åtgärder för att åstadkomma bättre tågförbindelser mellan Ljusdal och Gävle, för upp- rustning av järnvägstrafiken Ljusdal–Hudiksvall samt för fler snälltågs- uppehåll i Ljusdal och Järvsö.

Jag skall här inte gå in på detaljerna i detta ärende. Det är dock angeläget att framhålla att Ljusdals kommun i västra Hälsingland brottas med stora svårigheter att upprätthålla sitt befolkningstal och sitt underlag för en tillräcklig regional service. Olika samhällseliga organ har ständigt lovat samhällsinsatser för att näringsliv och sysselsättning skall förbättras och möjliggöra en positiv utveckling. Hitills har resultaten varit ringa. En av de viktigaste faktorerna för en positiv utveckling i området är att det finns goda kommunikationer. Dessa har f. n. många brister. Direkta försämringar har skett trots kommunens och befolkningens protester. Bl. a. har SJ på senare tid kortat av en motorvagnslinje som förbinder Ljusdal med länets centrum. Flertalet dagar i veckan stannar turen i Bollnäs och går alltså inte fram till Ljusdal, som ligger i det nordvästra hörnet av länet. Detta liksom den bristande upp- rustningen av trafiken Ljusdal–Hudiksvall rimmar dåligt med målsättningen i trafikplaneringen.

Jag vill från denna plats uttala att skall Ljusdalsorten kunna behålla och utveckla sin funktion som regionalt centrum och erbjuda en till- fredsställande regional service i ett stort inlandsområde, då måste en utveckling ske av näringsliv och sysselsättning. En rad samverkande åtgärder måste då sättas in, varvid de allmänna kommunikationerna är en utomordentligt viktig faktor. Kommunen och befolkningen förväntar att dessa synpunkter skall väga tungt vid handläggningen av trafikfrå- gorna i området i fortsättningen.

Utskottet avstyrker motionen under hänvisning till det arbete som pågår inom trafikplaneringsutredningen samt i samband med länsstyrel- sernas och vederbörande verks fortlöpande planering. Ja, länsstyrelsen i Gävleborgs län har i sitt planeringsarbete visat stor förståelse för tra- fikfrågorna i västra Hälsingland och har gjort upprepade framstötter, bl. a. till SJ, i samband med planeringsarbetet. Jag vill här understryka att de synpunkter som länsstyrelsen har anfört och som på olika sätt har

kommit till uttryck bör uppmärksammas i det fortsatta centrala utredningsarbetet.

Herr talman! Jag ber att få instämma i yrkandena om bifall till vad utskottet hemställt.

Herr HENMARK (fp):

Herr talman! Då det gäller nedläggning och indragning av järnvägar och järnvägsstationer skriver trafikutskottet i sitt betänkande nr 8 följande: "Någon nedläggning av järnvägar och järnvägsstationer bör därför --- som anförts i motionen 569 - mot berörda kommuners vilja - inte få ske under pågående utrednings- och planeringsarbete. Indragningsåtgärder i fråga om stationer bör dock kunna övervägas i de fall där det framstår som ett nödvändigt led i en teknisk rationalisering, exempelvis genom införande av fjärrblockering, som ett led i en omläggning av godshantering i fall där godsunderlaget är mycket begränsat - och där alternativet uppenbarligen innebär att de berörda kunderna garanteras en klar förbättring - samt för utnyttjande av bandelen till följd av de krav som kan komma att ställas av en expansiv fjärtrafik."

Sedan talas det litet grand om investeringsplanering osv. och utskottet säger:

"Det anförda innebär i sin tur att SJ inte ensidigt kan driva kravet på företagsekonomisk lönsamhet vid ställningstagande till service av s. k. olönsam karaktär."

I höstas meddelade distriktscheferna att ett antal järnvägsstationer skulle avbemannas och att andra serviceanordningar vid stationerna skulle dras in. Detta väckte stor uppmärksamhet. Jag ställde vid den tiden en fråga till kommunikationsministern huruvida man i sådana här fall borde ta hänsyn inte bara till företagsekonomiska synpunkter utan även till samhällsekonomiska. Jag fick då det svaret att samhällsekonomiska synpunkter skulle komma att ligga till grund för regeringens handläggande av ärendet i den mån det lades fram för regeringen.

Jag skrev under den allmänna motionstiden en motion, i vilken jag ställde två yrkanden.

