

Måndagen den 11 december

Kl. 19.30

Förhandlingarna leddes av herr tredje vice talmannen.

## § 1 Ang. turisttrafiken på inlandsbanan

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr *Torwalds* (c) den 17 oktober framställda interpellation, nr 159, och anförde:

Herr talman! Herr Torwald har frågat mig vilka konkreta åtgärder som har vidtagits respektive planeras för att minska uppehållstider och höja hastigheten på inlandsbanan från Östersund och norrut för att på detta sätt öka turisternas och andra resandes benägenhet att utnyttja tåget som färdmedel.

En förutsättning för att upprätthålla en järnvägsförbindelse som gör det möjligt att på en dag resa mellan Östersund och Gällivare är att det finns ett tillräckligt stort resandeunderlag för en sådan trafik. Fram till år 1969 framfördes dagligen ett genomgående tåg Östersund—Gällivare. Försöksvis har så sent som år 1971 dessutom förekommit trafik med direkt sovvagn mellan Stockholm och Storuman under vintersportsäsongen.

Trafikutvecklingen på inlandsbanan har emellertid länge varit vikande, och SJ har därför ansett det nödvändigt att inrikta kvarvarande persontrafik på banan så, att i första hand behoven av anslutningsförbindelser till norra stambanan kan tillgodoses. Matartrafiken från orterna längs inlandsbanan till stambanans fjärrtåg och till kuststäderna samt Östersund utgör nämligen det viktigaste trafikunderlaget.

Allmänt gäller att stora satsningar har gjorts och fortfarande görs för att bibehålla och förbättra kommunikationerna i det inre av Norrland. Årligen utgår således betydande belopp av statsmedel för att upprätthålla sådan järnvägs- och busstrafik som från företagsekonomisk synpunkt inte är lönsam. Detta ekonomiska stöd kommer också turistnäringen till godo.

Herr TORWALD (c):

Herr talman! Jag ber först att få tacka kommunikationsministern för svaret på min interpellation. Som jag väntat innehöll det egentligen bara en del allmänna uttalanden om kommunikationsministerns positiva inställning till turisttrafiken i det inre av Norrland. Detta kan i och för sig vara gott och väl, men man saknar tyvärr konkreta förslag till åtgärder för att öka den spårbundna trafikens konkurrenskraft gentemot övriga färdmedel i Norrlands inland. Hela svaret andades något av defeatism och var egentligen lika tomt på förslag som läktaren är på åhörare.

I min interpellation har jag redovisat vissa intryck från ett par resor som jag företog på inlandsbanan sommaren 1972. Dess värre måste jag

Måndagen den

11 december 1972

*Ang. turisttrafiken  
på inlandsbanan*

Måndagen den  
11 december 1972

*Ang. turisttrafiken  
på inlandsbanan*

konstatera att intrycket av SJ:s service på inlandsbanan blev ganska negativt. Jag är angelägen att framhålla att jag därmed avser SJ:s tidtabeller, vagnmateriel o. d. SJ-personalens insatser var däremot utan vank – den var ständigt mycket tjänstvillig.

Eftersom tjänstgörande tågpersonal respektive SJ-personal på berörda stationer inte kunde ge några godtagbara förklaringar till uppehållstider m. m. har jag emellertid funnit anledning att närmare undersöka de förhållanden under vilka trafiken drivs där. För övrigt kan man fråga sig hurdan kontakten egentligen är mellan linjepersonalen och de människor som sysslar med att upprätta tidtabeller. Jag har skaffat fram tidtabellsuppgifter beträffande de snabbaste förbindelserna under sommarperioderna 1942, 1952, 1962 och 1972 på inlandsbanan mellan Östersund och Gällivare. Jag har därvid bl. a. gjort den nästan chockerande upptäckten att sammanlagda restiden från Östersund till Gällivare sommaren 1942 – dvs. för 30 år sedan, då vi tvingades använda vedeldade lok som dragkraft – var 33 timmar 51 minuter. I dag, 1972, är den 5 minuter längre, dvs. 33 timmar 56 minuter. I ärlighetens intresse bör jag kanske redovisa att övergången till motorvagnar medfört att den effektiva restiden dock har avkortats från 18 timmar 40 minuter till 12 timmar 15 minuter, men jag ifrågasätter starkt om turisterna har något större intresse av att vid en dylik resa uppehålla sig i t. ex. Arvidsjaur från kl. 16.41 den ena dagen till kl. 9.50 nästa morgon. Jag bör kanske också upplysa om att det 1972 finns möjlighet att resa från Östersund till Gällivare på ca 10 1/2 timmar genom att åka via Boden, alltså en betydligt längre väg. Men då går man ju miste om att se det unika turistlandskapet längs inlandsbanan.

På bildskärmen visar jag nu restider för de snabbaste förbindelserna under somrarna 1952, 1962 och 1972 på sträckan Östersund–Storuman. Den totala restiden var kortast på denna sträcka år 1952 – då var den 5 timmar och 4 minuter. År 1962 hade den ökat med 2 minuter, och 1972 har den ökat till jämna 6 timmar. Det är alltså i det närmaste 1 timme längre restid än för 20 år sedan. Restiden exklusive uppehåll av längre art var kortast 1962, nämligen 4 timmar och 54 minuter, 5 minuter kortare än den var 1952 men 18 minuter kortare än den är 1972.

När det gäller sträckan Östersund–Gällivare var den totala restiden 1972 för dessa 77 mil 12 timmar och 17 minuter. År 1962 hade den stigit till 16 timmar och 1972 slutligen till 33 timmar och 56 minuter. Om vi även beträffande denna förbindelse bortser från de längre uppehållen så blir den effektiva nettorestiden 11 timmar och 17 minuter 1952. År 1962 hade den stigit med 41 minuter och 1972 med ytterligare 17 minuter, dvs. till 12 timmar och 15 minuter. Det är alltså en timme längre effektiv restid mellan Östersund och Gällivare 1972 än för 20 år sedan.

Om vi slutligen ser på den genomsnittliga hastigheten exklusive längre uppehåll så visar det sig att man hade den högsta genomsnittliga hastigheten på sträckan Östersund–Gällivare 1962. Då uppnådde man den "svindlande" genomsnittshastigheten av 63,7 km i timmen. År 1972 har den sjunkit till 60 km i timmen. På sträckan Östersund–Gällivare hade man den i särklass största genomsnittshastigheten 1952, dvs. 66,1 km i timmen. År 1962 sjönk denna hastighet till 62,3, och den var nu i år

nere i 61 km i timmen.

Mot bakgrund av detta tycker jag verkligen att man kan fråga sig om det är riktigt som SJ brukar säga, att det är resenärerna som sviker SJ. Jag vill med bestämdhet påstå att det är SJ som sviker sina kunder. Ingen menar väl att det är billigare att köra 1 timme längre tid mellan Storuman och Östersund så att man kan göra några besparingar på det viset – i varje fall tror inte jag det. Jag känner över huvud taget inte till något kommunikationsmedel, om vi bortser från de förhållanden som råder i storstadskärnorna, som har en lägre genomsnittshastighet 1972 än för 20 år sedan. När man dessutom lägger in – såvitt jag har kunnat finna – oförklarligt långa uppehåll på skilda stationer och därigenom ytterligare ökar den totala restiden, så är det inte underligt att turisterna väljer andra kommunikationsmedel än tåget när det gäller att färdas längs inlandsbanan.

En förklaring till de lägre genomsnittshastigheterna lär vara att man sänkt högsta tillåtna hastigheten från 90 till 80 km i timmen på huvuddelen av inlandsbanan på sträckan Östersund–Gällivare. Samtidigt har man på stora sträckor, nästan parallellt med inlandsbanan, byggt högklassiga bilvägar med en tillåten hastighet av 110 km i timmen. Att sköta banunderhållet på ett sådant sätt att man tvingas reducera högsta tillåtna hastigheter synes minst sagt anmärkningsvärt, inte minst mot bakgrund av de starkt förbättrade förhållandena för bilisterna i samma område. Med den brist på sysselsättning som hela 1960-talet har rått i Norrlands inland borde det tvärtom ha varit en angelägen uppgift för både arbetsmarknadsstyrelsen och SJ att bereda människor sysselsättning med att bl. a. förbättra spår och banvallar på inlandsbanan. Sådana åtgärder är ju en fundamental förutsättning för att man skall kunna öka hastigheten på järnvägen och därmed samtidigt förbättra järnvägens konkurrensförmåga gentemot andra trafikmedel.

Jag måste också notera att den vagnmateriel som använts på inlandsbanan är ganska nedsliten och i behov av ersättning. Enligt vad jag inhämtat påstås det i varje fall från visst håll att vagnmaterielen är i princip utsliten 1974 och att man inte har planerat några ersättningar.

Det vore av intresse att veta om SJ har några funderingar på att radikalt förbättra den vagnmateriel som i fortsättningen skall användas här. Vi vet ju att man i t. ex. England provar en del tåg i lättmetallsutförande som har möjlighet att "luta sig" i kurvorna för att på det sättet medge betydligt högre hastigheter än nuvarande vagnmateriel medger. Såvitt jag har kunnat inhämta lär även ASEA i Sverige och SJ ha dylika tåg under utarbetande, men de är eldrivna, och jag är därför intresserad av att veta om SJ har några planer på att använda liknande tågtyper även i det spårnät som icke är elektrifierat. För övrigt finns det redan nu dieseldrivna tyska motorvagnar som fungerar efter den här principen och som alltså ger möjlighet till betydligt högre hastigheter utan att man förändrar kurvradier o. d.

