

Fredagen den 9 april

Kl. 09.00

§ 1 Justerades protokollen för den 1 innevarande månad.

§ 2 Föredrogs och hänvisades

Förslag

1975/76:20 till konstitutionsutskottet

§ 3 Föredrogs och hänvisades

Motioner

1975/76:2396 till inrikesutskottet

1975/76:2397 till trafikutskottet

1975/76:2398 till lagutskottet

1975/76:2399–2403 till inrikesutskottet

§ 4 Utgifterna på driftbudgeten inom kommunikationsdepartementets verksamhetsområde

Föredrogs trafikutskottets betänkande 1975/76:11 med anledning av propositionen 1975/76:100 såvitt avser utgifterna på driftbudgeten för budgetåret 1976/77 inom kommunikationsdepartementets verksamhetsområde jämte motioner.

Punkten 1

Utskottets hemställan bifölles.

Punkten 2

Vägväsendet

Före behandlingen av de skilda anslagen hade regeringen i propositionen 1975/76:100 bilaga 8 (kommunikationsdepartementet) lämnat en allmän översikt över utvecklingen inom vägväsendet och över vägverkets anslagsäskanden m. m. (s. 33–81).

Regeringens förslag till medelsanvisning för budgetåret 1976/77 under de skilda väganlagen m. m. innebar

att till Statens vägverk: Ämbetsverksuppgifter anvisades ett förslagsanslag av 7 465 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 1, s. 72–73),

att till Drift av statliga vägar anvisades ett reservationsanslag av 1 510 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 2, s. 73–74),

att till Byggnad av statliga vägar anvisades ett reservationsanslag av

765 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 3, s. 74-75),

att till Särskilda byggnads- och förbättringsåtgärder avseende statliga vägar anvisades ett reservationsanslag av 200 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 4, s. 75-76),

att till Bidrag till drift av kommunala vägar och gator anvisades ett reservationsanslag av 235 700 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 5, s. 76),

att till Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator anvisades ett reservationsanslag av 350 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 6, s. 77),

att under budgetåret 1976/77 statlig lånegaranti beviljades för lån avseende inköp av vägunderhållsmaskiner för vissa enskilda vägar intill ett belopp av 120 000 kr., att till Bidrag till drift av enskilda vägar m. m. anvisades ett reservationsanslag av 108 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 7, s. 78-79),

att till Bidrag till byggande av enskilda vägar anvisades ett reservationsanslag av 26 800 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 8, s. 79),

att till Tjänster till utomstående anvisades ett förslagsanslag av 14 207 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 9, s. 80),

att till Avsättning till statens automobilskattemedelsfond anvisades ett förslagsanslag av 1 000 kr. (punkten B 10, s. 80-81).

I detta sammanhang hade behandlats motionerna

1975/76:326 av herrar Svanström (c) och Andersson i Nybro (c),

1975/76:495 av fru Jonäng m. fl. (c), vari hemställs att riksdagen till Bidrag till drift av enskilda vägar m. m. för budgetåret 1976/77 anvisade ett reservationsanslag på 119,6 milj. kr. att avräknas mot automobilskattemedlen,

1975/76:600 av herr Alftin m. fl. (s),

1975/76:602 av herr Bengtsson i Landskrona (s),

1975/76:603 av herr Gillström (s),

1975/76:604 av herr Hellström m. fl. (s),

1975/76:609 av herr Kindbom m. fl. (c),

1975/76:612 av fru Olsson i Helsingborg m. fl. (c),

1975/76:614 av herr Raneskog (c),

Nr 104

Fredagen den
9 april 1976

Vägväsendet

1975/76:615 av herr Stadling m. fl. (s, c), vari hemställt att riksdagen hos regeringen som sin mening uttalade att spridning av vägsalt borde upphöra,

1975/76:1517 av herr Ahlmark m. fl. (fp), vari hemställt

1. att riksdagen skulle dels avslå förslaget angående anslaget Särskilda byggnads- och förbättringsåtgärder, dels till Drift av statliga vägar för budgetåret 1976/77 anvisa ett jämfört med regeringens förslag med 100 000 000 kr. förhöjt reservationsanslag av 1 610 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen, samt till Byggnad av statliga vägar för budgetåret 1976/77 anvisa ett jämfört med regeringens förslag med 100 000 000 kr. förhöjt reservationsanslag av 865 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

2. att riksdagen beslutade att anslaget Bidrag till drift av kommunala vägar och gator skulle ha beteckningen förslagsanslag,

3. att riksdagen till Bidrag till drift av enskilda vägar m. m. för budgetåret 1976/77 anvisade ett jämfört med regeringens förslag med 11 600 000 kr. förhöjt reservationsanslag av 119 600 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

4. att riksdagen till Bidrag till byggande av enskilda vägar för budgetåret 1976/77 anvisade ett jämfört med regeringens förslag med 8 300 000 kr. förhöjt reservationsanslag av 35 100 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

1975/76:1518 av herr Ahlmark m. fl. (fp), vari såvitt nu var i fråga (yrkandet 1 f) hemställt i vad avsåg trafikpolitikens utformning att riksdagen gav regeringen till känna vad som i motionen anförts beträffande riktklinjerna för trafikpolitiken, varvid särskilt borde beaktas kraven på ett program för den framtida vägpolitiken som gjorde det möjligt att bedriva en långsiktig rationell vägpolitik och som undvek den kapitalförstöring och de oekonomiska improvisationer som vägverket tvingats till under senare år,

1975/76:1519 av herr Andersson i Gamleby (s),

1975/76:1525 av herr Bengtsson i Varberg m. fl. (fp, c, m),

1975/76:1534 av fru Ekelund (c), vari hemställt att riksdagen skulle

1. avslå förslaget angående anslaget Särskilda byggnads- och förbättringsåtgärder avseende statliga vägar på 200 milj. kr.,

2. besluta öka de ordinarie väganlagen till statliga, kommunala och enskilda vägar med 200 milj. kr.,

1975/76:1539 av herr Fälldin m. fl. (c), vari såvitt nu var i fråga (yrkandena 1-4) hemställt

1. att riksdagen skulle dels avslå förslaget angående anslaget Särskilda byggnads- och förbättringsåtgärder, dels till Drift av statliga vägar för budgetåret 1976/77 anvisa ett jämfört med regeringens förslag med 100 000 000 kr. förhöjt reservationsanslag av 1 610 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen, samt till Byggande av statliga vägar för budgetåret 1976/77 anvisa ett jämfört med regeringens förslag med 100 000 000 kr. förhöjt reservationsanslag av 865 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

2. att riksdagen beslutade att anslaget Bidrag till drift av kommunala vägar och gator skulle ha beteckningen förslagsanslag,

3. att riksdagen till Bidrag till drift av enskilda vägar m. m. för budgetåret 1976/77 anvisade ett jämfört med regeringens förslag med 11 600 000 kr. förhöjt reservationsanslag av 119,6 milj. kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

4. att riksdagen till Bidrag till byggande av enskilda vägar m. m. för budgetåret 1976/77 anvisade ett jämfört med regeringens förslag med 8 300 000 kr. förhöjt reservationsanslag av 35 100 000 kr.,

1975/76:1550 av herr Hyltander (fp),

1975/76:1556 av herrar Johansson i Skärstad (c) och Nordin (c),

1975/76:1558 av herr Johansson i Skärstad m. fl. (c),

1975/76:1560 av herr Johansson i Vrångebäck m. fl. (m),

1975/76:1562 av herrar Jonasson (c) och Carlsson i Vikmanshyttan (c),

1975/76:1568 av fru Jonäng m. fl. (c), vari hemställts att riksdagen skulle

1. avslå förslaget angående anslaget Särskilda byggnads- och förbättringsåtgärder avseende statliga vägar,

2. till Drift av statliga vägar för budgetåret 1976/77 anvisa ett reservationsanslag av 1 610 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

3. till Byggande av statliga vägar för budgetåret 1976/77 anvisa ett reservationsanslag av 865 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

4. uttala att Gävleborgs län av de sålunda förhöjda anslagen borde tilldelas de medel som behövdes för upprustning av vägnätet,

1975/76:1571 av herr Komstedt (m),

1975/76:1575 av herr Lindahl i Hamburgsund (fp),

1975/76:1583 av herr Magnusson i Kristinehamn m. fl. (vpk), vari föreslagits att riksdagen uttalade att det under Särskilda byggnads- och förbättringsåtgärder avseende statliga vägar redovisade anslaget borde få utnyttjas till fullo av vägverket som borde få i uppdrag att anpassa sin planering efter detta,

1975/76:1584 av herr Magnusson i Nennesholm m. fl. (c), vari hemstälts att riksdagen som sin mening uttalade att de medel som föreslagits i propositionen 1975/76:100 bilaga 8 under rubriken B 4. Särskilda byggnads- och förbättringsåtgärder avseende statliga vägar borde ställas till vägverkets förfogande i enlighet med vad i motionen anförts,

1975/76:1600 av herr Oskarson m. fl. (m, s, c, fp),

1975/76:1603 av herr Persson i Heden m. fl. (c), vari hemstälts att riksdagen skulle dels avslå förslaget angående anslaget Särskilda byggnads- och förbättringsåtgärder, dels till Drift av statliga vägar för budgetåret 1976/77 anvisa ett reservationsanslag av 1 610 000 000 kr. att avräknas mot automobilskattemedlen samt till Byggnad av statliga vägar för budgetåret 1976/77 anvisa ett reservationsanslag av 865 000 000 kr. att avräknas mot automobilskattemedlen, dels uttala att Älvsborgs län av de sålunda förhöjda anslagen borde tilldelas de medel som behövdes för upprustning av vägnätet,

1975/76:1605 av herrar Petersson i Ronneby (c) och Elmstedt (c),

1975/76:1613 av herrar Stjernström (c) och Åsling (c), vari hemstälts att riksdagen skulle

1. avslå förslaget angående anslaget Särskilda byggnads- och förbättringsåtgärder avseende statliga vägar,

2. till Drift av statliga vägar för budgetåret 1976/77 anvisa ett reservationsanslag av 1 610 000 000 kr. att avräknas mot automobilskattemedlen,

3. till Byggnad av statliga vägar för budgetåret 1976/77 anvisa ett reservationsanslag av 865 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

4. uttala att Jämtlands län av de sålunda förhöjda anslagen borde tilldelas de medel som behövdes för upprustning av vägnätet,

1975/76:1620 av herr Svanström (c),

1975/76:1622 av herr Träff m. fl. (m, c, fp),

1975/76:1624 av herr Wictorsson m. fl. (s), vari hemstälts att riksdagen gav regeringen till känna vad som i motionen anförts om behovet av ytterligare vägmedel till Stockholms län,

1975/76:1625 av herr Wiklund m. fl. (s),

1975/76:1626 av herr Åkerlind (m), vari hemställt att riksdagen beslutade att som sin mening uttala att spridning av vägsalt borde upphöra,

1975/76:2022 av herr Bohman m. fl. (m), vari såvitt nu var i fråga (yrkandena 2-5) hemställt att riksdagen skulle

2. ge regeringen till känna vad som i motionen 1975/76:1979 anförts angående underhåll och upprustning av särskilt olycksdrabbade vägsträckor,

3. ge regeringen till känna vad som i motionen 1975/76:1979 anförts angående de statliga bidragsreglerna för enskilda vägar,

4. begära att regeringen lade fram förslag till ett avgiftssystem enligt tullvägsprincipen i enlighet med vad i motionen 1975/76:1979 anförts,

5. uttala att anslaget Särskilda byggnads- och förbättringsåtgärder avseende statliga vägar borde i sin helhet få disponeras av vägverket, dock så att halva anslaget skulle disponeras för investeringsändamål och halva anslaget för underhållsåtgärder,

1975/76:2097 av herr Andersson i Nybro m. fl. (c, m) och

1975/76:2156 av herr Lidgard m. fl. (m).

Utskottet hemställde

1. att riksdagen med bifall till motionen 1975/76:1518, yrkandet 1 f, som sin mening gav regeringen till känna vad utskottet anført rörande ett program för den framtida vägpolitiken m. m.,

2. att riksdagen till Statens vägverk: Ämbetsverksuppgifter för budgetåret 1976/77 anvisade ett förslagsanslag av 7 465 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

3. att riksdagen med anledning av regeringens förslag beträffande anslagen till Drift resp. Byggnad av statliga vägar samt motionerna 1975/76:1534, 1975/76:1583, 1975/76:1584 och 1975/76:2022, yrkandena 2 och 5, med bifall till motionerna 1975/76:1517, yrkandet 1, 1975/76:1539, yrkandet 1, 1975/76:1568, yrkandena 1-3, 1975/76:1603, utom i vad avsåg medelstilldelning till Älvsborgs län, 1975/76:1613, yrkandena 1-3, med avslag på regeringens förslag beträffande anslag till Särskilda byggnads- och förbättringsåtgärder avseende statliga vägar samt med tillkännagivande av vad utskottet anført skulle

a. till Drift av statliga vägar för budgetåret 1976/77 anvisa ett reservationsanslag av 1 610 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

b. till Byggnad av statliga vägar för budgetåret 1976/77 anvisa ett reservationsanslag av 865 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

4. att riksdagen skulle

a. avslå motionerna 1975/76:1568, yrkandet 4, 1975/76:1603, i vad avsåg medelstillsdelning till Älvsborgs län, och 1975/76:1613, yrkandet 4,

b. avslå motionerna 1975/76:1519, 1975/76:1550, 1975/76:1558 och 1975/76:1620,

c. avslå motionen 1975/76:1560,

d. avslå motionen 1975/76:614,

5. att riksdagen med anledning av regeringens förslag samt med bifall till motionerna 1975/76:1517, yrkandet 2, och 1975/76:1539, yrkandet 2, till Bidrag till drift av kommunala vägar och gator för budgetåret 1976/77 anvisade ett förslagsanslag av 235 700 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

6. att riksdagen till Byggande av kommunala vägar och gator för budgetåret 1976/77 anvisade ett reservationsanslag av 350 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

7. att riksdagen skulle

a. medge att under budgetåret 1976/77 statlig lånegaranti för lån avseende inköp av vägunderhållsmaskiner för vissa enskilda vägar beviljades intill ett belopp av 120 000 kr.,

b. med bifall till regeringens förslag samt med avslag på motionerna 1975/76:495, 1975/76:1517, yrkandet 3, och 1975/76:1539, yrkandet 3, till Bidrag till drift av enskilda vägar m. m. för budgetåret 1976/77 anvisa ett reservationsanslag av 108 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

c. med bifall till regeringens förslag samt med avslag på motionerna 1975/76:1517, yrkandet 4, och 1975/76:1539, yrkandet 4, till Bidrag till byggande av enskilda vägar för budgetåret 1976/77 anvisa ett reservationsanslag av 26 800 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

8. att riksdagen skulle

a. avslå motionen 1975/76:1605,

b. avslå motionen 1975/76:2022, yrkandet 3,

9. att riksdagen för budgetåret 1976/77 anvisade

a. till Tjänster till utomstående ett förslagsanslag av 14 207 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

b. till Avsättning till statens automobilskattemedelsfond ett förslagsanslag av 1 000 kr.,

10. att riksdagen skulle

a. avslå motionen 1975/76:326,

b. avslå motionen 1975/76:609,

c. avslå motionen 1975/76:1525,

d. avslå motionen 1975/76:1622,

e. avslå motionen 1975/76:1624,

f. avslå motionen 1975/76:2156, yrkandet 2,

11. att riksdagen skulle

a. avslå motionen 1975/76:603,

b. avslå motionen 1975/76:1562.

- c. avslå motionen 1975/76:1600,
- d. avslå motionen 1975/76:1625,
- e. avslå motionen 1975/76:2097,
- f. avslå motionen 1975/76:2156, yrkandet 1,
- 12. att riksdagen skulle
 - a. avslå motionen 1975/76:2022, yrkandet 4,
 - b. avslå motionen 1975/76:600,
 - c. avslå motionen 1975/76:604,
 - d. avslå motionen 1975/76:612,
 - e. avslå motionen 1975/76:602,
 - f. avslå motionerna 1975/76:615 och 1975/76:1626,
- 13. att riksdagen skulle
 - a. avslå motionen 1975/76:1556,
 - b. avslå motionen 1975/76:1575,
- 14. att riksdagen skulle avslå motionen 1975/76:1571.

Reservationer hade avgivits

1. beträffande den långsiktiga vägplaneringen m. m. av herrar Mellqvist (s), Lindahl i Lidingö (s), Hjorth (s), Hugosson (s), Rosqvist (s), Östrand (s) och Magnusson i Kristinehamn (vpk) som ansett att utskottet under 1 bort hemställa

att riksdagen skulle avslå motionen 1975/76:1518, yrkandet 1 f.

2. beträffande anslagen till Drift av statliga vägar, Byggnad av statliga vägar och Särskilda byggnads- och förbättringsåtgärder avseende statliga vägar av herrar Mellqvist (s), Lindahl i Lidingö (s), Hjorth (s), Hugosson (s), Rosqvist (s), Östrand (s) och Magnusson i Kristinehamn (vpk) som ansett att utskottet under 3 bort hemställa

att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med anledning av motionen 1975/76:1583 samt med avslag på motionerna 1975/76:1517, yrkandet 1, 1975/76:1534, 1975/76:1539, yrkandet 1, 1975/76:1568, yrkandena 1-3, 1975/76:1584, 1975/76:1603, utom i vad avsåg medelstilldelning till Älvsborgs län, 1975/76:1613, yrkandena 1-3, samt 1975/76:2022, yrkandena 2 och 5, skulle

a. till Drift av statliga vägar för budgetåret 1976/77 anvisa ett reservationsanslag av 1 510 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

b. till Byggnad av statliga vägar för budgetåret 1976/77 anvisa ett reservationsanslag av 765 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

c. till Särskilda byggnads- och förbättringsåtgärder avseende statliga vägar för budgetåret 1976/77 anvisa ett reservationsanslag av 200 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

d. som sin mening ge regeringen till känna vad reservanterna anfört i fråga om att anslaget Särskilda byggnads- och förbättringsåtgärder avseende statliga vägar skulle utnyttjas till fullo,

3. beträffande Bidrag till drift av kommunala vägar och gator av herrar Mellqvist (s), Lindahl i Lidingö (s), Hjorth (s), Hugosson (s), Rosqvist (s), Östrand (s) och Magnusson i Kristinehamn (vpk) som ansett att utskottet under 5 bort hemställa

att riksdagen med bifall till regeringens förslag samt med avslag på motionerna 1975/76:1517, yrkandet 2, och 1975/76:1539, yrkandet 2, till Bidrag till drift av kommunala vägar och gator för budgetåret 1976/77 anvisade ett reservationsanslag av 235 700 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

4. beträffande anslagen Bidrag till drift av enskilda vägar, m. m. och Bidrag till byggande av enskilda vägar av herrar Sven Gustafson i Göteborg (fp), Dahlgren (c), Persson i Heden (c), Håkansson i Rönneberga (c), Sellgren (fp) och Torwald (c) som ansett att utskottet under 7 b och c bort hemställa

att riksdagen skulle

b. med anledning av regeringens förslag och med bifall till motionerna 1975/76:495, 1975/76:1517, yrkandet 3, och 1975/76:1539, yrkandet 3, till Bidrag till drift av enskilda vägar, m. m. för budgetåret 1976/77 anvisa ett reservationsanslag av 119 600 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

c. med anledning av regeringens förslag och med bifall till motionerna 1975/76:1517, yrkandet 4, och 1975/76:1539, yrkandet 4, till Bidrag till byggande av enskilda vägar för budgetåret 1976/77 anvisa ett reservationsanslag av 35 100 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

5. beträffande utredning rörande metoderna för avgiftsfinansiering av den långsiktiga vägutbyggnaden av herrar Lothigius (m) och Clarkson (m) som ansett att utskottet under 12 a bort hemställa

att riksdagen skulle med bifall till motionen 1975/76:2022, yrkandet 4, som sin mening ge regeringen till känna vad reservanternas anförda rörande utredning av metoderna för avgiftsfinansiering av den långsiktiga vägutbyggnaden.

Herr HUGOSSON (s):

Herr talman! Väg nätet är vårt lands största transportsystem. Totalt finns ca 350 000 kilometer väg. Av detta vägnät utgör riksvägarna ca 12 500 kilometer och länsvägarna ca 85 000 kilometer. Praktiskt taget varje hushåll kan nås med en vägtransport. En god standard på såväl väg- som gatunätet är av väsentlig betydelse för näringslivet och för de många människor som dagligen färdas individuellt med personbil eller kollektivt med buss till och från sina arbetsplatser.

Av persontransporterna, om man uttrycker dem i personkilometer, sker inte mindre än 91 % på väg – ca 82 % med personbil och ca 9 % med buss. Trots den procentuellt sett låga siffran för kollektiva persontransporter sker i dag lika mycket kollektivresande, uttryckt i personkilometer, med buss på väg som med järnväg, tunnelbana och spårväg tillsammans.

Jag tror att det är ytterligt få, t. o. m. av kammarens ledamöter, som har klart för sig att kollektivtrafik med buss på väg när det gäller antal trafikanter är lika stor som all övrig kollektivtrafik tillsammans.

Det totala godstransportarbetet på väg och järnväg omfattar ca 50 miljarder tonkilometer per år. Lastbilarna svarar för ungefär hälften av detta transportarbete. På distanser över 50 mil uppgår järnvägarnas andel till ca 62 %. På avstånd under 10 mil sker däremot nästan allt godstransportarbete per lastbil. Även om ytterligare åtgärder under de närmaste åren kommer att vidtas och måste vidtas för att stimulera kollektivt resande och föra över långväga godstransporter från landsväg till järnväg, kommer – trots alla de ansträngningar vi måste göra – under alla förhållanden såväl persontransporter som godstransporter på våra gator och landsvägar att öka i absoluta tal även i framtiden.

Ett väl fungerande vägnät – med god framkomlighet och trafiksäkerhet – är en förutsättning för ett väl fungerande samhälle. För framtiden bör vi därför ställa två grundläggande krav.

För det första: det samhällskapital som vägnätet utgör måste vidmakthållas. Någon kapitalförstöring får inte ske. Ordinarie driftanslag måste täcka behövliga service- och underhållsarbeten.

För det andra: fortlöpande nyinvesteringar måste komma till stånd i vårt vägnät. Vägnätet måste byggas ut i den takt som transportarbetet ökar. Framkomlighet och trafiksäkerhet är viktiga komponenter som vi måste beakta när vi bedömer behovet av investeringsmedel till vägnätet, vårt lands största transportsystem.

Herr talman! Jag vågar förutsätta att många talare i dagens debatt – och då framför allt företrädare för den borgerliga oppositionen – kommer att utmåla det svenska vägväsendet i mycket mörka och dystra färger. Det kommer att talas om dålig vägstandard och otillräckliga medel för underhåll och drift. Säkert kommer man att säga att en kapitalförstöring äger rum inom vårt vägnät. Förvisso finns det, herr talman, stora brister på många håll i vårt lands vägnät, och den snabbt ökande tunga godstrafiken sliter hårt på våra vägar. Då vi till hösten skall ta ställning till riktlinjerna för den framtida trafikpolitiken och vidta åtgärder för att föra över tung lastbilstrafik till järnväg kommer vi säkert att möta motstånd från samma företrädare.

När vi från socialdemokratiskt håll för två år sedan i trafikutskottet uttalade oss för 18 m fordonslängd – vi tillåter ju som bekant i dag 24 m – hade vi en samlad borgerlig front emot oss. Nu har trafikpolitiska utredningen enhälligt föreslagit detta. Men det skall bli intressant att se om man i riksdagen kommer att följa den linjen.

Att jag tar upp detta i dagens debatt sammanhänger med att det inte blott är ekonomiska resurser till vägverket och vägväsendet som erfordras för att behålla och vidmakthålla vårt vägsystem. Vi måste också styra transportströmmarna från samhällsekonomiska utgångspunkter, så att förslitningen på våra vägar begränsas.

Hur har då vägenslagen och vägstandarden utvecklats? Blott några

få siffror. År 1960, alltså för femton år sedan, var 18 % av vårt totala vägnät belagt och 82 % var grusvägar. I dag är 51 % av vägnätet belagt med varaktigare slitlager än grus. Även bärigheten har höjts, vilket lett till att år 1975 ca 92 % av det statliga vägnätet och hela riksvägnätet var upplåtet för 10 tons axeltryck och 16 tons boggitryck.

Innevarande års budget för vägverket uppgår för första gången till över 3 miljarder kronor. När man bedömer insatserna för vägväsendet får man utöver de anslag som via vägverkets budget anvisas för byggande och drift av våra vägar även komma ihåg de betydande belopp som via arbetsmarknadsstyrelsen i sysselsättningsbefrämjande syfte slussas över till vägväsendet. Årligen har under de senaste åren, utöver det särskilda anslag i konjunkturstimulerande syfte som vi kommer att diskutera så mycket, mellan 300 och 600 milj. kr. gått via AMS till vägväsendet. Under innevarande budgetår har redan 375 milj. kr. via AMS gått till vägväsendet.

För budgetåret 1976/77, som dagens debatt avser, föreslår departementschefen en uppräknig av vägverkets totala budget med ca 203 milj. kr. till 3 217 milj. kr. Helt i enlighet med vägverkets prioritering föreslås de kraftigaste påslagen när det gäller driftanslagen, som ökar med i runda tal 200 miljoner. Av dessa medel utgör 155 milj. kr. ökade driftanslag till statliga vägar, och det kommunala driftanslaget har räknats upp med 30 milj. kr. Bidragen till enskild väghållning föreslås öka med 15 milj. kr.

Svarar då de av departementschefen anvisade medelsbeloppen mot de behov som föreligger på vägväsendets område? Jämfört med vägverkets krav i petita blir svaret på frågan nej. Det anvisade beloppet understiger vägverkets lägsta alternativ med ca 200 milj. kr. Om man emellertid ser till drift- och underhållssidan kommer i stort sett de behov av medel som föreligger att bli tillgodosedda och eventuellt tal om kapitalförstöring på grund av bristande underhåll är därför överdrivet. Att utskottet i stort sett enhälligt dock ställer sig bakom departementschefen får naturligtvis ses mot bakgrunden av det budgetläge som vi befinner oss i. Ett underskott i budgeten på i runda tal 12 miljarder kronor är ju en realitet som man får ta hänsyn till även om man hade önskat ytterligare medel till vägverket för utbyggnad av den viktiga transportapparatur som vägverket utgör.

Vägverkets ledning med dess generaldirektör i spetsen har inför trafikutskottet föreslagit att det särskilda anslag på 200 milj. kr. som för ett antal år sedan inrättades för att tas i anspråk för byggande av statliga vägar i konjunkturstimulerande syfte skulle överföras till vägverkets ordinarie budget och således disponeras fritt av vägverket utan något samråd med AMS och regeringen. Dessa förslag har följts upp i de borgerliga partiernas motioner, och utskottets majoritet har följt den linjen. Låt mig, herr talman, säga att jag har förståelse för vägverkets generaldirektör. Han känner ett stort ansvar för sitt verk och han vill fullfölja de ambitioner som verkets styrelse gett uttryck för i sina petita. Som ledamot

i vägverkets styrelse står jag givetvis bakom de krav vi har fört fram i petitan, och jag kommer även i fortsättningen att verka för en hög ambitionsnivå när det gäller att underhålla och bygga ut det svenska vägväsendet.

Denna målsättning delas av samtliga socialdemokrater i trafikutskottet, och i vår reservation nr 2, som är fogad till utskottets betänkande, gör vi följande uttalande: "Utskottet förutsätter dock, att regeringen i kommande budgetarbete i all möjlig mån överväger möjligheterna att genom ökade resurser förbättra vägverkets möjligheter att genomföra olika angelägna drift- och byggnadsåtgärder."

När jag och övriga socialdemokrater – och även herr Magnusson i Kristinehamn – dock inte velat medverka till att ta bort det här särskilda anslaget och överföra medlen till vägverkets ordinarie budget beror detta för det första på att inte en enda krona mer på det sättet kommer vägväsendet till godo. Som framgår av reservationen 2 anser vi nämligen i år liksom under tidigare år att det särskilda anslaget till 100 % skall ställas till vägväsendets förfogande och utnyttjas för vägbyggande och förstärkt vägunderhåll. För det andra menar vi att det särskilda anslaget har speciell betydelse ur sysselsättningssynpunkt och även ur regionalpolitisk synpunkt. Arbetsmarknadsstyrelsen har inför utskottet med skärpa understrukit – vilket f. ö. framgår av bilaga C som är fogad till utskottets betänkande – den sysselsättningspolitiska och regionalpolitiska betydelse som detta anslag har.

Jag vill, herr talman, citera avslutningen i arbetsmarknadsstyrelsens promemoria, som har följande lydelse:

"I den mån som en höjning av vägverkets ordinarie anslag kommer till stånd genom en indragning av det extra anslaget, så innebär detta uppenbarligen en motsvarande beskärning av möjligheten att utnyttja det offentliga vägbyggandet för sysselsättningsfrämjande insatser. Styrelsen vill särskilt peka på den säsongutjämning för vilken anslaget har kunnat utnyttjas och vilken delvis påkallas av vägverkets ordinarie verksamhet. Även den regionalpolitiska styrning som detta extra anslag har möjliggjort får anses vara av väsentlig betydelse. Ett slopande av anslaget skulle därför enligt arbetsmarknadsstyrelsens bedömning innebära att en betydelsefull samordning av vägpolitiska och arbetsmarknadspolitiska intressen ges upp."

Svenska byggnadsarbetareförbundet har i skrivelse till utskottet gett uttryck för den oro som man känner inom förbundet för möjligheterna att bereda sysselsättning åt arbetslösa byggnadsarbetare därest det här särskilda anslaget skulle avskaffas. Förbundet kan inte, som man uttrycker det i sitt brev, acceptera den cyniska inställning till sysselsättningen för vårt förbunds medlemmar som framgår av de borgerliga motionerna i den här frågan.

Olle Östrand kommer i ett senare anförande att närmare utveckla anslagets betydelse just från sysselsättningssynpunkt för den här yrkeskategorin.

Statsanställdas förbund, Statstjänstemannaförbundet och Sveriges arbetsledareförbund har i skrivelse till utskottet gett uttryck för en viss oro när det gäller den framtida sysselsättningsvolymen inom vägverket.

Utskottets centerpartistiske talesman, Anders Dahlgren, har i ett pressuttalande fredagen den 26 mars sagt att det finns farhågor bland vägverkets anställda för att de skulle riskera att friställas.

Herr Dahlgren vet mycket väl, bl. a. i sin egenskap av ledamot i vägverkets styrelse, att det aldrig under några omständigheter kan bli fråga om att friställa någon personal i vägverket. Men genom att avveckla anslaget på 200 milj. kr. försämras på ett påtagligt sätt möjligheterna för arbetsförmedlingen att hjälpa arbetslösa utanför verket till ett meningsfullt arbete. Det kan t. ex. gälla arbetslösa vägarbetare som tidigare har jobbat vid entreprenadföretag och, som sagt, byggnadsarbetare.

Vad beträffar den oro de tre nämnda förbunden gett uttryck för i sin skrivelse vill jag ånyo understryka vad vi uttalar i reservationen 2, nämligen att vi förutsätter "att regeringen i kommande budgetarbete i all möjlig mån överväger möjligheterna att genom ökade resurser förbättra vägverkets möjligheter att genomföra olika angelägna drift- och byggnadsåtgärder".

Vidare säger vi i vår reservation 2 – och det är mycket viktigt och utgör en direkt uppmaning till regeringen: "För det fall emellertid ytterligare medel skulle erfordras för att uppnå en mera rationell användning av tillgänglig arbetskraft," – det gäller vägverkets egen personal – "förutsätter utskottet att regeringen vid behov på tilläggsbudget föreslår anvisning av sådana."

Genom detta uttalande – om riksdagen nu stöder reservationen 2 – kan vägverkets personal känna full trygghet, och den oro i ett mer långsiktigt perspektiv som man spårar i de tre förbundens skrivelser bör alltså kunna elimineras i kommande budgetarbete och genom eventuella anslag på tilläggsbudget om så skulle erfordras.

En fråga som varit föremål för stor diskussion i utskottet, som upptar ett stort utrymme i föreliggande betänkande och som dominerat den pressdebatt som ägt rum i anslutning till väganslagets behandling i utskottet gäller det särskilda 200-miljonersanslagets regionala fördelning. Från kommunikationsdepartementet översändes till vägverket och AMS i slutet av februari en preliminär promemoria som underlag för fortsatt behandling och diskussion om hur det i budgeten upptagna sysselsättningsanslaget regionalt skulle fördelas, därest riksdagen ställer sig bakom detta förslag. Inför utskottet har AMS meddelat att departementets förslag väl överensstämmer med verkets egen bedömning av den regionala fördelningen när det gäller behovet av sysselsättningsstöd. Skogslänen konstateras fortfarande ha ett sämre sysselsättningsläge än övriga län, och i fråga om Halland och Bohuslän kommer omfattande friställning av byggnads- och anläggningsarbetare tyvärr att ske under hösten och vintern.

Jag skall, herr talman, inte här gå in på alla de från vägpolitisk, re-

Fredagen den
9 april 1976

Vägväsendet

gionalpolitisk och sysselsättningsmässig synpunkt angelägna vägprojekt som finns med i den lista som departementet upprättat. Låt mig bara ta ett par exempel som blivit föremål för diskussion. Det gäller först möjligheterna att använda medel för utbyggnad av E 6 i Bohuslän vid Stenungsund och mellanriksvägen Kiruna-Narvik. Även om projektet vid Stenungsund ännu ej är färdigprojekterat, torde det inte råda något som helst tvivel om att dessa planer kan framtagas i så god tid att byggnadsarbetena kan påbörjas under nästa år. Det säger man alldeles bestämt på vägförvaltningen i Göteborgs och Bohus län.

Vad beträffar vägen Kiruna-Narvik är vägdirektören i Norrbotten av den bestämda uppfattningen att inte några som helst svårigheter skall föreligga när det gäller att sätta i gång detta från sysselsättnings- och regionalpolitisk synpunkt så angelägna vägprojekt. Vad var det moderaterna sade i förra valrörelsen? Om bara viljan finns så kan man göra både det ena och det andra. Tyvärr verkar det som om viljan saknas på den borgerliga kanten i fråga om den här typen av projekt.

Jag har, herr talman, här i min hand tre telegram som kom utskottet till handa i går. De är från Kiruna kommunstyrelse, från kommunstyrelsen i Gällivare och från Fackliga central i Kiruna. I Kiruna kommunstyrelse finns samtliga i riksdagen företrädda partier representerade. En enhällig kommunstyrelse telegraferar till utskottet därför att man känner oro för att dessa pengar skall försvinna, för att det särskilda anslaget skall avvecklas och för att man icke kan sätta i gång det projekt som man har väntat på så länge. Jag tycker att det kan vara angeläget att kammarens ledamöter får höra vad man telegraferar:

”Kiruna kommunstyrelse, vari alla de i riksdagen företrädda partierna är representerade, har med tillfredsställelse konstaterat att proposition lagts om medel för vissa vägföretag bl. a. i Norrbottens län, varav en del skulle utgå för igångsättning av mellanriksvägen Kiruna-Narvik. Kommunstyrelsen har ställt stora förhoppningar på att denna åtgärd skall kunna innebära påbörjande av detta för kommunen och länet utomordentligt angelägna projekt. Kommunstyrelsen ser med synnerlig oro om den situationen skulle uppkomma att särskilda medel icke nu skulle stå till förfogande för vägföretagets igångsättning.

Kommunstyrelsen har därför vid sammanträde 1976-04-07 enhälligt beslutat hemställa att riksdagen måtte fatta sådant beslut att projektet tilldelas äskade särskilda medel för igångsättning under hösten 1976.