I den kommun som jag tillhör och även i andra kommuner, som jag känner till förhållandena i, ingrep de här åtgärderna ifrån SJ ganska djupt. I min egen kommun var inte mindre än åtta stationer berörda på olika sätt - en del blev avbemannade och i andra försvann fraktgodstrafiken osv. Mitt ena motionsyrkande var att de här åtgärderna icke skulle verkställas utan att en förnyad prövning skulle äga rum. Detta yrkande har i praktiken tillgodosetts på ett förnämligt sätt. Mycket besvärsskrivande osv. har resulterat i att ungefär 75 % av de från början tilltänkta åtgärderna nu inte kommer att genomföras. Det blir ungefär 25 % av paketet som genomförs, och jag förmodar att motiven för dessa åtgärder är ganska starka. Det är därför kanske riktigt att de genomförs.

Det andra yrkandet i min motion var att själva förfarandet skulle vara ett annat. Även utskottet är fullt medvetet om att det, även om en

Nr 82

Fredagen den
16 maj 1975

*Den statliga
trafikpolitiken,
m. m.*

trafikutredning pågår, kan finnas skäl för att ta bort en viss serviceåtgärd vid en järnvägsstation eller att göra vissa andra förändringar. Men utskottet anser att det inte skall ske mot kommunens vilja och utan samverkan.

I det här fallet gick det till på följande sätt.

Någon gång i höstas kom det ett dekret ifrån södra distriktet om att dessa förändringar skulle ske. Ingen besväransvisning fanns med. Det var helt enkelt ett meddelande att fr. o. m den 1 juni avbemannas de och de stationerna och fraktgodstjänsten dras in vid de och de stationerna, osv. Som jag sade förut, blev man både överraskad och indignerad. I bl. a. min hemkommun skickade man en skrivelse till södra distriktet och begärde ändring av beslutet. Man följde upp skrivelsen med en personlig uppvaktning. Detta resulterade i ändring beträffande en av de åtta stationerna.

Under tiden fick Kommunförbundet också kännedom om saken. Då hade besvärstiden egentligen gått ut, men jag tror att Kommunförbundet utverkade extra besvärstid. Kommunerna meddelades att de kunde anföra besvär, vilket de har gjort. Min kommun anförde besvär. Det fick bl. a. till följd att kommunikationsdepartementet vänligt nog skickade ned en högre tjänsteman för att undersöka förhållandena på platsen. Resultatet blev att 75 % av de åtgärder som från början var planlagda har återkallats.

Jag har frågat kanslichefen i min kommun hur mycket arbete han behövt nedlägga för att genomföra den här aktionen. Han svarade att om han räknade efter noga så har han lagt ned åtminstone en vecka på de olika skrivelserna. Han har måst samla in fakta och försöka göra en så saklig bedömning som möjligt. Arbetet med sådana här framställningar måste ju göras med omsorg. Dessutom har en deputation rest ned till Malmö för att göra personlig uppvaktning.

Jag har i dag fått uppgift om att sammanlagt har till kommunikationsdepartementet kommit in ungefär 50 besvär. Jag förmodar att bakom varje sådant besvär ligger ungefär samma arbetsprestation som den jag redogjort för i min kommun. Dessutom har det gjorts 10–12 uppvaktningar, då man rest långa sträckor för att framföra sina synpunkter. Jag hoppas dessa ansträngningar har fått ungefär samma resultat i andra kommuner som i min kommun, där vi är mycket tacksamma över vad vi uppnått.

Redan i höstas då jag fick svar på en enkel fråga undrade jag: Kan det bästa sättet att handlägga en sådan här fråga vara att inte ta någon kontakt med kommunerna i samband med att man börjar planera en åtgärd av detta slag utan meddela sitt beslut som ett dekret? Man har inte ens talat om för kommunerna att de kan klaga över det, utan en kommun får söka sig fram för att få klarhet i på vilket sätt den skall kunna handlägga ärendet för att få ett rimligt resultat.

Jag har i min motion framhållit att det riktiga vore att SJ, då en sådan här åtgärd anses nödvändig, tar kontakt med ansvariga myndigheter och kommer överens med dem om vilka åtgärder som kan vara befogade.

Jag förutsätter att de som sitter i statliga och i kommunala myndigheter är mogna människor som kan både ta och ge sakskaäl. Om man på det lokala, rent primära planet finge rätt att se på ett sådant här problem icke bara företagsekonomiskt utan också samhällsekonomiskt, skulle man kunna komma fram till en enad framställning och en enad planering. Det förfarande som nu tillämpas tycker jag inte är i överensstämmelse med tidens anda, nämligen att i första hand söka åstadkomma samlande lösningar. Det här kräver onödiga kraftinsatser och medför onödiga kostnader. Dessutom skapar det irritation bland många människor.