Jag kan till sist inte underlåta att kommentera det enligt mitt förmenande anmärkningsvärda förhållandet att postens diligenser på ett flertal ställen längs inlandsbanan svarar för posttransporter, trots att man utan olägenhet i stället borde ha kunnat använda befintliga rälsbussför-

Nr 137

Måndagen den  
11 december 1972  

---

*Ang. turisttrafiken  
på inlandsbanan*

Måndagen den  
11 december 1972

*Ang. turisttrafiken  
på inlandsbanan*

bindelser. I det trafiksvaga område som inlandsbanan går genom måste man ju hushålla med samhällets transportresurser. Enligt mitt förmenande är det naturligt att där man har tillgång till spårbunden trafik skall denna utnyttjas för exempelvis posttransporter, under det att diligenserna skall svara för matartrafiken till järnvägslinjerna.

Herr talman! Jag ber att än en gång få tacka kommunikationsministern för svaret men ber att få sluta detta inlägg med ytterligare två frågor till kommunikationsministern:

1. Planerar departementet och SJ några åtgärder för att snabbt kunna öka högsta tillåtna hastighet längs inlandsbanan?

2. Planerar departementet och SJ att utnyttja nya konstruktioner av motorvagnstyp, s. k. bankande tåg, för att på detta sätt öka hastigheterna utan ändring av kurvradier etc.?

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Herr Torwald tog upp vissa frågor som hade att göra med inlandsbanan – uppehållstider för de tåg som för närvarande går där, banstandard, färdhastighet osv.

Beträffande uppehållstiderna visar ett närmare studium av den tidtabell som nu finns och som herr Torwald hänvisade till att uppehållen vid omstigningsstationerna Hoting, Storuman och Arvidsjaur i genomsnitt är ca 20 minuter. De uppehållen gäller enligt tidtabell och är nödvändiga för att klara tågmöten, invänta anslutande tåg osv. Självfallet kan ibland längre väntetider inte undvikas på grund av t. ex. förseningar hos anslutande tåg.

Frågan om färdhastigheten på linjen är lätt att besvara. Banstandarden på inlandsbanan medger i regel inte någon höjning av färdhastigheten. En ökad genomsnittlig reshastighet på inlandsbanan är alltså av det skälet mycket svår att åstadkomma. Och som jag sade i mitt interpellationssvar tillgodoser inlandsbanan i dag under större delen av året dels ett lokalt trafikbehov mellan orter utefter banan, dels behovet av interregional anknytning till norra stambanan.

Vad herr Torwald tyvärr också glömmet bort är att vi över hela landet håller på med en regional trafikplanering inom olika län som bl. a. har till syfte att göra det möjligt för oss alla beslutsfattare att på ett helt annat sätt än nu gå in i den problematik som det exempelvis här gäller – att se hur man bäst skall klara den kollektiva trafiken både inom de enskilda länen och mellan länen. Och just de områden som berörs av inlandsbanan är typexempel på nödvändigheten av den här regionala trafikplaneringen. Med resultatet från den kommer vi i slutet av 1974 förhoppningsvis att kunna diskutera framtida kollektiva transporter i dessa områden med ett säkrare faktaunderlag än vi i dag har.

Naturligtvis är det inte heller så, herr Torwald, att inlandsbanan i dag i första hand är avsedd för resande som skall färdas exempelvis den långa sträckan Östersund–Gällivare. Det är bara att konstatera den saken. De 70--75 milen – eller vad det nu kan vara – skall man givetvis resa på norra stambanan, om man inte – som herr Torwald gjort och som jag tycker är trevligt i och för sig – reser omkring i vårt land för att studera olika trakter och områden. Om vi tar genomsnittsresenären som är ute

och reser i affärssyfte eller bara för att förflytta sig mellan dessa båda orter, så reser han naturligtvis inte på inlandsbanan i dag. Det tar alldeles för lång tid. Det som jag här har sagt om användningen av banan i dag bekräftar ju också att det är på det sättet.

Sedan måste vi också ha ekonomin i vår trafikpolitik i minnet. Det är inte länge sedan – faktiskt bara en vecka – som vi tillsatte en utredning om en ny järnväg, ostkustbanan. Man skall undersöka de trafiktekniska och ekonomiska möjligheterna och mycket annat beträffande en helt ny järnvägsbyggnad. Och häromdagen besvarade jag en interpellation rörande frågan om utbyggnad, underhåll och förstärkning av norra stambanan. I dag, alltså bara några dagar senare, menar herr Torwald att vi också skall rusta upp inlandsbanan – och för stora pengar. Härtill lägger herr Torwald sedan också, vilket är helt riktigt, att vi i detta område har ett utomordentligt väl utbyggt vägnät som tillåter bilarna att hålla hastigheter på över 100 kilometer i timmen på långa sträckor.

Detta går ju inte ihop ekonomiskt, herr Torwald. Det är lika bra att jag säger det med en gång, så är den diskussionen klar för min del och vi behöver inte råka i konflikt med varandra om de övriga skälen för att inte vidta de föreslagna åtgärderna. Det går inte ihop samhällsekonomiskt. Vi kan inte realistiskt tänka oss en utbyggnad av järnvägsnätet, förstärka norra stambanan för miljontals kronor, bygga ut inlandsbanan igen till hastigheter som herr Torwald menar skall ligga i 100-kilometersklassen och därtill ha ett vägnät i samma område som tillåter hastigheter för biltrafiken på över 100 kilometer i timmen. Det har vi inte råd med, herr Torwald, och därför tycker jag att det som här skall göras i dessa områden är att de människor som bor där får kommunikationsmöjligheter. Det är dem vi skall tänka på. De som bor i det inre av Norrland skall vi hjälpa till vettiga kommunikationer. De har rätt att ställa krav på oss att de skall kunna komma till tätorter och andra centra. Men för genomgångstrafiken – och det är väl närmast sådana resande som herr Torwald tänker på – vill jag åter konstatera att vi redan nu har alldeles utomordentliga möjligheter att resa med de andra kommunikationsleder som jag här har talat om.

Herr TORWALD (c):

Herr talman! Jag är litet förvånad över vad statsrådet sade om de uppehåll som görs i Hoting, Storuman och Arvidsjaur. Den sistnämnda stationen kan vi helt bortse från, eftersom det från klockan 16.40 den ena dagen till klockan 9.50 den andra dagen i varje fall inte torde vara några anslutande förbindelser som framtingar uppehållet. Men beträffande övriga stationer talade jag själv med SJ-personalen, men ingen kunde förklara varför tåget stod stilla så länge. Ankommande tåg hade kommit in på stationen när vi kom in, godsomlastningen tog fem minuter, sedan stod vi i 15--20 minuter och väntade på avgångstid. Det var därför som jag tog kontakt med personalen och frågade: Hur kommer det sig att vi står här? Är det någonting som inte är OK?

Jag har alltså mina uppgifter direkt från den berörda tågpersonalen och av personalen på stationerna. Jag var själv ute och talade med dem, och de svarade: "Vi förstår inte varför det är så lång uppehållstid."

Måndagen den  
11 december 1972

*Ang. turisttrafiken  
på inlandsbanan*

Vidare sägs att banstandarden inte tillåter högre hastighet än 80 kilometer per timme. Men enligt uppgift av motorvagnsförarna hade man tidigare kört med en hastighet av 90 kilometer per timme på samma sträcka. Det måste väl vara riktigt, eftersom den effektiva körtiden på denna sträcka av 77 mil tidigare var 1 timme kortare än den är i dag. Även på den kortare sträckan var körtiden ca 1 timme kortare; tydligen låg den största tidsförskjutningen på sträckan Östersund—Storuman. Genomsnittshastigheten har sjunkit från 66 kilometer per timme till 61 kilometer per timme.

Statsrådet säger att jag inte kan både begära fint vägnät och bättre standard på järnvägen. Det har jag inte heller gjort; jag bara konstaterar att det finns ett bättre vägnät men att järnvägen fanns där först. Banunderhållet har eftersatts till den grad att man har tvingats att sänka hastigheten, vilket är förvånande när loktågen rimligen borde ha krävt en bättre banstandard än rälsbussar och motorvagnar.

Det är riktigt att det pågår en trafikplanering. Men människorna där uppe var oroliga. Man sade att de motorvagnar som fanns kommer att vara utslitna 1974. Är det inte meningen att ersätta dem? Innebär trafikplaneringen att inlandsbanan skall försvinna fr. o. m. 1974, när trafikplaneringen är färdig? Minst lika förvånande är det om inte SJ har någon fundering på vilken typ av vagnar som skall ersätta de nuvarande rälsbussarna.

Jag är också helt inställd på att man måste vara sparsam, men man kan vara sparsam och ändå nå betydande förbättringar på detta bannät genom att använda en moderna vagnmateriel och möjligen genom återställande av banstandarden till den standard som tydligen förelåg för 20 år sedan.