Kiruna Kommunstyrelse
Wigert Karlsson
Ordförande

/ Folke Granström
Stadsombudsman”

Gällivare kommunstyrelse har skickat ett telegram och instämt i vad man har sagt i Kiruna.

Inom Fackliga centralorganisationen, där man har 8 400 medlemmar, vet man vad det innebär att inte ha tillgång till arbete. Man har konfronterats med arbetslöshet i den här regionen, och jag tycker att de borgerliga ledamöter som representerar regionen verkligen bör tänka sig för, när vi senare i dag skall votera i frågan.

Vi har här i kammaren under flera år fört diskussioner om E 6 i Halland och Bohuslän, och västkustrepresentanterna har uttryckt bedrövelse över den långa tid det skulle ta att få ur trafiksäkerhetssynpunkt och framkomlighetssynpunkt bra standard på E 6. När man nu genom att använda medel ur det särskilda anslaget kan möjliggöra en uppsnabbning av detta ur trafiksäkerhetssynpunkt och allmän transportpolitisk synpunkt så angelägna projekt, då vill de borgerliga partierna sätta käppar i hjulet och talar om att detta får ske genom ordinarie AMS-anlag. Förvisso kan ytterligare sysselsättningspolitiska åtgärder behöva vidtagas för att garantera sysselsättningen för friställda byggjobbare i Halland och Bohuslän, och även vi socialdemokrater förutsätter att AMS-medel kommer till ytterligare användning för detta angelägna vägprojekt.

Jag tycker att trafikutskottets värderade ordförande, som i likhet med mig kommer från västra Sverige, skulle ha tagit ett samtal med byggjobbarna nere på Ringhals i Värö eller med byggjobbarna vid oljeplattformbygget i Strömstad, innan utskottet fattade sitt beslut. Jag tror att herr Sven Gustafsons iver att om möjligt tillfoga regeringen ett nederlag i riksdagen då skulla ha dämpats något. Om herr Gustafson konfronterats med dessa byggnadsarbetare, så hade kanske utgången i utskottet när det gällde 200-miljonersanslaget blivit annorlunda.

Hur kommer f. ö. alla de borgerliga representanter, som sedan budgetpropositionen framlades den 11 januari varit hos kommunikationsministern och bönat om pengar från det här anslaget för sitt eget län och för sin egen region, att ställa sig i dag, när vi skall fatta beslut? Det finns ju t. o. m. ordinarie ledamöter i trafikutskottet som har uppvakat kommunikationsministern och sagt att man behöver pengar till Jönköpings län från det här 200-miljonersanslaget. Ett par veckor efter det att man varit hos kommunikationsministern och uppvakat kan man ställa sig bakom trafikutskottets majoritet och säga nej till anslaget! Sådant skulle kunna kallas för dubbelspel.

Herr talman! Jag skall inte närmare uppehålla mig vid denna fråga utan ber att få hänvisa till reservationen 2, som jag yrkar bifall till.

Jag skall därefter något beröra övriga reservationer i utskottets betänkande.

Förra årets riksdag beslöt på basis av ett betänkande från ett enhälligt trafikutskott att i skrivelse till regeringen hemställa att ett långsiktigt program för den framtida vägpolitiken snarast under år 1976 skulle föreläggas riksdagen. Under utskottsbehandlingen av årets budgetförslag har framgått att regeringen i anslutning till den trafikpolitiska proposition

som kommer att presenteras under hösten ämnar redovisa riktlinjer för den fortsatta vägplaneringen. Man kan då förutsätta att dessa riktlinjer i vidare mån än nuvarande planeringsordning kommer att ta hänsyn till väginvesteringarnas samhällsekonomiska effekter och till de vidgade regional- och näringspolitiska aspekter som numera läggs på samhällets investeringar i olika hänseenden. Att i ett läge, där man vet att ett långsiktigt program för vägplaneringen helt i enlighet med förra årets riksdagsbeslut kommer att föreläggas höstrikdagen, på nytt skriva till regeringen och begära detta tycker vi inte är motiverat.

Vi har därför reserverat oss. Vi tycker faktiskt att utskottsmajoriteten slår in öppna dörrar, och det hedrar inte riksdagen. Jag yrkar bifall till reservationen 1.

När det gäller anslaget Bidrag till drift av kommunala vägar och gator, så föreslås detta för nästa budgetår uppräknat med 30 milj. kr. och totalt utgöra 235,7 milj. kr. Detta anslag var till för ett par år sedan ett förslagsanslag. Majoriteten föreslår nu att man på nytt tillämpar principen med förslagsanslag. Eftersom alla övriga anslag på vägområdet är reservationsanslag har vi inte velat gå med på detta. Det är dock, som vi uttrycker det i vår reservation, angeläget att man i fortsättningen beräknar anslaget på så sätt att medelstillelningen svarar mot de förutsättningar som bidragsförfattningen anger. Anslagets medelsram skall med andra ord vara tilltagen så, att kommunerna försäkras de statsbidrag som enligt gällande regler skall utgå.

Jag yrkar med denna motivering bifall till reservationen 3.

Inledningsvis gjorde jag gällande att det när det gäller medelstillelningen till vägväsendet i stort sett råder enighet i utskottet. Det har bara varit diskussioner om att föra anslaget till den ena eller andra posten. På en punkt har dock folkpartiets och centerpartiets ledamöter i utskottet velat öka anslagstillelningen, och det gäller anslagen till drift resp. byggande av enskilda vägar. I reservationen 4 kräver man för dessa ändamål ytterligare 11,5 resp. 8,3 milj. kr. Någon borgerlig enighet föreligger dock inte, eftersom moderaterna inte har ställt sig bakom den reservationen. Under hänvisning till vad jag tidigare yttrat om budgetläget, och då vi från majoritetens sida förutsätter att man i regeringen framgent kommer att uppmärksamt följa medelsbehovet för denna viktiga del av vägnätet, yrkar jag därför bifall till utskottets hemställan på denna punkt, vilket alltså innebär avslag på reservationen 4.

Slutligen skall jag med några ord beröra frågan om tullvägar, som moderaterna i vår återkommer till. I reservationen 5 pläderar herrar Lothigius och Clarkson för att man skall införa tullvägssystemet för större genomfartsleder av typen E 3, E 4 och E 6. Genom något för mig obegripligt system skulle utrymmet för vägbyggnader bli större om ett avgiftssystem tillämpades på våra större vägar. Såvitt jag förstår erfordras emellertid lika mycket kapital för byggande av en väg, oavsett om den avgiftbeläggs eller inte efter färdigställandet.

I vägkostnadsutredningens betänkande, Vägtrafiken – kostnader och

avgifter, som presenterades 1973, behandlas olika principer av ekonomisk art när det gäller prissättning inom trafiksektorn. I betänkandet redovisas även de kostnader som från olika utgångspunkter kan hänföras till vägtrafiken. Dessa förslag har överlämnats till trafikpolitiska utredningen, i vilken bl. a. herr Lothigius ingår. Denna utredning har alltså till uppgift att pröva de här frågorna, och i det sammanhanget kommer man även in på frågan om avgiftsfinansiering av vägsystemet.

Personligen har jag dock den alldeles bestämda uppfattningen att vi bör undvika tullvägsprincipen på vägar, som bör stå till alla trafikanters förfogande. Jag har i en tidigare debatt här i kammaren sagt, att det inte är frågan om en trafikants ekonomi som får vara avgörande för om han skall kunna utnyttja en modern och ur trafiksäkerhetssynpunkt bra väg.

Jag yrkar med detta bifall till utskottets hemställan under punkten 2, vilket innebär avslag på reservationen 5.

Sammanfattningsvis kan man alltså slå fast att dagens vägdebatt inte främst kommer att gälla en ökning av anslagen till vägsektorn. Ett överförande av det särskilda anslaget till vägverkets ordinarie budget ger som jag inledningsvis sade inte en enda krona mer till vägarna men får i stället negativa effekter ur sysselsättningssynpunkt och motverkar de regionalpolitiska strävandena, som inte minst centerpartiet brukar vara en aktiv talesman för. Däremot har vi socialdemokrater i våra reservationer starkt understrukt vikten av en framtida stark satsning på det svenska vägväsendet.

Herr talman! Jag vill sluta mitt anförande med att yrka bifall till reservationerna 1, 2 och 3 som är fogade till punkten 2 i trafikutskottets betänkande nr 11. I övrigt yrkar jag bifall till utskottets hemställan.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk):

Herr talman! Omdömena om förslagen till anslag till vägväsendet i årets budget är mycket skiftande och ibland diametralt motsatta, beroende på från vilket håll de kommit. "Stor satsning på vägarna" rubricerar t. ex. kommunikationsdepartementet sitt pressmeddelande om förslagen, medan man i VV-aktuellt – som redovisar pressklipp från vägverkets informationskontor – har satt rubriken "Sämsta anslaget på 10 år".

Nu menar man väl inte i VV-aktuellt – det är f. ö. en ledare i tidningen Motor som citeras – att departementet ljuger, men man menar att den rubrik som satts är en smula i det blå, som man uttrycker sig: Vad man syftar på är det faktum att även om anslagsökningen är betydande, så räcker inte det totala beloppet till för att hålla samma nivå på underhåll och byggnad av vägar 1977 som 1976. De 200 miljoner vägverket får borde i stället vara 400 miljoner.

Visserligen är det som sagt en ledare i tidningen Motor som citeras, men man får väl förutsätta att vägverkets presstjänst delar tidningens uppfattning när saken slås upp på det här sättet.

"Vill kommunikationsministern försöka försvara ordet satsning så kan-

ske han pekar på de 200 milj. kr. som regeringen avsatt för bl. a. tidigareläggning av regionalpolitiskt viktiga vägar", sägs det vidare i den citerade ledaren. "Men detta är en summa som även funnits till hands förr om åren och som han gärna själv delar ut till stora delar – nu senast till bl. a. Västerdalsvägen, Kapellskärvägen och Seskarövägen."

Det är hårda omdömen man här givit uttryck för.

Nu är det väl ändå så att anslagen till vägarna gäller stora pengar, och ingen kan väl heller komma förbi att det satsas rätt stora belopp på vägar i vårt land. Trots detta har de, beroende på kostnadsstegringarna, en tendens att inte räcka till. Vänsterpartiet kommunisterna vill i den situationen trycka på för att få till stånd en avlastning av vägnätet genom överföring av trafik från landsväg till järnväg eller sjöfart. Säkert är det helt nödvändigt att åstadkomma en sådan överföring, om inte vägproblemen så småningom skall växa oss över huvudet.

Den kommande vägplaneringen är i det perspektivet en viktig fråga. Jag vill understryka vad som sägs i reservationen 1, nämligen att hänsyn bör tas till "väginvesteringarnas samhällsekonomiska effekter och till de vidgade regional- och näringspolitiska aspekter som numera läggs på samhällets investeringar i olika hänseenden".

De synpunkterna torde komma att behandlas i den kommande trafikpolitiska propositionen. Det är helt nödvändigt att anlägga sådana aspekter på vägplaneringen liksom att samordna denna med andra trafikpolitiska åtgärder. Därför kan det ha sin betydelse att trafikpolitiska frågor som rör hela landtrafiken tas upp i ett sammanhang, inte minst då mot bakgrund av att vi kan förvänta oss att förslag om nedläggning av vissa av SJ:s bandelar kommer att föras fram, vilket medför krav om ersättningstrafik på landsväg.

Det som vi från vpk:s sida tycker är betänkligt i den nuvarande vägpolitiken är att ett ackumulerat behov av underhållsarbete uppstått. Enligt vägverket har detta ackumulerade underhållsbehov tredubblats på tre år. Behovet skulle nu vara upp i 1 800 milj. kr.

Bristande underhåll betyder kapitalförstöring men kan också – det är alldeles uppenbart – innebära trafiksäkerhetsrisker. Det finns givetvis därför anledning att se allvarligt på situationen.

I motion 1583 har jag och några andra vpk-are visat på detta och liksom under tidigare år föreslagit att vägverket i sin planering skall till fullo få utnyttja anslaget till Särskilda byggnads- och förbättringsåtgärder och därvid använda en del av dessa medel till underhållsarbete. Reservationen 2 ger uttryck för motionens syfte och understryker att behovet av underhållsarbeten måste uppmärksammas.

En speciell diskussion har i år uppstått om det s. k. särskilda anslaget. Det speciella är kanske att några fackliga förbund gått in i diskussionen – Statsanställdas förbund, Statstjänstemannaförbundet och Svenska arbetsledareförbundet med instämmande i vägverkets krav att de 200 miljonerna på särskilda anslaget skall överföras på ordinarie stat. Svenska byggnadsarbetareförbundet genom att ställa sig bakom regeringen och

dess intention att 200-miljonersanslaget skall fördelas efter samråd mellan AMS, vägverket och regeringen.

Bakom framställningarna från de fackliga organisationerna på den statliga sidan ligger oron för att antalet anställda på sikt skall skäras ned genom att kostnadsstegringarna leder till att anslagen inte räcker till. Vägverket har också betonat personalsituationen och sagt att antalet anställda sedan 1966 av sådana orsaker minskat med 2 440 personer.

Statsanställdas förbund har vidare framfört sin besvikelse över att det inte sker någon förnyelse av fordons- och maskinparken. Det är beklagligt att vägverket alltmer måste ägna sig åt inhyrning, säger förbundet. Svenska byggnadsarbetareförbundet framhäver i sin tur att vägverkets ordinarie personal har bättre anställningstrygghet än Byggnadsarbetareförbundets medlemmar. Förbundet menar att om de 200 miljonerna på det särskilda anslaget förs över på ordinarie stat innebär det att ett stort antal av förbundets medlemmar inte kommer att kunna beredas arbete.

Det är beklagligt att något av en facklig tvist skall behöva uppstå i det här sammanhanget, men de olika förbundens agerande är naturligtvis förståeligt med hänsyn till deras respektive intressen.

När den motion skrevs på vilken mitt namn står först var vi medvetna om t. ex. Statsanställdas förbunds uppfattning – den har f. ö. berörts i motionen. Trots detta har vi i vårt motionskrivande inte velat gå så långt som till att föreslå att det särskilda anslaget skulle försvinna, vilket skulle bli konsekvensen om medlen fördes över på ordinarie stat. Den karaktär detta anslag har och det syfte som det enligt departementschefen skall ha – att inriktas på arbeten som är på en gång från sysselsättningsynpunkt värdefulla och vägpolitiskt angelägna – har vi uppfattat som så betydelsefullt att anslaget bör vara kvar. Svenska byggnadsarbetareförbundets skrivelse understryker väl det motiverade i en sådan uppfattning. Herr Hugosson har också redovisat andra skrivelser som stöder denna uppfattning.

Däremot tyckte vi – och det är en åsikt som också de borgerliga har givit uttryck för i sina tidigare motioner – att vägverket från början bör vara med i planeringen av hur pengarna skall användas. Riksdagen har även uttalat sig för en sådan ordning. Med tanke på detta betraktar jag det som något anmärkningsvärt att kommunikationsministern på ett så uppseendeväckande sätt har kastat ut konkreta förslag för medlens användning utan att höra vägverket. Att det samtidigt sägs att förslaget skall ligga till grund för fortsatta överläggningar mellan regeringen, vägverket och AMS har inte helt förtagit det intrycket.

När det gäller frågan om situationen för vägverkets personal uttrycks i reservationen 2 den bestämda uppfattningen att det med anledning av årets budgetförslag inte får bli aktuellt med någon friställning av arbetskraft. Vi reserverar förutsätter emellertid att om ytterligare medel erfordras för att uppnå en rationell användning av tillgänglig arbetskraft får regeringen för detta anvisa medel på tilläggsstat. Ett sådant förfaringssätt bör kunna lösa åtskilliga av de problem som vägverket och

de anställdas organisationer har att brottas med. Även i det sammanhanget är det viktigt att understryka behovet av att underhållsarbeten kommer till stånd. Vägverket har naturligtvis alltid ambitionen att upprätthålla den s. k. servicenivån. Om denna sänks kan framkomlighet och även trafiksäkerhet påverkas menligt. Jag vill dock än en gång poängtera att vi motionärer betraktar underhållsarbetet som det viktigaste inslaget i vägverksamheten i dag.

Herr talman! Med hänvisning till vad jag här har sagt yrkar jag bifall till reservationerna 1, 2 och 3 vid detta betänkande. I övrigt yrkar jag bifall till vad utskottet hemställt i denna del av betänkandet.

Herr SVEN GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman! Det betänkande som riksdagen nu behandlar tar inte bara upp frågorna om anslagen på driftbudgeten inom kommunikationsdepartementets område utan också över 40 motioner från ledamöter av denna kammare – motioner som är mycket intressanta och som utskottet har ägnat stor uppmärksamhet.

Vid behandlingen av den här frågan är det tre punkter som framför allt har tagit upp vår tid och som har resulterat i att utskottsmajoriteten, bestående av representanterna för centerpartiet, folkpartiet och moderata samlingspartiet, har kommit att stå emot en minoritet av socialdemokrater och kommunister i fråga om vägpolitiken.

Jag vill först ta upp den punkt där jag verkligen är förvånad över att utskottet inte kunnat ena sig, nämligen frågan om det s. k. särskilda anslaget på 200 milj. kr. Här är en uppdelning av det här slaget inte på något sätt naturlig. Det är inte fråga om socialism kontra icke socialism. På majoritetens sida står nämligen statens vägverk och de fackliga organisationerna på vägområdet, framför allt Statsanställdas förbund. Det finns alltså goda socialdemokrater på båda sidor. Därför är det ganska naturligt att det inte finns någon strävan att, såsom herr Hugosson sade, till varje pris försöka få regeringen att lida nederlag. Man har även på socialdemokratiskt håll sett olika på fördelningen av det här anslaget. Frågeställningen har alltså ingenting med politisk ideologi att göra. Det gäller, som jag ser det, om vi skall föra en rationell vägpolitik eller om vi i viss mån skall acceptera ett ministerstyre på det här området.

Bakgrunden är, som framgått av vad herr Hugosson och herr Magnusson i Kristinehamn har sagt, att regeringen redan för budgetåret 1974/75 föreslog att ett särskilt anslag på 200 milj. kr. skulle ställas till regeringens förfogande "att disponeras för särskilda insatser i fråga om drift och byggande av statliga vägar när detta är motiverat av konjunkturpolitiska eller andra skäl".

Sanningen är emellertid att regeringens förslag aldrig bifallits i den formen. Riksdagen har i stället enhälligt sagt, att "anslaget bör till fullo få utnyttjas av vägverket" och att verket omedelbart får i uppdrag att planera sin verksamhet med hänsyn till detta. Dessutom säger riksdagen i sitt enhälliga uttalande: "Det bör vidare ankomma på vägverket att

göra fördelningen mellan de olika anslagen.”

Den redovisning som reservanterna har på s. 38 i utskottets betänkande är korrekt så långt som man går där, nämligen att man förutsätter att anslaget till fullo skall få utnyttjas. Men för fullständighetens skull borde även det andra inslaget i beslutet ha kommit med, nämligen att det bör ankomma på vägverket att göra fördelningen mellan de olika anslagen.

Kommunikationsministern har emellertid inte tagit någon hänsyn till riksdagens enhälliga beslut, utan han har ansett att han i stort sett har bestämmanderätten över dessa pengar. När han förra året fick kritik här i kammaren för att han lovat ut pengar till vägar, som ligger utanför vägverkets långtidsplaner, och gjort det utan något verkligt samråd med vägverket, svarade han så här: ”Så länge jag innehar posten som kommunikationsminister och regeringsledamot kommer jag icke att administrera verksamheten utan jag kommer att regera. Det är själva innebörden i ordet regering.” Han sade också beträffande detta anslag: ”Och regeringen är i detta fall kommunikationsministern.”

Han tillade emellertid då att om riksdagen beviljar anslaget skall arbetsmarknadsverket och vägverket gemensamt föreslå fördelningen på projekt av pengarna och att han sedermera, på eftersommaren, skulle ta ställning.

I år är läget det att väganlagen trots en nominell höjning på 200 milj. kr. i realiteten är 200 milj. kr. lägre än förra året. Enligt vägverket – man behöver inte gå den omväg som herr Magnusson i Kristinehamn gjorde via ledaren i tidningen Motor, för vägverket har direkt sagt detta – är det i realiteten fråga om en sänkning, på grund av prisstegringar och lönestegringar, med 200 milj. kr. Fortfarande enligt vägverket blir väganlagen de lägsta reella anslagen på tio år. Bl. a. fattas det 100 milj. kr. för att nå upp till vägverkets absoluta miniminivå för underhållet. Eftersom man då inte skulle kunna reparera vägarna i takt med förslitningen skulle det bli en fortsatt kapitalförstörelse på de svenska vägarna. Det tycker jag var mycket angeläget att understryka mot bakgrund av vad herr Hugosson sade om hur angeläget det är att bevara vägstandarderna så att det inte blir någon kapitalförstörelse. Enligt vägverkets uppfattning – herr Hugosson är styrelseledamot där – och enligt de fackliga organisationerna på vägområdet räcker inte de ordinarie driftanslagen till att reparera den förslitning som pågår, utan det blir en ytterligare kapitalförstörelse. Det har redan påpekats här att enligt vägverket uppgår den ackumulerade eftersläpningen när det gäller underhållet till 1 800 milj. kr.

Nu sade herr Hugosson att läget är ganska bra. Vi har ungefär 50 % av vägarna belagda. Man kan också uttrycka det så att 50 % av vägarna är grusvägar. I många fall skulle en beläggning innebära en kraftig minskning av driftkostnaderna, den skulle vara mycket lönsam. Herr Hugosson pekade också på att bärigheten har höjts, och det tycker vi är bra. Men alla som sysslat med vägar – även herr Hugosson – vet att det mesta

som skedde i samband med att man höjde bärigheten på vägarna var att man ändrade kungörelserna så att man tillät en större bärighet utan att samtidigt på något sätt förändra vägarna.

I det här läget då man alltså kunde konstatera att man inte får driftanslag som kan räcka till för att hejda kapitalförstöringen föreslog vägverket och de fackliga organisationerna på vägområdet att man skulle ta pengar ur det särskilda anslaget och tillföra de ordinarie anslagen, om det nu inte var möjligt på annat sätt att höja det.

Vi tyckte det var rimligt. Vi har inte något emot en konstruktion med ett särskilt anslag. Det finns en del argument som talar för att det kan vara lämpligt att ha ett sådant, arbetsmarknadsverket har nämnt några. Men då måste förutsättningen vara att det ordinarie anslaget räcker till för den miniminivå som vägverket anser nödvändig för att kunna föra en rationell vägpolitik och se till att man kan få ett tillräckligt underhåll av vägarna. Vi föreslog att de 200 miljonerna skulle tillföras de ordinarie anslagen med 100 miljoner på underhåll och 100 miljoner till byggande.

Nu noterar vi med tillfredsställelse att man i reservationen har sagt att i all möjlig mån skall man ge mera pengar i fortsättningen och att man också säger att det skall vara möjligt att anvisa pengar på tilläggsstat. Utskottet hade ett enhälligt uttalande redan förra året. Och det är givetvis den uppfattning som hela utskottet har att vi bör se till att vi kan få en ökning av väkanslagen så att vi kan föra en rationell vägpolitik. Men vi menar att det här sättet att se till att de ordinarie anslagen kommer upp till den miniminivå som vägverket önskar är den enda möjligheten som garanterar att vi får en riktig vägpolitik.

När nu kommunikationsminister fick reda på att han skulle förlora sitt extraanslag lät han redan den 25 februari skicka ut ett pressmeddelande, där han fördelade 140 av de 200 miljonerna på olika län till speciella vägprojekt. Nu var det inte längre fråga om att avvakta riksdagens beslut, som det var förra året, eller att avvakta vägverkets och arbetsmarknadsstyrelsens förslag. Det enda som vägverket fick, enligt den uppgift som jag har fått från kommunikationsdepartementet, var en kopia av pressmeddelandet. Det var vad som skedde i samband med att man lämnade det här pressmeddelandet. Visserligen sades det i meddelandet, och det har också herr Magnusson i Kristinehamn understrukit, att det skulle vara fråga om ett underlag för frågans fortsatta behandling, men i verkligheten hade departementet låst sig. Det visade sig av den kampanj som omedelbart sattes i gång i vissa län, där man hotade med att en röst på oppositionens förslag skulle innebära att bygden skulle förlora en viss väg. Att samtidigt andra vägprojekt måste stoppas och slopas talade man givetvis tyst om. Och kommunikationsministern hade också den dåliga smaken att säga att ett bifall till vårt yrkande skulle äventyra sysselsättningen i skogslänen, detta trots att riksdagen i beredskapsbudgeten upptagit mer än 800 milj. kr., som skulle kunna användas till AMS-arbeten utöver de ordinarie anslagen och som kan ut-

nyttjas inom ramen för en finansfullmakt som riksdagen har gett regeringen.

Tidningen Statsanställd, som är ett organ för de LO-anslutna inom statsverket, tog då bladet från munnen. Det framhölls i en ledare att kommunikationsministerns utspel innebär att underhållsverksamheten på vägnätet äventyras, att de stora objekten i flerårsplanen är i fara. Tidningen skrev också att det väl innebär något av ett sabotage mot de länsstyrelser som noga planerat och beslutat om angelägna projekt, och tidningen karakteriserade det hela som ett löst utspel utan kontakt med facket. För den som tänkt igenom problematiken är vägverkets förslag naturligtvis det enda förnuftiga, och utspelet hade inte behövt ske om kommunikationsminister Norling tagit kontakt med den fackliga organisationen i denna grundläggande fråga som djupt rör dess medlemmars sysselsättning. Men så är det när man gör utspel först och tänker sedan, slutar alltså tidningen Statsanställd, organ för samtliga statsanställda på LO-området. Jag måste i rättvisans namn säga att en av reservanterna, vilket också framgick av herr Magnussons anförande, har framfört kritik mot kommunikationsministerns handlingssätt i det avseendet.

Herr talman! När nu kommunikationsdepartementet på detta uppseendeväckande sätt föregripit riksdagsbehandlingen, var det nödvändigt för trafikutskottet att begära en förnyad föredragning av vägverkets generaldirektör, där han fick redogöra för hur han tänkt att de 200 miljonerna skulle kunna användas, om de tillfördes de ordinarie anslagen. Hans promemoria är bilagd betänkandet. I många fall rörde det sig om samma vägar. I andra fall fanns det t. ex. inga arbetsplaner för vägar, som finns upptagna i kommunikationsministerns förteckning, varför det fanns en risk för att de pengarna skulle ligga oanvända under nästa år. Det gäller t. ex. de större arbetena på E 6 vid Stenungsund och vägen Kiruna-Narvik.

I de här fallen har emellertid utskottsmajoriteten föreslagit, och jag vill understryka detta, att så snart praktiska möjligheter föreligger skall arbetena med dessa vägar igångsättas och erforderliga medel ställas till förfogande. Det är alltså utskottsmajoritetens förslag: Får ni fram arbetsplaner skall vägarna igångsättas så snart de praktiska förutsättningarna föreligger och medel ställas till förfogande.

Men nu invänder kanske någon att här har ju kommit telegram från Kiruna och Gällivare, som herr Hugosson läste upp. Ja, det är riktigt. I Kiruna kommunstyrelse finns samtliga partier representerade. Hur gick det till när kommunstyrelsens beslut fattades? Jag ringde givetvis upp folkpartiets representant i Kiruna kommunstyrelse och frågade: När detta ärende föredrogs, fick ni då reda på det uttalande som utskottsmajoriteten här gör? Nej, svarade vederbörande. Det enda som lämnades oss var det pressmeddelande som kommunikationsministern hade utfärdat.

Jag måste säga att den socialdemokrat som här tjänade som informationskälla för Kiruna kommunstyrelse tyvärr inte gav en fullständig redovisning av fakta. Hade han gjort det, skulle läget ha varit ett helt

annat. Då hade det också stått klart att när det gäller såväl Kiruna–Narvikvägen som Stenungsundsvägen har utskottsmajoriteten sagt att så snart det kan komma fram arbetsplaner, skall arbetena igångsättas. Varför kan man då inte gå på kommunikationsministerns väg och ta i anspråk det särskilda anslaget? Det är ju så att för den händelse man inte skulle kunna nå fram till arbetsplaner och möjligheter att starta, innebär kommunikationsministerns väg att man riskerar att de pengarna fryser inne för nästa år därför att de är avdelade för detta speciella ändamål.

Sedan vill jag säga ett vänligt ord till min gode vän herr Hugosson, när han vill göra gällande att jag borde ha haft ett samtal med arbetarna vid Ringhals. I så fall hade jag kanske haft en annan inställning sade herr Hugosson.

När det gäller E 6 i Halland måste det uttalandet av herr Hugosson bero på att han inte har läst handlingarna tillräckligt noga. Det är nämligen så att för E 6 i Halland beräknas precis samma belopp såväl i vägverkets plan som i kommunikationsministerns pressmeddelande. Däremot kommer det för vissa vägar nere i Västsverige, som herr Hugosson också bör vara intresserad av, att utgå mer medel enligt utskottsmajoritetens förslag därför att det är det rimliga om man skall föra en rationell vägpolitik.

Utskottet har också fått en skrivelse från byggnadsfacket, där man ställer sig på kommunikationsministerns sida. I detta sammanhang kanske det också skall upplysas om att den överväldigande delen av vägarbetarna också på det privata området, dvs. de som är anställda hos entreprenörer, tillhör Statsanställdas förbund. Inte alla – det finns anläggningsarbeten där man anlitar en hel del byggnadsarbetare – men enligt de upplysningar som vi fått direkt från Statsanställdas förbund är det överväldigande antalet anställda vägarbetare hos de privata entreprenörerna anslutna till Statsanställdas förbund. Och när nu byggnadsfacket talar om en cynisk inställning hos dem som står bakom förslaget om att överföra de här 200 miljonerna till ordinarie anslag, anklagar man inte bara oss inom oppositionen för cynism – man anklagar Lars Sandberg, ordförande i Statsanställdas förbund, för cynism. Man anklagar John Östlund, ordförande i Statstjänstemannaförbundet, för cynism. Man anklagar Sune Tidefelt, ordförande i Arbetsledareförbundet, för cynism gentemot byggnadsarbetarna. Det är ganska uppseendeväckande. Att de här tre samtliga råkar vara hedervärda socialdemokrater förändrar inte någonting i sak. Men det visar det jag har sagt förut: Det här är inte fråga om ideologiska motsättningar utan om hur man praktiskt skall lösa angelägna vägproblem.

Utskottet har också hört arbetsmarknadsstyrelsen, som har inlämnat en promemoria.

Jag tycker att arbetsmarknadsverket försöker bevisa litet för mycket. Till att börja med sägs att det här särskilda anslaget har funnits budgetåren 1973/74, 1974/75 och 1975/76. Det är en felaktig uppgift. Det fanns inte något sådant anslag 1973/74. Det är ett sakfel – sådant kanske kan

hända i de bästa familjer – men verket bevisar också för mycket genom att säga att en sådan här överföring skulle innebära att man begränsar möjligheterna till sysselsättningsfrämjande insatser. Men då har man glömt bort det som herr Hugosson var så angelägen om att framhålla i sitt anförande – dessa betydande belopp utöver de ordinarie anslagen, utöver det särskilda anslaget om mellan 300 och 600 milj. kr. som varje år används för beredskapsarbeten på vägarna! Vad kommer det sig att arbetsmarknadsverket inte pekar på detta – att för den händelse vi flyttar över 200 milj. kr. till ordinarie anslag har arbetsmarknadsverket möjligheter att sysselsätta varenda människa som kan syssla med vägarbeten genom de AMS-medel som finns?

Sammanfattningsvis vill jag på den här punkten säga att reservanternas förslag, som också herr Hugosson pekade på, inte innebär någon ökning av väganlagen. Sysselsättningseffekten blir ungefär densamma i båda fallen, men det finns – såsom jag påpekat – möjligheter att via de AMS-medel som finns få sysselsättning för alla som behöver det.

Genom att utskottsmajoriteten föreslår en ordning som gör att kommunerna får anslag till drift av gator och vägar efter de riktlinjer som gäller kommer kommunikationsministerns nedprutning att försvinna och ytterligare medel att tillföras vägarbeten. Jag förstår att reservanterna i princip är överens om att så borde ske – men då bör de också se till att det sker i år.

Dessutom innebär utskottsmajoritetens förslag – som stöds av vägverket och facket – att kapitalförstöringen på de svenska vägarna inte får breda ut sig och att det måste bli möjligt att föra en mera rationell vägpolitik.

Herr talman! Jag skall sedan ta upp frågorna om den långsiktiga vägplaneringen. I flera år har riksdagen enhälligt begärt dels riktlinjer för den långsiktiga vägplaneringen, dels ett program för den långsiktiga vägpolitiken. Den planeringsmetodik vägverket använder är föredömlig: Man har femtonårsplaner, tioårsplaner, flerårsplaner och fördelningsplaner. De ger ett bra underlag för vägplaneringen. De har kommit till i samverkan med kommuner, länsvägnämnder och länsstyrelser. Det finns alltså en regional förankring hos flertalet av de här planerna. Fellet har varit att det fattats medel att fullfölja planerna, och därför har de inte kunnat vara effektiva. Under senare år har arbetet försvårats av att regeringen gett vägverket direktiv när det gäller byggandet att utgå från oförändrade nominella belopp. Det innebär, med hänsyn till pris- och lönehöjningar, en planmässig nedrustning på vägområdet. Ett byggnadsanslag på 765 milj. kr. i år är, om beloppet är oförändrat, inte värt mer än ca 300 milj. kr. om tio år. Nu har kommittén för den långsiktiga vägplaneringen, som lagt fram sitt betänkande, räknat med belopp i fast penningvärde, och det är ett stort steg framåt. Men den har i sitt räkneexempel utgått från nuvarande medelstildelning som en övre gräns, och det tycker vi inte är rationellt. Jag har fullt klart för mig att samhällets resurser är begränsade. Man kan självfallet inte uppfylla alla önskemål om vägbyg-

gande. Här måste ske en avvägning mellan olika sektorer i samhället. Men när man väl gjort den avvägningen är det nödvändigt att verksamheten inom de olika sektorerna kan drivas rationellt. Någon förstöring av vägkapital får inte förekomma. Byggnadsprojekt som är så lönsamma att de skulle medföra avsevärt lägre driftkostnader på längre sikt bör inte uppskjutas, för försummelser på det området medför ju kraftigt ökade kostnader i framtiden. Om större investeringar i nuläget innebär lägre kostnader per år under en flerårsperiod, får man inte tveka att investera, och då får man inte ägna sig åt oekonomiska improvisationer.

Vad jag nu har sagt visar hur angeläget det är att riksdagen får ett program för en långsiktig rationell vägpolitik, och det är det som utskottsmajoriteten begär.

Vid betänkandet är också fogad reservationen 4, som gäller högre anslag till enskilda vägar, och på den förekommer bl. a. mitt namn. Den kommer att behandlas av andra talare, och jag skall därför nu inte närmare beröra den.

Reservationen 5 vill jag med hänvisning till pågående utredningsarbete inte biträda.

Herr talman! Jag yrkar alltså bifall till utskottets hemställan utom i vad avser anslagen till enskilda vägar, där jag yrkar bifall till reservationen 4.

Herr DAHLGREN (c):

Herr talman! Jag kan instämma i vad herr Sven Gustafson i Göteborg sagt. Det har varit intressant att lyssna på debatten, och jag måste säga att herr Hugosson inte har någon lätt uppgift med de dubbla lojaliteterna som han har dels som ledamot i statens vägverks styrelse, där han har ställt sig bakom den anslagsframställning som har ingivits till departementschefen, dels som socialdemokratisk riksdagsledamot, som nu skall motivera och försvara det låga anslaget till det ämbetsverk där han är styrelseledamot. Att detta inte är någon lätt situation framgick också av vad herr Hugosson anförde från denna talarstol. Studerar man reservationerna blir intrycket detsamma. Reservanterna vet inte riktigt på vilket ben de skall stå.