Jag förutsätter att SJ innan man utfärdade sitt dekret hade börjat planera t. ex. för att flytta personal. De planerna duger nu inte längre, utan de måste göras om. På samma sätt har kanske många företag och näringslivsorganisationer i bygden, som från början inte vågade tro att det skulle vara möjligt att åstadkomma en ändring, gjort upp planer som nu får omarbetas.

Jag har i min motion påtalat dessa saker. Jag ifrågasätter emellertid inte att SJ rent författningsmässigt gjort några fel. Det är väl så att den nuvarande författningen föreskriver att det skall gå till på det här sättet. Men då bör författningen eller praxis ändras, så att det blir ett smidigare förfarande och dessutom ett bättre resultat.

Med hänsyn till det sätt på vilket denna motion behandlats av trafikutskottet skulle jag vilja ställa en mycket elak fråga: Har trafikutskottet över huvud taget läst motionen? En annan fråga som jag skulle vilja ställa är denna: Anser trafikutskottet att den nuvarande formen för handläggning av sådana här ärenden är den bästa och att det även i fortsättningen skall gå till på samma sätt?

Överläggningen var härmed slutad.

Punkten 1 a

Herr FÖRSTE VICE TALMANNEN yttrade: Propositioner ställs först beträffande den del av utskottets motivering som avses i reservationen nr 1. Därefter företas utskottets hemställan och motiveringen i övrigt till avgörande i ett sammanhang.

Utskottets motivering i vad den berörs i reservationen nr 1

Propositioner gavs på godkännande av dels utskottets motivering, dels den i reservationen nr 1 av herr Mellqvist m. fl. anförda motiveringen, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Hugosson begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Fredagen den
16 maj 1975

*Den statliga
trafikpolitiken,
m. m.*

Den som vill att kammaren godkänner trafikutskottets motivering i betänkandet nr 8 beträffande punkten 1 a i den del den berörs i reservationen nr 1 av herr Mellqvist m. fl. röstar ja, den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren godkänt den i reservationen nr 1 av herr Mellqvist m. fl. anförda motiveringen.

Vid omröstning genom uppresning förklarades tvekan kunna råda angående resultatet, varför votering med omröstningsapparat verkställdes. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja - 158

Nej - 158

Då sålunda de avgivna rösterna var lika delade, gavs propositioner på att ärendet skulle dels återförvisas till utskottet, dels avgöras omedelbart, och förklarades den senare propositionen vara med övervägande ja besvarad.

Herr förste vice talmannen nedlade i rösturnan en ja-sedel och en nej-sedel, varefter på herr förste vice talmannens anmodan herr Karl Bengtsson i Varberg (fp) ur urnan upptog den ena av dessa båda sedlar, och befanns denna innehålla ja.

Kammaren hade alltså i enlighet med ja-propositionens innehåll godkänt utskottets motivering i denna del.

Utskottets hemställan och motiveringen i övrigt

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan och godkännande av motiveringen i övrigt, dels reservationen nr 2 av herr Magnusson i Kristinehamn, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Magnusson i Kristinehamn begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan och godkänner motiveringen i övrigt i betänkandet nr 8 beträffande punkten 1 a röstar ja, den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 2 av herr Magnusson i Kristinehamn.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då herr Magnusson i Kristinehamn begärde rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja - 301

Nej - 14

Punkten 1 b

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 3 av herr Mellqvist m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Hugosson begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 8 punkten 1 b röstar ja,
den det ej vill röstar nej.
Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 3 av herr Mellqvist m. fl.

Vid omröstning genom uppresning förklarades tvekan kunna råda angående resultatet, varför votering med omröstningsapparat verkställdes. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja - 158
Nej - 158

Då sålunda de avgivna rösterna var lika delade, gavs propositioner på att ärendet skulle dels återförvisas till utskottet, dels avgöras omedelbart, och förklarades den senare propositionen vara med övervägande ja besvarad.

Herr förste vice talmannen nedlade i rösturnan en ja-sedel och en nej-sedel, varefter på herr förste vice talmannens anmodan herr Wachtmeister i Staffanstorp (m) ur urnan upptog den ena av dessa båda sedlar, och befanns denna innehålla nej.

Kammaren hade alltså i enlighet med nej-propositionens innehåll bifallit reservationen nr 3 av herr Mellqvist m. fl.

Punkterna 2-12

Kammaren biföll vad utskottet i dessa punkter hemställt.