Jag har inte begärt någon utbyggnad av vägar eller någon nybyggnad av järnväg. Men jag har sagt att jag är förvånad över att man har låtit banstandarden sjunka så att man tvingats sänka hastigheten på järnvägen. Därigenom avskräcker man människor från att ta tåget. Jag träffade ca 160 personer där uppe — en onsdag under andra veckan i augusti — och de allra flesta var turister som skulle till hotell- och turistanläggningar av olika slag längs inlandsbanan. De kunde rimligen inte åka runt utan tvingades att använda tvärförbindelserna, vilket innebar byten och trassel.

**Herr kommunikationsministern NORLING:**

Herr talman! Jag har inte sagt att det är herr Torwald som kräver bättre vägar eller ostkustbana eller förstärkning av norra stambanan. Men herr Torwald och jag är ju inte ensamma i det politiska livet.

Frågan är vilken standard en järnväg av typ inlandsbanan skall få ha. Herr Torwald säger att man 1942 — eller möjligen 1952, i varje fall var det länge sedan — kunde tågen köra med en hastighet av 80 kilometer per timme på den här sträckan. Till fasa för herr Torwald kan man nu inte köra med mer än 70 kilometer per timme. Det beror på att trafikunderlaget på inlandsbanan nu är sådant att statens järnvägar även här måste se till att ransonera investeringarna.

När SJ satsar sina investeringspengar på banunderhåll och banförstärkning måste det ske på de banor där det finns ett trafikunderlag som kräver en viss styrka på banan. Så är inte fallet med inlandsbanan nu.

Trafiken dirigeras inte den vägen, varken godstrafiken eller persontrafiken. Hur skulle det se ut om statens järnvägar år efter år med ett så minimalt trafikunderlag skulle lägga ner lika stora summor på underhåll som man gjorde på 1940-talet, när det gick flera godståg per dygn och flera persontåg på inlandsbanan, som ur säkerhetssynpunkt krävde ett helt annat underhåll? I och med att underhållet av banan minskas måste man i konsekvens härmed sänka hastigheterna så att inte risker uppstår för trafiken. Det är inte svårare än så, herr Torwald. Någon gång när timmen inte är så sen eller när vi rent av är för oss själva, skall jag berätta för herr Torwald om de 20 år under vilka jag själv tjänstgjorde vid inlandsbanan. Det var precis de åren vars historia herr Torwald nu berättar om. Då var det en helt annan trafik än vad det är nu, och då krävdes både av bana och materiel en helt annan kapacitet.

Motorvagnarna kommer att hålla mycket längre än vad herr Torwald fått veta under sin resa. Det är inte att begära att alla – inte ens de SJ-anställda – skall känna till detta, men jag kan säga till herr Torwald att det inte är någon risk för att de är slut 1974. Jag har under årens lopp fått frågor av samma art av andra ärade ledamöter av riksdagen, och jag har gett samma svar till dem.

Med detta skulle jag väl kunna sätta punkt. Jag tror emellertid att det är viktigt – vare sig det är herr Torwald och jag eller några andra som debatterar dessa frågor – att vi hela tiden har ett helhetsperspektiv på dessa frågor. Det är riktigt att vi skall försöka hjälpa till att få en godtagbar kommunikationsstandard i dessa områden lika väl som i alla andra områden i landet. Det skall ske bland annat genom den lokala trafikplanering som jag tidigare hänvisat till. Men vi skall ändå hela tiden ha klart för oss att våra resurser trots allt är begränsade, och det måste vi ha med i bilden när vi diskuterar dessa ting. Jag har därmed inte velat låta påskina att det är herr Torwald som ställer alla krav i de övriga sammanhangen.

Herr TORWALD(c):

Herr talman! Jag skall inte mycket förlänga debatten. Jag måste bara med en viss beklämning konstatera att det alltså är så att man icke upprätthållit den standard på inlandsbanan som man tidigare hade, vare sig det nu beror på vikande trafikunderlag eller något annat. Detta har lett till att man tvingats sänka hastigheten. Det leder till längre restider, något som i sin tur driver bort resenärerna som tycker att det tar för lång tid. Det är denna onda cirkel som jag anser att man borde bryta sig ur. Jag är något förvånad och beklämd över att man inte kunnat utnyttja en del av de AMS-pengar, som tydligen gått till vägbyggande, för att upprätthålla standarden på inlandsbanan och därmed kunna hålla hyfsade restider.

Jag har jobbat 22 år i posten och vet därför en hel del om järnvägstrafikens villkor. Jag är medveten om att man där inte alltid haft det så lätt. Men jag hade inte väntat mig att man i ett område, där man har sysselsättningsvärigheter, inte genom AMS-bidrag och liknande kunnat ge SJ hjälp att upprätthålla hyggliga restider genom att hålla bankroppen i bästa skick.

Måndagen den  
11 december 1972

*Ang. anslagen till  
kommunala gator  
och vägar*

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Jag skulle tro att svaret på det sista herr Torwald sade är så enkelt som att vi under de senaste 20 åren både när det gäller privatresor och kollektivresor i stor utsträckning övergått till vägtrafik – till personbilar och bussar. Det är klart att det då ställs krav på ett ökat vägbyggande även i dessa områden. Om så inte varit fallet kan jag inte förstå varför man inte skulle ha fortsatt med utbyggnaden av järnvägsnätet. När nu människorna i detta område krävt att få vägar för sina bilar har samhället inte velat sätta sig på tvären.

Överläggningen var härmed slutad.

## § 2 Ang. anslagen till kommunala gator och vägar

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr *Gustafsons* i Göteborg (fp) den 26 oktober framställda interpellation, nr 192, och anförde:

Herr talman! Herr Gustafson i Göteborg har frågat mig om jag genom ökade medel på tilläggsstat avser att hålla kommunerna skadeslösa för den bidragsminskning till kommunala vägar och gator som ändringen av anslagsbeteckningen från förslagsanslag till reservationsanslag inneburit.

Ändringen av anslaget till drift av kommunala vägar och gator från förslags- till reservationsanslag var betingad av önskemålet att få till stånd en likartad behandling av de olika väganslagen. Såväl till den statliga och den enskilda väghållningen som till byggande av kommunala vägar och gator anvisas sålunda medel under reservationsanslag. Några avgörande skäl att fortsätta att särbehandla det kommunala driftanslaget föreligger inte enligt min mening. Det kan också anses vara en fördel för de kommunala väghållarna att få vetskap om den ekonomiska ramen för de statsbidrag som står till förfogande. Därigenom har de möjligheter att vidta erforderlig anpassning av de egna insatserna.

Det förhållandet att det faktiska utfallet i viss mån kan avvika från bedömningarna i ett tidigare skede gäller på de flesta områden och är inget speciellt för väghållningsåtgärder. Bcträffande den kommunala väghållningen gäller också att det är kommunerna själva som har det avgörande inflytandet på kostnaderna för väghållningen. Någon anledning att nu räkna upp driftanslaget för år 1972, som dessutom snart är till ända, ser jag inte.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman! Jag tackar kommunikationsministern för svaret på min interpellation. Svaret är en besvikelse, inte bara för mig utan också för de ca 100 kommuner i detta land som är väghållare. Svaret innebär nämligen att kommunikationsministern för detta år lägger på dessa kommuner en extra börda på över 15 miljoner kronor, som staten enligt alla hittills gällande principer skulle betala.

Förfaringsättet strider också mot andemeningen i överenskommelsen mellan regeringen och kommunförbunden om oförändrat kommunalt



skatteuttag. Detta tycker jag är en uppseendeväckande åtgärd från regeringen. Det förvånar mig att kommunikationsministern tar så lätt på denna fråga som han gör i svaret till mig, framför allt som han i en interpellationsdebatt i våras gav kommunerna intrycket att de inte skulle behöva få någon egentlig extra belastning.

Låt mig, herr talman, innan jag går närmare in på detta i korthet redogöra för de hittillsvarande principerna. För underhåll av de statsbidragsberättigade gatorna och vägarna – alltså genomfartsleder osv. – bidrar staten med 95 procent av kostnaderna. Det är vägverket som beräknar de skäligena kostnaderna för underhållet av vägarna, och vid denna beräkning gör vägverket mycket kraftiga prutningar på kommunernas krav. Det beror på att kommunerna gör en del förstärkningsarbeten, trafiksäkerhetsarbeten och annat som inte räknas in i det bidragsberättigade beloppet. Det beror också på att vägverket inte tar med alla de gator och vägar som kommunerna anser vara statsbidragsberättigade. Sedan vägverket fastställt det skäligena beloppet, har verket begärt 95 procent av detta belopp såsom statsbidrag och samtidigt begärt att anslaget skall vara ett förslagsanslag, dvs. att det skall kunna överskridas om så blir nödvändigt.

Varför har då detta anslag varit ett förslagsanslag till skillnad från andra anslag? Kommunikationsministern säger att det inte finns några bärande skäl för att detta anslag skall ha en annan karaktär än övriga anslag. Jo, just sådana skäl finns. Det är därför som alla kommunikationsministrar tidigare – även herr Norling – har betecknat detta anslag som ett förslagsanslag.

Anledningen till att man skall behandla detta anslag på ett särskilt sätt är att principen är att staten skall betala 95 procent av kostnaderna för detta underhåll. Eftersom det är svårt att i förväg avgöra hur stora de kostnaderna blir – det beror ju på snöförhållanden och andra saker – har man alltså gjort anslaget till ett förslagsanslag just för att kommunerna alltid skulle veta, att staten kommer att betala 95 procent av kostnaderna för underhållet av de gator och vägar som vägverket godkänt efter de principer som vägverket fastställt.