I reservationen 1 framhåller reservanterna att det är viktigt att vägverket i sin planering kan utgå från förutsättningar i resursmässigt hänseende som gör det möjligt att vidmakthålla vägstandarden. I detta kan jag instämma, herr talman, men då uppstår frågan varför reservanterna inte lever som de lär. Deras ställningstagande till vägverkets ordinarie anslagsram för nästkommande budgetår är ett bevis för att de inte gör det. Situationen är ju den som utskottets ordförande redogjort för, att tar man hänsyn till penningvärdets fall, höjda löner och priser, så innebär årets anslag i budgetpropositionen i realiteten en sänkning med 200 milj. kr. Men det menar reservanterna att man inte behöver bekymra sig för – det går ändå att hålla standarden och följa planeringen.

Vårt förslag innebär att man från det särskilda anslaget till vägverkets

ordinarie budget överför 100 miljoner till byggande och 100 miljoner för drift. Reservanterna har däremot den uppfattningen att detta är en för hög ambition, eller som man uttrycker det i reservationen 2:

”I fråga om de ordinarie anslagen – vilka medel disponeras i enlighet med den sedvanliga planeringsordningen för vägväsendet – får dessa avvägas inom ramen för en nödvändig prioritering mellan olika anslagsändamål dels inom transportsektorn, dels i förhållandet mellan denna och andra samhällssektorer. Det går under sådana förhållanden inte att bedöma medelstillelningen till vägväsendet enbart med hänsyn till de krav som uppställs av företrädare för detta. De motionärer som talar om en otillräcklig medelstillelning under senare år synes i viss mån ge uttryck för ett sådant begränsat synsätt.”

När reservanterna beskyller oss för ett begränsat synsätt, då vill jag ställa frågan: Hur skall det vara möjligt att vidmakthålla vägstandarden som ni sagt i reservationen 1 utan att vägverket får de ekonomiska medel som enligt verkets uppfattning behövs för att klara den uppgiften?

Jag ställer frågan vidare mot bakgrund av vad ni sagt i reservationen 2, varifrån jag citerar:

”Beträffande det anslag till drift av statliga vägar som föreslagits för nästa budgetår – 1 510 milj. kr. – konstaterar utskottet, att vägverket genom detta, vid normal omfattning av servicearbetena, bör kunna utföra underhållsarbeten i större omfattning än innevarande år samt genomföra förbättringsarbeten i ungefär samma omfattning som under de senaste åren. Det föreslagna anslaget till byggande av statliga vägar – 765 milj. kr. – ger möjlighet att fullfölja olika pågående projekt i enlighet med uppgjorda planer och samtidigt påbörja ett antal nya projekt.”

Man skulle alltså kunna utföra underhållsarbeten på våra vägar i större omfattning än innevarande år trots att anslaget är sänkt. Vad är detta för gallimatias? Ursäkta uttrycket, men det är ju rena trolleritricket som reservanterna försöker framställa här, och det har inte mycket med verkligheten att göra!

Vägverket och dess styrelse har i sin helhet om detta förklarat att det inte är möjligt. I stället, säger man, blir förhållandet med den anslagsram som reservanterna förespråkar att endast 75 % av det behov som beräknas föreligga beträffande underhållsbeläggningar kan tillgodoses under det verksamhetsåret. Detta innebär att 1 500 km väg inte kan iståndsättas och förses med nya slitlager enligt den vidmakthållandenivå som man har ställt upp som mål. Vi som representerar majoriteten har grundat vårt ställningstagande på vägverkets upplysningar och föreslår därför att 100 milj. kr. överförs från det särskilda anslaget till vägverkets ordinarie driftanslag.

Detsamma gäller reservanternas påstående, att det skulle vara möjligt att fullfölja pågående objekt i enlighet med uppgjorda flerårsplaner när det gäller byggandet. Om den föreslagna anslagsramen säger vägverket:

”Direktiven för flerårsplaneringen för perioden 1976–1980 anger en ram i ordinarie byggnadsanslag för statsvägarna på 765 milj. kr. i 1976

års kostnadsnivå. Vägverket, som i planeringen måste utgå från ett fast penningvärde, har antagit ökade kostnader på 5 % per år. Detta innebär en ekonomisk ram på 730 milj. kr. i 1976 års kostnadsnivå för verksamhetsåret 1977.

Kostnadsökningen är emellertid väsentligt större än 5 %. Ramen på 765 milj. kr. i 1976 års kostnadsnivå kan beräknas till 820 milj. kr. i 1977 års nivå, om det av regeringen fastställda högre lönekostnadspålägget beaktas. De i budgetpropositionen angivna 765 milj. kr. för verksamhetsåret 1977 skulle således behöva höjas med 55 milj. kr.

Om ytterligare medel på 100 milj. kr. tillförs ordinarie byggnadsanslag för statsvägar avser vägverket att vidta åtgärder så att de objekt som kommuner, länsstyrelser och vägförvaltningar prioriterat för att ingå i flerårsplanen även skall kunna utföras vid de tidpunkter som planen anger och om möjligt påskyndas då detta är möjligt."

Vi gör då den bedömningen att det här måste till ytterligare 100 milj. kr. på byggsidan för att vägverkets åligganden skall kunna fullföljas och planeringen följas. Men jag har väldigt svårt att förstå på vilket sätt den åtgärden skulle innebära ett begränsat synsätt. Det måste ju vara tvärtom. Vi känner vårt ansvar för ekonomin i landet väl, vi är väl medvetna om att prioriteringar måste göras mellan olika samhällssektorer – men vi känner också vårt ansvar för att nedlagt kapital inte får förstöras på grund av bristande underhållsresurser. Vi känner starkt vårt ansvar för att bygga ut vägnätet eftersom detta har stor regionalpolitisk betydelse. Den åtgärd vi föreslår innebär inte en utökning av det totala väganslaget utan en omfördelning från ett anslag till ett annat. De särskilda medlen på 200 milj. kr. bör få ingå i vägverkets ordinarie medel, där de ger de största positiva effekterna för vägväsendet.

Som jag nämnt har vägverket samma uppfattning som majoriteten i utskottet. Och jag vill liksom utskottets ordförande erinra om att de tre stora fackorganisationerna Statsanställdas förbund, Statstjänstemannaförbundet och Sveriges arbetsledareförbund tillskrivit utskottet och poängterat nödvändigheten av att vägverkets ordinarie anslag ökas med minst 200 milj. kr. Landets alla länsstyrelser har även i sina yttranden över flerårsplanerna varit starkt kritiska till de ramar som uppställts av regeringen. Jag vill belysa detta genom att citera vad några länsstyrelser har sagt.

Östergötlands län: "Därest icke arbetet med att förbättra vägförhållandena på länsvägarna genom ombyggnader helt skall avstanna, är det nödvändigt att väganlagen ökas kraftigt."

Kronobergs län: "Länsstyrelsen ser mycket allvarligt på länets utvecklingsmöjligheter om det inte sker en ökad medelstildelning för byggande och förstärkning av länsvägnätet."

Kalmar län: "De belopp som skulle återstå för egentliga vägprojekt ger för vissa år i praktiken inget utrymme för något som helst byggande av länsvägar, och ger för de bästa åren endast rum för ett vägbyggande som svarar mot 2 å 3 km vägsträcka per år."

Älvsborgs län: "De anslagsramar som ställts till länets förfogande är helt otillräckliga. Inom dessa ramar kan endast en ringa del av de upp-
rustningar som departementschefen anger i direktiven ske."

Örebro län: "Länsstyrelsen får därför anhålla att vägverket med skärpa hos vederbörande departement framhåller behovet av att väganlagen ökar."

Vad man kan säga om detta är att länsstyrelserna speglar det behov som finns och de förväntningar länen har på ett bättre vägnät. När länsstyrelsen i Örebro län uppmanar vägverket att med skärpa framhålla hos vederbörande departement nödvändigheten av att väganlaget ökar, är det bara att konstatera att det är vad vägverket gjort och att nu trafikskottets majoritet i motsats till departementschefen och reservanterna funnit att de ordinarie anslagsmedlen bör ökas så att de av kommunerna och länsstyrelserna prioriterade vägobjekten enligt flerårsplanerna kan färdigställas.

Som jag förut sagt innebär detta en omfördelning mellan nuvarande anslag. Med vårt förslag disponeras pengarna av vägverket i stället för av regeringen. Och för mig framstår den lösningen från både planerings- och demokratisynpunkt som angelägen.

Detta särskilda anslag har ju utvecklats till departementschefens eget bedömningsanslag med vilket han utdelar pengar vid resor i landet efter eget gottfinnande. Det senaste exemplet är resan denna vecka i Väst-sverige. Jag vill citera vad som sagts om den i en del tidningar.

"Stallbackabron kan komma att börja byggas två år tidigare än beräknat och sådana här dåliga vägar har en rejäl chans att snart bli åtgärdade och underhållna, om vi på fredag vinner en lottning i riksdagen och därmed får 200 milj. kr. extra, att sätta in där de bäst behövs just nu."

En annan tidning refererar kommunikationsministerns resa i västra Sverige på detta sätt:

"Nu finns inte dessa 200 miljoner än, ty borgarna i riksdagen har yrkat avslag. Men på fredag kommer pengarna upp till lottning. Och har Bengt Norling Fru Fortuna på sin sida på fredag så kanske det finns en chans för Hedekasvägen.

– Om vi vinner lottningen får vi gå på vår långa lista och se var resurserna skall sättas in, sade Bengt Norling i går. Så mycket kan jag säga att den här vägen kommer absolut att vara med i diskussionen när pengarna skall fördelas."

Den fråga man ställer sig är naturligtvis till hur många objekt dessa 200 milj. kr. räcker. De tycks räcka till allting. När vi diskuterade denna fråga för ett år sedan gällde kritiken att departementschefen pekade ut ett speciellt objekt och lovat detta pengar, trots att andra berörda myndigheter inte var hörda. I år har departementschefen gått ett steg längre, och innan riksdagen fattat beslut om de 200 miljonerna har han i ett pressmeddelande skisserat fördelningen på län och på enskilda objekt i länen. Därefter har ytterligare pengar utlovats dels vid resan i Väst-sverige, dels vid alla de uppvaktningar som förekommit för herr stats-

Fredagen den
9 april 1976

Vägväsendet

rådet.

Jag kan förstå att det för en kommunikationsminister kan vara intressant och bra att ha vägpengar i ett särskilt anslag, som han kan disponera på det sätt som han finner bäst. Men risken med en sådan ordning är uppenbar. Med ett anslag på 200 milj. kr. finns det risk att departementschefen i fortsättningen kan styra vägutbyggnaden efter sin mening och inte efter gjord planering i samråd med kommuner och länsstyrelser. Gör man det antagandet att departementschefen för varje år skulle peka ut nya objekt, så som har skett i år, då kommer man snart in i den situationen att vägverket av sina ordinarie medel får fylla på och göra de av departementschefen förordade vägarna färdiga. Genom en sådan ordning påverkas helt klart vägverkets ordinarie medel och dess möjlighet att följa flerårsplaneringen. Det blir en förskjutning från de planerade och av kommuner och länsstyrelser prioriterade vägarna till de av departementschefen föreslagna. Departementschefens publicerade förslag till fördelning av de 200 miljonerna innebär då att det lagstadgade planeringssystem som vi har mer eller mindre sätts ur spel. Vi vill inte vara med om en sådan ordning, och jag beklagar att reservanterna har ställt sig bakom möjligheterna till ett sådant förfarings-sätt. För oss är det viktigt att vägbyggandet i det här landet tillkommer i den ordning som planering och prioritering har angivits, dvs. efter samråd med lokala och regionala organ. Det är de som sitter mitt uppe i problemen som har lokalkännedom och som bäst avgör prioriteringen av de enskilda objekten, och dessa skall då tillkomma i den takt som de ekonomiska ramarna tillåter.

Jag uppfattar reservanternas ställningstagande som oroande, när man nu ställer sig bakom en fortsatt handläggning enligt den här modellen.

För oss är det ett viktigt krav att beslutsfattandet decentraliseras till regional och lokal nivå. Arbetet i decentraliseringsutredningen har hittills gett vid handen att viljan till decentralisering i någon mån har ökat hos socialdemokraterna. Det har tagit sig uttryck i vissa konkreta förslag till utredningen. Diskussionerna i utredningen fortsätter. F. n. behandlar vi vägfrågorna. När jag läst den nu föreliggande reservationen från socialdemokrater och kommunister har jag dock blivit tveksam om huruvida vi i decentraliseringsutredningen kommer att nå fram till eniga resultat. Den tanke som reservanterna här ställer sig bakom är ju att man skall ha en centralisering av beslutsfattandet – och ett ministerstyre. Det är den absoluta motsatsen till tanken att ge medborgarna större insyn och medbestämmanderätt. En aldrig så fin planering, en aldrig så väl avvägd prioritering gjord på kommunal och regional nivå, i samarbete med vägverket, är värdelös om den inte kommer till utförande därför att pengarna centralt genom ministern disponeras över till helt andra vägobjekt. I en sådan situation hjälper inga planer i världen – då är det statsrådets värderingar som blir utslagsgivande, och folkmeningen får stryka på foten. En sådan utveckling borde vi alla värja oss mot.

I och för sig skulle det vara intressant att diskutera de kriterier som

lett departementschefen fram till att skissera den fördelning på län och objekt som han givit uttryck för i sitt pressmeddelande. Men ännu intressantare är att reservanternas inte bara ställer sig bakom departementschefens fördelningspolitik utan dessutom i reservationen tar upp en motivering för dessa objekt som inte överensstämmer med den bedömning som styrelsen för fackmyndigheten vägverket gjort. Den bedömningen har herr Hugosson varit med om. Jag vill fråga: Var har reservanternas inhämtat den detaljkunskap om de enskilda objekten som är fördold inte bara för fackmyndigheten vägverket utan också för utskottsmajoriteten? Det är en fråga som jag gärna vill ha svar på.

Vilka kunskaper ligger f. ö. bakom reservanternas skrivning att arbetena på E 6 vid Stenungsund kan igångsättas 1977? Det krävs en snabb och hård omprioritering av projekteringsresurserna för att man över huvud taget teoretiskt skall kunna påbörja detta objekt under slutet av 1977, och då kan andra arbeten bli lidande på detta. Innebär reservanternas skrivning exempelvis om mellanriksvägen att man delar vägverkets bedömning, att arbeten för endast 2-3 miljoner kan komma till utförande under 1977? Delar man den bedömningen, vadan då dessa upprörda diskussioner om huruvida arbetet med mellanriksvägen skall utföras eller inte? Även utskottets majoritet har ju sagt att såväl E 6 vid Stenungsund som mellanriksvägen skall byggas så snart praktiska förutsättningar föreligger. Det är de praktiska förutsättningarna som jag efterlyser reservanternas syn på, eftersom reservanternas har en annan syn på det än fackmyndigheten.

När det gäller de vägar som förut erhållit medel från det särskilda anslaget på 200 milj. kr. råder ju ingen motsatsställning mellan utskottsmajoriteten och reservanternas. Även vi inom utskottsmajoriteten menar att dessa vägar bör färdigbyggas eftersom de påbörjats och att såväl E 6 vid Stenungsund som mellanriksvägen skall byggas när de praktiska förutsättningarna finns. Men att låsa medel i objekt, innan fysisk och ekonomisk planering är gjord och godkänd, måste vara oförsvarligt.

Vad i övrigt gäller de föreslagna vägobjekten går jag inte in på en bedömning av dem utan hänvisar till det jag sagt om de lokala och regionala myndigheternas önskemål i prioriteringshänseende och möjligheten att använda beredskapsmedel.

Här har uttalats oro för att man inte skulle klara de sysselsättningsvärigheter som kan uppstå framför allt i skogslänen, om man nu överför det särskilda anslaget till vägverkets ordinarie medel. Departementschefen går t. o. m. så långt att han i sitt pressmeddelande säger, att de borgerligas avstyrkande äventyrar sysselsättningen i skogslänen. Jag utgår ifrån att departementschefen i dag har anledning ta tillbaka det uttalandet, när han nu kan konstatera att majoriteten framhåller att här finns från sysselsättningssynpunkt lämpliga vägobjekt för inte mindre än 889 milj. kr. och att regeringen bör använda sin finansfullmakt på 1 500 milj. kr. för att sätta i gång lämpliga vägobjekt genom AMS och statens vägverk. Lämpliga vägobjekt är då alla de vägar där AMS förut har gjort insatser

men där arbetena inte färdigställts. Det finns sådana objekt, t. ex. bland de vägar som departementschefen har utpekad. I övrigt finns det ett stort antal vägobjekt som kan hämtas från de av kommuner och länsstyrelser prioriterade planerna.

Reservanterna hänvisar till den skrivelse som inkommit från Byggnadsarbetareförbundet och i vilken man ansluter sig till departementschefens och reservanternas uppfattning om det särskilda anslaget. Som Sven Gustafson tidigare sade är vägarbetarna företrädesvis organiserade i Statsanställdas förbund. Det gäller även de privatanställda hos underentreprenörer till vägverket. Enligt uppgift har Statsanställdas förbund i dag bland denna grupp av medlemmar en arbetslöshet som uppgår till bortåt 20 %.

Vidare är det enligt uppgift så att byggnadsarbetare kommer i fråga i huvudsak på s. k. anläggningsarbeten, dvs. broar o. d., alltså projekt som oftast kostar mer än 4 milj. kr. I det förslag som departementschefen har presenterat finns det såvitt jag kunnat se endast ett sådant anläggningsarbete. Det är Seskaröbron. Och det broprojektet finns med i såväl departementschefens som vägverkets fördelning. Där är det alltså ingen skillnad vad gäller möjligheterna för arbetslösa byggnadsarbetare att få arbete.

Om man jämför departementschefens och vägverkets förslag skall man finna, att departementschefens förslag skapar sysselsättning för ca 650 manår och vägverkets förslag 520 manår, med möjligheter för vägverket att bereda den egna driftpersonalen en effektiv och meningsfull sysselsättning. Till det sistnämnda skall läggas att även vägverkets ordinarie verksamhet är baserad på ett ganska stort antal underentreprenörer. Detta gäller inte minst på beläggningssidan. Genom vårt förslag att överföra ytterligare 100 milj. kr. till driftsidan kan nu arbetslösa privatanställda medlemmar organiserade i Statsanställdas förbund beredas arbete.

På byggsidan har det självfallet blivit så, att i takt med att anslagen minskat har det i första hand varit angeläget att sysselsätta vägverkets egen ordinarie personal. Om anslaget höjs med 100 milj. kr. garanteras full sysselsättning, och det öppnas t. o. m. vissa möjligheter för ett ökat entreprenadförfarande, som då ger sysselsättningseffekt hos de privatanställda. Det är nödvändigt att sätta in ekonomiska resurser, så att friställningar inte behöver företas.

Liksom Sven Gustafson beklagar jag att det inte har gått att lösa denna fråga i samförstånd. Det är ju en angelägen, praktisk fråga.

Sammanfattningsvis vill jag säga att det är väsentligt att vägverket får tillräckliga medel för att kunna fylla sina uppgifter, som först och främst innebär att man skall förhindra att i vägar nedlagt kapital förstörs. För den uppgiften krävs 100 milj. kr. i ökat driftanslag. Vidare har vägverket att se till att det vägprogram som är fastlagt i flerårsplanerna kan uppfyllas och om möjligt påskyndas. För detta krävs ytterligare 100 milj. kr.

Genom att överföra de 200 miljonerna från det särskilda anslaget till

vägverkets ordinarie medel är det möjligt att åstadkomma den nämnda anslagsuppräknningen. Genom den åtgärden förhindrar riksdagen ett tilltagande ministerstyre vid fördelningen av medel till vägprojekt och följer i görligaste mån kommunernas och länens egen prioritering av de enskilda objekten.

Sammantaget leder vårt förslag till ytterligare sysselsättning. Vår målsättning är att alla människor skall ha arbete: Vägarbeten är lämpliga sysselsättningsobjekt. Därför bör regeringen genom att utnyttja sin finansfullmakt anslå medel till arbetsmarknadsstyrelsen.

Jag yrkar, herr talman, bifall till reservationen 4 och i övrigt bifall till utskottets hemställan.

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

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Herr Dahlgren säger att reservanterna inte riktigt vet vilket ben de skall stå på. Jag står lika stadigt på båda benen som jag har gjort tidigare, herr Dahlgren.

Anledningen till att jag ställt mig bakom reservationerna är – det betonade jag i mitt anförande – att jag anser att detta anslag har sin speciella betydelse. Man kan därför inte utan vidare ta bort det.

Just det faktum att detta anslag införts har ute i landet skapat vissa förväntningar. Jag kan nämna ett uttalande som Torsby arbetarkommun gjort. Man säger där att det anslag som nu använts i regionalpolitiskt syfte, utbrutet ur det ordinarie driftanslaget, borde utökas.

I många kommuner fattar man det så att man här har en viss möjlighet att få något projekt genomfört som normalt inte – i varje fall inte inom rimlig tid – skulle kunna komma med i flerårsplanerna. Jag tycker det är mycket viktigt att glesbygden har denna möjlighet att få sina krav tillgodosedda.

Sedan till de olika alternativen – kommunikationsdepartementets förslag och vägverkets förslag. Jag tar i och för sig inte ställning till många av de saker som föreslås, men jag har då ingen kritik att rikta mot kommunikationsdepartementets förslag. Min kritik ligger så att säga på ett annat plan. I varje fall vissa län – jag kan ta Värmland som exempel – gynnas av kommunikationsministerns förslag. Vägverket vill ge 2 miljoner till Värmlands län för att bygga ut Hammaröleden, som är ett mycket omdiskuterat projekt, medan departementet vill ge 6 miljoner till E 18 vid Årjäng; det är ett projekt som betraktats som angeläget sedan lång tid tillbaka. Därutöver vill man ge 2 miljoner till bärlighetsupprustningar i länet för övrigt.

Jag tror alltså att det är viktigt att de här möjligheterna står till buds även i fortsättningen. Är det så att man behöver högre anslag till vägväsendet, måste detta enligt min mening komma till stånd utan att detta speciella anslag tas bort. Det är anledningen till att jag ställt mig bakom reservationerna på denna punkt.

Herr HUGOSSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Det var nästan rörande att höra herr Dahlgrens bekymmer för min lojalitet. Jag sökte ge uttryck för min lojalitet i mitt första anförande, där jag sade att jag står bakom vägverkets styrelses krav, som vi har fört fram i petita. Jag sade vidare att jag i fortsättningen kommer att verka för en hög ambitionsnivå när det gäller att underhålla och bygga ut vägväsendet.

I reservationerna har vi, i motsats till majoriteten, klart sagt ut att ökade resurser i framtiden måste ställas till vägverkets förfogande. Vi har också pekat på att därest svårigheter skulle uppstå bör medel ställas till förfogande på tilläggsstat. Min lojalitet, herr Dahlgren, är således stark – mot vägväsendet.

Herr Dahlgren talade om att vi skulle ägna oss åt trolleritrick. Jag sade i början av mitt första anförande att inte en enda krona mer kommer att stå till vägväsendets förfogande genom att vi flyttar över medel från ett anslag till ett annat. Men både herr Sven Gustafson i Göteborg och herr Dahlgren har nu i en timme försökt ge sken av att vi får mer pengar till vägarna genom att göra den här omfördelningen. Det är verkligen ett försök till trolleritrick. Inte en enda krona blir det, och det vet herr Dahlgren, men det skulle skapa bekymmer från sysselsättningssynpunkt.

Jag nämnde E 6 i Halland och Bohuslän. Herr Sven Gustafson säger att beträffande Halland har majoriteten föreslagit exakt samma belopp. Ja, men skillnaden är bara att om beloppet går över det särskilda anslaget har man möjlighet att bereda arbetslösa vägarbetare och byggnadsarbetare jobb. Det var det diskussionen gällde.

Sedan sades det att underhållet skulle bli så försämrat. Herr Dahlgren har själv varit med om att skriva under vägverkets petita, där det klart framgår att det ackumulerade underhållsbehovet beträffande asfaltslitlager kommer att sjunka från 18 000 km i början av 1975 till 9 400 km i början av år 1977. Herr Dahlgren och jag skrev under styrelsens uttalande till kommittén för den långsiktiga vägplaneringen. Där står följande: "Beläggningsinventeringar tyder på att andelen beläggningar av låg kvalitet har minskat trots att den belagda ytan under motsvarande tid ökat. Därutöver synes numera det enligt vägverkets eftersatta beläggningsunderhållet i första hand gälla vägar med lägre trafik, medan vägar med högre trafik har kunnat ges ett tillfredsställande underhåll under senare år."

Detta skrev vägverkets styrelse enhälligt under för ett par månader sedan. Då var herr Dahlgren med. Men i dag gör han gällande att situationen skulle bli så besvärlig.

Herr SVEN GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Herr talman! Herr Hugosson sade att skillnaden mellan vägverkets och kommunikationsdepartementets förslag i fråga om E 6 i Halland inte är beloppet. Nej, det är det inte. Vägverket har samma belopp i sin planering. Det är givetvis inte fråga om sysselsättningen – det behövs precis lika mycket folk som arbetar för de här pengarna.

Då vill herr Hugosson göra gällande att om vägverket nu skulle få göra en forcerad utbyggnad i jämförelse med tidigare på E 6 skulle arbetslösa människor inte kunna få arbete. Vad innebär detta? Skulle alltså vägverkets arbetare f. n. slå dank? Det tror jag inte, herr Hugosson. Nej, herr Hugosson bör nog försöka se detta från den sakliga sidan.

Herr DAHLGREN (c) kort genmäle:

Herr talman! Jag tror alldeles säkert att herr Magnusson i Kristinehamn står på bägge benen nu, liksom han brukar göra. Anledningen till att jag förvånade mig över att herr Magnusson i detta fall tillhör reservanterna var att jag uppfattat det så att han förut klandrat departementschefen för dennes fördelning av detta anslag. Det är klart att många människor kan ha fått stora förväntningar när departementschefen skickat ut ett pressmeddelande och rest landet runt och sagt, att nu skall ni få bygga den här vägen, trots att den inte är med i den prioritering som kommuner och länsstyrelser gjort. Men vad innebär det inte i form av svikna förhoppningar för alla andra som stod i tur att få sitt vägbygge genomfört.

Till herr Hugosson vill jag bara säga att han i sin replik genom att läsa upp vad vägverket anfört om den långsiktiga planeringen på ett alldeles utmärkt sätt har argumenterat för det högre väganslaget till vägverket. Vägsituationen är i dag sådan att det är omöjligt att, såsom reservanterna säger, göra större insatser med ett 200 milj. kr. lägre belopp. 600 mil vägar är i dag avstängda för lastbilstrafik.

Fortfarande består 50 % av det omfattande vägnät som herr Hugosson redogjorde för av grusvägar. Takten när det gäller beläggnings av dessa vägar ökar med den fantastiska siffran av 1 % per år. Det har varit ökningstakten under de senaste fyra åren. Många av de människor som i dag bor vid dessa vägar kommer aldrig att få färdas på en belagd väg i sina hemtrakter. Det kommer att ta ytterligare 50 år med den här takten innan dessa vägar är belagda. Men herr Hugosson säger ändå att det här är ganska bra och inte inger så stora bekymmer. Jag vill rekommendera herr Hugosson att resa ut i de här bygderna och tala med människorna där. Han skall då få se att de upplever sin situation på ett helt annat sätt.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Vad jag sade, herr Dahlgren, var att det särskilda anslaget skapat förväntningar ute i bygderna; man har där sett vissa möjligheter att genom detta få till stånd åtminstone något projekt som inte ingått i de normala flerårsplanerna.

I övrigt sade jag att jag inte i detalj kan ta ställning till de här olika förslagen. Men beträffande Värmland tror jag mig kunna konstatera att kommunikationsministerns förslag är bättre: dels ger det mer pengar, dels ger det pengar till sådana vägändamål som jag anser vara till större fördel för länet.

Herr HUGOSSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Herr Dahlgren använde uttrycket "det högre vägan-slaget". Man försöker göra gällande att man plockar fram mer pengar till vägarna genom att flytta över ett anslag från ett konto till ett annat. Det är ju struntprat. Det blir härigenom inte en krona mer till vägarna, herr Dahlgren. Däremot har socialdemokraterna i sina reservationer sagt att man bör undersöka möjligheterna att genom reservationsanslag ta fram ytterligare pengar till vägverket. Vi har också sagt att man i framtiden skall prioritera detta. Något sådant har man icke sagt från den borgerliga oppositionens sida.

År 1960 var 18 % av vägarna asfalterade. 1975 var 52 % asfalterade. Förvisso finns det stora behov och önskemål, herr Dahlgren. Men herr Dahlgrens argumenterande i dag ger inte en enda meter ytterligare asfalterad väg.

Herr Sven Gustafson i Göteborg ansåg att jag skulle se sakligt på frågan om vilka som får möjlighet att erhålla arbete. Men av arbetsmarknadsstyrelsens föredragning inför utskottet och av den promemoria som är fogad till utskottets betänkande framgick, att därest medel från det särskilda anslaget används, så skall fördelningen av arbetskraften ske via länsarbetsnämnden. Och då skall eventuellt arbetslösa vägarbetare prioriteras enligt en överenskommelse mellan Statsanställdas förbund och Byggnadsarbetareförbundet.

Sedan ställdes frågan hur vi från socialdemokraternas sida kan säga att man kan klara t. ex. Kirunavägen. Ja, den 26 februari i år förklarade vägdirektören i Norrbottens län i en tidningsintervju att arbetena kan komma i gång till hösten även i Kiruna. Jag tror att Börje Åström, vägdirektören i Norrbottens län, verkligen vet vad han talar om.

När det gäller Stenungsund säger vägförvaltningen i Göteborg att man genom en forcerad projektering kan starta under hösten 1977. Det innebär, herr Dahlgren, att vi flyttar fram dessa angelägna byggnadsobjekt, som finns i vägverkets flerårsplanering, två år i tiden för det expansiva samhället Stenungsund, där den tunga lastbilstrafiken nu går rätt igenom samhället, vilket ur trafiksäkerhetssynpunkt och transportpolitisk synpunkt naturligtvis inte är önskvärt.

Herr SVEN GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Herr talman! Ja, då är det bra, Kan man sätta i gång Stenungsundsarbetena tidigare, kan man sätta i gång Kirunaarbetena tidigare än vägverket förutsatt innebär utskottsmajoritetens förslag att de skall sättas i gång och att medel för detta skall ställas till förfogande. Det blir inte en krona mer till vägarna, herr Hugosson, det blir flera miljoner kronor mer till vägarna genom majoritetens förslag.

Enligt majoritetens förslag skall det beredas arbete för alla som kan syssla med vägarbete. Jag vill i det sammanhanget säga att om vägverket får ett ökat ordinarie anslag inom ramen för sin flerårsplanering, så har arbetsmarknadsmyndigheterna möjligheter, tack vare den beredskapsstat

och den finansfullmakt vi har, att ge så mycket pengar att varenda en som kan syssla med vägarbete och är arbetslös får arbete. Det är den målsättningen majoriteten har.

Nr 104
Fredagen den
9 april 1976

Herr DAHLGREN (c) kort genmäle:

Herr talman! Till herr Magnusson i Kristinehamn vill jag säga att det är klart att om man jämför den anslagsfördelning som departementschefen föreslagit och den som vägverket föreslagit så innebär vägverkets förslag 1 milj. kr. mindre till Värmland. Men då skall man komma ihåg att detta förändras år för år. Vad som är viktigt i det här sammanhanget, herr Magnusson, är att vi i majoriteten sagt att det finns vägobjekt för 869 milj. kr. som är lämpliga att utföra om sysselsättningssituationen så kräver. De vägobjekt som varit aktuella är påbörjade AMS-arbeten, och de, säger vi, skall färdigställas med AMS-medel. Och det bör göras nu. Regeringen har en finansfullmakt på 1 500 milj. kr., och då är det regeringens skyldighet att ställa pengar till arbetsmarknadsverkets förfogande så att man kan slutföra dessa objekt.

Beläggningsarbeten, herr Hugosson, ingår på driftsidan. Jag har inte funnit att reservanterna med sitt förslag ger några pengar till den sidan. I stället ställer de sig bakom den fördelning som departementschefen gjort och gör och som mer tar sikte på byggandesidan. Det innebär att man absolut inte kan klara att reparera de beläggningar som körs sönder under året och återställa dem i samma skick som vid årets början, mycket mindre göra nya beläggningar. Det är ju en omöjlighet.

Sedan är det ju ett ganska egendomligt tal av reservanterna, när de säger att de i reservationen ju har pekat på att behöver vägverket mera pengar skall man få det på tilläggsstat. Jag måste säga att detta är en situation som riksdagen inte är van vid. Vad vi gör nu är att diskutera vägverkets ordinarie anslag för verksamhetsåret 1977, och då är tydligen även reservanterna på det klara med att anslaget är för lågt. Men varför föreslår ni inte från början att det skall höjas, så att vägverket kan göra en så förnuftig planering att varje krona som anslås kommer till användning på bästa sätt? Herr Hugosson är väl medveten om att vägverkets arbete till stor del består av planering för att man skall kunna på det bästa sättet använda de miljarder som riksdagen ställer till vägverkets förfogande. Då måste man från början känna till de ekonomiska resurser som man har att arbeta med.

Om jag får ge mig in i dialogen om Stenungsund, kan jag nämna att jag i går gjorde en förfrågan vid statens vägverk med anledning av att reservanterna så starkt har hävdat att det är möjligt att klara det här projektet tidigare. Generaldirektör Ohede sade emellertid att projektörerna nu har fått order att undersöka, om det går att ta fram projektet Stenungsund till 1977. Möjligheterna undersöks. Ingenting är klart, men man tvivlar oerhört starkt på dessa möjligheter och talar bara om att det sannolikt finns vissa teoretiska förutsättningar. Men vad vi inom majoriteten har sagt är att så snart de faktiska förutsättningarna

Fredagen den
9 april 1976

Vägväsendet

Herr förste vice talmannen anmälde att herr Hugosson anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

Herr LOTHIGIUS (m):

Herr talman! Efter den här första holmgången vet jag inte om jag kan lyfta debatten till en högre nivå, men jag skall i alla fall försöka.

Herr Sven Gustafson i Göteborg och herr Dahlgren har i en rad sakfrågor på det här området framfört synpunkter som jag och moderata samlingspartiet väl kan instämma i. Vi har gemensamma nämnamnare i flera trafikpolitiska frågor, något som lätt kan konstateras, om man tar del av de olika utskottsbetänkandena.

Ett gammalt ordspråk säger: Det leder ingen stig till det träd som inte bär frukt. I översättning lyder det: Inga vägar byggs om man inte har någon nytta av dem. Det finns i vårt land i allmänhet ganska väl täckande vägnät, som leder till de träd som bär frukt.

Vi har i moderata samlingspartiet uttryckt den meningen att skall man bygga nya vägar, vilket man givetvis är tvungen att göra med anledning av samhällets förändringar och trafikutvecklingen, måste man dock tillse att dessa projekt föregås av en mycket noggrann planering, ekonomiskt, regionalt, miljömässigt och även när det gäller markanvändningen. Det måste vara ytterst väl motiverat, om man skall dra nya vägar intill de gamla. Vi menar att för vägar redan utnyttjade markområden främst bör användas. Avvägningen mellan breddning och utbyggnad av redan befintliga vägar i förhållande till nybyggnad och nya sträckningar måste utvärderas väl. Även vägars byggande måste vara föremål för samhälls-ekonomiskt långsiktigt övervägande. Det är naturligt att nya vägar måste dras förbi samhällen, där plats och underlag för den nya trafiken är otillräckliga, men stigarna till trädet som bär frukt får inte förstöra grödorna runt omkring.

Efter denna allmänna deklARATION anser emellertid moderata samlingspartiet att både vägplanering, utbyggnad och underhåll i dag inte fyller tidens krav.