§ 6 Herr förste vice talmannen meddelade att på föredragningslistan för kammarens nästkommande sammanträde skulle socialförsäkringsutskottets betänkande nr 14, utbildningsutskottets betänkande nr 16, inrikesutskottets betänkande nr 14 och skatteutskottets betänkande nr 27 i nu angiven ordning uppföras främst bland två gånger bordlagda ärenden.

§ 7 På hemställan av herr förste vice talmannen beslöt kammaren kl. 12.29 att ajournera sina förhandlingar till kl. 15.00, då de till dagens bordläggning anmälda utskottsbetänkandena väntades föreligga.

§ 8 Förhandlingarna återupptogs kl. 15.00 under ledning av herr andre vice talmannen.

§ 9 Anmäldes och bordlades

Finansutskottets betänkanden

Nr 17 angående verkställd granskning av riksgäldskontorets förvaltning

Nr 21 angående uppskov med behandlingen av vissa ärenden

Nr 23 med anledning av i propositionen 1975:1 gjord framställning angående stat för statens allmänna fastighetsfond för budgetåret 1975/76

Skatteutskottets betänkanden

Nr 26 med anledning av propositionen 1975:62 om kilometerskatt för vissa släpvagnar, m. m. jämte motioner

Nr 29 med anledning av propositionen 1975:77 med förslag till lag om ändring i tulltaxan (1971:920) jämte motion

Lagutskottets betänkande

Nr 17 med anledning av motion om skyldighet för pastorsämbete att underrätta tingsrätt vid dödsfall, m. m.

Socialutskottets betänkanden

Nr 12 med anledning av propositionen 1975:63 angående vissa av internationella arbetskonferensen år 1974 vid dess femtionionde sammanträde fattade beslut såvitt propositionen hänvisats till socialutskottet

Nr 13 med anledning av propositionen 1975:79 om överenskommelse angående akademiska sjukhuset i Uppsala, m. m.

Nr 14 med anledning av dels propositionen 1975:18 med förslag till steriliseringslag, m. m. jämte motion, dels propositionen 1975:50 i vad avser förslag till lag om ändring i lagen (1937:249) om inskränkningar i rätten att utbekomma allmänna handlingar

Nr 15 med anledning av motioner om utbyggnad av hälso- och sjukvård, m. m.

Nr 16 med anledning av propositionen 1975:66 om vissa stimulansåtgärder för arbetsmiljöförbättringar jämte motion

Utbildningsutskottets betänkande

Nr 17 med anledning av propositionen 1975:9 om reformering av högskoleutbildningen m. m. jämte motioner

Näringsutskottets betänkanden

Nr 28 med anledning av motioner om förbud mot reklam från flygplan

Nr 29 med anledning av propositionen 1975:42 om Sveriges anslutning till avtalet om ett internationellt energiprogram, m. m. jämte motioner

Nr 31 med anledning av förnyad behandling av propositionen 1975:1 i vad avser anslag till teckning av aktier i Statsföretag AB

Civilutskottets betänkanden

Nr 25 med anledning av propositionen 1975:83 med förslag till ändring i byggnadsstadgan (1959:612) jämte motioner

Nr 26 med anledning av motion om renovering av Linköpings slott

§ 10 Meddelande om förhandsanmälan till talarlistan

Herr ANDRE VICE TALMANNEN:

Jag får anmoda dem som önskar yttra sig när utbildningsutskottets betänkande nr 17 skall avgöras att anmäla detta till kammarkansliet senast tisdagen den 20 maj kl. 18.00.

§ 11 Anmälan av interpellation

Anmäldes och bordlades följande interpellation som ingivits till kammarkansliet

den 16 maj

Nr 66 av herr *Lorenzon* (vpk) om svenskt initiativ i FN för ett tillbakadragande av de amerikanska trupperna i Korea:

Korea har sedan urminnes tider varit *ett* land. Det koreanska folket är ett folk av samma nation, har samma språk. Under sin långa historia har koreanerna levat tillsammans. Detta förhållande upphörde dock genom USA-imperialisternas ockupation av södra Korea, då landet för 30 år sedan delades. Under hela denna tid har det koreanska folkets kamp för återförening ständigt pågått.

Mot det koreanska folkets enhetliga manifesterade vilja kunde USA år 1948 med understöd av de kapitalistiska staterna utnyttja FN:s generalförsamling för att legitimera en permanentning av Koreas delning genom upprättandet av en separat marionettstat i Sydkorea. Under 27 år har USA hänsynslöst missbrukat Förenta nationernas namn och organisation för att skyla över sin imperialistiska interventionspolitik i Korea.