I år gjorde kommunikationsministern så, att han först prutade 18 miljoner kronor på vägverkets beräkning – som ju redan förut var hårt nedprutad – och sedan gjorde han anslaget till reservationsanslag, vilket innebär att det inte kan överskridas.

Nu kommer resultatet. Hur blir det i år för kommunerna? Jo, det har vägverket redovisat i sina petita för nästa budgetår. Där säger man att den beräknade skäligena årliga driftkostnaden i år är 165,6 miljoner kronor. Kommunerna hade beräknat 272 miljoner, så det var ju en kraftig prutning. Vägverket hade alltså fastställt 165,6 miljoner, vilket motsvarar ett statsbidrag av 157,3 miljoner kronor. Om nu anslaget, liksom alla tidigare år, hade varit ett förslagsanslag, hade kommunerna alltså fått dessa 157,3 miljoner kronor, och då hade de vetat att enligt de principer som gäller får de det statsbidrag som de är berättigade till, nämligen 95 procent av de skäligena kostnaderna.

Nu får de emellertid bara 142 miljoner kronor därför att kommunikationsministern i våras ändrade ett halvt ord – han ändrade ordet

Måndagen den  
11 december 1972

*Ang. anslagen till  
kommunala gator  
och vägar*

”förslagsanslag” till ordet ”reservationsanslag”. Det innebär en extra kostnad på 15,3 miljoner kronor för kommunerna, och det innebär, som vägverket säger, att de bara får 86 procent av det beräknade bidragsunderlaget i stället för de 95 procent som skulle utgå enligt statsbidragsprincipen. Formellt klarar kommunikationsministern av detta genom att han ändrar formuleringen i statsbidragskungörelsen.

Det är klart att man kunde förutse allt detta redan i våras. Eftersom departementet hade gjort en så kraftig prutning på det belopp vägverket hade kommit fram till, kunde man bara vänta sig att det skulle bli en extra belastning på kommunerna. Därför föreslog vi från oppositionens sida att man skulle ha en oförändrad anslagsbeteckning. I debatten frågade jag, om avsikten med denna ändring var att lägga nya bördor på kommunerna. Detta förnekades av regeringspartiets talesmän. Herr Hugosson i Göteborg, som talade å utskottsmajoritetens vägnar, sade ordagrant så här: ”Det är alltså fel att hävda att man genom att ändra benämningen på dessa anslag övervältrar kostnader på kommunerna.” Kommunikationsministern sade i debatten att han tyckte att herr Hugosson gav det svar som kommunikationsministern också skulle kunna ge. Han sade att han visserligen inte ville använda ett så starkt ord som att han skulle ”garantera” någonting för kommunerna, men han ville åtminstone försäkra kommunerna om att de bör ha goda möjligheter att inte märka någon väsentlig skillnad under de år som kommer jämfört med tidigare år.

Nu får alltså kommunerna 15 miljoner kronor mindre än de skulle ha haft enligt de principer som har gällt tidigare. Det är möjligt att det inte är något väsentligt belopp i statsbudgeten, men i den kommunala budgeten kan det vara ganska mycket. Jag har tagit reda på att det i Göteborgs kommun gör ca 1,5 miljoner kronor.

Det är inte bara jag som har förvånat mig över detta. Jag har i min hand en skrivelse från Svenska kommunförbundet av den 13 oktober till kommunikationsministern. Den är undertecknad av Kommunförbundets socialdemokratiska ordförande Inge Hörlén, och jag skall be att få citera vad han säger: ”Statsbidrag till drift av kommunala gator och vägar har från och med innevarande budgetår ändrats från förslagsanslag till reservationsanslag. Härigenom går kommunerna enligt vägverkets beräkningar miste om ca 16 miljoner kronor i statsbidrag. Styrelsen anser” – det är alltså styrelsen för Svenska kommunförbundet – ”att detta strider emot dels vad statsrådet Norling uttalade i riksdagen den 5/4 1972, nämligen att omläggningen till reservationsanslag inte skulle leda till någon märkbar förändring för kommunerna, dels innehållet i överenskommelsen mellan regeringen och Kommunförbundet om oförändrat skatteuttag. Styrelsen hemställer därför att kommunerna för innevarande budgetår omgående tillförs ytterligare 16 miljoner kronor i statsbidrag.”

Det är mot den bakgrunden jag tycker att kommunikationsministerns bryska avvisande av dessa krav är förvånande. Det är klart att kommunikationsministern kan hänvisa till att han i den fortsatta debatten med mig när jag försökte få ett klart besked om huruvida kommunikationsministern avsåg att komma med tilläggsanslag inte lovade detta. Han sade att det kan inträffa att man kan ha anledning att

gå in med ett tilläggsanslag, men han lovade det inte. Men han gav fortfarande och även i den senare delen av debatten ett intryck av att kommunerna inte skulle märka så stor skillnad.

Nu skulle jag gärna vilja fråga statsrådet Norling, om han anser att avslaget på Kommunförbundets begäran är i linje med andemeningen av vad kommunikationsministern sade i våras. Är det förenligt med andemeningen i den överenskommelse som gjorts mellan regeringen och Kommunförbundet om oförändrat skatteuttag i kommunerna? Jag skulle också vilja fråga statsrådet: Finns det inte skäl som talar för att man med utgångspunkt i de principer man tidigare haft i vad gäller statsbidrags-givningen nästa år går tillbaka till att beteckna anslaget som förslagsanslag?

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Jag har ju redan i mitt interpellationssvar sagt att det inte kan bli tal om någon uppräknig för år 1972, som vi ju snart skall lämna bakom oss. Jag har dessutom i mitt svar, som jag försökte göra så kort som möjligt, konstaterat att ändringen av anslaget till drift av kommunala vägar och gator till reservationsanslag var betingat av ett par ordentliga skäl, nämligen önskemålet att få till stånd en likartad behandling av vägsanlag och av att det kunde anses vara en fördel för de kommunala väghållarna att få vetskap om den ekonomiska ram de kunde påräkna från staten. Man kommer inte förbi de där två skälen till ändringen. Den skedde inte bara för att vi ville ändra i och för sig, utan det låg naturligtvis som alltid skäl och motiv bakom ändringen.

Sedan menar herr Gustafson i Göteborg att jag tar för enkelt på denna fråga. Nej, det finns ingen anledning att göra det. Denna fråga är naturligtvis lika viktig som andra. Å andra sidan tycker jag inte att man skall förstora upp den heller. Det kan inte tjäna något syfte. Det är väl ändå att ta till litet — låt vara att det nu anges också från Kommunförbundet — att sammankoppla detta ämne med frågan om skattepaketet mellan stat och kommun. För det första skedde vår diskussion i våras — herr Gustafson i Göteborg får rätta mig om jag har fel — innan staten och kommunerna började resonera om skattestoppet. Vi kunde åtminstone inte ta någon sådan hänsyn vid det tillfället. Om inte mitt minne sviker mig skedde väl debatten om vägpengarna före dessa diskussioner om skatten.

Sedan berörde vi frågan om hur mycket detta kan betyda för kommunerna. Jag har ingen anledning att säga att det ingenting betyder. Å andra sidan är väl inte detta första gången som kommuner konstaterar att man får göra vissa revideringar av de planer för kommunala arbeten man haft i olika sammanhang vare sig det gäller vägar, gator eller något annat. Det här är väl ändå inte den tuva, som överallt har stjälpit det kommunala lasset.

För att gå tillbaka till vad herr Gustafson i Göteborg och jag liksom även andra här i kammaren sade under debatten om vägsanlag så gör herr Gustafson en riktig beskrivning av vad jag då sade. Jag lovade inte kommunerna något tilläggsanslag utan sade vad herr Gustafson nyss citerade, nämligen att jag utgår från att man inte skulle behöva märka så

Måndagen den  
11 december 1972

*Ang. anslagen till  
kommunala gator  
och vägar*

mycket av det här i kommunerna. Vi beslutade trots allt i våras om en ökning av anslaget med 22 miljoner kronor, från 122 miljoner till 144 miljoner kronor. Det gjorde naturligtvis att jag då hade anledning att hoppas att det inte skulle behöva ske alltför märkbara inskränkningar i kommunernas budget för vägunderhållet. Herr Gustafson kan också – vilket jag hoppas han har gjort – läsa det han själv sade i slutet av debatten den 5 april. Vi ledamöter i kammaren brukar ju ofta läsa upp vad våra meningsmotståndare har sagt och glömmet bort att läsa vad vi själva har sagt under debatterna, vilket ibland kan vara förrädiskt. Man kanske inte kommer ihåg vilka tankegångar man själv var inne på. Här står nu nämligen herr Gustafson och säger att vi var naturligtvis i april alldeles säkra på, efter vad kommunikationsministern då sade, att kommunerna skulle få det här tilläggsanslaget. Det lät i alla fall så på kommunikationsministern, sade han. Kommunförbundet har t. o. m. skrivit till mig och krävt det. Men herr Gustafson var tydligen inte riktigt säker själv den 5 april. Det förelåg nämligen då en reservation om att detta anslag skulle bibehållas som förslagsanslag och inte göras till ett reservationsanslag. I slutet av ett av sina anföranden sade herr Gustafson: ”Den som vill bevara kommunernas möjligheter att få statsbidrag i enlighet med nu gällande bestämmelser måste, såvitt jag förstår, rösta med reservationen.” Det innebar alltså att inte ens herr Gustafson var riktigt klar över att man skulle vara så säker på kommunikationsministerns utlåtande i den debatten. Jag tar det till intäkt för att herr Gustafson, om han tänker tillbaka på den debatten, skall inse att vi nog var ganska överens redan då.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman! Nu tycker jag den här debatten börjar bli intressant.