Att regeringen aldrig följer vare sig de längre eller kortare vägplaneringarna är ett förhållande som allmänt kritiseras av både oppositionen och Sveriges vägfolk. Jag och flera med mig deltog i ett möte på Konserthuset i höstas, där kommittén för den långsiktiga vägplaneringen och dess resultat redovisades. Vid det tillfället var det en med våra vägförhållanden mycket belåten kommunikationsminister som uppträdde. Det var få – om ens någon – av de närvarande som delade denna syn. I stället poängterades av vägverket m. fl. den starka kapitalförstörelse som pågick och som måste innebära att det för varje år som man fortsätter att ackumulera ett kapitalbehov blir allt svårare att fylla detta. Det är för resten ganska betecknande att kommunikationsministern har en syn och hans verkschefer har en annan syn. Det gäller ju kommunikations-

ministerns förhållande till flera verk. Jag återkommer till detta senare.

De belopp som borde erfordras för att vi skulle få ett enligt vägverkets synpunkt acceptabelt vägnät rör sig i praktiken om många miljarder. Här är det givetvis fråga om vilken ambitionsnivå man har.

Jag är övertygad om att om man följer en väl upplagd plan med årlig ersättning för de kostnadsfördyringar som inträffar, räcker ett tillskott på några hundra miljoner kronor per år, som väl skulle kunna inordnas i en budget. Det finns en viss likhet mellan vägverket och det svenska försvaret. Båda har tunga, kostnadskrävande grundinvesteringar; några hundratal miljoner som man lägger på toppen kommer att ha mycket stor betydelse för en upprustning, inom försvaret exempelvis för den tekniska avancerade upprustningen i form av olika material, på vägarna i form av underhåll av många hundratal mil ytlager som räddar oss från att ytterligare tära på grundkapitalet.

När det gäller finansieringen återkommer moderata samlingspartiet med förslaget om användande av ett avgiftssystem lagt på nya och lämpliga motorvägar, detta till en början som en försöksverksamhet. Det är inte nödvändigt att direktfinansiera stora investeringar i våra motorvägar. Hur mycket pengar hade vi inte tjänat, och hur många mil motorvägar hade vi inte fått, om regering och riksdag följt moderata samlingspartiets förslag sedan många år. Låt oss låna för en snabbuppbyggnad av motorvägar, låt oss ta ut avgifter på lämpliga sträckor. Därigenom avlastar vi länsvägnätet. Vi får mer pengar över till såväl statliga som enskilda vägar. Herr Hugosson, som ansåg förslagen obegripliga, behöver bara gå till vissa länder i Europa för att se att ett sådant system mycket väl fungerar. Visst får vi mera pengar, och visst skulle det, om motorvägarna blir färdiga snabbare, vara värt att betala en avgift för det när man färdas på dem. Det kostar mindre för trafikanten att resa på motorvägar och det innebär större säkerhet för trafikanten att befinna sig på dem. Detta har, herr Hugosson, ingenting med jämlikhet att göra. Det är ett vettigt och klokt förslag som är ett försök från vår sida att visa möjligheterna att skaffa ytterligare pengar till vägväsendet. Herr Hugosson har ju själv varit med om att avgiftsfinansiera Öresundsbron. Det är en början till ett system som vi mycket väl skulle kunna tänka oss.

Hade kommunikationsministern och regeringen följt våra förslag sedan tio, ja, bara fem år tillbaka eller före energikrisen, kunde kommunikationsministern i dag ha varit stolt över vägnätet. Vi har många förlorade år bakom oss och många dåliga vägar framför oss på grund av bristande förmåga att inse detta. Utan att man finner ett vettigt finansieringssystem ställer jag inte stora förhoppningar till den proposition som den socialdemokratiska reservationen talar om och som kommunikationsministern har lovat skall komma till hösten.

E 6, som herr Hugosson tog upp, kan enligt vägverkets synpunkter och förslag inte bli färdig före 1995. Vi säger i vår partimotion att dessa motorvägar skall vara färdiga 1985 – och det är möjligt med ett sådant finansieringssystem som vi föreslår.

Herr talman! Så är jag inne på de vid det här laget riksbekanta 200 miljoner kronorna – som redan har diskuterats. De 200 miljonerna, som inte blir fler, som herr Hugosson säger, om de ligger i kommunikationsministerns hand eller vägverkets, men som – och det är jag övertygad om – genom erfarenhet, kunskap och planering ger fler uppbyggda och upprustade vägkilometer om de ligger i vägverkets ordinarie anslag. Och det är det väsentligaste. Tror verkligen kommunikationsministern att en majoritet av denna riksdag – i det läge som våra vägar befinner sig i – skall anse kommunikationsministern ha bättre förutsättningar att placera dessa pengar än det vägverk som har expertansvar för att placera Sveriges skattebetalares pengar på det här området – ansvar för hur dessa används – och som ständigt ligger med löpande planer färdiga för att på det mest ekonomiska sättet utnyttja de begränsade tillgångarna? Vilka stjärnor är kommunikationsministern omgiven av, som har ett bättre förstånd på detta område?

Vad är kommunikationsministerns försvar? Troligen detta: Representeranter för olika län har uppvaktat mig, och det har refererats av företrädaren för utskottet; där har ingått riksdagsledamöter, och de har övertygat mig om nödvändigheten av vissa satsningar. Detta säger nog kommunikationsministern och anför förmodligen vidare: Jag kan inte göra något om riksdagen tar pengarna från mig!

Jo då, herr kommunikationsminister! Man kan göra mycket, men inte med de pengarna. Om det är en stark kommunikationsminister kan han övertyga sina regeringskolleger att av bl. a. sysselsättningsskäl använda åtskilliga miljoner av AMS-medel för att stärka vissa läns sysselsättning och vägnät. Herr Dahlgren har redan talat om de 889 miljonerna som AMS har till förfogande och om de 1 500 miljonerna som finns i finansfullmakten och som naturligtvis delvis kan utnyttjas för detta ändamål.

Det finns väl inte någon i denna kammare som kan påstå annat än att vägverkets förslag, bilaga B, är betydligt mer genomarbetat än kommunikationsministerns förslag, bilaga A. Någon kan givetvis säga: Jag får till mitt län något mer genom kommunikationsministerns förslag. – Jag nämnde förut effektiviteten, men jag nämnde inte vårt ansvar för att skattebetalarnas pengar utnyttjas på ett för hela landet mest ändamålsenligt sätt.

Herr Magnusson i Kristinehamn tog upp frågeställningen om Värmland och glädde sig i egenskap av riksdagsman åt att han skulle få litet mer till sitt län. Men han glömmor då sitt ansvar för hela landets möjligheter att bygga ut vägnätet. Varje riksdagsledamot måste ha ett sådant ansvar, även om han naturligtvis i viss mån skall skydda sitt eget län.

Herr Hugosson! Om jag följer med mitt läns representeranter vid en uppvaktning gör jag det för att understryka det allvar vi känner därför att statsmakterna sänker de verkliga anslagen till vägarna – på grund av den penningvärdeförsämring som har inträffat. Är det så konstigt? Det är väl helt naturligt att vi riksdagsmän från olika håll medverkar

i sådana uppvaktningar för att peka på de situationerna.

Jag förstår att – och det har också herr Dahlgren pekat på – en kommunikationsminister tycker att det kan vara bra att ha pengar att utlova till lämpliga objekt, och det är väl den baktanken som han har nu inför valrörelsen. När vi och andra föreslår en annan metodik – varför anklaga oss, de icke-socialistiska partierna, på ett så klumpigt sätt som kommunikationsministern nu gör? Det har redan refererats att kommunikationsministern på s. 51 i pressmeddelandet har skrivit: "De borgerligas avslagsyrkande äventyrar såväl sysselsättning i skogslänen som genomförandet av andra viktiga vägbyggen."

Herr kommunikationsminister! Tänk vad vägverkets chef äventyrar sysselsättning i skogslänen och äventyrar möjligheten att genomföra viktiga vägbyggen! Måste herr Olhede nu avgå? Och tänk vidare på, herr kommunikationsminister, den uppfattning som Statsanställdas förbund har, som ansluter sig helt och hållet till vägverkets synpunkter! Med vilken energi har inte departementet försökt att anlägga en moteld mot synpunkterna från oss, från vägverket och från Statsanställdas förbund. Jag konstaterar att det anteckningsprotokoll som är lämnat från AMS företrädare icke innehåller svaren på de frågor som utskottsledamöterna ställde till AMS-representanterna vid utskottsbesöket. Och titta på de telegram som kommit och som herr Hugosson läste upp med sådan emfas! Det är nog ganska klart varifrån de kommer. De bevisar bara att kommunerna är helt förda bakom ljuset.

Tittar vi på vägen Kiruna–Narvik så har ju vägverkets chef klart redovisat, att skall den nu på en gång genomföras, så åsidosattes ett nödvändigt planarbete som måste föregå denna, och jag säger också en demokratisk gång vid hanteringen av detta, där de olika parterna ges möjligheter att såväl deltaga i besluten som överklaga dessa om så erfordras.

Han döljer alltså sanningen. Skulle naturvårdens synpunkter här icke få göra sig gällande tillräckligt? Vägverkets generaldirektör säger i sin föredragning bl. a.: "Objektet finns inte med i flerårs- eller långtidsplaner. Arbetsplanen är ännu inte inlämnad för fastställelse. Av miljöpolitiska skäl kommer planen med all sannolikhet att överklagas. Hur lång tid det kommer att ta innan arbetsplanen slutligen kan fastställas är svårt att förutse i dag." Eftersom tid erfordras för förplanering etc. säger han vidare att man teoretiskt kan använda ett antal miljoner kronor. Så säger han också att principöverenskommelse måste träffas med Norge – alltså med ett annat land – om denna frågeställning. Nej, det är naturligtvis en beställning som är gjord och som föranleder dessa yttranden.

Jag är djupt besviken över det sätt på vilket departementet här har agerat, och jag finner en viss fara i att departementets agerande kan försämra underlaget för att få vettiga överenskommelser i en framtida trafikpolitik.

Herr talman! Jag måste också ta upp en frågeställning, som har behandlats i en reservation, nämligen anläggning av halkbanor. Ledamöter från vårt parti har motionerat i frågan. Vi har i moderata samlingspartiet

i rådande ekonomiska läge inte denna gång kunnat gå med på extra anslag till halkbanor. Vi anser också att det är mycket att satsa 1 1/2 milj. kr. på en enda halkbana. Om detta skall ske överallt, i alla län och i olika kommuner, kan det bli en tävlan dem emellan. Vi anser att situationen på detta område mycket väl skulle kunna förbättras genom att frivilliga organisationer ställde upp och genom att man använde väg-stumpar för ändamålet samt tog vara på de tillfällen då det fanns is. Därmed skulle intresset för att utnyttja dessa halkbanor kunna byggas upp och förarna skulle kunna förbereda sig för den sortens körning.

Jag yrkar bifall till reservationen 5.

Herr HUGOSSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Herr Lothigius inledde sitt anförande med att säga att han skulle föra upp debatten på en litet högre nivå. Jag tänkte då att han skulle börja tala om luftfartsfrågor, men så småningom kom han ju ner till vägnivån igen.

När herr Lothigius kommenterade sin reservation om tullvägar föll orden som följer: "Detta har inte med jämlikhet att göra." Nej, just det: det har inte med jämlikhet att göra! Det är också därför som jag sätter mig emot tanken att betala pengar för att få åka på vägar inom sitt eget land.

Nu säger herr Lothigius att vi väl kan låna till vägbyggandet. Men innevarande års budget har ett underskott på 12 miljarder kronor. Vi lånar redan upp hela vägbudgeten på 3,3 miljarder och detta belopp tre gånger till. Det resonemanget håller alltså inte.

Då stiger herr Lothigius upp och säger att det är litet annorlunda nu sedan herr Hugosson har accepterat en avgiftsfinansiering av en eventuell Öresundsbro. Men det är ju en väldig skillnad, eftersom den bron – om den kommer till stånd – betjänar två olika länder. Där kan man alltså inte ha en gemensam beskattning för att betala driftkostnaderna.

Mycket kortfattat bara beträffande 200-miljonsanslaget till E 6! E 6:an blir inte färdig förrän 1995, säger herr Lothigius. Ja, just det, och det är det som är så tragiskt. Det gäller att påskynda det arbetet, och det är därför vi skall använda särskilda medel och naturligtvis i framtiden även arbetsmarknadspolitiska medel, som går via AMS, ifall detta är möjligt. Men om man följer majoritetens förslag i dag blir det icke några ytterligare medel till vägväsendet. AMS har förklarat att därest detta särskilda anslag på 200 milj. kr. inte hade funnits skulle AMS budget ha varit 200 milj. kr. större. De där pengarna som herr Lothigius och andra talar om finns alltså inte, utan det är bara luftpengar.

Herr LOTHIGIUS (m) kort genmäle:

Herr talman! När det gäller underskottet vill jag påpeka för herr Hugosson att vi nu i ett tiotal år har fört fram vårt förslag om avgiftsfinansiering av motorvägar, och vid många tillfällen under dessa tio år har det funnits möjlighet att låna upp pengar – till på köpet utomlands,

om man så hade velat – för det här ändamålet: Vitsen med det hela är ju att man genom avgifter kan betala ränta på det nedlagda kapitalet – det är helt enkelt en vanlig affärstransaktion. Det finns alltså större underlag för att använda pengar till förbättring av länsvägnätet och det övriga vägnätet. Därigenom får man också snabbare en möjlighet att genomföra hela vårt motorvägssystem. Vad jag menade var att det inte blir någon sämre jämlikhet av att man på detta vis uttar en avgift, eftersom man då har fördelarna att kunna använda dessa vägar. – Detta är bakgrunden till mitt uttalande.

Om E 6 vill jag säga följande. Om vi får finansiera vägarna på det sätt som vi föreslår, menar vi att hela E 6:an skall bli färdig tio år tidigare än vad som blir möjligt enligt regeringens förslag.

Herr Hugosson nämnde att vi använder uttrycket "finns bara viljan, går det att genomföra". Ja, finns bara viljan – även från regeringens sida, naturligtvis; viljan att gå oss till mötes i det här sammanhanget – då finns också möjligheterna att bygga ut ett bättre vägsystem.

Herr HUGOSSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Ett förslag som förts fram under tio år blir inte bättre därför att det upprepas gång efter gång.

Jag menar att vi skall driva en vägpolitik i det här landet som ger alla medborgare samma möjligheter att använda de vägar – och även de motorvägar – som samhället bygger.

Herr Lothigius säger: Får vi finansiera vägbyggandet på det sätt som föreslagits så kan E 6 bli färdig tio år tidigare.

Men, herr Lothigius, ni har inte kunnat föreslå en enda krona till finansieringen av det. Och det är det jag försökt understryka hela tiden i debatten – det blir inte några ytterligare medel till vägväsendet enligt majoritetens förslag.

Herr LOTHIGIUS (m) kort genmäle:

Herr talman! Det blir visst mer vägar genom det system vi föreslår.

Herr Hugosson har den förvånansvärda uppfattningen att beredskapspengarna bara är luftpengar.

Jaså? Är de pengar som regeringen ger på det sättet luftpengar? Jag skulle vilja få förklarat litet närmare vad herr Hugosson menar.

Jag är av den uppfattningen att om vi från början hade avgiftsfinansierat den stora Ölandsbron hade Öland och Kalmar län haft ytterligare pengar för att förbättra sitt vägsystem med. Jag tycker att det hade varit rimligt att använda det systemet beträffande Ölandsbron. Men tyvärr är den frågan för riksdagens del överspelad nu.

Annars hade vi redan i dag till stora delar haft Ölandsbron betald och alltså haft pengar över för att förbättra vägsystemet i den del av vårt land som så väl behöver det.

Fredagen den
9 april 1976

Vägväsendet

Herr ÖSTRAND (s):

Herr talman! När jag suttit och lyssnat på den debatt som nu pågått en bra stund har jag speciellt uppmärksammat två saker.

Både herr Dahlgren och herr Sven Gustafson i Göteborg har raljerat mycket om det s. k. ministerstyret.

Jag vill påminna om att anslaget till särskilda byggnads- och förbättringsåtgärder avseende statliga vägar nu kommer att medges för tredje året i rad. Och tidigare har man inte hört ordet ministerstyret.

Men det är klart att det är valår i år. Och det kan på ett sätt vara förståeligt – åtminstone enligt mitt sätt att se – att den här delen av oppositionen denna gång på allt sätt försöker omöjliggöra för regeringen att ta sitt ansvar för sysselsättningsplaneringen i landet.

Herr Dahlgren har också varit inne på de vägarbetare som är anslutna till Statsanställdas förbund och som arbetar åt entreprenörfirmor. Han har sagt att ungefär 20 % av de vägarbetarna f. n. går arbetslösa.

Mot denna bakgrund kan det kanske finnas litet speciella anledningar både för herr Dahlgren och för herr Gustafson att något lyssna på mitt inlägg. Jag skall här ge några synpunkter på anslaget till särskilda byggnads- och förbättringsåtgärder avseende statliga vägar, med utgångspunkt i situationen på den svenska arbetsmarknaden för byggnads- och anläggningsarbetare och även för de vägarbetare som herr Dahlgren har nämnt.

Detta anslag kom ju till för att vara ett stöd för en bransch som alltid har varit svårt utsatt i konjunkturernas berg- och dalbana. Den lika enkla som goda tanken var att genom att man förlade angelägna vägbyggen och förbättringar av vägar till lämpliga tidpunkter och lämpliga orter, skulle bl. a. byggnads- och anläggningsarbetare samt vägarbetare kunna erbjudas den jämnare sysselsättning och materiella trygghet som kommer de allra flesta arbetstagare till del i vårt land. Jag är själv byggnadsarbetare, och därför känner jag mig litet bitter över den snabbhet med vilken utskottets majoritet viftat undan motiveringen till att detta särskilda anslag bör behållas.

Jag vill bara i korthet återigen söka förklara varför dessa yrkesgrupper är så utsatta när det gäller sysselsättningen och anställningstryggheten. Av utskottets skrivning att döma är man ovetande på den här punkten. På s. 13 i betänkandet sägs:

”Genom de åtgärder utskottet här förordat” – dvs. att låta de 200 miljonerna gå över vägverkets ordinarie anslag – ”skapas sysselsättningsmöjligheter också för den arbetskraft som är anställd hos byggnadsföretag utanför vägverket.”

Jag vill understryka att utskottets majoritet använder orden ”är anställd hos byggnadsföretag”. Nu är det ju i verkligheten så att över hälften av Byggnadsarbetareförbundets medlemmar inte är anställda hos något företag på det sätt man vanligen menar när man använder det uttrycket. Byggnadsarbetarna anställs nämligen oftast för ett visst objekt. När objektet är klart är också jobbet slut, och byggnadsarbetarna sägs upp. Det

gäller både när man bygger hus och när man bygger vägar och andra anläggningar. Det innebär en stor skillnad mot att vara tillsvidareanställd vid ett företag, som de allra flesta löntagare är. Samma förhållande gäller för de vägarbetare som är organiserade hos Statsanställdas förbund och som arbetar hos olika entreprenadföretag.

Objektsanställningen innebär större otrygghet för den enskilde än tillsvidareanställningen. Anställningsformen innebär också att byggnadsarbetarna utsätts häftigare för konjunkturväxlingarna än de flesta andra löntagare. När tiderna blir sämre drar företagen ner sina investeringar, färre byggen kommer i gång och det finns inga jobb för de byggnadsarbetare som blir klara med det objekt de just är sysselsatta med.

Men dessa för byggbranschen specifika förhållanden gör också att byggnadsarbetarna och de andra grupper jag nämnt är sårbara för lokala variationer. Det är t. ex. inte ovanligt att det blir en längre eller kortare paus mellan två större byggen i en och samma region. Under tiden får byggnadsarbetare – som vi säger – gå och stämpla, om inte samhället kan gå emellan och erbjuda sysselsättning, alltså med selektiva åtgärder stimulera sysselsättningen.

Byggnadsarbetarna är slutligen också utsatta för säsongvariationer i sysselsättningen. Det är ett känt faktum att den oreglerade delen av byggandet, dvs. reparationer och fritidsbyggande för en lägre totalsumma än 100 000 kr., tar fart på våren, pågår under sommarhalvåret och mattas av på hösten. Under vintern drabbas många byggnadsarbetare av arbetslöshet.

Det finns naturligtvis andra yrkesgrupper som också drabbas av säsongarbetslöshet, som har otrygga anställningsförhållanden eller som utsätts för lokala omställningar. Men till bilden hör att byggnads- och anläggningsarbetarna tillhör de få grupper som ständigt har att dras med *alla dessa tre faktorer* samtidigt.

Jag skall belysa det här med en enda siffra. Den är från 1974, som från sysselsättningssynpunkt var ett ovanligt gott år för byggnadsarbetarna. I genomsnitt var varje medlem i byggnadsarbetarnas arbetslöshetskassa utan jobb 11,2 dagar det året. Det är en ovanligt låg siffra, men ändå är den ungefär *tre gånger så stor* som genomsnittet för alla andra arbetslöshetskassor.

Detta är i korthet, herr talman, en bild av de svårigheter som byggnadsarbetarna sedan länge haft att dras med. Och därtill kommer ett par just för 1970-talet alldeles speciella problem. När man skulle klara miljonbyggnadsprogrammet svällde byggnadsarbetarkåren ut under 1960-talet. Genom bakvägsrekrytering lät byggfirmorna branschen översvämmas av utbildade byggarbetare som lockades med goda men tyvärr tillfälliga förtjänster. När sedan bostadsbyggandet började gå nedåt blev det framför allt icke yrkesutbildade arbetare som först blev utan jobb och som också hade svårast att få tag i något nytt. Samtidigt slog strukturomvandlingen igenom i byggandet. Genom ökad maskinanvändning kunde produktionen per anställd höjas.

Sammantaget betydde det här att byggnadsarbetarkåren blev för stor för det byggnadsbehov som fanns. Hittills har problemet i stort sett kunnat lösas genom en övergång av arbetare från byggnadsindustrin till den fasta vanliga industrin. Men den fasta industrin har naturligtvis inte kapacitet att svälja hur mycket arbetskraft som helst vid vissa bestämda tidpunkter. Det finns därför skäl att misstänka att en stigande arbetslöshet bland byggnadsarbetarna blir följden i slutet av detta år.

Det här är i korthet ett av motiven till att det särskilda anslaget för byggnads- och förbättringsåtgärder för statliga vägar, som jag ser det, infördes. Anslaget har givetvis varit mycket värdefullt. Genom att tidigarelägga vissa vägarbeten kunde man motverka en del av arbetslösheten inom byggbranschen. Samtidigt fick man värdefullt och nödvändigt arbete utfört. Fördelen var och är att man på detta sätt kunde mjuka upp den stelhet som är en oundviklig konsekvens av vägverkets nödvändiga långtidsplanering.

Trafikutskottets borgerliga majoritet motiverar sitt yrkande om avslag på det särskilda anslaget med att vägverket behöver mer pengar på sitt ordinarie anslag för att redan nedlagt kapital inte skall förstöras genom bl. a. försämrat vägunderhåll. Som vi redan hört av herr Hugosson kan man naturligtvis ha olika meningar om huruvida det verkligen är fara för någon kapitalförstörelse. Men skulle så vara fallet – ja, då råder det naturligtvis inga delade meningar om att man inte i onödan bör slösa med samhällets resurser. Jag tror också att vi kan vara eniga om att vi inte heller bör slösa med *mänskliga* resurser. Det gör vi om vi låter människor vara utan jobb när vi kan ge dem ett. Jag tycker att herr Hugosson på ett utmärkt sätt har gett exempel på det här förhållandet bl. a. från Norrbotten.

Låt mig ta ett exempel från mitt eget län, Gävleborgs. Där var enligt arbetsmarknadsstyrelsens och statistiska centralbyråns senaste räkning 9,1 % av Byggnadsarbetareförbundets verksamma medlemmar utan jobb den 1 mars i år. Då är att märka att det alldeles övervägande antalet var bosatta i Hälsingland, framför allt i södra Hälsingland. Enligt de prognoser som föreligger kan man inte räkna med att läget har ljusnat märkbart nästa vinter. Då kommer det jobb som kommunikationsministern i samråd med AMS vill satsa på, nämligen väg 82 från Bollnäs till Alfta, att behövas. Men om det särskilda anslaget skall flyttas över till det ordinarie, så innebär det att i stället för väg 82 kommer E 4 Fridhem, riksväg 80 utanför Gävle, att påbörjas. Till bilden hör också att huvudparten av det ordinarie väganslaget redan nu går till ombyggnad av E 4 vid Gävle. Det skall också nämnas att inför nästa vinter räknar man med att arbetsmarknaden skall vara mättad i Gävleregionen. Mot bakgrund av de siffror jag här nämnt om sysselsättningen för byggnadsarbetarna i denna del av landet är det av sysselsättningsmässiga skäl viktigt att väg 82 byggs.

Detta är ett exempel på vilken effekt det särskilda anslaget får om det används på avsett vis, nämligen för att ge sysselsättning åt arbetslösa,

vilka då givetvis skall anvisas av arbetsförmedlingen.

Om man granskar det särskilda anslaget ur regionalpolitisk synvinkel med samma exempel som utgångspunkt, finner man också att det är angeläget att väg 82 färdigställs. På det sättet får man en uppsnabbning av förbindelserna med bl. a. E 4, som har stor betydelse för näringslivets utveckling i både Bollnäs och Ovanåkers kommuner. Färdigställandet av väg 82 skapar alltså förutsättningar för en gynnsam utveckling i denna region. Att det finns ett dokumenterat behov av fler arbetstillfällen redovisas också i Länsplanering 1974.

Jag kan inte se att någon av de borgerliga ledamöterna från denna landsända nu är inne i kammaren, men jag vill uttrycka den förhoppningen att de tänker på detta speciellt i dag. Man har ju från det hållet vid olika tillfällen, bl. a. här i kammaren i form av motioner, interpellationer och frågor, velat verka för en positiv utveckling i dessa trakter. Nu har vi en möjlighet att i dag se om detta enbart har varit tomma ord, eller om det verkligen har legat en ärlig vilja bakom. Det skall sannerligen bli spännande att få den saken bekräftad här i dag!

Ett annat problem, som också herr Hugosson var inne på, utgör de många byggnadsarbetare i Bohuslän som kommer att sägas upp till hösten. Omkring 750 byggnadsarbetare väntar man skall bli arbetslösa där. De kommer dels från oljeplattformbygget, dels från Uddevallavarvet och dels från motorvägsbygget. Alla de tre stora projekten beräknas ta slut ungefär samtidigt. Nu har jag dock sett att herr Gösta Gustafsson i Göteborg har anmält sig på talarlistan, och han kommer kanske att närmare gå in på de frågorna.

Finessen med att ha ett särskilt anslag för att främja sysselsättningen är, som jag ser det, också att det särskilda anslaget är flexibelt. Om vägverket får de 200 miljonerna över sin ordinarie budget, så är man låst till vissa projekt enligt den prioritering som gäller i flerårsplanerna. Men om de 200 miljonerna i stället går till det särskilda anslaget för att fördelas i samråd med AMS, då är f. n. bara två tredjedelar redan in-tecknade. I så fall återstår 60 miljoner, som t. ex. kan användas för att lösa sysselsättningsproblemen för de grupper jag nämnde, i Bohuslän och i andra områden där behoven uppstår.

Herr talman! Detta var bara några motiv och exempel på vikten av att behålla det särskilda anslaget i sin nuvarande konstruktion. Herr Hugosson har tidigare i debatten anfört andra exempel.

Avslutningsvis vill jag ändå än en gång framhålla att en avveckling av det extra anslaget utan tvivel skulle komma att innebära en motsvarande begränsning av möjligheterna att utnyttja det offentliga vägbyggandet för sysselsättningsfrämjande insatser med stark betoning på den säsongutjämning, för vilken anslaget har kunnat utnyttjas. Detta har också med skärpa framhållits av Svenska byggnadsarbetareförbundet i skrivelse till utskottet.

Herr talman! Jag slutar med att yrka bifall till reservationerna 1, 2 och 3 på denna punkt och i övrigt till utskottets hemställan.

Vägväsendet

I detta anförande instämde herrar Ekström och Alftin, fru Nilsson i Sunne, herrar Mellqvist, Gösta Gustafsson i Göteborg och Magnusson i Tanum samt fru Normark (samtliga s).

Herr DAHLGREN (c) kort genmäle:

Herr talman! Herr Östrand säger att jag liksom herr Sven Gustafson i Göteborg har raljerat om ministerstyre här i dag. För min del ber jag herr Östrand om ursäkt om han har uppfattat det som ett raljerande. Jag har avsett att vara djupt allvarlig i den frågan. Det är från min sida inte fråga om något raljerande.

Herr Östrand talade engagerat om situationen för arbetslösa byggnadsarbetare. Jag kan förstå honom. Jag delar hans känsla och hans ansvar. För oss gäller att ingen skall gå arbetslös. Därför har också utskottets majoritet visat på att regeringen i sin finansfullmakt har 1 500 milj. kr. Det finns lämpliga vägobjekt för 869 milj. kr. Det åligger i en sådan situation regeringen att ställa medel till förfogande för att skapa sysselsättningstillfällen.

Herr Östrand säger att om man nu överför dessa 200 miljoner till vägverkets ordinarie budget, så skapar man sysselsättningsproblem. Jag kan inte se det sambandet. Det gör man, herr Östrand, endast under förutsättning att regeringen inte använder den fullmakt den har fått av riksdagen för att i det här fallet bekämpa arbetslösheten.

De vägobjekt som då kan komma till är exempelvis väg 82 som herr Östrand talade om. Den skulle vara ett utmärkt exempel på hur man kan använda pengar från arbetsmarknadsstyrelsen.

Jag skulle kunna spegla den oro som många inom Statsanställdas förbund har uttryckt inför anslagsutvecklingen i vägverket. Statsanställdas förbund har för sina vägarbetare haft en regional konferens. Där beslöt man att till kungl. finansdepartementet skicka ett brev, där man redogör för sin situation på grund av anslagsutvecklingen.

Herr ÖSTRAND (s) kort genmäle:

Herr talman! Herr Dahlgren säger att alla som vill ha ett arbete också skall få det. Och så hänvisar han till finansfullmakten på 1 500 milj. kr. Men även den finansfullmakten skall regeringen ha i beredskap för att kunna göra insatser där de behövs, vilket herr Hugosson tidigare har varit inne på. När ni nu också har föreslagit att det särskilda anslaget skall föras över till det ordinarie anslaget har ni därmed inte skapat större möjligheter att hålla en sysselsättningsberedskap. Ni vill alltså inte gå med på önskemålet från regeringen och oss reservanter att dessa 200 milj. kr. skall hållas i beredskap för att kunna sättas in i de regioner där de behövs och därmed bli till nytta för människorna där. Ett exempel på en sådan region är södra Hälsingland.

Vi skall ha sysselsättningsberedskap på alla fronter, men vid planeringen måste man naturligtvis ha uppmärksamheten speciellt riktad på de verkligt konjunktürkänsliga branscherna och bland dem byggnads-

branschen. En del av Statsanställdas förbunds medlemmar arbetar åt entreprenörer och har den otrygghet i anställningen som det innebär att vara objektsanställd. De som är tillsvidareanställda i företag – vilket är den vanligaste anställningsformen – har ett mycket större mått av anställningstrygghet.

Herr DAHLGREN (c) kort genmäle:

Herr talman! Herr Östrand har sagt att finansfullmakten på 1 500 milj. kr. av regeringen skall användas för beredskapsåtgärder där sådana behövs. Det är vad jag också har sagt. Vi är alltså överens på den punkten. Jag delar herr Östrands uppfattning att det kan behövas beredskapsåtgärder i södra Hälsingland. Jag hoppas att regeringen delar vår uppfattning och anslår medel från finansfullmakten till arbetsmarknadsstyrelsen så att insatser kan göras.

Får jag sedan bara påminna herr Östrand om att de 9 000 privatanställda i Statsanställdas förbund, av vilka enligt uppgift ca 20 % i dag är arbetslösa, är anställda hos underentreprenörer till vägverket. Får inte vägverket mera medel för driftsidan så att mera beläggningsarbeten kan utföras blir det ökad arbetslöshet även där.

Herr ÖSTRAND (s) kort genmäle:

Herr talman! För att herr Dahlgren skulle få sitt resonemang att gå ihop borde han ha föreslagit ytterligare medel för det här ändamålet. Men det har han inte gjort, utan han resonerar bara om en omfördelning inom de anslag som finns.

Det framgår också av utskottsmajoritetens skrivning att det inte är de anställda inom de branscher jag har nämnt som ligger utskottet närmast om hjärtat. Det står på s. 12 i betänkandet: "Sysselsättningseffekten i de båda huvudalternativen anges, under hänsynstagande till berörda förhållanden, kunna bli närmast likvärdiga – dock att vägverkets alternativ innebär att dess egen driftpersonal kan beredas effektivare sysselsättning samt att *utnyttjandet av extern arbetskraft* blir förhållandevis mindre." Här har vi ju kärnpunkten. Reservanterna har för sin del sagt, att om behov föreligger bör medel anvisas på tilläggsstat.

Låt mig inom parentes säga att jag vid en debatt i den här frågan, speciellt med herr Dahlgren, osökt kommer att tänka på centerns motvilja mot flyttningsbidragen. Centern har starkt kritiserat dessa, eftersom man, som man säger, vill motverka flyttningspolitiken. Men vad händer nu med de arbetslösa i t. ex. Bohuslän och Hälsingland, om regeringen inte får möjlighet att i samarbete med arbetsmarknadsstyrelsen från sysselsättningsmässiga utgångspunkter fördela dessa 200 milj. kr.? Jo, många tvingas givetvis att flytta och söka sig till regioner med bättre sysselsättning.

Utskottsmajoritetens förslag i det här fallet innebär i realiteten det samma som att man stöder en flyttningspolitik, åtminstone när det gäller de grupper som jag tidigare har nämnt och kanske framför allt bygg-

nadsarbetarna. Det kan väl aldrig vara så att centern inte anser att det är så noga med att just byggnadsarbetarna skall få bo kvar i sina hembygder. Jag tycker att utskottsmajoriteten bör tänka efter en gång till och ställa sig frågan: Varför skall vi låta människor gå utan jobb, bara för att vi skall följa uppgjorda planer vid vissa bestämda tidpunkter? Planer är säkerligen bra, men man bör inte fullfölja dem vid vissa bestämda tider om det får till följd att människor blir utan jobb.

Herr förste vice talmannen anmälde att herr Dahlgren anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Den här debatten har nu redan pågått i tre timmar. När jag i går anmälde mig på talarlistan trodde jag inte att debatten skulle bli så långvarig, och jag har en känsla av att vi ännu inte är färdiga på en lång stund. Jag ber därför herr talmannen och kammaren om överseende med om jag kommer att använda litet längre tid än jag anmält. Jag gör det med desto lättare hjärta som mina värderade kolleger inom oppositionen också har överskridit sin tid.

Jag skall börja med att ta upp några av de frågeställningar som representanter för oppositionen här har tacklat. Låt mig då först göra en övergripande värdering av dessa frågor, alltså anslagen till vägarna och vägbyggandet.

Alla representanter för oppositionen som hittills har talat har pekat på nödvändigheten av ett ökat vägbyggande och en ökad satsning på vägunderhåll. Över huvud taget har deras inlägg andats en mycket stor ambition att lägga ned mycket mera pengar på våra vägar än vad vi i dag gör. Det må vara en oppositions rättmätiga ambition. Men det kan väl ändå inledningsvis vara tillåtet att säga att om man har så långtgående planer, som i och för sig kan respekteras som en ambition, fordrar ändå uppriktigheten att man också redovisar vilka vägar det rör sig om. Det går inte gärna att laborera med bestående, oförändrade anslag och tro att man därmed åstadkommer underverk på vägsidan.