År 1950 utlöste USA kriget i Korea med understöd av FN och med svåra brott mot FN-stadgan. De amerikanska "FN-trupperna" begick under detta överfallskrig mycket svåra krigsförbrytelser. Det var ett folk-mordskrig i FN:s namn av samma grymma typ som senare kriget i Vietnam. Här avprovade USA sina bakterievapen. Norra Korea lades fullständigt i ruiner.

USA:s försök att ockupera norra Korea misslyckades dock. Här i den Demokratiska folkrepubliken Korea är det fritt från utländska trupper. Här bestämmer folket självt. Här föreligger inga möjligheter för kolonial utplundring. Däremot sker ett stort uppbyggnadsarbete.

I södra Korea, med en fascistisk regering i spetsen, underhåller USA en 700 000 man stark marionettarmé, som förtrycker folket, och därtill en egen armé, som under den senaste tiden utökats till 42 000 man. Denna USA-styrka går fortfarande under FN:s flagg och emblem. Kärnvapen har utplacerats längs demarkationslinjen. En mycket stor militärbas ytterligare håller på att byggas.

Nr 82

Fredagen den
16 maj 1975

*Meddelande om
förhandsanmälan
till talarlistan*

*Anmälan av
interpellation*

I södra Korea spelar Park Jung Hi-regeringen samma förräddarroll som Lon Nol-regeringen i Cambodja och Thieu-regeringen i Saigon. Här härskar kapitalet från USA. Folkets levnadsstandard tillhör de lägsta i Asien. Sydkorea blev en koloni till USA. Likheten med Sydvietnam är slående. Dagligen meddelar tidningarna att den fascistiska regeringen i Söul vidtar den ena åtgärden efter den andra direkt riktad mot folket i Sydkorea. Folkets krav på att USA-trupperna skall bort från Sydkorea och på en fredlig återförening av landet möter myndigheterna med tilltagande våld.

Den snabba händelseutvecklingen i Asien där Vietnam och Cambodja genomfört sin nationella frigörelse och folket i Laos som bäst håller på att slänga ut de sista resterna av USA-inflytandet har satt skräck i marionettregeringen i Söul, som återigen begärt garantier för militärstöd från USA. Fredagen den 9 maj meddelades enligt Dagens Nyheter i telegram från USA följande: "President Gerald Ford har på nytt försäkrat Sydkoreas regim om USA:s stöd. Talmannen i Sydkoreas parlament Chong Il Kwon har besökt USA och fått försäkringar om fortsatt amerikansk militär närvaro i Sydkorea. Ford har också lovat påskynda moderniseringen av Sydkoreas armé."

Nyligen varnade Demokratiska folkrepubliken Koreas president Kim Il Sung i ett tal USA för ett nytt krigsäventyr i Korea: "Frågan om krig eller fred i Korea beror ytterst på USA, som i själva verket har all makt i södra Korea och härskar där."

Frågan om ett nytt krig i Asien och då framför allt i Korea har starkt aktualiserats genom de senaste händelserna i Asien. För att förhindra krigiska förvecklingar – som även kan leda till ett världskrig – bör USA ta bort sina trupper från Korea och upphöra med sitt militära stöd och sin omfattande export av krigsmateriel till marionettregeringen i Sydkorea. Den utländska truppen närvaron i Korea utgör även det främsta hindret för Koreas fredliga återförening. Inte i något avseende kan de amerikanska "FN-trupperna" i Sydkorea sägas befördra FN-stadgans ändamål och grundsatser.

Avgörande faktamaterial för denna interpellation har inte varit tillgängligt före den 30 april.

Med hänvisning till det anförda hemställer jag om kammarens tillstånd att till herr utrikesministern ställa följande fråga:

Avser statsrådet att med tanke på den snabba händelseutvecklingen i Asien och vad som hänt i Vietnam och Cambodja i Förenta nationerna ta initiativ för ett tillbakadragande av de amerikanska trupperna?

§ 12 Meddelande om fråga

Meddelades att följande fråga framställdes

den 16 maj

Nr 204 av fru *Landberg* (s) till herr kommunikationsministern om förbättring av tåginfarterna till Norrköping:

I den debatt som uppstått efter den svåra tågolyckan i Norrköping den 15 maj har bl. a. hävdats att infartsvägarna för tågen där i säkerhetssyfte borde läggas om men att medel härför saknas. Med hänvisning till detta vill jag ställa följande fråga:

Avser statsrådet att ta initiativ som syftar till att medel frigörs för en förbättring av tåginfarterna till Norrköping?

§ 13 Kammaren åtskildes kl. 15.01.

In fidem

SUNE K. JOHANSSON

/ Solveig Gemert

Nr 82

Fredagen den
16 maj 1975

*Meddelande om
fråga*