Det är riktigt att jag sade att den som vill bevara kommunernas möjligheter att få statsbidrag i enlighet med hittills gällande bestämmelser gör klokast i att rösta med reservationen. Det berodde på att jag inte var säker på att de uttalanden som hade gjorts från regeringspartiets sida var att lita på, och det är ju ingenting som kommunikationsministern skall vara särskilt tillfredsställd över. Utskottets talesman sade i alla fall tydligt att det är fel att hävda att man genom att ändra benämningen på detta anslag övervältrar kostnaderna på kommunerna. Men det gör man eftersom principen är att 95 procent av underhållskostnaderna skall betalas av staten.

Nu säger kommunikationsministern att den debatten var före överenskommelsen om kommunernas skattetak. Ordföranden i Kommunförbundet hade större tilltro än jag till de uttalanden som gjordes den 5 april. När frågan om skattetaket diskuterades hade han anledning att förutsätta att det inte skulle bli någon extra belastning på kommunerna, ty utskottets talesman hade försäkrat att det inte skulle bli någon övervältring. Man räknade därför inte med denna extra belastning på 15 eller 16 miljoner kronor. Det är klart att kommunerna inte går under för en sådan sak, men om det samtidigt som extra bördor av detta slag läggs på kommunerna krävs att kommunerna inte får höja sina skatter, måste det bli allvarligt.

Kommunikationsministern säger att det inte finns någon anledning att

särbehandla de olika väganlagen. Andra väganlag har betecknats som reservationsanslag, något som exempelvis är fallet när det gäller *byggnadet* av kommunala gator och vägar. I detta fall får alltså kommunerna rätta sig efter det tillgängliga anslagen när de skall bygga nya gator och vägar. Men de gator och vägar som finns måste ju underhållas, och det anslag det här gäller går ju till rent underhåll. Det får inte användas till förstärkningsarbeten och sådant. Men gator och vägar måste alltid underhållas. Redan när staten övertog ansvaret för driften av kommunala vägar och gator kom man överens om att staten i princip skulle betala kostnaderna för de kommunala vägar och gator som var av så allmänt intresse att de borde vara statsbidragsberättigade. Men det sades att det kunde vara av ett visst värde för kommunerna att få göra detta i egen regi, och därför skulle statsbidrag utgå till bara 95 procent. Det måste därför vara principiellt felaktigt att ändra detta anslag till ett reservationsanslag, om man fortfarande menar att staten i princip skall svara för underhållet av dessa gator och vägar. Menar man det inte, innebär det att kommunens invånare med sina kommunalskatter skall subventionera bilismen som ju betalar skatter för vägunderhåll och vägbyggnader. Det är detta som gör att detta är en principalsak och inte bara är en fråga om 15 miljoner kronor.

Statsrådet pekar på att året snart är slut. Ja, men detta bör ju inte hindra att kommunerna får sina pengar. Dessutom får vi ett nytt år då det finns stora risker för kommunerna att förlora ytterligare pengar.

Jag hemställer således till kommunikationsministern att han ånyo överväger om det inte från principiella utgångspunkter vore lämpligt att återgå till att beteckna det anslag det här gäller som ett förslagsanslag.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Jag skall inte säga något annat än att när herr Gustafson i Göteborg nu återgår till debatten den 5 april och där citerar uttalanden av herr Hugosson i Göteborg må detta vara hänt. Men jag har ett minne av att det var jag som till slut fick stå till svars i den debatten. Då nöjer jag mig med att svara för vad jag själv hade för uppfattning och vad herr Gustafson ansåg den gången. Herr Hugosson får väl gå i svaromål när han kommer tillbaka.

Jag anser inte heller att vi bör uppehålla oss längre vid medelsanvisningen på tilläggsstat för detta år. Jag har sagt att det inte kommer att anvisas ökade medel på tilläggsstat för år 1972.

Jag tycker inte heller att det är riktigt rätt av herr Gustafson att - jag vill inte använda ordet krångla till debatten -- något komma vid sidan om debatten genom att här säga -- om jag uppfattade det riktigt - att man här nästan skulle brandskatta kommunerna. Jag fick en känsla av att herr Gustafson tyckte att det blev kolossalt synd om kommunerna och att de fick mycket stora svårigheter att slutföra nödvändiga arbeten av det slag det här gäller. Jag har sagt i min förra replik att jag förstår att kommunerna har bekymmer. Men därifrån är det ett långt steg till att göra detta till en så stor fråga att många som inte kan bakgrundsmaterialet till denna sak så bra som herr Gustafson och jag kan förledas till att tro att denna förändring av anslaget kan bidra till att stjälpas hela

Måndagen den  
11 december 1972

*Ang. bestämmelserna om besiktning av brandbilar*

kommunala budgetar. Jag tycker faktiskt inte att det är värt – med all respekt för de pengar det är fråga om – att förstora dessa spörsmål så mycket.

Herr Gustafson tog i slutet av sitt senaste inlägg upp 1973 års anslag, och det tycker jag att vi kan göra nu, eftersom såvitt jag vet ingenting har hänt sedan herr Gustafson och jag diskuterade detta i våras. Nu skall vi se fram emot den verksamhet som skall bedrivas nästa år. Vägverket har i sitt äskande för nästa år begärt 158 miljoner kronor för detta ändamål. Det pågår för närvarande en budgetberedning, och avsikten är naturligtvis att avväga anslaget för nästa år på ett riktigt sätt med hänsyn till det av vägverket angivna medelsbehovet.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman! Jag är mycket glad om jag kan tolka kommunikationsministerns senaste uttalande så att han i princip tycker att det är rimligt, att kommunerna i fortsättningen får 95 procent av de underhållskostnader som vägverket finner vara skäligen. Det är givetvis tillfredsställande om kommunikationsdepartementet vill fasthålla vid den gamla principen.

Vidare säger kommunikationsministern att detta inte är någon stor fråga. Jag har inte heller gjort gällande att 15 miljoner kronor kan göra rikets kommuner bankrutta eller att 1,5 miljoner kronor är en förödande förlust för en kommun av Göteborgs storlek. Men jag skall säga kommunikationsministern att man nu för tiden får vända på slantarna i kommunerna. Man tycker inte att 15 miljoner kronor utslagga på hela riket eller 1,5 miljoner kronor för Göteborg – för Stockholm är summan givetvis högre – är några småslantar.

Dessutom är nog denna fråga större än vad vi nu har talat om. Jag har koncentrerat mig på en detaljfråga, men herr kommunikationsministern vet mycket väl att det också finns något som heter *byggande* av kommunala vägar. Jag tänkte dock spara debatten härom till ett något senare tillfälle. Vad vi nu diskuterar kan sägas vara en detalj i ett stort komplex, men det är en detalj som har aktualiserats genom Kommunförbundets framställning, bl. a. därför att den har en principiell bakgrund.

Överläggningen var härmed slutad.

### § 3 Ang. bestämmelserna om besiktning av brandbilar

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr *Enlunds* (fp) den 22 november framställda interpellation, nr 227, och anförde:

Herr talman! Herr Enlund har frågat om jag anser att bestämmelserna om besiktning av brandbilar är lämpligt utformade och, om så ej är fallet, om jag ämnar vidtaga åtgärder för att få bestämmelserna ändrade.

Enligt 24 § 1 mom. vägtrafikförordningen skall motorfordon och släpfordon som är inrättat uteslutande för brandväsendet eller för transport av sårade och sjuka eller som används uteslutande för

brandväsendet och är försett med beteckning därom inställas för kontrollbesiktning inom sex månader efter närmast föregående besiktning. Motsvarande bestämmelser finns i den nya fordonskungörelse som träder i kraft den 1 maj 1973.

Tidsfristen var tidigare angiven till ett år, men frågan om en förkortning togs upp efter framställning från statens trafiksäkerhetsverk. På grundval av det av verket framlagda materialet föreslogs i propositionen 109 år 1970 att fristen skulle förkortas till sex månader. Förslaget lämnades utan erinran av riksdagen, och den nya bestämmelsen trädde i kraft den 1 januari 1971.

I propositionen framhöll jag att det mot bakgrund av de särskilda förhållanden under vilka brand- och ambulansfordon används fanns goda skäl för den av trafiksäkerhetsverket föreslagna utvidgningen av kontrollbesiktningsskyldigheten.

I sitt av riksdagen godtagna utlåtande nr 52 år 1970 framhöll tredje lagutskottet bl. a. att ambulanser och brandfordon i vissa avseenden torde vara utsatta för större påfrestningar än fordon i allmänhet. Här till kom att de företräden som tillkommer utryckningsfordon innebär betydande ingrepp i trafikens normala gång på ett sätt som skapar faromoment av olika slag. Utskottet ansåg det därför av synnerlig vikt, att dessa fordon befinner sig i ett ur trafiksäkerhetssynpunkt anmärkningsfritt skick.