När jag hörde herr Dahlgren, herr Sven Gustafson i Göteborg och herr Lothigius dök en alldeles förvirrande tanke upp i min hjärna, som egentligen inte hade där att göra. Jag erinrade mig att jag i Svenska Dagbladet av den 7 april såg en uppgift om att den trafikpolitiska proposition som regeringen avser lägga fram i höst bl. a. kan medföra en årlig skatteökning med 1 000 kr. per personbil. Uppgiften som tidningen hade hämtat från ett räkneexempel använt vid Svenska vägföreningens seminarium häromdagen, betraktade jag när jag läste det tidigt på morgonen som ett försenat aprilskämt valåret 1976.

Nu är emellertid Svenska vägföreningen inte vilken förening som helst. Jag har vid flera tillfällen deltagit i sammankomster med denna förening, och jag vet av erfarenhet att man i Vägföreningen för resonemang när det gäller vägproblematiken som inte alltid har något samband med vår

förmåga att arbeta med dessa problem seriöst.

Påståendet att bilskatteproblematiken, som det stod, kommer att behandlas i den trafikpolitiska propositionen jag avser att lägga fram för riksdagen saknar all grund. Trafikpolitiska utredningen, i vilken alla partier ingår, har i uppdrag att utreda frågor om kostnadsansvaret mellan trafikgrenarna. Någon gång under hösten 1977 får vi veta vilka tankar utredningen har.

Som varje insiktsfull bedömare förstår är sifferuppgifterna i Svenska Dagbladet helt grundlösa. Enligt artikeln skulle exempelvis SJ:s underskott uppgå till ca 2 300 milj. kr. Jag behöver väl inte tala om för kammarens ärade ledamöter att under de år man åsyftar i artikeln, 1974–1975, gav SJ ett överskott på 134 milj. kr. på affärsbanenätet. Vad vi sedan lade till när det gäller det trafiksvaga nätet känner också kammarens ärade ledamöter till.

Man påstod vidare i artikeln att den ökade kostnaden efter valet med 1 000 kr. per personbil skulle ha ett samband med väganslagen och bilskatterna. När det gäller väganslagen och bilskatterna är jag angelägen att nämna att statens, kommunernas och landstingens samlade utgifter för väg- och gatuhållning det aktuella året, 1974, uppgick till ca 4 450 milj. kr. och att inkomsterna av bilskatter för bilismens specialbudget utgjorde ca 3 640 milj. kr. Dessa siffror, herr talman, visar också det orimliga i Svenska Dagbladets uppgifter.

Vadan nu sambandet mellan dessa uppgifter i Svenska Dagbladet och den debatt jag har lyssnat på? Ja, man söker ju, när man sitter och lyssnar på oppositionen, efter ett halmstrå att haka upp deras stora ambitioner på. Vad är det oppositionen tänker göra om den till äventyrs skulle vinna valet i höst? Det vore på tiden att tala om det i dag, kommer det – o, hemska tanke – att i ett borgerligt regeringsprogram finnas någon skrivning om moderata samlingspartiets tullvägar? Kommer moderata samlingspartiet i en eventuell regering, med den styrka man nu påvisar, att i ett regeringsprogram kräva, som herr Lothigius säger, snabbare införande av avgifter för bilisterna på våra vägar? Här har herr Lothigius mycket manhaftigt och kraftfullt klarat ut att regeringen i tio år inte har velat följa moderata samlingspartiets råd att ta ut avgifter såväl av lågavlönade som av förmögna bilägare för att de skall få använda sina egna vägar. Jag kan försäkra herr Lothigius att den viljan aldrig kommer att finnas i en socialdemokratisk regering. Vi kommer aldrig att lämna vår jämlikhetstanke på den punkten. Men jag tror att viljan blir större när de tre borgerliga partierna skall sätta sig ned och börja kompromissa om både det ena och det andra i vårt samhälle.

Därför, herr talman, kan kanske även jag litet försynt få ställa en fråga till ledning för den fortsatta debatten: Var står centerpartiet och folkpartiet i frågan tullbelagda vägar? Är det på det sättet ni tänker lösa finansieringsfrågorna då det gäller det svenska vägnätets fortsatta utbyggnad, eller är detta ytterligare en sak, vid sidan av alla andra, där ni inte är överens? En liten specialfråga till herr Lothigius: Kommer ni att av-

giftsbelägga Seskaröbron till Seskarön där det bor 500–600 människor, som längtar efter en fast förbindelse som, inom parentes sagt, inte kan komma till utförande, om inte reservationen i dag bifalles.

Vi har alltså, herr Lothigius, en annan metodik än ni när det gäller sättet att jämlikt angripa även frågor om vägbyggande. Jag menar att i anständighetens och klarhetens namn kan man här kräva konkreta uttalanden om var den borgerliga oppositionen står efter herr Lothigius och moderata samlingspartiets kraftfulla yrkande på att det snabbt skall införas avgifter för användningen av det svenska vägnätet.

Till herr Dahlgren vill jag inledningsvis säga att jag icke kommer att inlåta mig på någon ytterligare debatt om hans begrepp "ministerstyre". Det är bara herr Dahlgren som har använt det ordet i den här debatten. Han torde, såvitt jag förstår, också bli ensam om detta. Det gjordes ett försök, om det nu var av herr Dahlgren eller av någon annan, för en tid sedan att föra fram denna fråga till konstitutionsutskottet. Den kom aldrig på konstitutionsutskottets bord, inte ens för behandling. Jag utgår från att herr Dahlgren, nästa gång som jag eller någon annan kan anklagas för ministerstyre, använder den riktiga vägen över konstitutionsutskottet. Det bör rimligtvis vara det utskottet som skall bestämma i en sådan här fråga. Jag kommer alltså icke att vidare diskutera den.

Till herr Dahlgren vill jag säga ytterligare en sak. Även om herr Hugosson klarade den lika bra som någon annan, finns det ett tillägg att göra.

Man kan naturligtvis, menar herr Dahlgren, inte ha hur många uppfattningar som helst. Har man som herr Dahlgren en uppfattning som ledamot av vägverkets styrelse, så driver man den sedan vart man än kommer. Ett ekonomiskt helhetstänkande, ett samhällstänkande är fullständigt främmande för herr Dahlgren. Är man överens i en fråga inom en styrelse där man sitter – SJ:s styrelse eller vägverkets styrelse – då driver man den frågan.

Ja, herr talman, varför skall vi syssla med politik i så fall? Då är det egentligen bara att skicka in sin uppfattning med posten, och sedan har man klarat av saken. Nej, så kan vi inte arbeta, vi andra som är ansvariga parlamentariker.

Det går inte att som herr Dahlgren, och hela centerpartiet förresten, agera lättsinnigt i dessa viktiga frågor. Man kan inte, herr talman, som centerpartiet gör i den stora trafikpolitiska motionen – som jag satt och bläddrade i medan jag väntade på min tur – när det gäller insatserna för den kollektiva trafiken säga: "Insatserna skall ske på sådant sätt att behovet av personbilsåkning minskas." På nästa rad, herr talman, står det: "Detta får dock inte åstadkomma någon onödig irritation bland bilisterna."

Det är alldeles klart att har man så vida ramar för sitt agerande, lär man aldrig kunna bli osams med någon. Då torde man kunna leva lycklig hela livet, vare sig man sitter i riksdagen eller sitter någon annanstans. Jag säger det bara därför att det måste finnas litet av ryggrad – och

inte så litet heller – i oss, om vi skall kunna stå emot alla de krav och önskemål om prioriteringar som vi får vara med om här i huset.

Jag vill rent allmänt säga att det är inte så konstigt att den diskussion som förs nu har kommit att kanaliseras till det s. k. 200-miljonersanslaget. Detta är nämligen ett sysselsättningsanslag. Det tillkom på sin tid på initiativ av AMS för att användas som buffert i svåra situationer runt om i landet, där de ordinarie vägplanerna inte räcker till. Dessa är långsiktiga, de omfattar minst femåriga objekt. Det måste finnas någonting däremellan, och det är klart att diskussionen då kommer att röra sig för eller emot sysselsättningen.

Jag har uppfattat oppositionens talesmän här i dag som att det är omöjligt att tänka sig något vägbyggande av den typ som vi förordar. Man måste ha en helt annan planering, menar oppositionen, innan man ger sig in på saker av detta slag.

Jag skall lämna herr Dahlgren och vända mig till herr Sven Gustafson i Göteborg, som var inne på en diskussion om hur många från mitt parti som har instämt i hans och utskottsmajoritetens tankar om 200-miljonersanslaget. Vi kan stå här och läsa upp telegram och uttalanden hur mycket vi vill. Jag tog med mig ett från Kiruna FCO, som konstaterar att de nu har väntat 30 år på Kiruna-Narviksvägen, och de vill inte vänta längre. Jag kan också till herr Gustafson säga – även om det är meningslöst att tala om vilka som är politiska meningsfränder eller inte – att för inte många dagar sedan tog jag på mitt rum i riksdagshuset emot representanter för Trollhättans och Vänersborgs kommuner. Kommunalfrådet i Vänersborg, som har samma partifärg som Sven Gustafson, och vice ordföranden i kommunstyrelsen i Trollhättan, som är centerpartist – åtminstone sade han det – pläderade för att man skulle ta av 200-miljonersanslaget och ge till deras område. Jag respekterar det. Som ansvarig för denna verksamhet är jag skyldig att lyssna till alla, och gör det också. Ställningstagandet får inte, herr Sven Gustafson i Göteborg, vara beroende av hur många som från tid till annan kan mobiliseras från det ena eller det andra politiska lägret för en viss ståndpunkt. Man måste se till sakfrågorna – det rör sig om litet för viktiga ting för att räkna människor och partifällor. Den regeln har regeringen följt och det har även reservanterna gjort.

Jag vill bara tillägga att om utskottsmajoriteten vinner bifall till sitt förslag är det helt omöjligt att tänka sig att människorna i Ammarnäs i inre Västerbotten, att människorna i Tornedalen, att människorna i det inre av Jämtland, att de arbetslösa i Hälsingland – här stannar jag och slutar uppräknningen, men jag skulle kunna fortsätta – skulle kunna få arbete. Dessa vägplaner som vi har talat om kommer inte med om det inte sker specialinsatser. Jag måste säga det med hänsyn till alla dessa dimridåer som här läggs ut, ty man skulle annars kunna få den uppfattningen att dessa arbeten skulle kunna komma i gång ändå – så enkelt är det ju inte.

Det är klart, herr talman, att vi bör diskutera i en sådan här debatt

både frågan om vägnätets utformning och frågan om omfattningen av vägbyggandet. Jag är också fullt medveten om att oberoende av vilka utgångspunkter man har kan man komma till skilda bedömningar. Men en seriös analys av vårt vägnät – jag vill gärna ha sagt det – utgående från faktiska förhållanden om trafikmängd, belägningsandel, bärighet och standard i övrigt visar den väldiga förändring av vägnätet som skett under gångna år – detta sagt som en liten balans mot den svartmålning som här gjorts. Vägnätet kan – även om brister ännu återstår på många håll – väl fylla sin uppgift i trafikförsörjningen enligt min mening.

Fr. o. m. år 1973 är mer än halva det vägnät, som staten är väghållare för, asfaltbelagt eller försett med oljegrus. Det får ses som en viktig milstolpe i den ombyggnad och förbättring av vägnätet som skett under hela efterkrigstiden. År 1960 var ca 18 % av vägnätet belagt. När jag för några månader sedan tog emot betänkandet från kommittén för långsiktig vägplanering observerade jag att man i fråga om utvecklingen av slitlagertypen följt upp utfallet av de bedömningar som Vägplan 1970 gjorde utifrån sina förutsättningar. Dessa förutsättningar grundades på en antagen tillväxt av medelstilldelningen som jag tror inte ens den ivrigaste förespråkare för ett ökat vägbyggande i dag vill förorda, nämligen en tillväxt med 7,5 % årligen i fasta priser. Trots att dessa förutsättningar ej uppfyllts konstaterade kommittén att den i Vägplan 1970 beräknade fördelningen mellan grusvägar och belagda vägar har fram till i fjol uppfyllts, dvs. andelen belagda och oljegrusade vägar hade ökat i den snabba takt som Vägplan 1970 antog.

Vägnätets bärighet är en annan viktig standardkomponent, vilken är av stor betydelse bl. a. för vår skogsindustri men även för andra. Under 1960-talet kunde övervägande delen av vägnätet upplåtas till 8 tons axeltryck och under år 1963 kunde vissa viktigare riksvägar börja upplåtas till 10 tons axeltryck. År 1969 – dvs. för ungefär sex sju år sedan – kunde en fjärdedel av vägnätet ges detta axeltryck. I år medges 10 tons axeltryck och 16 tons boggitryck på drygt 92 % av vägnätet.

Den utveckling av vägnätet som skett, och som jag har illustrerat genom att peka på utvecklingen av belägningsandelen och tillåtna bärigheten, har kunnat ske tack vare en omfattande investeringsverksamhet. Denna investeringsverksamhet har möjliggjorts, dels genom en betydande ordinarie medelstilldelning, dels genom beredskapsmedel i systerstatens främjande syfte.

Jag har, herr talman, velat nämna dessa uppgifter om vårt vägnät mot bakgrund av att det ibland t. o. m. hävdas att vägnätet skulle ha varit bättre förr, vilket alltså inte är i överensstämmelse med det faktiska förhållandet, även med hänsyn tagen till trafikutvecklingen. Enligt min mening har alltså de borgerliga svartmålat den allmänna situationen, men det må, herr talman, vara en borgerlig ambition.

I år har emellertid det borgerliga ägerandet i vägfrågorna fått en allvarligare innebörd. Man drar sig inte för att offra viktiga arbetsmarknadspolitiska och regionalpolitiska intressen i sin iver att vinna några

taktiska poäng. Jag finner det därför synnerligen angeläget att – med anknytning till herrar Hugossons och Östrands tidigare anföranden – göra klart vad som håller på att ske. Och det räcker inte att det klagörs här i kammaren. Det måste i den fortsatta politiska debatten föras vidare så att man ute i de berörda regionerna i landet blir på det klara med vad man håller på att förlora i fråga om regionalpolitiska satsningar och sysselsättningstillfällen genom vissa av de borgerliga förslag vi i dag behandlar.

Bakgrunden är ju den – som vi redan har hört – att regeringen vid sidan om de ordinarie anslagen till byggande och drift av statliga vägar föreslagit fortsatt anvisning av 200 milj. kr. till särskilda byggnads- och förbättringsåtgärder avseende sådana vägar. Det är ett anslag som skall användas till vägobjekt vilka på en gång tillgodoser väg-, regional- och sysselsättningspolitiska aspekter. Anslaget skall disponeras i samråd mellan vägverk och arbetsmarknadsverk. Och vid den överprövning som naturligen ankommer på regeringen skall frågorna på motsvarande sätt beredas i samråd mellan kommunikations- och arbetsmarknadsdepartementen.

Just det förhållandet, herr talman, att detta anslag visat sig vara ett i hög grad flexibelt och verkningsfullt instrument har tydligen varit för mycket för oppositionen. Det bidrar ju till att lösa angelägna behov, som inte går att tillgodose inom ramen för de mera begränsat trafik-ekonomiska vägplaner som vägverket arbetar med. Och kan man på detta sätt hjälpa olika regioner och bygder, så kan det för oppositionen vara svårt att där odla det missnöje som tydligen är den nödvändiga grunden för oppositionspolitik. Så har man då enat sig på den borgerliga sidan om att försöka få bort det här anslaget och att överföra medlen till de ordinarie anslagen så att de följer sedvanliga planerings- och handläggningsrutiner. Vi har suttit här och lyssnat under tre timmar på att herrar Dahlgren, Sven Gustafson och Lothigius inte kan tänka sig att bygga en enda väg med mindre än att det finns planer färdiga till sista punkten i varenda liten promemoria som tänkas kan. Något snabbt igångsättande av sysselsättningen, om en bygd råkar ut för akut arbetslöshet, är för oppositionen helt främmande. Borta är genom oppositionens förslag de för oppositionen besvärande sysselsättnings- och regionalpolitiska insatserna. Det har dock inte besvärat de borgerliga riksdagsledamöter och kommunalpolitiker, som enligt vad vi hört deltagit i uppvaktningar och begärt att särskild hänsyn skall tas till deras bygder med anlitande av det här anslaget.

Något som det i hög grad är angeläget att understryka i det här sammanhanget är den nya syn som under senare år vuxit fram i fråga om samspelet mellan olika samhällssektorer. Vi har med riksdagens goda minne fått en regional utvecklingsplanering, som innebär att olika samhällsaktiviteter samordnas i syfte att uppnå de regionalpolitiska mål som uppställs. Vi har fått en regional trafikplanering, som skall ge möjligheter till en rationell samordning och arbetsfördelning i förhållandet mellan olika tra-

fikmedel. Den skall också verksamt kunna bidra till att transportsektorn utvecklas på ett sätt som är i linje med de övergripande mål som uppställs i fråga om regional- och näringspolitik, arbetsmarknadspolitik osv. Och vi strävar gemensamt efter att ge planeringsprocessen hos de enskilda trafikverken och trafikmyndigheterna en utformning som möjliggör de impulser och den påverkan från centrala, regionala och lokala organ som är en förutsättning för att en sådan övergripande samordning skall komma till stånd.

Vad beträffar vägverket har under de allra senaste åren bedrivits ett utvecklingsarbete som siktar till att planeringsprocessen på vägväsendets område på ett helt annat sätt än tidigare får en sådan inriktning. Riktlinjerna för detta utvecklingsarbete angav regeringen redan i 1972 års budgetproposition. Jag konstaterade den gången att det föreligger ett behov av att i det fortsatta mera långsiktiga utvecklingsarbetet väga in olika samhällsekonomiska effekter vilka inte ryms i en mera trafikekonomiskt inriktad kalkylmodell. Behovet härav ökar med de vidgade regional- och näringspolitiska aspekter som läggs på samhällets investeringar i olika hänseenden.

Vinsterna hos ifrågakommande vägätgärder kan – framhöll jag då – i ett sådant perspektiv inte enbart bestämmas med hänsyn till trafikanterna utan bör även härledas ur bebyggelse- och näringslivsutvecklingen. Utredningsarbetet som bedrivits av kommittén – som jag förut nämnde – för den långsiktiga vägplaneringen har numera resulterat i ett betänkande, som även hunnit remissbehandlas. Beredningen pågår, och avsikten är – som också herr Hugosson tidigare i dag framhöll – att resultatet av regeringens överväganden skall redovisas i den kommande trafikpolitiska propositionen.

Låt mig här begränsa mig, herr talman, till att konstatera att det vid remissbehandlingen uppenbarligen finns en bred uppslutning kring det synsätt på vägplaneringen som jag här gett uttryck åt. Det finns anledning att framhålla detta med tanke på att den borgerliga majoriteten i detta sammanhang uppenbarligen är beredd att låta de medel som ryms inom 200-miljonersanslaget i stället i huvudsak användas för åtgärder som enbart kan motiveras i ett mera begränsat trafikekonomiskt perspektiv. Den promemoria som den borgerliga majoriteten bifogat sitt yttrande tyder härpå.

Den angivna strävan till samverkan mellan olika samhällsorgan och samhällsaktiviteter återspeglas också i förhållandet mellan arbetsmarknadsverket och andra myndigheter. Inom vägväsendet har detta kommit till uttryck i just det 200-miljonersanslag som de borgerliga ledamöterna nu vill avveckla.

200-miljonersanslaget har tillkommit genom att beredskapsmedel överförts från arbetsmarknadsdepartementets till kommunikationsdepartementets huvudtitel – det måste nu definitivt slås fast – och detta för att möjliggöra en bättre samordning mellan de sysselsättningspolitiska och de regional- och vägpolitiska bedömningarna. Detta är – som ar-

betsmarknadsstyrelsen framhållit – att se som uttryck för en medveten strävan att i lämplig utsträckning till olika sakområden överföra beredskapsmedel med sikte på en mera rationell användning av dessa. Arbetsmarknadsstyrelsen har också kunnat konstatera att de erfarenheter man fått genom detta anslag är övervägande goda. Man pekar bl. a. på den säsongutjämning som kunnat ske och som delvis påkallats av vägverkets ordinarie verksamhet. Arbetsmarknadsstyrelsen anser att den regionalpolitiska styrning som anslaget möjliggjort får anses vara av väsentlig betydelse. Och arbetsmarknadsstyrelsen framhåller, att ett slopande av anslaget – som borgerligheten vill – uppenbarligen kommer att innebära en motsvarande beskärning av möjligheterna att utnyttja det offentliga vägbyggandet för sysselsättningsfrämjande insatser.

Det här anser jag ger en mycket klar belysning av vad de borgerliga ledamöterna i trafikutskottet är beredda att offra för sina syften. Det är inte bara det att man vill dra undan medlen från de sysselsättningsändamål som motiverat anslaget tillkomst. Man är också beredd att bryta en utveckling, som kunnat ge liknande samordningsmöjligheter på andra sakområden. De borgerliga ledamöterna bör vara medvetna om att, för det fall deras förslag skulle vinna riksdagens bifall, man från arbetsmarknadssidan säkerligen kommer att ha litet intresse att göra några nya försök till det slag av samverkan som det här anslaget är ett uttryck för. Det är med hänsyn bl. a. härtill enligt min bedömning ett tungt ansvar de borgerliga tar på sig.

Dess värre tycks inte dessa övergripande argument räcka. Eller också förstår man det men försöker på något sätt lägga ut, som jag tidigare sade, en dimridå, som man tror skall dölja de arbetsmarknadspolitiska konsekvenserna av ett bifall till det borgerliga förslaget. Man hänvisar till de möjligheter som den s. k. investeringsreserven erbjuder. Herr Dahlgren, herr Gustafson och herr Lothigius har talat om investeringsreserv. Man talar om den i budgetpropositionen begärda finansfullmakten. Detta har ju inte något att göra med den samordning av arbetsmarknadsverkets och fackmyndighetens handlande som är en förutsättning för att kunna bedriva en effektiv sysselsättningspolitik, inriktad i detta fall på regional- och vägpolitiskt angelägna projekt. Det är denna möjlighet man i dag vill spela bort.

I fråga om 200-miljonersanslaget för nästa budgetår angav jag för någon tid sedan hur anslaget lämpligen skulle disponeras. För det uppbär jag kritik. Jag tar den kritiken med ganska stort lugn. Jag vet att om man skall ha möjligheter att kommunicera med människorna ute i bygderna måste det vara en dialog, inte en ensidig diskussion. Det går inte för en politiker, var han än sitter, att alltid bara lyssna. Han måste någon gång också ge ett svar. Jag vill gärna som en liten illustration till det bara säga, herr talman, att i morse ringde mig en numera, det tors jag säga, god vän från Ammarnäs. Han sade: Hur går det nu med vår väg, händer det någonting? Det har länge förts litet halvkvävda resonemang. Jag sade: Det får vi tala om senare under dagen, när riksdagen har beslutat

i de här frågorna. Men så mycket kunde jag säga åt honom, att om vi inte skulle få fortsätta med de 200 miljonerna kommer man i Ammarnäs inte att få någon väg inom överskådlig tid. Det tordes jag säga, därför att jag vet det.

Min plan, som alltså var mycket preliminär och som var ett underlag för frågans fortsatta behandling av arbetsmarknadsstyrelsen och vägverket, var ett försök att peka på hur det här anslaget skall användas, varför det har tillkommit, för vilket syfte det finns. Den planen innebär, såsom också har sagts här, att vi beträffande ca två tredjedelar av anslaget skall diskutera fördelningen på olika län. Vi har gjort och tänker göra en rad vägförbättringar i skogslänen. Bland dem finns vägförbindelser som binder samman tidigare kommuncentra med nya kommuncentra, som kommit till efter kommunreformen. Det gäller Strömsund-Backe i Jämtlands län, det gäller Alftavägen, som här har talats om, det gäller Ammarnäsvägen, Seskaröbron, Tornedalen; det gäller också vägen Kiruna-Narvik i Norrbottens län, E 6 osv.

Är det farligt att gå ut och säga att detta är angelägna vägprojekt? Skall vi ett ögonblick hålla inne med var vi tycker att man bör satsa vägpengar i det här ögonblicket? Skall vi smyga som katten kring het gröt och säga: Vägen mellan Kiruna och Narvik skall vi hålla tyst om, så att vi inte stör någon? Vem vill bedriva politik på det viset? Vill herr Dahlgren att han och jag skall smyga oss in i ett näst intill lufttomt rum och bara mumla till varandra: Det är klart, hade vi pengar skulle vi göra det och det? Nej, en politiker med krav på att bli tagen på allvar går ut när han tycker det är riktigt och talar om: I den mån det finns möjligheter att satsa på dessa projekt skall vi arbeta för det! Man kan inte gärna bara säga, för att komma ifrån det hela: Det finns inga färdiga planer, det finns inga arbetsplaner, det finns ingen planering! Då får vi knappast människornas förtroende tillbaka.

De hundra miljoner varmed det ordinarie driftanslaget skulle ökas, enligt de borgerliga, skulle – säger man – fördelas med ca 4 milj. kr per län; därvid är avsikten att de skulle användas för nya asfalt- och oljegrusslitlager på vägarna. De arbetena måste utföras under sommarhalvåret, vilket direkt försvårar en säsongutjämning av sysselsättningen. Dessutom har de här arbetena en hög andel material- och maskinkostnader, vilket ytterligare begränsar deras sysselsättningseffekt. Länsarbetsnämnderna kan därför i de här fallen knappast få någon nämnvärd möjlighet att anvisa arbetslösa till dessa arbeten.

Av de 100 milj. kr. som skulle överföras till det ordinarie byggnadsanslaget återfinns ca 60 milj. kr. i mitt preliminära förslag – avsedda att diskuteras med AMS och vägverket. Men, herr talman, den borgerliga oppositionen har inte i utskottsbetänkandet förklarat hur det skall gå till att använda ordinarie medel – för det blir ju fråga om det efter en överföring – till dessa projekt, när man är hänvisad till den flerårsplanering som styr användningen av anslaget. Hur skall det gå till? Det är nämligen endast en mindre del av dessa projekt som återfinns i fler-

årsplanerna. Dessa planer är ju fastlagda, herrar Dahlgren, Gustafson i Göteborg och Lothigijs. Vad gör man åt det? Man kan tala om omöjlig planering.

Mot denna bakgrund vill jag hänvisa till de borgerliga ledamöternas påstående, att sysselsättningseffekten av den i promemorian skisserade användningen skulle bli närmast likvärdig med det förslag som vi presenterat som ett underlag för förhandlingar med AMS och vägverket. Detta påstående är felaktigt.

Man förstår den reaktion som kommit till uttryck i Svenska byggnadsarbetareförbundets skrivelse till trafikutskottet, som herr Östrand också mycket utförligt belyst. Man påtalar där, som man säger, cynismen hos de borgerliga motioner som varit vägledande för de borgerliga utskottsledamöternas agerande. I förbundets skrivelse framhålls bl. a.:

”De borgerliga partiernas förslag — — — innebär att ett stort antal av vårt förbunds medlemmar inte kommer att kunna beredas arbete.”

Detta vet ju Byggnadsarbetareförbundet. Det är ju dess uppgift att försöka hjälpa sina medlemmar, och dess företrädare kan ju knappast skriva osanningar till trafikutskottet.

200-miljonersanslaget har tillkommit för att bl. a. användas i sysselsättningsstödande syfte. Det skall användas, herr talman, för att hjälpa arbetslösa människor ute i våra glesbygder liksom för att ge möjlighet till specialinsatser i andra delar av landet. Det betänkande som den borgerliga utskottsmajoriteten enats om när det gäller det anslag vi här diskuterar torde, herr talman, vara unikt i åtminstone ett avseende. Det måste vara första gången som ett utskott föreslår riksdagen att besluta ta bort ett anslag som skall användas för att hjälpa arbetslösa till arbete. Det finns ett borgerligt parti som i alla sammanhang talar om att man vill skapa 400 000 nya jobb. I dag försvarar samma parti, tillsammans med den övriga oppositionen, ett förslag som kommer att ta bort möjligheterna att ge flera hundra människor deras självklara rätt till arbete. Jag upprepar, att det blir ett unikt beslut om riksdagen bifaller det borgerliga förslaget.

Jag skall inte ytterligare förlänga mitt anförande. Jag har bara önskat fästa riksdagens uppmärksamhet på en vägpolitiskt viktig fråga. Frågan om disponeringen av 200-miljonersanslaget är alltför viktig och har alltför vittgående konsekvenser för att få avgöras utifrån ett snävt partitaktiskt synsätt. Vi får inte skapa svårigheter för väginvesteringarnas samordning med sysselsättnings- och regionalpolitiken.

Enligt mitt bedömande, herr talman, är det egentligen ofattbart att riksdagen skulle låta lotten avgöra om arbetslösa människor runtom i vårt land skall få sysselsättning. Vad skall vi säga till alla dessa när vi möter dem? Det kommer nämligen, herr talman, även en dag efter den här dagen.

Herr LOTHIGIUS (m) kort genmäle:

Herr talman! Det var i sanning en kraftfull salva som sköts från denna

talarestol. Låt mig försöka hinna svara på några frågor, herr kommunikationsminister.

Den första frågan, om Svenska Dagbladets referat om skatteökning, har också jag uppmärksammat. Jag tycker att det är bra att kommunikationsministern har tagit upp den. Jag har i annat sammanhang till andra tidningar sagt ifrån att jag anser påståendet, såsom det har förts fram, vara grundlöst.

Den andra fråga som kommunikationsministern tar upp är hur centerpartiet, folkpartiet och moderata samlingspartiet skall kunna regera tillsammans när de har så olika uppfattning om möjligheterna att finansiera vårt vägväsende. Vi har inte så stora skillnader i våra uppfattningar, herr kommunikationsminister. Vi moderater använder oss av avgiftsfinansiering – och det har vi gjort i alla dessa år – därför att vi tycker det är en lämplig och riktig form så länge det finns valmöjligheter. Även om centern och folkpartiet inte vill driva den linjen, kommer vi fortfarande att driva den i diskussioner med centern och folkpartiet. Inser man inte där att det är rätta vägen att gå, får vi försöka hitta andra möjliga vägar för att förbättra vår investeringssituation och vägnätet i detta land.

Jag tog upp hur olika situationen är när det gäller försvaret och när det gäller våra vägar. Det kan vara en riktig jämförelse, eftersom vi har en tung och kraftfull investering i försvaret och likaså inom vägnätet. Några miljoner kronor ovanpå anslagen i denna budget skapar väldiga utrymmen för att förbättra vårt vägnät och klara den nuvarande svåra situationen för det. Det finns nu inga problem i det sammanhanget, men ju längre tiden går och ju längre kommunikationsministern får styra utbyggnaden av våra motorvägar, desto sämre förutsättningar till en förbättring kommer det naturligtvis att bli därför att det inte går att införa detta avgiftssystem, som i alla fall vi tycker är en fin lösning.

Sedan har kommunikationsministern påstått att vi odlar missnöjet. Jag har tyvärr för kort tid på mig för att här gå in på hur det ligger till med detta, men vid de sammanträffanden som vi har haft tidigare, där bl. a. vägverkets chef har varit närvarande, har han sagt att den ökade bärigheten egentligen inte är ett resultat av den starka satsningen på vägbyggandet utan att den har tillkommit genom att man upplåtit vägnätet för 16-tonslaster. Men nu säger kommunikationsministern att det behövs mycket större insatser för att klara situationen.

Herr SVEN GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Herr talman! Kommunikationsministern säger att oppositionen svartmålar när det gäller vägarnas tillstånd. Nej, verkligheten är bister nog, herr kommunikationsminister! Här har vägverkets styrelse, där herr Hugosson ingår, konstaterat att det under senare år pågått en kapitalförstoring på de svenska vägarna. Detta är resultatet av herr Norlings vägpolitik, så jag förstår ju att herr Norling tar till kraftord nu – det brukar vara så när argumenten inte är starka.

Nu har vi – förra året – varit överens om inom alla partier att vi måste göra en kraftig satsning på vägnätet under den kommande perioden, och vi väntar på det program för den långsiktiga vägpolitiken som vi har begärt gång på gång.

Herr Norling räknade upp vilka olika vägar som skulle komma till stånd, om hans fördelning skulle gå igenom. Men det måste ju innebära att vissa andra vägar inte kommer till stånd! Är det bara de personer som ringer till herr Norling som skall få vägar?

Så säger herr kommunikationsministern att man inte kan sitta i ett lufttomt rum och resonera om detta. Nej, men vägplanerna utformas ju genom samråd ute i kommuner, i länsvägnämnder och länsstyrelser. Där görs den ordentliga planeringen. Och så länge inte de ordinarie anslagen räcker till för att upprätthålla sysselsättning och god vägstandard inom vägverket måste de ju ökas.

Ja men, säger kommunikationsministern, då blir ju folk arbetslösa genom att den och den vägen inte kommer till stånd. Ja, visserligen går beredskapsmedlen över ett annat departement, men kommunikationsministern kan väl inte vara okunnig om att det varje år till vägändamål, vid sidan om de ordinarie anslagen, har gått ut 300 milj. kr., 400 milj. kr. och 500 milj. kr. som herr Hugosson sade. De pengarna används just i det syfte som det här gäller, nämligen för att bereda arbete och sysselsättning. Skall de slopas? Nej, vi säger att folk skall få arbete.

Jag vill säga till kommunikationsministern: Smit inte ifrån ansvaret för de arbetslösa genom att skylla på oppositionen, Statsanställdas förbund och vägverket – utan ta ansvaret! Se till att det beviljas medel som det har gjort tidigare under beredskapstiteln så att varje människa som kan syssla med vägarbete i det här landet får arbete! Det är det som majoriteten vill. Och kom inte med några bortförklaringar!

Herr DAHLGREN (c) kort genmäle:

Herr talman! Kommunikationsministern uppträder här i dag som alla goda gåvors givare och säger: Kom till mig och du skall få de vägar som du behöver – de vägar som det elaka statliga vägverket inte bygger.

Det låter naturligtvis bra, ja, jättebra. Det kommer säkert att se fint ut i protokollet. Men vad är sanningen bakom det hela?

Så sent som i höstas tillskrev kommunikationsministern statens vägverk och sade: Nu är det dags att ni gör upp flerårsplaner, för fem år, och de planerna skall hålla sig inom en ram av 765 milj. kr. varje år.

Detta belopp, sade kommunikationsministern, förutsätts bli nominellt oförändrat under ytterligare fyra år. Det innebär att med den kostnadsfördyring som vi har – låt oss räkna med 10 % – är det här anslaget år 1980 nere i 522 milj. kr. och därmed minskas byggmöjligheten.

Då står statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet här och säger: Ja, men det är ju märkligt detta, att man måste komma till mig för att få de vägar som man vill ha i bygderna.

Jag frågar då: Är det rimligt att ett statsråd ifrån sin centrala utgångs-

punkt skall bedöma de enskilda vägobjekten ute i länen när det lagstadgat är så att dessa flerårsplaner, som statsrådet själv gett direktiv om, görs upp i samråd med kommuner och länsstyrelser och fastställs av vägverket i den mån det inte föreligger skiljaktiga meningar?

Sedan säger statsrådet: Ja, men de här planerna ligger ju fast. De här vägobjekten kan ju inte komma in i dessa planer.

Vad är det som hänt från december månad och till nu beträffande dessa olika vägobjekt? Så sent som i december hade ju kommuner och länsstyrelser möjlighet att prioritera dessa objekt.

Jag måste sedan säga att det är en ren osanning – och det gör mig litet upprörd – när statsrådet säger, att Seskaröbron inte kommer att byggas, om inte riksdagen i dag beviljar anslaget på 200 milj. kr.

Statsrådet framställer det så att bron inte kommer att byggas trots att statsrådet vet att den är under uppförande. Det anslogs medel till den i fjol och arbetet fortsätter. Det beräknas i år åtgå 8 milj. kr., och det skall komma till mer nästa år.

Jag ber att statsrådet tar tillbaka uppgiften om detta – därför att den är osann.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Beträffande den sist framställda frågan av herr Dahlgren vill jag bara i sanningens namn påpeka att Seskaröbron skall börja byggas i höst om vi får medel till den. Den är inte påbörjad. Det måste ju vara någon ordning och reda på uppgifterna i den här diskussionen även från herr Dahlgrens sida.

Men vi – och inte minst de som bor på Seskarö – hoppas efter sex sju års ivrigt diskuterande, vädjande och allt vad ni vill att bron skall kunna börja byggas nu.

Vi kommer aldrig ifrån, herr Dahlgren, att det beslut vi fattar i dag har samband inte bara med Seskaröbron utan också med en rad för män-niskorna runt om i vårt land viktiga vägfrågor. Det går inte, herrar Dahlgren, Gustafson och Lothigius, att göra detta till något slags omvänd bypolitik – det är dömt att misslyckas. Det går inte att göra gällande att detta skulle fungera så att om någon kommer till mig, så sitter jag liksom och kastar krona och klave om vilka som som skall få en väg. Det märks att man inte känner till mycket om hur ordning och reda skall tillämpas, när man kan slunga ut sådana påståenden. Jag skall inte säga mer om det. Det är en litet för billig argumentering att hålla på så här. Det visar ihålligheten i hela resonemanget när man försöker göra detta till en Bengt Norlings alldeles privata diversehandel i vägbyggande, när det i själva verket bygger på seriösa människors långvariga väntan ute i bygderna på att få exempelvis en farbar väg fram till kommun-centrum. Jag upprepar: Vad skall vi, herr Dahlgren, säga till våra vänner ute i bygderna som vet att de skall ha en chans att få vägar – om de bor i Ammarnäs, i Tornedalen eller var som helst?

En del andra fel har också påpekats här. Jag vill skynda mig att säga

att jag alltså gör kopplingen – jag hoppar över till det igen – mellan Svenska Dagbladets påstående om höjning av bilskatten med 1 000 kr. och det borgerliga kravet på ökat vägbyggande. Jag tar helt avstånd från det här aktualiserade förslaget; jag vill bara att oppositionen också gör det. Det kan ni väl kosta på er, om ni menar att ni inte har med detta att göra – kopplingen till tullvägar osv. Är det så märkligt att ge den svenska bilisten och därmed den svenska medborgaren ett besked i dag om vad som kommer att hända i den frågan under en eventuell borgerlig regering? Eller skall det också bli en sådan där fråga som det är alldeles omöjligt att få svar på?

Kirunavägen har här vid flera tillfällen varit uppe till diskussion. Man ställde ut vägplanen i måndags – helt obekant, tydligen, för oppositionen. Det gäller det sista avgörande som skall ske för att man skall kunna sätta i gång med att bygga den vägen.

Herr Dahlgren hade i sitt första inlägg en snabbt förbiilande uppgift om något slags 20-procentig arbetslöshet bland vägarbetarna. Hörde jag fel, herr Dahlgren? Om jag inte hörde fel, konkretisera den uppgiften med sakunderlaget som visar vad det här skall gälla för någonting! Det är oerhört viktigt för oss. Jag bara gjorde en snabb anteckning, men det är möjligt att jag hörde fel, och i så fall behöver herr Dahlgren inte svara på frågan.

Jag återkommer till att om vi vill vara realister i riksdagen, så kan vi inte i en sådan här diskussion gömma oss bakom tankar och resonemang om planer, diskussioner om förberedelser osv. Det tror inte människorna på, när de vill ha jobb. Det finns ingen som får en timmes jobb genom att man sitter och gömmer sig bakom ofullständiga vägplaner. Vi kan sätta i gång en rad objekt som herr Dahlgren inte tror kan igångsättas nu, som inte finns med i dessa vägplaner som fastställdes här före jul. Det gäller mängder av vägprojekt, men vi måste ha pengarna till dem för att kunna sätta i gång, och nu har vi den möjligheten, om inte herr Dahlgrens och den övriga oppositionens förslag skulle vinna bifall.

Jag tycker i ärlighetens och sanningens namn att vill man dra bort möjligheter till sysselsättning – det är det det är fråga om – för hundratals människor, möjligheter att få ett rejält jobb, då skall man inte gömma sig i diskussionen bakom plantänkar, promemorior från vägverket osv. Då skall man fatta beslut snabbt och se till att jobben kommer i gång. Det resonemang som ni här har fört hittills har gett svar på en fråga: Det är omöjligt att bygga vägar med AMS-medel. Det skulle nämligen inte gå att sätta i gång ett snabbt vägbygge, enligt vad herr Dahlgren nyss sade, genom AMS om detta skulle gälla. Det måste finnas färdiga, fastställda planer, det är kontentan. Kan man på ett mera drastiskt sätt visa att man inte vill göra någonting för människorna? Jag kan inte finna det.

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

Herr LOTHIGIUS (m) kort genmäle:

Herr talman! Kommunikationsministern frågar: Varför hänger ni upp er på den s. k. planeringen när det gäller dessa 200 milj. kr.? Ja, om man jämför kommunikationsministerns förslag med vägverkets, förstår var och en orsaken till det hela. När vägverket icke kan klara ordinarie arbete med den budget som föreligger utan det finns ett stort gap, så måste det vara riktigt att ge vägverket förord till dessa pengar.

Kommunikationsministern har trots allt en väldig arsenal att använda sig av, om han vill göra detta och om han har kraft nog att föra fram det i regeringen. Han kan peka på sysselsättningsbesvärligheterna i de olika områdena. Det har alltså kommunikationsministern förmåga och möjligheter att göra, och han kan på det sättet tillfredsställa varje del av detta land, om så skulle behövas.

När det gäller broarna har vi ju kommit överens om att Öresundsbron, ifall den kommer till stånd, skulle avgiftsbeläggas. Moderata samlingspartiet har varit med om beslutet att icke avgiftsbelägga Ölandsbron, fast jag personligen har en annan uppfattning. I fråga om Seskaröbron är det ju ett helt annat förhållande. Det måste vara litet realism i själva problemställningarna, när man jämför broarna och deras betydelse för den allmänna trafiken: turismen, utlandstrafiken, användbarheten av bron såsom sådan.

Till sist återkommer jag till vad som sagts av vägverkets chef när det gäller satsningen på vägarna och när det gäller själva bärighetsfrågorna. Han säger klart ifrån att vi har höjt bärigheten på vägarna, men vi kan icke fortsätta, utan vi måste sänka bärigheten på våra svenska vägar, om icke nya anslag kommer till utöver dem som regeringen f. n. ger. Det innebär en total försämring för hela vår åkerinäring och för näringslivet som helhet i detta land, om det icke sker en annan upp- rustning av vägnätet. Där har vi, herr talman, anvisat hur en sådan upp- rustning borde kunna komma till stånd, och där är vi även överens i stort inom de tre icke-socialistiska partierna.

Herr SVEN GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Herr talman! Kommunikationsministern talar om "det borgerliga kra- vet på ökat vägbyggande". Får jag på nytt påminna om att hela riksdagen förra året i ett uttalande var enig om att man måste göra en ökad satsning på vägbyggandet under den närmaste tioårsperioden. Skall man nu göra någon koppling till det försenade aprilskämtet i Svenska Dagbladet, så kan den göras åt olika håll, men jag tycker det är bäst att vi inte befattar oss med sådana orimliga saker som fanns i den artikeln.

Vidare säger kommunikationsministern: Arbetet med Kirunavägen kan komma i gång snabbare. Ja, men det är ju utmärkt. Stenungsunds- projektet kan komma i gång snabbare – det är mycket bra. Vi har i

majoritetens yttrande sagt: Dessa byggen skall komma i gång så snart de praktiska förutsättningarna föreligger, och då skall medel ställas till förfogande. Därvid blir det kommunikationsministerns uppgift att komma till riksdagen och begära medel, och jag hoppas att det är ett angenämt uppdrag för herr Norling. Vi kommer att bevilja medel.

Kommunikationsministern säger att vi hävdar att det inte går att göra en enda väg utan att man har planer, och då tycks kommunikationsministern syfta på tioårsplaner, femårsplaner osv. Men det som behövs innan man sätter i gång byggandet av en väg är en arbetsplan, så att man vet hur vägen skall utföras. När vi hade arbetsmarknadsverkets representanter upp i trafikutskottet sade dessa: Det är klart att vi inte kan sätta i gång vägbyggen utan att ha resonerat med vägverket, så att vi vet hur vägen skall utföras genom att vi får en arbetsplan. Det är också detta vi säger.

Vad händer om man går med på utskottsmajoritetens förslag? Det är det som är det intressanta. Jo, därigenom får vägverket tillräckliga medel för sin ordinarie verksamhet, verkets anställda får sysselsättning och de hos entreprenörerna anställda får också sysselsättning. Vi kan alltså driva en rationell vägpolitik. Men vad händer mera – om nu inte Bengt Norling sätter sig på tvären? Jo, nu som vartenda år tidigare anslås beredskapsmedel. Det är visserligen inte kommunikationsministerns departement, men kommunikationsministern kan ju ändå inte vara okunnig om den möjligheten. Det anslås så mycket pengar att ingen människa som vill syssla med vägarbete skall behöva gå arbetslös. Det är regeringens ansvar att så sker, och regeringen kan i det hänseendet inte skylla ifrån sig på oppositionen.

Herr DAHLGREN (c) kort genmäle:

Herr talman! Detta är en ganska meningslös diskussion, eftersom statsrådet ju inte kan ens de grundläggande förutsättningarna i planeringsarbetet. När det gäller Seskaröbron vill jag bara hänvisa kammarens ledamöter till vad som står på s. 60 och 61 i utskottets betänkande.

Vem är det som bedriver bypolitik? Bedriver den bypolitik som säger att i botten på allt vägbyggande måste finnas en ordentlig planering? Eller bedriver den bypolitik som centralt sitter och fördelar pengarna efter uppvaktningar och efter resor i landet? Jag tillhör dem som tycker att det är bra att vi har en kommunikationsminister som reser omkring på tjälskadade vägar. Men kom ihåg att i dag är 600 mil väg avstängda på grund av tjälskador. Fortsätt gärna resan upp över landet i takt med att tjälen går ur marken! Besök gärna Västernorrlands län, detta tjäl-skadornas eldorado. Gå ut till befolkningen i den bygden och säg: Tänk vad ni har fått bra vägar och vad vi har höjt bärigheten här, och hur vi har ökat beläggningen! Med bärighetsökningen var det ju så, att den ökade från 78,9 % till 90,1 % under den fantastiska tiden från kl. 00.00 till 00.01 nyåret 1974 – och inte en enda krona kostade det. Det var ett administrativt beslut som fattades för att man skulle klara den nya

lagen om överlastavgifter. Det är klart att man då kan slå sig för bröstet och säga: Se, vilket vägnät vi har skapat! Men hur ser det ut i verkligheten? Hur är det med den fina situationen på beläggningssidan, där vi ökar beläggningsprocenten med 1 % om året och där det är 50 % kvar? Många människor åker i dag på obelagda vägar och kommer aldrig att få åka på annat än obelagd väg. Det är den goda situationen.

Samtidigt säger alla vägarbetare – de kallas i dag för R-tjänstemän: Vad sysslar ni med i riksdagen? Man har många gånger stoppat mig och frågat: Förstår ni då inte, ni som sitter där uppe, att det är nationalekonomiskt vansinne att låta oss år efter år använda vatten, lera och salt för dammbindning och låta oss köra på grus år efter år, när man i stället kunde belägga vägarna och låta oss syssla med produktiva ombyggnader?

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Nej, vi kan inte sluta debatten om Seskaröbron med det besked som herr Dahlgren gav. Det är nämligen så att Seskaröbron har fått drygt 1 milj. kr. i år av detta års 200-miljonersanslag. Byggnadsstart kommer att ske i höst, men det blir inte aktuellt med någon sådan start förrän finansieringen för 1977 blivit klar. Vi arbetar nämligen så här i landet, att vi inte börjar bygga broar förrän vi har finansieringen i hamn. Vi kan inte hålla på att bygga broar några hundra meter ut i vattnet och sedan stoppa bygget. Projektet är inte med i flerårsplanen. Sammanlagd kostnad: ca 15 miljoner. Så var det med Seskaröbron. Det blir alltså, herr Dahlgren, inte någonting, om inte riksdagen fattar ett positivt beslut i enlighet med reservanternas skrivning här i dag.

Jag har inte fått något som helst samfällt svar från oppositionspartierna om vad som kommer att hända i fråga om vägtullar. Jag noterar det. Här finns det kanske trots allt en politisk koppling mellan ett ökat vägbyggande och avgiftsuttag av bilisterna. Jag noterar alltså att det inte har lämnats något klart besked från de tre oppositionspartierna, huruvida människorna kommer att få betala vägavgifter om vi skulle få en annan regering. I avsaknad av ett så klart och enkelt besked till de svenska bilisterna utgår jag ifrån att denna fråga ännu inte är färdigdiskuterad mellan oppositionspartierna. Vi får fortsätta att sväva i okunnighet om vad det kan komma att bli av det.

Det är en mycket allvarlig fråga. Det gäller då inte bara kanske 1 000 kr. per bil och år. Det kan på sådana ställen där människorna måste åka ofta till och från jobbet och i andra ärenden vara fråga om mer än 1 000 kr. per bil och år. Är det alldeles omöjligt att få ett besked av den samlade oppositionen huruvida ni tänker vara välvilliga mot herr Lothigius och moderata samlingspartiet på denna punkt vid en eventuell sammanskrivning?

Med tanke på de skrivningar som vi härmed kunde läsa i Svenska Dagbladet hyser jag fortfarande en viss oro för att här kan finnas en koppling. Några andra finansieringsalternativ för era stora önskelistor

på vägområdet i dag har ni inte presenterat. Det finns bara avgiftsfinansieringen, och den är anmäld av herr Lothigius och moderata samlingspartiet i en motion och dessutom i en reservation. Tala klarspråk i den frågan, gärna innan den här debatten är slut!

Herr Lothigius säger nu att det är skillnad på vägar och vägar och broar och broar. Det var väl också ett besked. Hur skall man då över huvud taget kunna veta någonting? Seskaröbron skall tydligen, om det någonsin anslås pengar till den, inte bli avgiftsbelagd. Det är kanske där problemet ligger – ni har måhända ännu inte räknat ut vilka leder som skall avgiftsfinansieras, hur stora broar det skall vara fråga om och vilken trafikintensitet det skall gälla. Att det kan vara en svårighet att klara ut kan jag möjligtvis förstå. Men när det gäller principen tycker jag det måste vara lätt att ge ett svar.

Jag vill till sist, herr talman, ur en bilaga till betänkandet referera ett uttalande av arbetsmarknadsverket. Detta återges på s. 63:

”Det förslag ifråga om användningen av det extra anslaget för budgetåret 1976/77 som kommunikationsdepartementet lagt fram som ett underlag för fortsatta överläggningar överensstämmer väl med styrelsens bedömning av den regionala fördelningen av behovet av sysselsättningsstöd.” Det är det vi talar om. Det är fråga om jobbet för människor.

Det heter vidare: ”Skogslänen har fortfarande ett sämre sysselsättningsläge än övriga län och i fråga om Halland och norra Bohuslän har varslats om omfattande friställningar av byggnads- och anläggningsarbetare från stora arbetsplatser som är under färdigställande.” Det är det det gäller också.

Referatet fortsätter: ”I den mån som en höjning av vägverkets ordinarie anslag kommer till stånd genom en indragning av det extra anslaget, så innebär detta uppenbarligen en motsvarande beskärning av möjligheterna att utnyttja det offentliga vägbyggandet för sysselsättningsfrämjande insatser.” Klarare än så kan det inte sägas vad som håller på att hända.

Jag vill sluta, herr talman, med att säga att alla de människor ute i våra bygder som vill tro på politikernas vilja när det gäller sysselsättningen – på den punkten borde vi rimligtvis vara eniga – naturligtvis efter en sådan debatt som den vi nu har fört kan ställa sig frågan: Vad är vad? Vem önskar göra det ena och det andra?

Den debatt som hittills har förts visar på ett skrämmande sätt hur litet som ligger bakom talet om hjälp till människor med sysselsättningsbekymmer i olika regioner, i Norrland, i Mellansverige och i utsatta områden på västkusten, för att nu ta några exempel. Det är alltså inte mer som ligger bakom resonemangen om 400 000 nya jobb, om sysselsättningsfrämjande åtgärder eller om att regeringen skall ta krafttag för sysselsättningen än att man med ett penndrag och en lott i riksdagen kan spola bort möjligheterna för hundratals arbetslösa byggnadsarbetare att få ett vettigt arbete. Hur skall vi i den politiska debatten kunna anses trovärdiga om sådana beslut fattas?

Av olika skäl har 200 milj. kr. lagts på kommunikationsdepartementets budget. De skulle kunna ligga på arbetsmarknadsdepartementets budget, men av skäl som AMS för många år sedan anförde har de lagts på vår budget. Den omständigheten använder oppositionen som enda skäl till att ta bort sysselsättning för människor.

Herr andre vice talmannen anmälde att herrar Dahlgren, Sven Gustafson i Göteborg och Lothigius anhållit att till protokollet få antecknat att de inte ägde rätt till ytterligare repliker.

Herr PERSSON i Heden (c):

Herr talman! Jag har en känsla av att statsrådet Norling tror att ju mer man upprepar ett påstående desto trovärdigare blir det även om det är felaktigt. Herr Norling har nu upprepade gånger påstått att möjligheten att ge de arbetslösa människorna arbete hänger på dessa 200 milj. kr. Jag föreställer mig att han själv vet att så inte är fallet.

Herr Norling frågade: Vad är vad? För att få klarhet i vissa frågor vill jag gärna få bekräftelse på om den uppfattning jag har fått av vad trafikutskottet skriver om bron till Seskarö är riktig. Herr Norling påstår att det inte finns några medel om regeringen skulle förlora vid lottdragningen. Herr Dahlgren och herr Sven Gustafson i Göteborg påstår motsatsen. På s. 60 i betänkandet står följande: "Norrbottens län (8 milj. kr.) Bro till Seskarö. Objektet ingår inte i flerårsplanen men har påbörjats enligt direktiv med medel från särskilda anslaget. Arbetet bör därför fortsätta." Är detta felskrivet i betänkandet eller är det riktigt? Såvitt jag kan bedöma är det vägverkets och trafikutskottets majoritets förslag om dessa 8 milj. kr. till Seskarö som vi i dag behandlar. Det ingår i trafikutskottets betänkande, inte i reservationen från socialdemokraterna.

Herr talman! Jag skall nu gå över till en fråga som kanske inte är så brännbar men som ändå har mycket stor betydelse för vårt vägväsende.

Centerpartiet och folkpartiet har i en reservation föreslagit ökat anslag till drift och byggande av enskilda vägar. Enligt regeringens förslag skulle anslaget bli lägre.

Ca 63 000 vägkilometer utgörs av enskilt vägnät. Bara under 1974 förelåg anslagsyrkanden för ytterligare något över 1 000 vägkilometer av det enskilda vägnätet. Antalet vägkilometer för det enskilda vägnätet är sålunda i ständigt stigande. Detta vägnät är en betydelsefull del av transportsystemet när det gäller såväl person- som godstrafik på landsväg. Vi bör ha klart för oss här i riksdagen att på dessa 63 000 kilometer enskild väg transporteras dagligen mängder av gods som hör till bl. a. livsmedelsförsörjningen. Vidare transporteras där industriråvaror i form av skogsprodukter till industrin. Hur många skolbarn som dagligen transporteras på det enskilda vägnätet kan jag inte säga, men åtskilliga tiotusental är det – kanhända uppåt 100 000. Skolbarnstransporterna måste tvinga fram en förbättrad vägstandard, även på det enskilda vägnätet.

för att man skall kunna skapa högsta möjliga trafiksäkerhet.

Vägverket har äskat ett anslag till det enskilda vägväsendet för byggande och underhåll på sammanlagt 154,7 milj. kr. Kommunikationsministern har räknat ned detta anslag med nära 20 milj. kr. Regeringens förslag innebär en klar försämring av anslagen till det enskilda vägnätet. Vägverket kan sålunda inte fullfölja byggandet och underhållet av det enskilda vägnätet i enlighet med de beräkningar som vägverket gjort om inte det föreslagna anslaget uppräknas med de ytterligare 20 milj. kr. som vägverket begärt.

I reservationen 4, som avgivits av centerns och folkpartiets ledamöter, hemställs att anslaget uppräknas med 19,9 milj. kr. till 154 milj. kr., alltså helt i enlighet med statens vägverks hemställan. Detta är helt enkelt en tvingande nödvändighet om också det enskilda vägnätet skall kunna fylla sin uppgift.

Därmed, herr talman, ber jag att få yrka bifall till reservationerna 4, 6 och 8 och i övrigt till utskottets hemställan.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Jag skall nu bli mycket fåordig. Det gäller fortfarande vägen till Seskarö. I trafikutskottets betänkande återfinns den föredragning som generaldirektören i statens vägverk gjorde i trafikutskottet. En bit nedanför mitten på s. 53 heter det där:

”Bro till Seskarö som ersättning för nuvarande färjeförbindelse. Objektet ingår inte i flerårsplanen men anges i långtidsplanen med start år 1984. Arbetena påbörjades emellertid, enligt direktiv, hösten 1976 med ca 1 milj. kr. från det särskilda anslaget.”

Det var vad jag sade i min förra replik. Arbetet skall påbörjas i höst. Det står så i trafikutskottets betänkande, och vi skall väl läsa det som det står skrivet.

Sedan vill jag gärna be ledamöterna på Västerbottensbanken upptäcka ett tryckfel i trafikutskottets betänkande, så att de inte tror att vi är extra njugga mot Västerbotten. Det står nämligen högst upp på s. 52 ”Västerbottens län (ca 3 milj. kr.)”. Det skall naturligtvis vara 8 milj. kr.

Jag har velat rätta till detta som jag tycker beklagliga tryckfel i utskotts-
betänkandet, som naturligtvis skulle kunna föranleda en pinsam uppmärksamhet i Västerbottens län.

Herr PERSSON i Heden (c) kort genmäle:

Herr talman! Det finns ingenting annat att rätta sig efter än betänkandet -- jag har själv varit med att besluta om detta. På s. 60 står det:

”BD Norrbottens län (8 milj. kr.)

Bro till Seskarö Objektet ingår inte i flerårsplanen men har påbörjats enligt direktiv med medel från särskilda anslaget. Arbetet bör därför fortsätta.”

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Det är alldeles riktigt som herr Persson i Heden säger att det på ett ställe i betänkandet står att arbetet har påbörjats och på ett annat ställe att det skall påbörjas. Det torde vara meningslöst att vi här försöker klara ut vad som har sagts från vägverkets sida i denna föredragning, eftersom det finns två diametralt motsatta uttolkningar i utskottets betänkande. Jag har emellertid ansett det vara angeläget att för debatten i dag ta reda på hur det ligger till. Arbetet skall påbörjas i höst.

Herr PERSSON i Heden (c) kort genmäle:

Herr talman! Det är angeläget att säga att i enlighet med majoritetens skrivning i utskottsbetänkandet kommer dessa 8 milj. kr. att bli tillgängliga och byggandet av bron till Seskarö kommer att genomföras.

Herr JOHANSSON i Vrångebäck (m):

Herr talman! Utvecklingen av trafiken på våra vägar har varit enorm under senare år och efterfrågan på vägtjänster stiger som bekant undan för undan. Över 90 % av persontrafiken och 50 % av godsbefordran går på våra vägar. Antalet bilar ökar ständigt, och vårt land tillhör de biltätaste i världen.

Dessa förhållanden ställer givetvis stora krav på vårt vägnät. Dessutom måste alltid trafiksäkerheten noga beaktas. Det skall villigt erkännas att stora summor har satsats på vägsektorn. Dock har dessa summor, särskilt under senare år, varit klart otillräckliga för att täcka kostnaderna för den stora trafikökningen på våra vägar. En negativ faktor är, här som i så många andra sammanhang, inflationen; den ständigt stigande kostnadsnivån.

Den dystraste perioden i svenskt vägväsende har varit från år 1966 fram till nu. Under denna period har vi inte fått någon reell ökning av väganlagen, trots den kraftigt ökade trafiken och förslitningen av vägarna. Dess värre ser det ut som om vi inte kan reparera de skador som har uppkommit under denna period. Visserligen säger kommunikationsministern vid vissa tillfällen, att han gör verkligt stora satsningar på vägväsendet. I kronor räknat kan detta vara riktigt, men vid jämförelse med kostnadsökningarna förslår inte ökningen.

Den ökning som nu föreslås är 203 milj. kr. För att kompensera pris- och lönehöjningarna hade det behövts inte mindre än 392 milj. kr. Det måste således vara bortåt 200 milj. kr. till för att kompensera kostnadsökningen. Av dessa siffror framgår klart att situationen och kapitalförstörelsen bara blir värre och värre för varje år som går. Detta påstående överensstämmer helt också med vägverkets bedömning.

Bara en tredjedel av slitaget på asfaltvägarna har kunnat ersättas under senare år. Underhållet av våra grusvägar ute i länen är på många håll eftersatt och de är utfattiga på grus. Vi bör komma ihåg att vi fortfarande har 49 % grusvägar. Det ackumulerade behov på underhållssidan som uppstått, huvudsakligast sedan 1966, är en mycket kostsam sak att tillgodose. Det torde röra sig om en kostnad bortåt 2 miljarder kronor.

Den budget för vägväsendet som vi nu behandlar ligger med inte mindre än 102 milj. kr. under vägverkets lägsta alternativ vad gäller service och vägnätets vidmakthållande. Driftanslaget minskar med 37,5 miljoner reellt sett i förhållande till innevarande år.

När det gäller vägbyggandet är förhållandena långt ifrån bra. Bara det faktum att vi i dag inte ens bygger hälften så många vägmeter som vi gjorde för tio år sedan talar sitt tydliga språk. Det föreslagna vägbyggnadsanslaget understiger vägverkets lägsta nivå med 136 miljoner, vilket innebär en sänkning med 94 miljoner jämfört med innevarande år.

Det för 1977 föreslagna anslaget på 200 milj. kr., som så livligt diskuterats här i dag och helt dominerat denna vägdebatt, avser särskilda byggnads- och förbättringsåtgärder för våra vägar. Det är givetvis ett gott tillskott och hälsas med tillfredsställelse. Man kan bara beklaga att beloppet inte har räknats upp i förhållande till kostnadshöjningen utan står kvar vid den nominella nivån.

Beloppets tillförande till vägbudgeten är dess bättre alla överens om. De delade meningar som här finns gäller vem som skall få disponera anslaget, regeringen i samråd med AMS, eller vägverket. Det är givetvis en principiell fråga. Enligt moderata samlingspartiets mening bör beloppet tillföras vägverket. Det kan inte vara rationellt att regeringen, låt vara i samråd med AMS, driver en verksamhet som rätteligen hör hemma i vederbörande ämbetsverk. Dess bättre kan väl konstateras att regeringen och vägverket är överens när det gäller de flesta objekten, men det förekommer ju, som vi har hört i dag, vissa objekt där man har delade meningar.

Vi som anser att vägverket bör få disponera anslaget fäster avseende vid att det vid vissa företag inte finns arbetsplaner färdiga, vilket medfört att anslaget inte till fullo kan utnyttjas. Som ett exempel på detta har anförts vägen vid Stenungsund, en tätort som har utvecklats ganska starkt under senare år. Jag vill inskjuta att just Stenungsund är ett typexempel på brister i planeringen. Man har byggt ut samhället i ganska rask takt, men man har totalt glömt bort vägnätet i området. Det har ju uppgivits under utskottsbehandlingen att arbetsplan skulle ha varit upprättad år 1974 och att det behövdes endast vissa justeringar av planen. Herr Hugosson har i dag uppgivit att färdigställandet av arbetsplanen för området pågår. Det har funnits olika uppgifter på den punkten, och det har också här i kammaren i dag förekommit olika nyanser i uppgifterna. Jag har tillåtit mig att kontakta vägverket i Göteborg, varvid jag fått uppgiften att någon arbetsplan inte ligger färdig för det här företaget. Av de 12 milj. kr. som projektet beräknas kosta kan man under år 1977 använda endast 1 milj. kr., närmast beroende på att det inte finns den arbetsplan som behövs för att man skall kunna utföra arbetena. Det kan således betyda att en stor del av de här pengarna skulle komma att frysa in. Vem som än skall utföra dessa vägarbeten måste man väl ändå ha en arbetsplan att gå efter. Man kan inte utföra ett arbete om man inte har planerat det.

Med det här exemplet vill vi visa att om vägverket får pengarna används de på ett bättre sätt. Huvudsaken måste vara att pengarna väl används

för våra vägar, så att det skapas bästa möjliga sysselsättningseffekt, något som man just nu allvarligt måste understryka.

Man skulle i enlighet med moderatmotionen 1975/76:2022 också kunna tillföra anslag för upprustning och underhåll av särskilt olycksdrabbade vägsträckor. Av samtliga vägsanlag är det endast driftanslaget för enskilda vägar som i föreliggande förslag fått full kompensation för kostnadsökningen. Kompensationen är i och för sig bra, men anslaget understiger ändå vägverkets äskande rätt väsentligt, vilket herr Persson i Heden nyss underströk från denna talarstol. Anslags- och bidragsgivningen till dessa vägar är mycket värdefull och har stor betydelse från näringspolitisk och regional synpunkt. Från turistsynpunkt är den också mycket värdefull.

Sommartrafiken vid kusterna och kring insjöarna har hårt slitit på de enskilda vägarna. Genom den anslags- och bidragsgivning som skett under senare år har våra bofasta fastighetsägare i någon mån fått hjälp till underhållsarbetena på de enskilda vägarna.

Med den känsla som jag har för denna typ av vägar stöder jag den vid utskottsbetänkandet fogade reservationen 4.

Med den alltmer tilltagande förslitningen av våra vägar framstår det som ännu mer angeläget att vi får en ny vägpolitik. I moderata samlingspartiets motion 1975/76:2022 har vi angett vissa förslag. Herr Lotthigius har ju här i kammardebatten klart redovisat den syn som vi har på tullvägssystemet, och jag förmodar att om vi skulle få borgerlig regering fram på hösten, kommer även det förslaget att tas upp till ingående diskussion.

Det är med största intresse som vi emotser regeringens vägpolitiska program, som länge har efterlysts av riksdagen. I den motion, 1975/76:1560, som jag själv skrivit har jag angett att man – dels för att minska kostnaderna för vägväsendet när det gäller de mindre vägarna, dels för att skydda värdefull åkermark mot vägbyggande – i större utsträckning borde kunna använda sig av gamla vägkroppar. Genom breddning, rätning och förstärkning av dessa sträckor skulle vi säkert få fullgoda vägar ute i länen, vilket också som jag nämnde skulle spara mycket värdefull åkermark.

Herr talman! Med det anförda ber jag att få yrka bifall till reservationerna 4 och 5. I övrigt yrkar jag bifall till utskottets hemställan.

Herr KARLSSON i Malung (s):

Herr talman! Jag har sett mig föranlåten att göra ett kort inlägg i denna debatt – och det skall också bli av nästan rent lokalpolitisk karaktär – med anledning av utskottsmajoritetens ställningstagande vad det gäller de 200 milj. kr. som departementschefen föreslagit till Särskilda byggnads- och förbättringsåtgärder avseende statliga vägar.

Under många år har vi som bor i kommuner utefter Västerdalsvägen påpekat behovet av en ordentlig upprustning. Detta gäller inte bara riksväg 71 utan också länsväg 297. Vid olika tillfällen har uttalats förståelse för våra önskemål, men det har stannat vid detta. Hos länsmyndigheterna

har Västerdalsvägen varje gång som nya vägplaner upprättats haft låg prioriteringsgrad. Trots att från många håll behovet av upprustning ansetts stort, har den inte tagits med i planerna.

För något mer än ett år sedan uttalade sig även borgerliga riksdagsmän för att man skulle verka för en upprustning av Västerdalsvägen. Jag och många andra socialdemokrater ansåg att om en upprustning av Västerdalsvägen skulle komma till stånd, fick vi lita till egna initiativ – och det har nu också besannats. Därför tillskrev vi kommunikationsministern från partiorganisationerna, vilket gav till resultat ett löfte om 12 milj. kr. för upprustning av Västerdalsvägen under en treårsperiod.

Personligen blev jag mycket glad – en kamp för en bättre Västerdalsväg trodde jag då hade gett resultat. Ett klokt beslut skulle både skapa samsättning åt arbetslösa skogs- och byggnadsarbetare och ge västra och norra delarna av Dalarna en bättre väg.

Enligt årets förslag från kommunikationsdepartementet skulle utlovade planer fullföljas. Nu vill den borgerliga utskottsmajoriteten föra över pengarna till vägverkets ordinarie anslag. Jag är rädd för att takten i upprustningen av Västerdalsvägen därmed kommer att starkt begränsas; kanske upprustningen helt upphör. Jag bygger detta mitt påstående på att utskottets majoritet vill att vägbyggnadsprojekten skall tillkomma i den prioriteringsordning som de regionala instanserna i samverkan med den centrala fackmyndigheten uppställt. Denna så starkt trafikerade väg har ständigt hamnat långt ned på prioriteringslistan.

Västerdalsvägen är en mycket hårt trafikerad väg, speciellt under den tid av året när vinterturisterna besöker fjällvärlden. Det finns dagar när Sälenfjällen besöks av över 13 300 fordon. Det finns dygn när länsväg 297 trafikerats med mer än 15 000 fordon. Alla som åkt Västerdalsvägen har med egna ögon kunnat konstatera det stora behov av upprustning som föreligger – detta gäller inte enbart riksväg 71 utan också länsväg 297, alltså hela Västerdalsvägen.

En upprustning av Västerdalsvägen skulle kunna ge oss en bra väg samtidigt som det skulle skapa arbetstillfällen för arbetslösa människor, som är lokalt bundna.

Jag litar på kommunikationsministerns löfte om pengar för upprustning av Västerdalsvägen. Andra tycks nöja sig med löften utan handling. Löften har vi fått nog många, nu krävs handling. Men när kommunikationsministern vill handla då skall han fråntas den möjligheten! Jag fruktar det värsta om utskottsmajoritetens förslag skulle vinna kammarens gehör.

I den senaste tidens debatt om kollektivtrafiken har hävdats att man med fördel skulle kunna övergå från rälsbunden trafik till landsvägstrafik uppåt Västerdalarna. Det har då påståtts att efter en modern Västerdalsväg skulle resorna gå lika snabbt med landsvägsbuss som med järnväg. Nu lär det väl vara så att de som gör dessa påståenden inte har åkt Västerdalsvägen och upplevt den standard som vägen nu har. För den som åkt vägen faller påståendet om övergång till landsvägstrafik på sin egen

orimlighet. Innan över huvud taget tanken skall tas på allvar måste en ordentlig upprustning av Västerdalsvägen till – och då räcker inte heller de utlovade 12 miljonerna utan det behövs ännu mer.

Från visst håll har de senaste dagarna frågan om ett gemensamt agerande från samtliga politiska partier för behållande av persontrafiken med järnväg mellan Borlänge och Malung aktualiserats. Jag betraktar frågan som alltför allvarlig för att göras till ett politiskt jippo. För min del anser jag att persontrafiken med järnväg skall vara kvar, men agerandet i det fallet måste ske så att vi kan tas på allvar.

Löften har tidigare getts om hjälp för att åstadkomma en upprustning av Västerdalsvägen. Vad dessa löften är värda kan man bevisa i dag genom att rösta på reservationen 2 till utskottets betänkande. Här gäller det att i praktiken lämna ett stöd, och det är bättre än partitaktik.