Det är riktigt som herr Enlund framhåller att den årliga körsträckan för brandbilar ofta är mycket kort. Klart är emellertid också att ett fordons trafiksäkerhet inte är beroende enbart av körlängden. Fel kan uppstå även på fordon som inte alls används, exempelvis genom korrosion i bromssystemet som kan resultera i allvarliga bromsfel. Det är heller inte lämpligt att lägga viss körsträcka som grund för skyldighet att inställa fordon för kontrollbesiktning, med tanke på svårigheterna att praktiskt kontrollera ett sådant system.

Sammanfattningsvis vill jag framhålla att de skäl som föranledde skärpningen av kontrollbesiktningsskyldigheten beträffande brand- och ambulansfordon alltjämt är bärande och att jag därför inte är beredd att förorda någon ändring av nuvarande föreskrifter.

Herr ENLUND (fp):

Herr talman! Det råder inga delade meningar om att de s. k. utryckningsfordonen bör hållas under noggrann kontroll ur trafiksäkerhetssynpunkt. De utsätts för stora påfrestningar, bl. a. därför att de får köras med högre hastighet än övriga fordon. De har företrädesrätt i trafiken, och därigenom kan ibland uppstå situationer som innebär risker. Mot den bakgrunden kan det anses helt naturligt att trafiksäkerhetsverket ägnat särskild uppmärksamhet åt kontrollbesiktningen av dessa fordon. Förslaget om kontrollbesiktning var sjätte månad mot normalt var tolfte månad för övriga fordon kom dock enligt min mening att på några punkter få ganska underliga konsekvenser. Dels kom bestämmelserna att gälla även för de fordon inom brandväsendet som inte är utryckningsfordon — de är inte så många, men det finns sådana — dels kom det stora antal utryckningsfordon som finns inom polisväsendet inte in under

Nr 137

Måndagen den  
11 december 1972

*Ang. bestämmelserna om besiktning av brandbilar*

Måndagen den  
11 december 1972

*Ang. bestämmelser-  
na om besiktning  
av brandbilar*

samma bestämmelse.

Vid remissbehandlingen anfördes av bl. a. rikspolisstyrelsen och Svensk bilprovning att den anmärkningsvärt höga felfrekvensen på ambulanser utgjorde ett starkt skäl för förslagets genomförande. Detta kan man möjligen instämma i så länge bestämmelserna begränsas till just ambulanser. Däremot är det svårare att inse varför en hög felfrekvens på ambulanser skulle motivera lika täta kontrollbesiktningar på alla de fordon som används uteslutande för brandväsendet.

Det är kommunerna som får betala kostnaderna för denna extra besiktning. Och det är inte underligt om en del kommunalmän frågar sig varför denna extra kostnad skulle drabba brandväsendet, när statens egna utryckningsfordon, som finns i så stort antal inom polisväsendet, inte omfattas av motsvarande bestämmelser.

Under remissbehandlingen av förslaget påpekade statens brandinspektion att några olyckor inte var kända, där brandfordon varit inblandade till följd av fel på fordonen. Brandinspektionen avstyrkte därför förslaget i de delar det gällde brandfordon. Samma inställning redovisades av Svenska kommunförbundet, som påpekade att trafiksäkerhetsverket inte lagt fram någon statistik som motivering för den extra kontrollbesiktningen av brandfordon.

När frågan behandlades av tredje lagutskottet vid 1970 års riksdag anförde sex reservanter i utskottet följande synpunkter: "I fråga om fordon för brandväsendet däremot saknas enligt utskottets mening anledning till skärpta kontrollbesiktningens bestämmelser. I propositionen har sålunda icke redovisats något som helst material som styrker behov av vidgad besiktningsskyldighet. Ej heller har departementschefen i övrigt påvisat några omständigheter som talar för att den nuvarande årliga besiktningen av brandfordon är otillräcklig."

Reservanterna redovisade de remissvar som jag nyss har nämnt från statens brandinspektion och Svenska kommunförbundet och anförde sedan: "Det bör även observeras att de årliga körsträckorna för brandfordon är mycket korta. De har uppskattats till i genomsnitt endast 200 mil per fordon. Från brandförsvarssynpunkt är det vidare nödvändigt att fordonen vårdas omsorgsfullt. Intresset från användningssynpunkt sammanfaller alltså med trafiksäkerhetsintresset på ett sätt som gör det osannolikt att en tätare besiktning har någon uppgift att fylla."

Redan när riksdagen fastställde de bestämmelser som vi nu diskuterar, fanns alltså betänkligheter, för att inte säga klara avståndstaganden, när det gällde tillämpningen på fordon inom brandväsendet. Jag tror inte man behöver befara att den personal som arbetar inom det svenska brandväsendet slarvar med skötseln av fordonsparken. Jag tror tvärtom att personalen har utomordentligt stora krav på den materiel den skall arbeta med. Och detta tror jag gäller även ur trafiksäkerhetssynpunkt. Därför tycker jag att man har all anledning att lyssna till vad denna personal säger om den extra besiktningen av brandbilar. Jag vill därför citera några rader ur ett brev från Svenska brandbefälets riksförbund. Brevet är daterat den 28 november i år, och förbundet bygger alltså sin uppfattning på nära två års erfarenhet av de nya bestämmelserna. Jag citerar:



Måndagen den  
11 december 1972

*Ang. bestämmelserna om besiktning av brandbilar*

”I trafiksäkerhetsverkets promemoria som låg som underlag för beslutet om ändringen av VTF i denna fråga fanns icke en enda rad där man berörde brandfordon förrän i promemorians avslutning där man plötsligt fick in att man föreslog att brand- och ambulansväsendet tillhöriga fordon skulle besiktigas med 6-månadersintervaller. Förslaget byggde i stället helt på en redogörelse för vissa speciella felaktigheter på ambulanser. Att på sådana, i praktiken helt obefintliga, grunder fatta ett beslut som innebär såväl kostnader för kommunerna som, i många fall, sänkt beredskap under tid då brandfordonen är borta på besiktning finner vi i högsta grad betänkligt. Erfarenheterna av besiktningsverksamheten har också enligt vår uppfattning, vilket bekräftas av en av oss företagen mindre undersökning — — — varit sådana att vi fortfarande ej kan anse att det finns skäl att kontrollbesiktiga brandfordon oftare än övriga fordon.”

Det pågår för närvarande inom Svenska kommunförbundet en omfattande undersökning, i vilken man går igenom samtliga besiktningsprotokoll för brandbilar inom fyra län för tiden 1 juli 1970 — 30 juni 1972. När den undersökningen är klar torde vi få en klar bild av fordonsbeståndets standard ur trafiksäkerhetssynpunkt. Skulle den undersökningen ge ytterligare belegg för att bestämmelserna om kontrollbesiktning av brandbilar bör omprövas, hoppas jag att vi här i riksdagen får återkomma till den här frågan.

Jag tackar än en gång kommunikationsministern för svaret på min interpellation, men jag vill gärna tillägga att det hade varit värdefullt om herr statsrådet hade öppnat en liten dörr på glänt mot en omprövning av det här ärendet.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Jag tycker att vi skall ta fasta på det som interpellanten, herr Enlund, senast sade, nämligen att det inom Kommunförbundet pågår en undersökning. Man gör där, som herr Enlund säger, en mycket noggrann inventering i fyra län av besiktningsprotokollen för brandbilar. Och när den utredningen i Kommunförbundets regi är klar tycker jag, liksom herr Enlund, att vi gemensamt med Kommunförbundet kan diskutera utvärderingen av den för att se om det på sikt kan vara riktigt och rimligt att resonera oss fram till andra framkomstvägar i det här avseendet.

Herr ENLUND (fp):

Herr talman! Jag sätter stort värde på det som herr kommunikationsministern senast sade. Jag vill bara tillägga ytterligare en liten sak.

I sitt svar angav herr statsrådet faktiskt ett skäl för en tätare besiktning av brandbilarna, nämligen de fel som genom korrosion kan uppstå på bromssystemet. Det var egentligen det enda skäl som angavs i statsrådets svar för tät besiktning av brandbilarna. Nu känner jag ganska väl till dessa förhållanden från mitt eget yrke. Jag vet att bromssystemet på exempelvis böndernas traktorkärror fordrar särskild uppmärksamhet just därför att bromsarna används för litet. Jag har särskilt frågat brandpersonal på den punkten, dvs. om det föreligger en särskild risk

Måndagen den  
11 december 1972

*Om åtgärder för att  
skydda barn i  
trafiken*

genom för liten användning av bilarnas bromssystem. Jag har fått till svar dels att personalen med jämna mellanrum kontrollerar bilarnas funktion, dels att risken för korrosion i brandbilarnas bromssystem inte är så stor därför att bilarna i regel står i varmt utrymme.

Men om man ändå vill skärpa kontrollen just när det gäller bromsarna vore det rimligt, tycker jag, att överlåta detta åt brandpersonalen, som sannerligen inte är några duvungar när det gäller att hantera och sköta om motorfordon. Det är för mig naturligt att hysa det största förtroende för brandpersonalens förmåga att sköta sina fordon och se till att de är trafiksäkra.

Överläggningen var härmed slutad.