Mitt inlägg i dag har gällt Västerdalsvägen, men behov finns också av upprustning av länsväg 234, framför allt på sträckan Malung–Lännviken – en sträcka på ca 1 mil.

Detta mitt anförande kan också få utgöra mitt besked när det gäller samarbetet för att bibehålla Västerdalsbanan. Jag kommer att arbeta för att behålla den, men det vill jag göra i praktisk handling och inte genom publiknypande löften och utkastade uttalanden.

Jag yrkar, herr talman, bifall till reservationen 2 vid utskottets betänkande.

Herr LINDAHL i Hamburgsund (fp):

Herr talman! Jag skall börja med att lugna herr Karlsson i Malung och dessutom rätta honom. Om herr Karlsson i Malung är intresserad av pengar till Västerdalsvägen och liknande föreslår jag att han följer utskottsmajoritetens hemställan. Utskottet vill nämligen anslå ca 9,5 milj. kr. till det här området – statsrådet Norling föreslår ca 8 milj. kr.

Jag tycker att herr Karlsson skall läsa utskottsbetänkandet ordentligt och inte bara lyssna på vad herrar Norling och Hugosson sagt i ärendet. Detta är nog mest dimridåer och försök att dölja statsrådet Norlings konstitutionellt sett minst sagt tvivelaktiga handläggning av denna fråga. Men det är en sak som vi lär återkomma till senare. Den socialdemokratiska argumentationen på det här området synes ha gått ut på att, om majoritetens ståndpunkt biträds, ca 200 milj. kr. skulle försvinna rätt ut i det blå och över huvud taget inte användas till vägarna. Det är inte med sanningen överensstämmande.

Herr talman! Det var egentligen inte detta jag begärde ordet för att framföra, utan jag ville något beröra motionen 1575, som jag själv har skrivit. Det skall villigt erkännas att det gäller en liten sak i sammanhanget, nämligen trafiken med vägverkets färjor i skärgårdarna. Men för de människor som berörs av detta är det sannerligen ingen liten sak. Dessa färjor är ofta den enda möjlighet som finns att ha kontakt med land. Det gör att man är väldigt beroende av dem och att det är mycket angeläget att trafiken fungerar som den skall.

Nu har i kostnadsjagande syfte servicen inskränkts vid ett antal av dessa färjor. Man har av principiella skäl dragit ner antalet turer. Man menar att en förutsättning för en rationell trafik är att denna sker enligt turlista.

Jag har själv i min hemtrakt kunnat studera hur detta kan fungera i praktiken. Det innebär under dagtid att färjan ibland kör tur och retur utan att någon människa vill åka med. Nattetid kan det hända att man får stå och frysa 90 meter bort på den andra sidan sundet i bortåt en timme innan man har en chans att komma hem.

Beror detta t. ex. på att personalen inte finns tillgänglig på nätterna? Nej då, den måste vara till hands, eftersom det kan uppstå brand eller sjukdomar, och sådant är inte så lätt att tidtabellägga. Det måste alltså alltid finnas någon där som kan sköta överfarten i händelse av nödsituationer.

Sparar man då in pengar på detta sätt? Nej, det gör man inte. När jag talat med dem som jobbar med det erkänner de, att man egentligen inte sparar in någonting. Tycker personalen då att det är trivsammare att jobba nu än det var tidigare? Nej, det tycker den inte. Tycker befolkningen att det är bättre nu då? Nej, det gör den inte.

Men vad säger vägverket? Jo, man försöker med ett direkt felaktigt sätt att räkna bevisa att man sparar pengar på detta. Man har nämligen lagt ihop alla kostnader man haft förut under ett år och sedan sett efter hur många turer det blivit sammanlagt. Därefter har man dividerat kostnaden med antalet turer och fått fram en kostnad per tur. Detta skulle i princip vara den fastlagda kostnaden. På grundval härav har man skurit ned antalet turer till ca hälften och inbillar sig att man därmed har bringat ned kostnaderna med hälften.

En stor del av kostnaderna är dock att hänföra som fasta. Personal-kostnaderna berörs över huvud taget inte. Vissa kostnader av underhållskaraktär, sliptagning och liknande, påverkas inte heller. En del kostnader för underhåll och slitage påverkas till liten del av antalet turer. Den enda kostnad som direkt påverkas av gångtiden är bränsleförbrukningen, och den är ofta faktiskt inte så förfärligt stor.

Nu vet jag vad inväntningen mot mitt resonemang kan vara på en del håll – man säger att det är väldigt bra med tidtabeller. Ja, vid längre sträckor är det bra, och det är där helt nödvändigt med tidtabell för att man skall kunna få en uppfattning om hur färjorna går. Där överfartstiden är lång inser och erkänner jag att det måste vara fråga om en tidtabellägging. Vid vissa mindre färjelägen och när överfartstiderna är korta – de kan röra sig om någon minut – är det däremot inte en bra service att ha tidtabell och det ger inte, som jag redan har anfört här, några besparingar att använda sig av en tidtabellägging.

Jag är därför inte särskilt glad över trafikuskottets betänkande och dess hemställan om avslag på min motion, men, herr talman, jag har inget särskilt yrkande i dag, utan jag ämnar återkomma i ärendet.

Herr KARLSSON i Malung (s) kort genmäle:

Herr talman! Jag vill bara till herr Lindahl i Hamburgsund säga att vi alla naturligtvis vill ha så stor del av vägpengarna som möjligt till våra län.

Det som oroar mig mycket är det som utskottet skriver om att "vägbyggnadsobjekten tillkommer i den prioriteringsordning som de regionala instanserna i samverkan med den centrala fackmyndigheten uppställt." Det står ordagrant så i utskottets skrivning. De regionala myndigheterna har inte velat satsa på Västerdalsvägen. Detta är verkligen beklagligt, och nu slåss jag tappert för att en angelägen sak skall komma till stånd. Löften har nu getts om en framkomlig väg – löften som har tillkommit efter lokala initiativ – och jag hoppas att de också skall leda till att vägen upprustas till en god standard.

Herr LINDAHL i Hamburgsund (fp) kort genmäle:

Herr talman! Jag har all respekt för herr Karlssons i Malung kamp för Västerdalsvägen, men det var inte den jag talade om. Vad jag opponerade mig emot var herr Karlssons försök att låtsas i sitt första anförande, som om det endast var reservanternas förslag som skulle kunna ge pengar till denna väg. I praktiken är det ju så att den är skyddad enligt majoritetens förslag och att den första framställningen som herr Karlsson i Malung kom med inte var riktig.

Herr KARLSSON i Malung (s) kort genmäle:

Herr talman! Det är ju på det sättet att utskottsmajoriteten principiellt tar bort en möjlighet till lokala insatser också på ställen där arbetsmarknadsläget kräver insatser. Ur den synpunkten tycker jag att man borde vara angelägen om att behålla 200-miljonersanslaget.

I det område, där jag bor, är arbetskraftssituationen sådan att vi behöver de här pengarna även ur sysselsättningssynpunkt, samtidigt som de skulle ge en god möjlighet att upprusta en väg som synnerligen väl behöver en upprustning.

Herr LINDAHL i Hamburgsund (fp) kort genmäle:

Herr talman! Tyvärr var inte heller herr Karlssons i Malung senaste anförande korrekt.

Herr JONASSON (c):

Herr talman! Jag vill först ansluta mig till de synpunkter som herr Dahlgren anför i debatten.

Ett bra utbyggt vägnät är en god produktionsfaktor och en lönande investering, och bra vägar är dessutom en förutsättning för att vi skall kunna bygga ut näringsliv och skapa sysselsättning. Vägbyggandet borde således styras av behovet av vägar. Det behovet är mycket stort, och vi borde därför bygga mycket mera vägar.

I motionen 1975/76:1562 har herr Carlsson i Vikmanshyttan och jag

hemställt att riksdagen hos regeringen anhåller om utredning av frågan om en väg Borlänge–Fredriksberg–Hagfors. Väg finns på den längsta sträckan, men den vägen skulle behöva rustas upp, och en viktig bit väg skulle nybyggas.

För näringsliv och sysselsättning i de bygderna skulle den här vägen vara av mycket stort värde. Det skulle också vara mycket lönsamt att bygga vägen, eftersom den skulle ge bra resultat. Jag beklagar att utskottet inte har ansett sig ha möjlighet att tillstyrka den här motionen. Det knappa anslaget till vägbyggandet är väl orsaken.

Jag vill ändå ha sagt att den aktuella vägen är så pass väsentlig för bygderna att man inte kan uraktlåta att bygga den. Det är helt nödvändigt att den kommer till stånd snarast.

Trafiken ökar. Samtidigt är väganlagen i stort sett oförändrade eller – med hänsyn till penningvärdets fall – minskade. Det innebär en sänkning av vägstandarden. Detta är olyckligt och kan på sikt få mycket negativa effekter, speciellt för glesbygderna.

Enligt min uppfattning måste betydligt starkare satsningar på vägarna göras. Många av våra vägar är helt undermåliga. Jag vill ta som ett exempel vägen Skoga–Basterud–Mossberg i norra Värmland. Kommunikationsministern har varit inkopplad när det gäller den. Vägen är nästan ofarbar en till två månader per år och vissa tider helt ofarbar. Utefter vägen bor det mycket människor.

Med hänsyn till förhållandena kan man inte påstå att tryggheten i händelse av sjukdom eller liknande är till fyllest. En företagare, rörentreprenör, med fyra–fem anställda boende efter den här vägen har åtagit sig arbeten som han på grund av svårigheterna med transport utefter vägen kan ha svårt att fullgöra i föreskriven tid. Klarar han det inte får han betala skadestånd. Vem skall i så fall betala detta skadestånd? Det kan man fråga sig. Dåliga vägar är dessutom trafikfarliga. En starkare satsning är helt ofrånkomlig.

Eftersom jag sett att herr Magnus Persson i Karlstad anmält sig på talarlistan skall jag säga några ord i en fråga som han tog upp vid socialdemokraternas kongress i Karlstad – detta på grund av att han har blandat in mig i debatten. För egen del vill jag deklarerat att jag ogärna drar in personer i en debatt där de inte kan försvara sig. Men eftersom Magnus Persson kastat handsken och därtill vid det här tillfället har möjlighet att förklara sig tar jag upp frågan. Det gäller de 200 miljonerna som kommunikationsministern vill ha för egen utdelning.

Som herr Dahlgren redogjort för har såväl vägverket som den icke socialistiska delen av utskottet sagt att pengarna gör bäst effekt om de läggs på de ordinarie väganlagen. Detta är också vägförvaltningens i Värmland uppfattning.

Jag kan för den skull inte fatta vad Magnus Persson i Karlstad varit ute med för sagor när han under förliden helg sade att en borgerlig lottvinst ger Värmland sämre vägar – eller citat: ”– Vinner de borgerliga partierna en lottning i riksdagen på onsdag får vi 8 milj. kr. mindre till

vägarna i länet.”

Enligt min mening finns det ändå möjligheter att tillgodose samma krav genom det ökade anslag som vägförvaltningen får genom vårt förslag. Dessutom har regeringen en finansfullmakt på 1 500 milj. kr., som enligt vår mening delvis kan användas för vägändamål. Eller var det meningen att kommunikationsministern skulle använda de 200 miljonerna där de gav högsta politiska utdelning?

Enligt Magnus Perssons resonemang skulle pengarna räcka till så mycket mer om de kom från det hållet. När jag läste referatet och även när jag lyssnade till kommunikationsministern fick jag den uppfattningen. Jag tänkte då på den lilla flickan som sjöng: ”Om pappa ville ge ja en femöring vet mamma, då skulle jag bli så gla, så gla, så gla, då skulle jag köpa så mycket med detsamma --”. Pengarna skulle med andra ord räcka till allt.

I det här utskottsbetänkandet redogörs för var de 200 miljonerna skulle kunna användas till – om nu kommunikationsministern får som han vill. Där anges att Värmland skulle få ca 8 milj. kr. Av detta skulle väg E 18 vid Årjäng få ca 6 milj. kr. Till bärighetsupprustning av vissa länsvägar skulle ca 2 milj. kr. kunna utgå. Herr Magnus Persson måste väl bygga detta påstående på säker grund. Han måste då också känna till vad som skall göras med dessa pengar, och det skall väl inte hemlighållas, med hänsyn till det uttalande som refererades i måndagens nummer av Värmlands Folkblad.

Nu kräver vi i centern från Värmland besked, och det beskedet vill vi ha i dag. Vilka vägar, herr Magnus Persson, skall byggas eller förbättras om reservationen vinner i motsats till vad som blir fallet om utskottsmajoriteten vinner på den här punkten? Lämna nu en exakt redogörelse för sträckorna! Vilka är dessa vägar, och vad är kostnaderna för var och en? Det bör vi väl ändå få reda på när man gör sådana påståenden.

Jag gladdes ändå åt att läsa att den socialdemokratiska kongressen i Karlstad gav sina riksdagsmän från Värmland i uppdrag att försöka öka väganlaget. Bästa sättet för detta är att pengarna kommer på de ordinarie väganlagen. Då gör de den största nyttan. Vi må diskutera precis hur vi vill – utan pengar kan vi varken bygga vägar eller förbättra underhållet.

I centern har vi uttalat att en stor del – 889 milj. kr. – av de 1 500 miljoner som regeringen har i sin finansfullmakt bör användas till vägarna, och då förstår jag att vi får stöd av de socialdemokratiska ledamöterna från Värmland.

Man har resonerat om sysselsättningen i den här debatten i dag, och jag vill gärna fråga: Skapas det mer arbete eller sysselsättning om kommunikationsministern skall dela ut dessa 200 milj. kr. än om det är vägförvaltningen som sköter om det hela? Blir det mer om man tar från den ena fickan än om man tar från den andra?

Kommunikationsministern är nu inte inne i kammaren, men jag förmodar att om jag framför en synpunkt så går den fram i alla fall. Han

sade förut i debatten att det var bra att kunna hjälpa folk ute i bygderna med en väg som det inte har gått att klara förut. Det kan väl ändå inte tolkas på annat sätt än som en kritik mot vägförvaltningen. Den gör inte vad den skulle göra, och då måste herr Norling ingripa.

Herr talman! Det skulle vara flera synpunkter att anföra i denna fråga, men det sagda må vara nog. Jag vill ansluta mig till de yrkanden som har ställts av herr Dahlgren.

Herr WICTORSSON (s):

Herr talman! I motion nr 1624 har jag och ytterligare ett antal socialdemokrater begärt att riksdagen skall göra ett uttalande om att ytterligare vägmedel behöver tillföras Stockholms län.

Utskottet har för sin del funnit att tungt vägande skäl kan anföras till stöd för bl. a. detta yrkande. Men utskottet upphäver sedan kraften i detta yttrande genom att hänvisa till nuvarande system för vägplaneringen och hävda att detta syftar till en likformig och rättvis fördelning av vägmedlen. Under hänvisning härtill avstyrker man därför bl. a. vår motion.

Jag kan inte acceptera detta resonemang. Det är möjligt att syftet är en rättvis och likformig fördelning av vägmedlen, men resultatet blir i verkligheten något helt annat. Den nu fastställda vägplanen innebär att Stockholms län får ungefär 70 milj. kr. per år till vägbyggande under perioden 1976–1980. Enligt vägverkets egna bedömningar föreligger ett investeringsbehov av 100 milj. kr. per år fram till 1990 om man skall klara 1972 års trafikmängd. Skall man dessutom klara trafikmängden 1990 skulle det krävas investeringar av storleksordningen 230 milj. kr. per år i 1976 års penningvärde, dvs. tre gånger så mycket per år som enligt nuvarande flerårsplan.

Det är alltså ett stort gap mellan behov och resurser, detta trots att det aktuella vägbyggnadsbehovet kraftigt undervärderats. Vägverket tillämpar nämligen inom storstadsområdena hårdare bedömningsgrunder än i andra delar av landet när man beräknar investeringsbehoven. I Stockholmsregionen krävs en årsmedeldygnstrafik på 25 000 fordon för en fyrfilsväg med planskilda korsningar, medan man på landsbygden endast kräver 12 000 fordon. Bakom denna bedömning måste ligga en icke uttalad uppfattning att storstadsmänniskornas behov och liv måste ha ett mindre värde än de människor som bor i andra delar av landet. Annars kan skillnaden i bedömning inte förklaras.

Och det är inte nog med detta. Vägverkets behovsberäkningar tar inte heller tillräcklig hänsyn till kollektivtrafiken genom att behovet av åtgärder grundas på antalet fordon och inte på antalet trafikanter. Det innebär att ju större andel av den totala trafiken som utgörs av bussar, desto mindre vägenslag får vi. Och det betyder också att ju större bussar som används, desto lägre blir vägenslagen.

Mot denna bakgrund framstår utskottets uttalande, att fördelningen av vägmedel mellan olika landsdelar och väggrupper sker efter en noggrann

angelägenhetsgradering i syfte att åstadkomma en så likformig och rättvis fördelning av vägmedlen som möjligt, såsom något illusoriskt, för att uttrycka sig mildt.

Resultatet blir att kommunerna i Stockholmsregionen i allt större utsträckning får bära kostnaderna för vägnätet. Och det kunde ju inte vara avsikten med vägväsendets förstatligande 1943. Resultatet är i högsta grad otillfredsställande ur trafiksäkerhetssynpunkt men också ur trafik-ekonomisk synpunkt.

I reservationen I framhålls att man utgår ifrån att de kommande riktlinjerna för vägplaneringen i vidare mån än nuvarande planeringsordning kommer att ta hänsyn till väginvesteringarnas samhällsekonomiska effekter och till de vidgade regional- och näringspolitiska aspekter som numera läggs på samhällets investeringar i olika hänseenden.

Från Stockholms läns sida finns det anledning att kraftigt instämma i detta uttalande. Stockholms län är i dag landets mest ojämlika region i fråga om arbetsmöjligheter, boende och inkomstmöjligheter. Utvecklingen leder till att dessa skillnader förstärks. Alla medel måste därför sättas in för att länka utvecklingen i andra banor. Ett viktigt medel härvidlag är – jämsides med en väl utbyggd kollektivtrafik – ett effektivt vägnät som förkortar resorna mellan bostäder och arbetsplatser och som underlättar placering av förvaltning och industrier i olika delar av länet.

De viktigaste vägprojekten ur regionalpolitisk synpunkt är utbyggnaden av vägarna till Nynäshamn och Norrtälje, Söderleden i Stockholm och tvärförbindelserna på Södertörn.

De södra kommunerna i länet har – förutom låg arbetsplatskvot – hög kommunalskatt, flera tusen tomma lägenheter och andra svårbevästrade problem. Roslagen har sedan lång tid tillbaka en stagnerande befolkning, minskande arbetsmöjligheter och alla de glesbygdspen som finns i många Norrlandskommuner.

Förutom att länet behöver en rättvisare andel av de ordinarie vägmedlen för att klara de behov som finns är det nödvändigt att alla möjligheter att använda beredskapsmedel utnyttjas.

Ett särskilt problem i detta sammanhang är den borgerliga majoriteten i trafikutskottet som går emot det särskilda anslaget på 200 milj. kr. för särskilda byggnads- och förbättringsåtgärder avseende statliga vägar. I Stockholms län har detta anslag använts för att påbörja byggandet av E 3 Norrtälje–Kappelskär. Enligt departementets bedömning skall ett 20-tal miljoner av de 200 användas för detta projekt under 1976/77. Den borgerliga majoriteten fördelar nu dessa 200 milj. kr. med 100 miljoner vardera på de ordinarie byggnads- och driftanslagen. Därefter säger man att i stort sett samma byggnadsarbeten kan komma till utförande som departementet har förutsatt om de 200 miljonerna finns kvar. Man försöker med andra ord inbilla oss att vi kan både äta upp kakan och ha den kvar.

De borgerligas förslag måste ju, om de skall betyda något, ändå ha den effekten att möjligheterna till särskilda åtgärder vid sidan om fler-

årsplanerna upphör. Detta borde de borgerliga kunna erkänna. En sådan fördelning får naturligtvis allvarliga konsekvenser i de delar av landet där behovet av särskilda åtgärder av sysselsättningspolitiska, konjunkturpolitiska eller regionalpolitiska skäl är särskilt stort. Jag har här tidigare talat om att Stockholms län är en sådan region. Visserligen har vägverket i det här aktuella fallet angivit att Kappelskärsbygget under budgetåret 1976/77 kan få 23 milj. kr., trots att företaget inte finns med i flerårsplanen, men för att den vägen skall kunna bli färdig behövs ytterligare 24 milj. kr. under 1978 och 11 milj. kr. under 1979. Kan den borgerliga majoriteten i trafikskottet garantera att detta vägbygge kan utföras i sin helhet inom ramen för de ordinarie vägmedlen? Och kan den borgerliga majoriteten garantera att de ytterligare behov som föreligger och de extra medel som länsstyrelsen i Stockholms län har begärt för att bygga Nynäshamnsvägen, vägen Jordbro-Handen, Norrtäljevägen och vägen Brottbys-Söderhall också kommer att kunna utföras inom det ordinarie anslaget?

Slutligen vill jag också något kommentera herr Dahlgrens inlägg tidigare i dag. Han uttalade sin tveksamhet om decentraliseringsutredningens fortsatta arbete, och han gjorde det med hänvisning till de reservationer som socialdemokraterna i trafikskottet hade avgivit. Detta motiverade herr Dahlgren med att reservationerna vittnade om ministerstyre och att det innebar att man måste uppträda på ett annat sätt än tidigare i decentraliseringsutredningen. Jag vill därför säga några ord om ministerstyre.

Som jag upplever det gäller det här ett anslag där man måste göra politiska värderingar utifrån regionalpolitiska, sysselsättningspolitiska och andra synpunkter som är aktuella vid bedömningen av vägenslagen. När det t. ex. gäller Kappelskärsvägen i Stockholms län har det centerpartistiska landstingsrådet Knut Nilsson på uppdrag av ett enhälligt landsting vid upprepade tillfällen och med envisheten hos en vårflyga uppvaktat kommunikationsministern om extra pengar. När han sedan kommit från desså uppvaktningar har han lika enträget uppvaktats av tidningspressen och då skildrat sina framgångar hos kommunikationsministern. Detta upplever jag inte som ministerstyre, utan här är det fråga om att en regions synpunkter framförs till landets kommunikationsminister – och framförandet av de synpunkterna leder inte till sådana konsekvenser som herr Dahlgren befarar. När det gäller ett statsråd har vi ju här i riksdagen möjligheter att utkräva ett politiskt ansvar. Därför vill jag klart säga att jag föredrar ministerstyre framför generaldirektörsstyre.

Vad sedan gäller decentraliseringsutredningens arbete har den utredningen nu arbetat i nära ett år, och under det arbetet har det såvitt jag förstår förelegat allmän enighet mellan olika politiska partier om innehållet i utredningens arbete och förslag. Därmed kan man kanske säga att centerpartiets dröm om att framstå som speciellt angelägna decentralister inte har besannats. Möjligen kan det vara det förhållandet som

gör att herr Dahlgren nu önskar ta upp decentraliseringsutredningens arbete till behandling i riksdagen. För mig strider detta dock mot vad jag känner till om arbetet i utredningen och även mot vad jag känner till om praxis i statliga utredningars arbete.

Herr talman! Jag yrkar bifall till motionen 1624 och till reservationerna 1, 2 och 3.

I detta anförande instämde fru Bergander (s).

Herr DAHLGREN (c) kort genmäle:

Herr talman! Det är glädjande att för en gångs skull höra en socialdemokrat uttala sig i så positiva ordalag om vad landstingsrådet Knut Nilsson har gjort. I Stockholmsregionen är det ju landstinget som är ansvarigt planeringsorgan. Jag tycker att det är helt i sin ordning att det ansvariga planeringsorganet inom regionen har en uppfattning om vilka vägar som är av regionalpolitisk betydelse. Det är i detta fall motsvarigheten till länsstyrelsen.

Sedan vill jag säga till herr Wictorsson när det gäller Kapellskärsvägen att om nu herr Wictorsson inte tror på utskottets majoritet, så försök ändå att tro på den ansvariga fackmyndigheten vägverket, som i en bilaga till betänkandet, s. 59, säger:

''Fortsatt utbyggnad av E 3, Norrtälje-Kapellskär. Objektet ingår inte i flerårs- eller långtidsplaner men har enligt direktiv påbörjats med medel från särskilda anslaget. Arbetet bör därför fortsätta. Kommunikationsdepartementet har föreslagit ca 20 milj. kr. till Stockholms län för detta objekt, men minst 23 milj. kr. bör tillföras för arbetet under år 1977.''

Vägverket säger alltså att det behövs mer pengar än departementet föreslagit. Den här vägen kommer alltså till stånd.

När det gäller arbetet i decentraliseringsutredningen har jag sagt att vi hittills har bedrivit ett enigt arbete. Med anledning av reservationen i dag ställde jag mig tveksam till om det var möjligt att komma fram till ett enigt slutresultat. Jag blir ännu mer tveksam när herr Wictorsson nu säger att han föredrar ministerstyret framför generaldirektörsstyret. Då är vi mycket långt ifrån varandra.

Bakom det som herr Wictorsson kallar generaldirektörsstyret ligger hela planeringsprocessen, som bygger på lokala, regionala önskemål. Om man har den uppfattning som herr Wictorsson har är det lika bra att ta bort instansen generaldirektörer och ämbetsverk och låta det här skötas direkt från departementet. Jag vet inte om det kanske är det som är avsikten med det nya trafikplaneringsverk som har föreslagits.

Låt mig sedan bara helt kort till herr Wictorsson säga att det inte är riktigt sant att Stockholmsområdet skulle vara illa behandlat från fördelningsynpunkt. Det framgår av fördelningsplanerna och långtidsplanen. Av det totala beloppet på 3 450 000 000 under hela planeringstiden får Stockholmsregionen 23,1 %. 10,7 % faller på Göteborg och Mölndal,

och 4,6 % på Malmö. Alla övriga kommuner i landet skall dela den lilla återstående delen.

Herr WICTORSSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Herr Dahlgren säge: att det inte blir några problem med Kapellskärsvägen om man bifaller majoritetsskrivningen. Den är garanterad vägpenngar även i den skrivningen. Jag noterade det i mitt yttrande. Men min fråga till den borgerliga majoriteten innefattade också två andra vägprojekt, som länsstyrelsen också begärt extra pengar för, nämligen Nynäshamnsvägen, delen Jordbro-Handen, och Norrtäljevägen, delen Brottby-Söderhall. Kan den borgerliga majoriteten garantera att man kan ge extra pengar också till dessa vägbyggen vid utnyttjande av de ordinarie vägmedlen? Det är ju den frågan som den här diskussionen handlar om.

Vi diskuterar inte hur man i och för sig disponerar dessa 200 miljoner i år utan principen: Skall det finnas ett särskilt anslag att använda för speciellt angelägna regionalpolitiska sysselsättningspolitiska vägbyggen? Jag anser att vi behöver det vid sidan om flerårsplanernas ramar, eftersom flerårsplanerna blir stela och bundna. Dispositionen av dessa pengar måste ske med utgångspunkt från politiska värderingar. Därför är det naturligt att man diskuterar den här frågan på departementsnivå och inte på verksamhetsnivå. Den uppfattningen vidhåller jag. Jag tror att också tämligen många i praktiskt arbete ute i länen tycker att den är riktig.

Herr DAHLGREN (c) kort genmäle:

Herr talman! Under förutsättning att de ordinarie medlen uppgår till de belopp som krävs för att uppfylla flerårsplanerna kommer vägarna att bli färdiga. Men med den anslagstilldelning som regeringen har gått ut med är det knappast möjligt.

Herr WICTORSSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Vilken anslagstilldelning har de borgerliga partierna föreslagit för detta ändamål, herr Dahlgren?

Herr KARLSSON i Mariefred (c):

Herr talman! Jag kommer att ta upp ett lokalt problem men ett som har betydelse också i större sammanhang.

I knippet av avstyrkta motioner under rubriken Motionsyrkanden berörande flerårsplaner m. m. finns också en motion med herr Träff som första namn, undertecknad också av representanterna för centern och folkpartiet i Sörmland. Vi begär att förbifartsleden vid Strängnäs på riksväg 55 skall tas in i den aktuella flerårsplanen.

Låt mig tillstå att jag som motionär knappast hyst några större förhoppningar om bifall med hänsyn till ordningen för behandlingen av sådana frågor. Men det måste ändå vara riktigt att riksdagen ställs inför en sådan fråga mot bakgrund av de större sammanhangen.

Nr 104

Fredagen den
9 april 1976

Vägväsendet

Behovet av en förbifartsled vid Strängnäs har ventilerats förr i riksdagen. Jag noterar med tillfredsställelse att trafikutskottet skriver: "Utskottet är för sin del övertygat om att tungt vägande skäl kan anföras till stöd för samtliga nu berörda yrkanden." Det gäller också behovet av en ny bro vid Strängnäs.

Sörmlands län har i hög grad karaktär av genomfartsrän till och från Stockholm med hög trafikintensitet på genomfartslederna och med en hög andel europa- och riksvägar när det gäller vägnätets omfattning. Det kräver särskild uppmärksamhet också med hänsyn till andra vägar.

I motionen tar vi upp en annan genomfartsväg, riksväg 55 mellan Uppsala och Norrköping. Den avlastar genomfarten genom Stockholm och kan göra det ännu mer än i dag. På den genomfartsleden är passagen genom Strängnäs en flaskhals som får konsekvenser på andra håll.

Jag behöver inte ta upp de besvärliga förhållanden som orsakas av att den nuvarande leden går genom stadens centrum. Det har gjorts i motionen – det gäller gatusträckningarna, de trafiktekniska problemen, tangerandet av kulturhistoriskt skyddade områden i staden.

Viktigast är den nuvarande bronns standard och kapacitet. Bron byggdes 1936, underhållet är mycket kostsamt, betongen är dålig. Hål uppstår i vägbanan; körbanebredden är 5,5 meter. Broöppningen krånglar. Frågan hur länge bron tål den nuvarande belastningen har orsakat och – det vet jag – kommer att orsaka stora bekymmer hos de ansvariga.

Låt mig tillägga: För att spara personal har vägverket för avsikt att gå över till central fjärrmanövrering av broöppnandet. Jag delar uppfattningen att det är riktigt att göra sådana investeringar att driftkostnader kan minskas. Det borde t. ex. vara rimligt – för att nu hålla mig till trafikproblem i norra Sörmland – att investera i en bro över Björsundet mellan Strängnäs och Eskilstuna för att minska de dryga kostnaderna för färjedriften. Men rationaliseringsåtgärder för att minska driftkostnader får inte leda till ekonomiska förluster vare sig för det allmänna eller för trafikanterna. Det kan finnas risk för det vid en fjärrmanövrering av krånglande broöppningsmekanismer när personal måste hämtas.

Jag skall inte gå in på vare sig olycksrisker eller kommunala planeringssynpunkter.

Angelägenheten av en förbifart är fastslagen, nu också av utskottet. Den har tidigare kraftigt understrukits av vägförvaltning, länsstyrelse – i skrivelser och vid uppvaktningar – och vägverk. En enig länsopinion anser att förbifarten måste sättas främst vid länets planering.

Vad som saknas är medel – medel som möjliggör att projektet tas upp i flerårsplanen för att komma med vid utförandet. Därför har planen också överklagats av länsstyrelsen. Avgörandet ligger hos regeringen.

Herr talman! Jag delar den förut i debatten framförda uppfattningen att åtgärder skall sättas in där de bäst behövs och där angelägenheten bedömts av de sakkunniga myndigheterna.

Herr talman! Jag har inget särskilt yrkande.

Herr GÖSTA GUSTAFSSON i Göteborg (s):

Herr talman! Det är glädjande att notera den enighet som råder be-
träffande anslagen till vägbyggandet i stort. Det är också att notera en
förvånansvärt välvillig inställning till vägverket hos de borgerliga de-
battörerna. Det är något som vi på lokalplanet inte precis är bortskämda
med. När vi exempelvis åren 1971 och 1972 under den lågkonjunktur
som då präglade vår verksamhet skulle fördela AMS-pengarna till väg-
byggandet hade vi ständigt diskussioner med de borgerliga om vem som
skulle få dessa pengar. Det hette ständigt: AMS och vägverket bedriver
för mycken verksamhet i egen regi. Det är därför glädjande att nu kunna
konstatera att de borgerliga i dag inte framfört någon sådan uppfattning.

Jag har också noterat en välvillig inställning till vägverkets general-
direktör Olhede. Jag känner Olhede sedan några år tillbaka, och jag är
litet förvånad över de borgerligas plötsligt välvilliga inställning till vår
generaldirektör.

Jag har begärt ordet för att tala om det särskilda anslaget. Detta anslag
måste till för att vi på kort sikt skall få en bättre planering. Vi är överens
om att det är nödvändigt med långtidsplanering – femtonårs-, tioårs-
och femårsplaner – bl. a. av det skälet att markfrågorna är sådana att
de inte kan lösas på kortare tid; man måste projektera och på annat
sätt förbereda arbetena. Men för korttidsplaneringen måste man ha en
rorlig bit, och därför anser jag att det särskilda anslaget måste finnas.

Det har sagts i debatten att det inte blir flera jobb om man använder
pengarna på det ena eller andra sättet. Men faktum är att pengarna blir
använda på olika sätt beroende på om de kan utnyttjas för punktinsatser
eller om de ingår i en längre planering. I stort sett samma resonemang
har använts om arbetsförmedlingarna. Man har sagt att det inte blir flera
jobb därför att arbetsförmedlingarna får ta hand om de lediga platserna.
Men det förhåller sig ju faktiskt så att om rätt man kommer på rätt
plats, så blir det flera jobb. Vi har i dag en förvånansvärt hög syssel-
sättning. Brist på viss utbildad arbetskraft kan skapa arbetslöshet och
jag vill instämma i vad tidigare s-debattörer sagt. Jag har särskilt instämt
i herr Östrands utmärkta anförande, och det finns inte mycket att tillägga.
Men jag vill ändå göra en komplettering.

Byggnadsarbetarna har, som sagts, minskat kraftigt under 1970-talet.
Inte minst har vi upplevt detta i Göteborgsregionen där en tredjedel
av de aktiva byggnadsarbetarna försvunnit under 1970-talet. I och för
sig skall vi naturligtvis inte beklaga att det sker förändringar i samhället.
Vi vet ju att samhällsutvecklingen måste fortsätta, och då är vi litet
oroliga för att utvecklingen fortsätter att gå i negativ riktning för bygg-
nadsarbetarkåren.

För Göteborgsregionen är sysselsättningen vad det gäller anläggnings-
och byggnadsarbeten relativt god året ut. Men vi kommer att få problem
genom att sysselsättningen i mellersta och norra Bohuslän minskar kraf-
tigt. Dels blir vägarbetena i Uddevalla – med anledning av Uddevalla-
varvets utbyggnad – färdiga, dels minskar plattformbyggnaden i Ström-

Nr 104

Fredagen den
9 april 1976

Vägväsendet

stad och dels blir den utbyggnad som hör samman med Scanraff på Lysehalvön färdig. Det gör att sysselsättningen i hela länet minskar, från norr om Stenungsund till norska gränsen.

Vi har resonerat om vad som kan göras för att på sikt trygga sysselsättningen. Vi tänker naturligtvis inte speciellt på byggnadsarbetarna, även om jag gör det i många fall. Vi har sagt att detta med vägar inte bara är en fråga om vägarna som sådana utan också en fråga om säkerhetskäl, regionala skäl och sysselsättningsskäl. Det är på många områden väl använda pengar som sagts här tidigare. Det är exempelvis en verksamhet som är relativt importsnål. När det gäller sysselsättningsskäl skulle jag vilja peka på en sak, nämligen framför allt den multiplicerade effekt som följer av en utbyggnad av vägnätet.