#### § 4 Om åtgärder för att skydda barn i trafiken

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara fröken Hörléns (fp) den 22 november framställda interpellation, nr 230, och anförde:

Herr talman! Fröken Hörlén har frågat mig vilka ytterligare åtgärder jag avser vidtaga för att skydda barn i trafiken och vilka åtgärder jag avser vidtaga i avsikt att minska antalet cykelolyckor bland barn.

Ansträngningarna för att skydda barnen i trafiken är för närvarande inriktade bl. a. på att effektivisera, utvidga och samordna barnens trafikutbildning. När det gäller barnen under skolåldern prövar en arbetsgrupp med representanter för bl. a. NTF, skolöverstyrelsen och socialstyrelsen frågor om trafikutbildningens organisation, utformningen av läromedel m. m. För barnen i skolåldern bygger skolöverstyrelsen i enlighet med nuvarande läroplan in en förstärkt och mera målinriktad trafikundervisning i skolutbildningen. Skolöverstyrelsen har tillsatt en särskild arbetsgrupp för att åstadkomma en nära samordning mellan de olika myndigheter och organisationer som på olika sätt medverkar i skolans trafiksäkerhetsarbete.

Även efter trafikutbildning har barnen emellertid, som fröken Hörlén påpekar, en relativt sett begränsad trafikförmåga. Det är också mot den bakgrunden man har att se ansträngningarna från det allmännas sida att skapa en så trafiksäker miljö som möjligt för våra barn. Jag vill här erinra om de åtgärder som vidtagits och pågår i syfte att öka säkerheten för elever vid skolskjutsning. Vid stadsplanering strävar man alltmer att öka säkerheten genom att avskilja barnens färdvägar från biltrafik. Vägledning för sådana planeringsåtgärder ges i de av planverket i samarbete med vägverket utgivna riktlinjerna för stadsplanering med hänsyn till trafiksäkerhet, SCAFT 1968. Motsvarande riktlinjer för trafiksäkerhet håller just på att utarbetas.

Jag vill också nämna att åtgärder är på gång för fartbegränsningar till skydd för särskilt utsatta trafikantkategorier, såsom barn, åldringar, handikappade m. fl. invid skolor, sjukhus eller liknande inrättningar eller för gatu- och vägsträckor i övrigt som i större omfattning används av sådana trafikanter. Trafiksäkerhetsverket har fått i uppdrag att efter

undersökning av föreliggande förhållanden meddela erforderliga vägledande anvisningar i fråga om lokala trafikföreskrifter i angivna avseenden.

Fröken Hörnlén framhåller också att bristfälligheter hos cyklarna kan medföra olyckor. Trafiksäkerhetsverket har uppmärksammat detta förhållande och tillsatt en särskild utredningsman för att utröna i vad mån brister i cyklarnas beskaffenhet och utrustning bidragit till uppkomsten av trafikolyckor och personsador. På grundval av erhållna resultat skall utredningsmannen framlägga förslag till lämpliga åtgärder, varvid samråd skall sökas med medicinsk expertis, teknisk sakkunskap, intresseorganisationer m. fl. Verket kommer därefter att pröva förslagen och vidtaga lämpliga åtgärder, som bl. a. kan komma att innebära vissa standardkrav i fråga om cykeln.

Betydelsefull är också den omfattande informationsverksamhet som bedrivs av bl. a. NTF beträffande barncyklarnas trafiksäkerhet. Informationen är riktad såväl till föräldrar och målsmän som till eleverna själva. I år har NTF haft en aktion kallad "Säker cykel 1972", som syftar till att stimulera skolelevernas intresse för den egna cykeln och dess utrustning.

Fröken HÖRLEN (fp):

Herr talman! Jag ber först att få tacka för svaret på min interpellation. Kommunikationsministern har i detta noterat att åtskilligt har gjorts eller är på gång när det gäller att skydda barnen i trafiken. Därvidlag spelar den intensifiering av skolans trafiksäkerhetsarbete som sker en stor roll.

I det sammanhanget kan nämnas att en hel del material sänds ut till huvudlärare i grundskolan som hjälp vid trafikundervisningen, vilket är synnerligen tacknämligt. Från skolans håll har emellertid understrukits vikten av att den teoretiska sidan av undervisningen följs upp med praktisk tillämpning ute i trafiken. Att veta det rätta är som bekant inte alltid lika med att göra det rätta. I synnerhet när det gäller barn torde detta vara fallet. För skolans folk står det också klart att om den praktiska uppföljningen av den teoretiska trafikundervisningen skall kunna bli effektiv bör den handhas av polisen ute i den naturliga trafikmiljön.

Man ser det vidare som synnerligen angeläget att polisen skärper bevakningen av trafiken kring skolområdena i anslutning till skolarbetets början och avslutning under dagen. Detta skulle innebära den mest verklighetsnära och meningsfulla uppföljningen av skolans teoretiska trafikundervisning.

Nu har rikspolisstyrelsen aviserat nya anvisningar för polismedverkan i skolan. Från början var det meningen att dessa skulle utfärdas från och med den 1 januari 1972, men det har senare meddelats att utfärdandet av dessa nya bestämmelser skjutits på framtiden. Det är att hoppas att det inte dröjer för länge innan anvisningarna utfärdas liksom att de kommer att beakta här redovisade synpunkter. Det vore värdefullt om kommunikationsministern hade möjlighet att ge någon information på den punkten.

Med avseende på barnens begränsade trafikförmåga även efter en aldrig så omfattande trafikundervisning har också åtskilliga initiativ

Nr 137

Måndagen den  
11 december 1972

*Om åtgärder för att  
skydda barn i  
trafiken*

Måndagen den  
11 december 1972

*Om åtgärder för att  
skydda barn i  
trafiken*

tagits. Kommunikationsministern erinrar bl. a. om åtgärder som vidtagits och pågår i syfte att öka säkerheten för elever vid skolskjutsning. Jag har tagit del av den broschyr med information om skolskjuts som statens trafiksäkerhetsverk gett ut i samråd med NTF och Riksförbundet Hem och skola och funnit den täcka ett angeläget behov. På ett par punkter skulle dock en komplettering vara önskvärd. Så långt jag förstår är endast platsen bredvid föraren försedd med säkerhetsbälte. Skolskjutsen, som måste fram i alla väglag, riskerar givetvis att utsättas för kollisioner och andra trafikmissöden, då barnen lätt kastas omkring inne i bussen och skadas. Risken för skador på barnen torde kunna minskas i avsevärd utsträckning, om samtliga platser vore försedda med säkerhetsanordning.

I en uppmärksammat artikelserie i Dagens Nyheter om barnet som medtrafikant har trafiksäkerhetschefen Tjällgren meddelat, att man håller på att arbeta fram en ny typ av skolskjutsskylt. Detta sker i enlighet med det uppdrag som trafiksäkerhetsverket fått efter en utredning som beställdes av riksdagen. Skylten skulle vara belyst inifrån med ljus som blinkar vid på- och avstigning och vara placerad på taket. En sådan markering av skolskjutsen skulle enligt mitt förmenande förmodligen skapa större säkerhet för barnen vid på- och avstigning än ett stoppförbud, som också diskuterats i sammanhanget.

Då trafikutskottet förra året behandlade denna fråga hemställde man att Kungl. Maj:t måtte närmare överväga vilka åtgärder som bör vidtas för att förhindra olyckor i samband med skoltransporter, bl. a. med tanke på just den här skyltmarkeringen. Jag hoppas att kommunikationsministern har möjlighet att ge besked om när det blir beslut i denna fråga och att kanske något ytterligare belysa det hela.

Strävandena att i stadsplaneringen avskilja barnens färdvägar från biltrafik har genom de anvisningar som kommunikationsministern redovisade fått en puff framåt och skall väl på lång sikt bära frukt. Vad som är betydligt svårare och framför allt dyrare är ju att räda bot på trafiksvårigheterna i äldre bebyggelseområden. De utlovade riktlinjerna för trafiksanering är synnerligen angelägna, och jag vill därför fråga kommunikationsministern när de riktlinjerna är att förvänta.

I sitt svar på min interpellation ger kommunikationsministern en hel del övriga upplysningar, som jag tacksamt noterat. Jag tänker då på uppgifter om åtgärder i fråga om hastighetsbegränsningar till skydd för särskilt utsatta trafikantkategorier, däribland barnen, och likaså på åtgärder för att göra cyklarna så trafiksäkra som möjligt. Jag är övertygad om att strävanden i riktning mot att genom tekniska anordningar av olika slag eliminera riskerna för barn i trafiken är absolut nödvändiga. Genom sådana metoder har många liv räddats och kommer också, som vi får hoppas, att i framtiden räddas.

Hittills har vi talat om i princip två faktorer för att hjälpa barnen i trafiken: den tekniska sidan, om väg och fordon, samt trafikundervisning för barn. Det är emellertid för mig angeläget att något beröra den mänskliga faktorn också hos den vuxne i detta sammanhang. Det framgår av Skandiarapporten som jag hänvisat till i min interpellation att i inte mindre än 15,5 procent av de undersökta cykelolycksfallen har barnet varit "passivt". De flesta av dessa fall är omkörningsolyckor, men det har

också t. ex. hänt att föraren svängt framför barnet och sålunda stängt dess väg. Sådana olyckor kan ju bero på att bilföraren över huvud taget visat omdömeslöshet vid framförandet av sitt fordon. Men det kan också hänga samman med att bilföraren saknat verklig kunskap om hur omöjligt det är för barn att på samma sätt som vuxna anpassa sig i trafiken, därför att de i viss utsträckning saknar fysiska och psykiska förutsättningar att överblicka och behärska situationen. Här finns ett vitt fält för insatser i fråga om upplysning till allmänheten om barns sätt att fungera i trafiken. Som exempel på speciella målgrupper för en sådan upplysning skulle kunna nämnas olika lärarkategorier som sysslar med trafikundervisning. Framför allt synes det angeläget att körskolorna får till uppgift att ge grundläggande kunskaper i barnpsykologi till blivande körkorts innehavare. Troligen behövs det också ytterligare forskning i fråga om barns beteende i trafiken.

Även skadeståndsbestämmelserna torde påverkas av den större känedom vi i dag har om barnens beteende, vilket också framgått av vacklande rättspraxis vid domstol. Så sent som i söndags hade Dagens Nyheter ett exempel som visade hur man i en rättegång hade kallat barnpsykologen professor Sandels till rådslag för att om möjligt komma till klarhet om skuldfrågan vid en olyckshändelse som hade drabbat en pojke, vilken rusat ut i trafiken. Hennes vittnesmål i sammanhanget ledde till en förändrad utgång av målet, när det fördes upp i högsta domstolen.

Detta visar att man i rättspraxis har en litet vacklande inställning och att man i sådana här domstolsutslag kan påverka den allmänna uppfattningen om skuldfrågan när det gäller barnolycksfall i trafiken. Fler domstolsutslag som går i den riktningen att barnet icke anses ha lika stor skuld till olyckan – och alltså icke är skadeståndsskyldigt i samma utsträckning som tidigare – skulle säkert bidra till större försiktighet bland bilförare.

Det skulle vara av intresse om kommunikationsministern kunde ge några kommentarer också i detta hänseende, inte minst med tanke på möjligheten att den vägen påverka den vuxna allmänheten till en mera barnanpassad trafikföring.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! För att ta det sista först måste det ju vara så att vi alla som är vuxna skall göra klart för oss tid efter annan att just detta att vi är vuxna ger oss ett totalansvar – skulle jag vilja kalla det – för barnen i trafiken. Det är ju så naturligt, men det skadar inte att upprepa det vid sådana här tillfällen.

Jag kan däremot inte gå in på någon diskussion med fröken Hörlén om domstolarnas behandling av det ena eller andra ärendet, vilket innebär en utvikning från vår debatt. Men rent allmänt tycker jag att vi skall kunna konstatera då och då att vi som vuxna har ett kolossalt stort ansvar när det gäller barnen i trafiken. Inriktningen är, som har framgått av mitt svar tidigare, både från det allmännas och från frivilligorganens sida att genom skilda åtgärder hjälpa våra barn att i så riskfria former som möjligt umgås i trafiken.

Utöver detta vill jag svara på de direkta frågor från fröken Hörlén som

Nr 137

Måndagen den  
11 december 1972

*Om åtgärder för att  
förhindra av SJ  
aktualiserade  
taxehöjningar*

jag i övrigt uppfattade. När det gäller skolskjutsarna och de åtgärder som bör vidtas för dem – belyningsanordningar och annat som fröken Hörlén tog upp – så arbetar trafiksäkerhetsverket med dessa problem. Jag har vid samtal med generaldirektören fått klart för mig att han räknar med att kunna få fram ett förslag till normer i de avseendena någon gång under våren nästa år.

Den andra frågan som ställdes gällde anvisningarna för trafikplanering med hänvisning till de uppgifter som vi nu sysslar med; planverket, trafiksäkerhetsverket och vägverket har gemensamt en arbetsgrupp för det ändamålet. Jag tror mig veta att målsättningen för det arbetet pekar hän mot att någon gång vid halvårsskiftet nästa år skall det kunna föreligga förslag som sedan naturligtvis skall prövas i vanlig ordning när det gäller exempelvis den ekonomiska sidan av åtgärderna. Men målsättningen är att man skall komma med förslag till anvisningar någon gång vid halvårsskiftet nästa år.

Fröken HÖRLÉN (fp):

Herr talman! Jag tackar för de ytterligare upplysningar som här lämnades beträffande tidsfaktorerna och konstaterar att vi sålunda har att vänta en redovisning av trafiksäkerhetsverkets arbete på säkrare anordningar bl. a. för skolskjutsarna.

Överläggningen var härmed slutad.

## § 5 Om åtgärder för att förhindra av SJ aktualiserade taxehöjningar

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr Fågelsbos (c) den 28 november framställda interpellation, nr 236, och anförde:

Herr talman! Herr Fågelsbo har frågat mig om jag är beredd vidtaga sådana åtgärder att av SJ aktualiserade taxehöjningar på vissa bandelar inte behöver komma till stånd.

Någon taxehöjning av det slag som avses i den av herr Fågelsbo åberopade framställningen från statens järnvägar är inte aktuell.

Herr FÅGELSBO (c):

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för att min interpellation har besvarats.

Det är alltid värdefullt att få ett kort och koncist svar, och det har jag fått. Ännu värdefullare är emellertid att få ett klarläggande svar i en fråga som ställs. Men det tycker jag inte, statsrådet Norling, att jag fått.

Av svaret kan man få intrycket att min fråga aldrig varit aktuell, att järnvägsstyrelsen inte haft någon som helst tanke på en taxehöjning under den närmaste framtiden. Men ligger inte saken så till, herr kommunikationsminister, att järnvägsstyrelsen till regeringen helt nyligen gjort framställning i första hand om ökad ersättning för drift av icke lönsamma järnvägar och i andra hand om att få höja taxorna på vissa bandelar, sammanlagt 28 stycken? Bakgrunden till detta skulle vara vad

vederbörande sakkunniga kommit fram till vid granskning av SJ:s krav i fråga om ersättning för driften av icke lönsamma järnvägslinjer.

Har regeringen tagit ställning till den av järnvägsstyrelsen gjorda framställningen? Att jag är speciellt intresserad av detta beror på att fyra av dessa 28 bandelar ligger inom mitt eget län, Västmanlands län.

Min uppfattning är att olönsam drift beror till stor del på SJ:s eget handlande, bl. a. på de med korta intervaller genomförda taxehöjningarna. Sänk priserna så ökar resandefrekvensen och inkomsterna kommer säkerligen då också att öka! Resandefrekvensen är inte stor på järnvägen från Sala till Uppsala – en bandel som är aktuell i den skrivelse från SJ till regeringen som jag har åsyftat. Men SJ konkurrerar på ett imponerande sätt med sig självt genom att på vardagarna sätta in inte mindre än tio landsvägsbussar i varje riktning mellan berörda orter. Hur går för övrigt den trafiken ekonomiskt?

Ja, det var flera frågor. Men den viktigaste frågan för mig nu är: Har regeringen tagit ställning till SJ:s framställning i det ärende som jag här har berört?

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Jag har i mitt svar varit som jag tycker föredömligt kort och konstaterat att någon taxehöjning av det slag som herr Fågelsbo åberopar kommer inte att genomföras – den är inte aktuell.

Resonemangen om ersättning för olönsam järnvägstrafik respektive den framställning som herr Fågelsbo helt riktigt sade har ingivits till Kungl. Maj:t från SJ kommer sedan att redovisas och kommenteras i statsverkspropositionen, som framläggs den 11 januari nästa år. Men redan nu kan sägas, att om de underskott som sammantaget redovisas för de olönsamma bandelar granskningsmännen har föreslagit undantag från driftersättning skulle täckas genom en taxehöjning bara på de bandelarna, så skulle taxan där genomsnittligt fördubblas. Och som jag sagt i mitt svar till herr Fågelsbo är en sådan taxeåtgärd inte realistisk och därför inte heller aktuell.

Däremot är det aktuellt att överväga i vad mån konstruktionen av SJ:s taxor i olika hänseenden är den rätta för att SJ på ett samhällsekonomiskt riktigt sätt skall fullgöra sin andel i trafikarbetet. Herr Fågelsbo känner också till att den utredning av vissa trafikpolitiska frågor, som jag nyligen har beslutat om, bland sina arbetsuppgifter har att undersöka konstruktionen av SJ:s taxor.

Herr FÅGELSBO (c):

Herr talman! Då ber jag att än en gång få tacka för svaret. Och jag tar det sagda som ett klart belägg för att den taxehöjning som järnvägsstyrelsen har signalerat – visserligen i andra hand – inte kommer till stånd.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 6 Föredrogs, men bordlades åter konstitutionsutskottets betänkanden nr 56–58, skatteutskottets betänkande nr 64, utrikesutskottets betänkanden nr 20 och 21, försvarsutskottets betänkande nr 25, socialut-

Nr 137

Måndagen den  
11 december 1972

*Om åtgärder för att  
förhindra av SJ  
aktualiserade  
taxehöjningar*

**Nr 137**

Måndagen den  
11 december 1972

---

skottets betänkanden nr 40–45, trafikutskottets betänkanden nr 20–22, jordbruksutskottets betänkande nr 63 samt näringsutskottets betänkanden nr 54, 56, 58, 64 och 70.

§ 7 Kammaren åtskildes kl. 21.02.

In fidem

**BENGT TÖRNELL**

*/Solveig Gemert*