Den 9 mars uppvaktade socialdemokratiska ledamöter från kommunen och riksdagen samt centralt fackliga ledamöter i länet generaldirektör Olhede och vägdirektören i Göteborg. Därvid begärdes att man skulle försöka tidigarelägga vägutbyggnaden i Stenungsundsområdet, såväl de interna vägarna som fortsättningen på E 6. Vi fick svaret, som här står i utskottets betänkande, att när det gäller utbyggnaden av vägarna i Stenungsund så finns den inte medtagen i planerna för den närmaste tiden. Med det finns möjligheter, därest vi får pengar att röra oss med, att tidigarelägga utbyggnaden av såväl Industrivägen och Ringvägen som vägarna mot öarna. Vi har vid uppvaktningen sagt att detta inte bara gäller för de byggnads- och anläggningsarbetare som nu riskerar att bli arbetslösa, utan Stenungsundsområdet är oerhört viktigt därför att det är ett alternativ till den nedgång vi i övrigt noterar i Göteborg. Därför vill vi att utbyggnaden av vägarna i Stenungsundsområdet inte skall kollidera med den, som vi tycker, säkraste utbyggnaden av petrokemin i Stenungsund om något år. Vi har alltså sett det så, att det är viktigt att man nu kan ta upp frågorna om utbyggnaden av vägarna i Stenungsundsområdet för att ge ett alternativ till den allmänna nedgången i verksamheten som kan noteras i Göteborgsområdet. Men vi har naturligtvis också begärt att Bohuslän i övrigt skall få sitt. Vi hade givetvis önskat att vi fått t. ex. Sunninge-leden-bron och en bro från Lysehalvön över till Kungshamn och Smögen, men vi har inte begärt anslag till detta därför att vi inte anser det realistiskt i dag. Alltså har vi nöjt oss med att understryka vikten av att man anslår särskilda medel till utbyggnaden av E 6. Vi vill alltså ha en snabbare takt i utbyggnaden av E 6, och vi vill ha särskilda pengar för detta. När jag talat för det särskilda anslaget har jag menat att man kan använda medlen för just sådant.

Beträffande Göteborg hoppas jag inte så mycket på de borgerliga politikerna. Jag skall inte säga någonting om dem eftersom det har skett förut. Jag skall sluta med att säga att vi i Göteborg är väldigt glada för att vi nu kommit i gång med Agnesbergsbron. Tidigare talade jag om den multiplicerade effekten. Vi har sagt att om vi hade fått Agnesbergsbron hade vi kanske sparat 1 miljon i veckan i uteblivna hyresförluster, som vi haft i de östra stadsdelarna under de senaste åren.

Under detta anförande övertog herr talmannen ledningen av kammarens förhandlingar.

Herr SVEN GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Herr talman! Jag lyssnade med stort intresse på vad Gösta Gustafsson i Göteborg sade och håller med honom, framför allt beträffande den multiplicerande effekten som vägarbeten har på sysselsättningen över huvud taget. Därför har vi på olika sätt försökt stimulera vägbyggandet, och förra året ansåg ju en enhällig riksdag att vi måste öka satsningen på vägväsendet. Då blir de synpunkter som Gösta Gustafsson här framlade tillgodosedda.

När det gäller Stenungsundsområdet är ju arbetsplanerna inte färdiga, men vägverket har nu gett instruktioner om att man skall forcera fram arbetsplaner för Stenungsundsområdet. Det skedde efter den uppvakning som Gösta Gustafsson var med på, och jag tycker det är bra att man på det sättet framhäver behovet av att åtgärder vidtas. Med utskottsmajoritetens skrivning har behoven tillgodosetts. Vi har sagt att så snart de praktiska förutsättningarna föreligger för att man skall kunna starta arbetena skall så också ske, varvid medel skall ställas till förfogande.

Herr GÖSTA GUSTAFSSON i Göteborg (s) kort genmäle:

Herr talman! Efter diskussion i länsarbetsnämnden vid åtskilliga tillfällen har vi sagt att vi naturligtvis också är intresserade av att med AMS-pengar stödja en verksamhet när det gäller projektering. Därför menar vi att det bör finnas möjlighet att påskynda, inte minst med hänsyn till nedgången då det gäller projekteringar. Beträffande AMS möjligheter att gå in på olika områden vill jag bara påminna om att vid den stora arbetslösheten 1971–1972 med över 8 000 arbetslösa i Göteborgs och Bohuslän hade vi också många långtidsutbildade arbetslösa. Då ordnade AMS i samarbete med Chalmers en kurs i vilken man utbildade transportekonomer. Samtliga långtidsutbildade, 25 personer, fick arbete omedelbart efter utbildningen. Det var en ettårig AMS-kurs och när det gäller transportekonomi var detta ett exempel på AMS möjligheter och rörlighet.

Fru JONÄNG (c):

Herr talman! Jag har tillsammans med mina centerkamrater på länsbanken väckt motionen 1975/76:1568, som rör vägförhållandena i Gävleborgs län. Motionen har i väsentliga delar tillstyrkts av utskottet, och det är givetvis positivt. Inte minst positivt är att utskottet tillstyrker förslaget om överförande av de här i dag så omdiskuterade 200 miljonerna till ordinarie vägenslag. Det yrkandet i vår motion har tillkommit därför att vi i södra Hälsingland har upplevt de negativa effekterna av det system som vi har och som kommunikationsministern kallade för sin diverschand. Jag syftar på ombyggnaden av riksväg 82 mellan Söräng och Alfva. Gävleborgs län kan väl betraktas som ett typexempel på vad som händer när en departementschef så att säga har sitt kontor på fickan.

Det går naturligtvis inte att hålla reda på vad man lovar och inte lovar när man är ute och reser landet runt.

Redan 1973 – det var som bekant valår då – utlovades av kommunikationsministern medel till denna ombyggnad. Sedan dess har kommunikationsministern ett par år delat ut av dessa pengar, men då det tydligen förelegat svårigheter att hålla reda på löften och resurser, har denna väg trots löften fortfarande blivit utan medel.

Nu har kommunikationsministern återigen lovat pengar till ombyggnaden. Det är som bekant valår i år också. Det är bara på det viset att kommunikationsministern ju nu inte har några pengar att fördela. Riksdagen skall först besluta i denna fråga. Beslutet kommer att fattas i dag, men det har inte skett ännu. Det förefaller mig kanske litet egenomligt att lova pengar som man inte har och som man inte vet om man får att fördela, men jag skall inte uppehålla mig vid det.

Det finns en passus i kommunikationsministerns pressmeddelande, som har citerats flera gånger här i dag. Jag tycker den är mycket intressant och jag vill också gärna citera den. Det står så här: "De borgerligas avslagsyrkanden äventyrar såväl sysselsättningen i skogslänen som genomförandet av andra viktiga vägbyggen."

Detta finner jag rätt fantastiskt, egentligen också litet pinsamt. Kanske det rent av är en barnslig reaktion – om man inte får fördela de här 200 miljonerna såsom man vill, skulle sysselsättningen i skogslänen äventyras.

Det är ju ändå så – jag beklagar att jag skall behöva påminna om det – att regeringen inkl. kommunikationsministern har ett mycket stort ansvar för sysselsättningen i vårt land och för sysselsättningen i skogslänen. Det ansvaret och uppfyllelsen av det ansvaret har varje medborgare i vårt land rätt att förvänta att regeringen tar på sig. Denna regeringens möjlighet har ingenting med de 200 miljonerna att göra. Regeringen har möjlighet att ta fram pengar, bl. a. genom finansfullmakten på 1 500 milj. kr. eller genom att använda AMS-medel. Det finns ingenting som kan rättfärdiga regeringens eventuella underlåtenhet att skapa sysselsättning för dem som är arbetslösa.

Olle Östrand på vår länsbank höll, tycker jag, ett väldigt fint anförande, som jag i stora delar instämmer i. Olle Östrand tog upp bl. a. byggnadsarbetarnas situation på arbetsmarknaden – inte minst de objektanställdas otrygghet på arbetsmarknaden över huvud taget.

Vi hade i slutet av mars i södra Hälsingland en arbetslöshet bland byggnadsarbetarna på 181 stycken, vilket är 21 fler än vid motsvarande tidpunkt i fjol.

Det finns verkligen anledning för oss som politiker att ständigt stanna upp och tänka efter och inse att ytterst är det människor vi sysslar med – människors möjligheter och människors förutsättningar till arbete och trygghet. Vi arbetar ofta med ekonomiska frågor och med samhällets resurser, men vi måste veta att allt vårt handlande ytterst rör den enskilda människan och hennes situation – då bl. a. på arbetsmarknaden. Att ha

arbete är det viktigaste för en människa, antingen hon är ung eller gammal, och det får vi i arbetslöshetens tider ständigt belägg för. Jag tror att vi verkligen måste, i riksdagen och på annat sätt, bl. a. i fackliga sammanhang, arbeta ständigt på att förbättra sysselsättningen. Då måste vi bl. a. ta upp den kategori av yrkesarbetare som Olle Östrand talade om och se till att de får en jämnare sysselsättning.

Om jag ett enda ögonblick hade trott att en uppslutning kring reservationen skulle ha skapat fler tillfällen till sysselsättning än en uppslutning kring utskottsmajoritetens hemställan hade faktiskt ingenting i världen kunnat hindra mig från att rösta för reservationen. Men nu anser jag inte att det är på det viset.

Vi i södra Hälsingland har upplevt att det Norlingska systemet inte fungerar för oss. Det har för oss inneburit löften och ingenting mer. Vi har alltså upplevt de negativa effekterna. Jag tror däremot att vi kommer att få en utbyggnad av Alftavägen utifrån sysselsättningsläget i vår region. Alftavägen finns med i beredskapsplanen, och vägförvaltningen i Gävleborgs län är helt klar över att Alftavägen – sedan man nu avslutat vägbyggnaden Djupa–Teve – står på tur att byggas med AMS-medel. Här ser jag en säker och trovärdig möjlighet att få Alftavägen ombyggd, och inte bara den; det finns nu långtgående planer på en upprustning eller ombyggnad av Skräddrabo–Mållångsta-vägen. Vägförvaltningen har också framhållit en ombyggnad av Östanåbron på Edsbyvägen som ett lämpligt beredskapsarbete. Den bron är tidvis en veritabel dödsfälla, och det skulle vara angeläget att få den ombyggd.

Jag ser ett bifall till utskottets hemställan som en garanti för en förbättrad sysselsättning, bl. a. för byggnadsarbetarna.

Jag vill till sist ta upp en sak som kommunikationsministern berörde i sitt anförande. Han talade om metodik när det gäller vägbyggande, en metodik i jämställdhetens namn – om jag inte hörde fel. Kommunikationsministern frågade om man kunde bete sig mer drastiskt mot människor än oppositionen gjorde genom att kräva att det skall finnas fastställda planer och planer färdiga i varje liten punkt. Det sade alltså kommunikationsministern i dag.

Låt mig för att visa hur oportunistisk den socialdemokratiska politiken är citera vad kommunikationsministern sade i den debatt som vi förde i december i fjol om Alftavägen. Då sade kommunikationsministern: "Jag kommer inte att medverka till att anslå några pengar förrän arbetsplan har fastställts för detta vägbygge. Vi arbetar inte så med vägbyggandet i vårt land, fru Jonäng. Inte ens i den trakt som fru Jonäng representerar bygger vi vägar utan att det finns en fastställd arbetsplan."

Kommunikationsministern slutade med att säga att löftet när det gäller Alftavägen kommer att infrias den dag fru Jonäng kan gå upp här i kammaren och tala om att det finns en fastställd arbetsplan.

Då var det viktigt att kraven på planer följdes till punkt och pricka. Det är kanske inte att undra på om jag med tanke på min erfarenhet av denna speciella väg är tacksam för utskottets ställningstagande när det gäller mitt yrkande om de 200 milj. kr.

Herr ÖSTRAND (s) kort genmäle:

Herr talman! Fru Jonäng instämde i långa stycken i mitt anförande. Den tanke jag då omedelbart fick var naturligtvis: Vad har jag nu gjort för felaktigt uttalande?

Kontentan av fru Jonängs resonemang måste vara att hon kommer att stödja reservationen när vi går till votering. Men fru Jonäng måste ju ha fått saken alldeles om bakfoten när hon i samma andetag säger att hon är tacksam för att de medel hon tagit upp i en motion tillsammans med partivännerna herrar Björk i Gävle och Johan A. Olsson överförs till det ordinarie anslaget. Det blir ju då inte väg 82 mellan Bollnäs och Alfta, som bl. a. fru Jonäng har tagit upp i sin motion, som kommer till stånd utan i stället väg E 4 på sträckan Gävle–Fridhem som kommer att byggas.

Eftersom vi har en regional obalans i Gävleborg med sysselsättnings-svårigheter i södra Hälsingland, måste det vara angeläget att det här anslaget får stå kvar som ett särskilt anslag, så att det verkligen kan användas för att främja sysselsättningen i regionen. Det är ju inte heller bara fråga om sysselsättningen. Man kan också genom det påskyndande som kan åstadkommas skapa förutsättningar för en regionalpolitiskt gynnsammare utveckling.

Till bilden hör också, fru Jonäng, att arbetsmarknadsverket i sin beredskapsplanering har räknat med att det särskilda anslaget skall få stå kvar som ett särskilt anslag och inte skall föras över till det ordinarie väganslaget. Jag tycker att fru Jonäng allvarligt skall begrunda situationen innan hon går upp till omröstning i den här frågan.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Jag hade kunnat avstå från ytterligare inlägg, men jag tycker att fru Jonängs anförande på något vis gav hela denna fråga i ett nötskal och dessutom kan ge svar på många frågor som ställts i dag.

Jag besvarade torsdagen den 11 december i fjol en fråga här i kammaren från fru Jonäng om jag var beredd att verka för att en ombyggnad skulle komma till stånd av riksväg 82 mellan Alfta och Söräng. Jag svarade att det var ett angeläget vägprojekt – liksom många andra runt om i landet. Det fanns ingen arbetsplan fastlagd för vägprojektet i fråga, men så fort en sådan blev fastlagd skulle vi självfallet med det stora intresse som vi måste ha för regionerna – inte minst i det området, bl. a. av kommunsammanläggningsskäl – se på den frågan.

Då gick fru Jonäng upp i en replik, som vem som helst kan återfinna i protokollet från den 11 december 1975, och sade bl. a.: "Det finns inga ordinarie medel till ombyggnaden av vägen, och vägen finns inte heller upptagen i flerårsplaneringen." Och senare: "Jag vill således understryka att det verkligen är angeläget att det finns pengar tillgängliga för bygget under våren." Dessutom refererade hon hur 200-miljonersanslaget hade fördelats året innan.

Ja, just det!

Tidigare i dag har vi hört att det anslaget skall finnas med i flerårsplanerna nu och att man skall få använda det enligt det förslag som utskottsmajoriteten tänker rösta för. Då skall det användas enligt de fastställda flerårsplanerna. Men fru Jonäng har själv den 11 december med all rätt i denna kammare konstaterat att detta vägprojekt icke finns med i flerårsplanen. Alltså kan det heller icke komma till utförande med de medel som oppositionen här tänker tillföra det ordinarie väganslaget, eftersom flerårsplanerna redan är fastlagda. Om denna väg skall kunna iordningställas tidigare än vad vägverket har avsett, måste extra vägpengar komma till, och fru Jonäng har ju den 11 december väddjat om att vi skulle ta pengarna ur 200-miljonersanslaget.

Det här, fru Jonäng, är det verkliga ekorrhjulet! Hur kan man stå här – dessutom bara några månader efteråt – och förneka vad man har begärt ur ett speciellt anslag, som man i dag tänker rösta nej till? Det må nu vara. Men hur går ekvationen ihop, om vi för ett ögonblick låter hela denna 6-timmarsdebatt stanna vid detta speciella vägprojekt, som alltså är synonymen för hela diskussionen? Jo, fru Jonäng, svaret är att det inte kommer några pengar alls till denna väg från det ordinarie anslaget, om vi lägger dit de 200 miljoner som ni föreslår. Flerårsplanen är fastställd, och det går inte att laborera med färdiga flerårsplaner. Man plockar inte in och ut i de planer som är fastställda. Därmed kommer denna väg icke att få några pengar.

Då tycker jag att vi har nått precis dit vi borde komma i den här diskussionen i dag, som har varit lång och besvärlig, nämligen till slutsatsen att man inte kan sitta på två stolar samtidigt. I fru Jonängs fall och mot bakgrund av att hon har fört en debatt i frågan så sent som i december förra året är stolarnas antal oräkneligt.

Fru JONÄNG (c) kort genmäle:

Herr talman! Det här kanske blir ett typiskt politiskt gräl.

Jag vill fråga: Vad är det angelägna i det här sammanhanget? Det är inte alls, som kommunikationsministern tror, frågan om vilka pengar som skall betala ett vägprojekt i min hembygd. Det intressanta – och det som jag arbetar för – är att detta vägprojekt *kommer till stånd*. Med vilka pengar det genomförs har mindre intresse från min synpunkt, det måste jag säga.

Jag har – efter de löften som kommunikationsministern gav 1973 – erfarenhet av att systemet med de 200 miljonerna icke fungerar och icke har fungerat för min vägbit. Därför måste jag gå andra vägar och söka andra möjligheter för att få detta vägprojekt utfört. Det är helt riktigt att det inte kommer in under det ordinarie väganslaget på grund av att det inte är upptaget i flerårsplaneringen, men jag har sagt att vi har en beredskapsplan och att det finns AMS-pengar utanför detta anslag. Det är min uppfattning och övertygelse – som också delas av vägförvaltningen i Gävleborgs län – att vägen kommer att byggas med dessa pengar därför att den behövs ur sysselsättningssynpunkt.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Då har vi hunnit en bit eftersom fru Jonäng fastlagt att den här vägen inte är med i flerårsplanen. Då hjälper det inte att vi beslutar om 100 miljoner mer till det ordinarie vägbyggnadsanslaget i dag. Den här vägen – vi låter den stå som ett exempel för även andra vägar i hela landet – kommer alltså inte att få några vägpenningar. Men fru Jonäng ville i en diskussion med mig i december att denna väg skulle byggas om i år.

Fru Jonäng sade i sitt förra inlägg att det inte finns några pengar än. Nej, åtminstone än på en halvtimme, men det kan finnas pengar för denna väg och andra vägar runt om i landet som inte har fått plats i flerårsplanerna men som av sysselsättningskäl bör åtgärdas med hjälp av andra anslag under den nu begynnande femårsperioden. Den nämnda vägen kan få utgöra ett exempel på det.

Vad tror fru Jonäng på egentligen? Hon tror inte på de ordinarie vägpenningarna. Hon tror alltså inte på anslaget 200 miljoner – var det nu läggs någonstans. Ingen vet vad hon tror på.

Jag vet emellertid en sak: Om reservationen 1 vinner bifall här i riksdagen i dag kommer denna väg och en lång rad andra att bli föremål för förutsättningslösa fortsatta diskussioner mellan regeringen, arbetsmarknadsverket och vägverket. Då finns det möjligheter, fru Jonäng och andra som deltagit i debatten, att seriöst pröva vägprojekt som skulle komma att skaffa människor arbete.

Herr Östrand har tidigare i dag sagt att de pengar, som skulle anslås till den väg som fru Jonäng diskuterar, om man lägger över 100 miljoner kronor till ordinarie anslagen kommer att hamna på E 4 någonstans i Gävletrakten.

Det är klart att de kommer att göra nytta där också. Men, fru Jonäng, det är större värden som står på spel. I det nämnda området har man inte stora sysselsättningsvårigheter. I Edsbyområdet och Alftaområdet brottas man med besvärliga sysselsättningsproblem på byggnadssidan.

Vad väljer fru Jonäng i den situationen? Väljer hon att arbeta för fler jobb eller väljer hon att återigen svika de arbetslösa?

Herr ÖSTRAND (s) kort genmäle:

Herr talman! Kommunikationsministern har på ett mycket klarläggande sätt talat om för fru Jonäng hur resurserna fördelas.

Men jag skulle vilja citera en insändare som Gunnel Jonäng hade den 13 mars 1976 i Hudiksvalls Tidningen. Jag vill inte beteckna det som någon sorts buskpropaganda, utan jag vill hellre tolka det så att Gunnel Jonäng inte riktigt har fått klarlagt av sina partivänner hur det hela fungerar.

Hon skriver så här i insändaren:

”Vid sidan av hela den planeringspolitik som är uppbyggd inom vägverket, länsstyrelserna och länsvägnämnderna ska kommunikationsministern sitta med egna nålpenningar och dela ut till dom som niger och

bockar djupast. Det är som gamla tiders välgörenhet. Så vill kommunikationsministern ha det. ---

Betr. Alfta-Söräng-vägen: Kommunikationsministern har nu lagt fram ett alldeles eget förslag – utan att ha pengar och utan att rådgöra med vägverket.”

Det sista är sant så till vida att om utskottsmajoritetens förslag vinner gehör här i kammaren då har naturligtvis inte kommunikationsministern de pengar som man måste ha för att kunna färdigställa den här väg-stumpen.

Fru Jonäng har väl missförstått hela den här frågan, efter vad jag förstår, för i detta fall tas pengar ur det ordinarie anslaget.

Nej, fru Jonäng, skall vi från våra hemtrakter arbeta för en regional utveckling och för att skapa fler arbetstillfällen, då måste vi också verka i den riktningen. Det finns flera små och medelstora företag i detta område som får stor nytta av bättre vägförbindelser. Vi har en begränsad summa pengar att använda. Men genom att man behåller det särskilda anslaget får vi möjligheter att använda pengarna ur regionalpolitiskt riktig synvinkel. Samtidigt får vi möjligheter att skapa arbete för de människor som i annat fall riskerar att bli arbetslösa i detta område.

Fru JONÄNG (c) kort genmäle:

Herr talman! Jag borde kanske vara tacksam, fast jag vet inte om jag är det. De socialdemokratiska representanterna försöker lära mig och förklara för mig hur detta fungerar. Det är möjligen också ett uttryck för den socialdemokratiska jämställdhetspolitiken – att som kvinna har man kanske inte samma förstånd och fattningsgävor som andra.

Det är just därför att jag har upplevt de negativa effekterna av det Norlingska systemet med de 200 miljonerna, för att jag har sett på hemmaplan att det icke fungerar, som jag har velat ta upp denna fråga i motion. Det är klart att jag har ett ansvar för min egen väg i min egen hembygd. Men jag har samtidigt ett ansvar för hela vägväsendet i vårt land – jag är angelägen om att det skall fungera. Om det inte fungerar med det system vi har, då måste vi skapa ett system som fungerar, helt enkelt. Det är så jag ser det.

Jag är utomordentligt upprörd, måste jag säga, om det verkligen skulle vara så att regeringen icke vill ta ansvar för en sysselsättning, som det synes framgå här av debatten. Om vi i vår region har arbetslöshet och behov av sysselsättning och vi har AMS-pengar, så måste ju dessa AMS-pengar kunna användas till detta vägprojekt. Vi måste också kunna räkna med att regeringen har ett ansvar för sysselsättningen.

I mitt anförande sade jag att det finns ingen fråga som jag personligen upplever så djupt och engagerat som just sysselsättningen för människor, eftersom jag tror att sysselsättningen är det grundläggande för oss alla. Det är från den utgångspunkten som jag har motionerat och försökt att verkligen få till stånd möjligheter till sysselsättning i regionen – och möjligheter att få den här vägen ombyggd.

Herr PERSSON i Karlstad (s):

Herr talman! Trafikutskottets betänkande nr 11 behandlar under punkten 2 bl. a. det s. k. särskilda anslaget till byggnads- och förbättrings-åtgärder, avseende vägar, som kan aktualiseras av konjunkturmässiga eller andra skäl.

Vi socialdemokrater i Värmland har nyligen behandlat en motion vid vår distriktskongress den 3 och 4 april 1976, där motionärerna från Torsby kommun krävde bl. a. en höjning av nuvarande anslagsram på 200 milj. kr. Distriktskongressen behandlade motionen och beslöt instämna i dess allmänna formulering och krav. Dessutom antogs ett speciellt uttalande, att vi anser att nämnda anslag även framdeles bör handhas av departementschefen.

Distriktskongressen gav också oss värmländska s-riksdagsledamöter i uppdrag att slå vakt om nämnda väganslag, och då frågar man sig: Varför anser våra partivänner i Torsby och Årjäng och partifolket i hela Värmland att detta väganslag är så viktigt? Ja, vi som bor och verkar i Värmland har under årens lopp beviljats betydande medel via nämnda anslag. Vi vet att vi har en möjlighet att få ytterligare anslag till länet. Inte minst viktigt anser vi det vara att departementschefen har anslaget till sitt förfogande och att vi utan alltför mycket byråkrati snabbt kan få anslag när arbetslösheten stiger och vi är i behov av både jobb och vägar.

Vi bygger nu ut vissa delar av E 18 vid Årjäng via detta anslag. Liknande insatser är av största vikt för att vi skall kunna klara sysselsättningen och för att vi skall få ett bättre vägnät. Vi vill därför självfallet ha mera vägpengar. På den punkten finns inga delade meningar.

Under årens lopp har många delegationer åkt till Stockholm. Representanter för de värmländska kommunerna har ihärdigt och oförtröttat uppvaktat kommunikationsministern. Från Grums, Årjäng, Karlstad och många andra kommuner har man med landshövding Rolf Edberg i spetsen uppvaktat om fler angelägna projekt. Vi från Värmland har varit medvetna och är medvetna om att detta anslag – inte minst i tider av ökad arbetslöshet – kunnat ge många goda arbetstillfällen till vår lokalt bundna arbetskraft, eftersom länsarbetsnämnden hänvisar arbetskraften till de objekt som varit och är mest angelägna. Personligen har jag den känslan att de delegationer som rest till Stockholm för uppvaktningar känt med sig att vi, på grund av vår trängda arbetslöshetssituation och på grund av att vi har angelägna vägprojekt, många gånger verkligen lyckats: Väganslaget har uppfattats som positivt såväl av de borgerliga företrädarna ute i kommunerna som av våra egna företrädare. Senast denna vecka har en delegation från Årjäng uppvaktat kommunikationsministern i saken.

Både Årjäng och Sunne är borgerligt styrda kommuner, där centerpartiet är det dominerande partiet. Jag vet att de kommunala företrädarna för dessa orter och även företrädarna för Torsby – det gäller samtliga partier – är angelägna om den här ordningen och inte med blida ögon

ser på att anslaget bakas in i det totala väganslaget. Detta skulle äventyra pågående aktuella beredskapsprojekt. Nu har tydligen de borgerliga i riksdagen ändrat uppfattning och anser att väganslaget bör bakas in i det totala väganslaget för drift- och underhållskostnad.

Bertil Jonasson ställde en del frågor till mig tidigare från talarstolen. Jag skall i korthet besvara dem.

En av Bertil Jonassons frågor gällde vilka vägar utöver de i vägplanen upptagna som skall byggas om lotten gynnar det s. k. socialistiska blocket. Ja, herr Jonasson, då kan jag väl ställa den motfrågan: Vilka vägprojekt kommer att utföras om de borgerliga vinner? Vi vet att om vi har det här 200-miljonersanslaget kan det mycket snabbt sättas in och påverka situationen. Blir det ytterligare arbetslöshet kan vi via detta anslag få pengar mycket snabbt.

Nej, herr Jonasson och fru Jonäng, ni två intar samma ståndpunkt, den här ekvationen går inte ihop. Därför ger jag det rådet till mina värmäländska borgerliga kolleger: Stöd vår strävan till ökade anslag till länet, så att vi slipper en lottningssituation som äventyrar och fördröjer aktuella angelägna vägprojekt när det gäller E 18 vid Årjäng, när det gäller att få ökad bärighetsupprustning för vägen Stöllet-Långflon m. m.

Herr talman! Jag är själv byggjobbare, och jag vet vad det här anslaget betyder för oss byggnadsarbetare. En tidigare lagd vägomläggning har skapat många välkomna arbetstillfällen. Den äldre arbetskraften som är lokalt bunden får jobb tack vare att länsarbetsnämnden handgripligen säger till att den eller den skall ha det här jobbet. Jag vet att den mannen är nöjd. Denna sortens insats, herr talman, har varit, är och kommer att förbli mycket viktig ur social och regionalpolitisk synpunkt.

De borgerliga talar om ministerstyre. Gå och fråga en tidigare arbetslös byggnadsjobbare som lyckats få jobb på ett vägbygge vid Årjäng, vid utbyggnaden av E 18. Svaret torde bli ganska entydigt. Jobbaren som fått jobbet är självfallet nöjd: Vi får flera jobb, vi får bättre vägar och vi har chansen att bygga bort en av landets allra farligaste trafikfällor vid Årjäng – vägen mellan Stockholm och Oslo, där så många bilister och andra trafikanter har drabbats av olyckor med dödsfall som utgång.

Mycket skulle kunna sägas om vikten av att lotten – om det nu blir lotten som avgör – går reservanterna till mötes. Jag yrkar, herr talman, bifall till reservationen av herr Mellqvist m. fl.

Herr JONASSON (c) kort genmäle:

Herr talman! Herr Persson i Karlstad säger att det är väldigt viktigt att departementschefen har de här pengarna. Jag behöver väl inte ta upp det resonemanget mera. Vi har ju resonerat om det hela dagen här i kammaren. Det blir inte mera pengar om kommunikationsministern har pengarna än om vägförvaltningen har dem.

Får vägförvaltningen mindre pengar, då måste man säga upp arbetare och dessa blir arbetslösa. Är det tvärtom så att vägförvaltningen får mera pengar då kan man behålla arbetarna och kanske ta in nya.

Jag förstår inte det resonemang man för här: Visst kan man flytta pengar från en del av landet till en annan. Men, herr Persson i Karlstad, det gäller dessa 889 milj. kr. som den icke-socialistiska delen här har pekat på. Dessa pengar kan ju användas i det här fallet.

Här pekar Magnus Persson på Sunne och Årjäng. Ja, man kan ju ta av dessa 889 miljoner till detta ändamål. För egen del finner jag att denna finansfullmakt inte kan användas till någonting bättre än till vägpengar. Det är det mest produktiva man kan använda pengar till.

Herr Persson i Karlstad säger i en artikel att om de borgerliga partierna vinner en lottning i riksdagen får vi 8 milj. kr. mindre till vägarna i länet. Men, herr Persson, försvinner de andra merpengar som vägförvaltningarna får och har inte herr Persson något förtroende för vägförvaltningen?

Herr PERSSON i Karlstad (s) kort genmäle:

Herr talman! Bertil Jonasson borde bättre sätta sig in i det anställningsavtal som vägverkets personal har. Det är inte så lätt att säga upp de vägarbetare som är fast anställda inom vägverket.

Jag tror vidare, herr Bertil Jonasson – och den uppfattningen delas av det s. k. socialistiska blocket – att vi får mera vägpengar till Värmlands län om vi följer reservationen av herr Mellqvist m. fl. Jag vet att den uppfattningen även delas av många kommunala företrädare i Värmlands län – de må vara centerpartister, folkpartister, moderater eller socialdemokrater. På den punkten kan vi nog åka hem till Värmland och vara överens. Om lotten här går borgarna till mötes äventyrar detta, som jag förut sagt, sysselsättningen även i Värmlands län. Om detta kan vi väl också vara överens.

Herr talman! Jag yrkar bifall till de socialdemokratiska reservationerna.

Herr JONASSON (c) kort genmäle:

Herr talman! Herr Magnus Persson säger att jag inte känner till anställningsavtalet för vägverkets personal. Jag tycker att han då går litet för långt.

Man kan inte säga upp folk, framhåller herr Persson. Nej, det är klart, men får vägförvaltningarna inte de pengar de skall ha då måste de väl ändå på lång sikt säga upp folk, annars kan förvaltningarna inte effektuera det arbete man skall sköta.

Vi måste bekämpa arbetslösheten, säger herr Persson. Jag är den förste att ställa upp när det gäller att se till att byggnadsarbetare och andra arbetslösa får ett arbete. Alla som kan och vill gå ut i vägarbete behöver vi ta i anspråk för att åstadkomma ett bättre vägnät. Vi behöver mera pengar till det området. Dessa pengar kan vi få fram av anslagen och det finns också andra möjligheter. Vi skall inte försvåra arbetet för vägförvaltningarna. De ansvarar ju för vägväsendet i sin helhet.

När det sedan gäller alla de andra vägarna, herr Persson i Karlstad, så är vi från centerns sida icke negativa i något avseende. Vi vill på ingen punkt göra mindre än vad ni gör.

Herr PERSSON i Karlstad (s) kort genmäle:

Herr talman! I realiteten måste de argument som herr Bertil Jonasson här framfört leda till att han – när vi nu inom kort skall gå till omröstning i anslagsfrågan – röstar med den föreliggande reservationen. På så sätt skapar vi, herr talman, de flesta arbetstillfällena i Värmlands län både för vägverkets personal och för de stackars arbetslösa, bl. a. den äldre arbetskraften, som ofta kommer i kläm när det är ont om sysselsättningsstillfällena.

Herr MELLQVIST (s):

Herr talman! Ingen vill väl bestrida att allt det som sammanhänger med vägar och vägväsende behandlas i riksdagen med ett stort intresse. Det är inte bara det att ett fyrtiotal motioner har väckts i anslutning till proposition 100. Riksdagens ledamöter har också varit väldigt aktiva för att från sina olika utgångspunkter tala om hur läget ligger till, vilka önskingar man har och vilka förhoppningar man ställer.

Den som studerat detta trafikutskottets betänkande nr 11 kan inte undgå att lägga märke till något rätt sensationellt. Till betänkandet är knutna tre stycken bilagor som bygger på de föredragningar som lämnats inför utskottet. Det är mycket sällan sådana föredragningar införs som bilagor till ett utskottsbetänkande, men utskottet har tydligen ansett det vara i högsta grad angeläget vid detta tillfälle. Man ställer sig nästan frågan om utskottets motivering för sitt förslag är så dåligt underbyggt att det behöver följas upp med de här tre olika bilagorna.

Resultatet kanske också är att vi inte i fortsättningen kan få förtroliga redogörelser från verkschefer och verksstyrelser, som vi har fått under årens lopp, om man vet att dessa redogörelser kommer att sammanfattas i en bilaga som skall följa upp den ena eller andra partens motivering för sitt ställningstagande. Enligt min uppfattning är det mot den bakgrunden mycket betänkligt att utskottsmajoriteten ansett dessa tillägg nödvändiga i anslutning till sitt förslag.

Jag vågar kanske säga att det ligger något av ett löjets skimmer över inläggen från utskottets talesmän när man i en vägbudget som ligger över 3 miljarder kronor icke anser sig kunna ställa 200 miljoner till departementets förfogande för att sätta in på olika avsnitt av vårt vägväsende. Jag har väldigt svårt att begripa finessen i detta. Det kanske är en politisk taktisk fråga och ingenting annat. Man anser att man här äntligen har en chans att komma till tals med regeringspartiet på ett sätt som kanske kan ge någon form av utdelning under den tid som snart väntar oss.

Jag skall inte säga så mycket mer. Vi har hållit på nu i dryga sex timmar och det återstår säkerligen en timme till innan denna debatt här i dag kan avslutas. Men innan jag slutar detta inlägg vill jag säga att det var med en viss förvåning jag hörde fru Jonängs resonemang om sin kära hembygd i södra Hälsingland.

Fru Jonäng talade om alla de vägproblem som där måste finnas –

vägproblem av den beskaffenheten att hon måste använda sådana ord i sitt inlägg som hon gjorde, för att slutligen hamna i att ett bifall till utskottets hemställan var det allena saliggörande för att klara henns egna små vägstumpar. Men slutligen talade hon om att hon inte var talesman bara för vägarna i Hälsingland utan hon hade, som hon själv sade, ansvar för hela vägväsendet i vårt land.

Det är klart att fru Jonäng delar detta ansvar med de övriga 349 ledamöterna i denna kammare. Men fru Jonäng uttalade sig på ett sådant sätt att man nästan fick tanken att vid en eventuell borgerlig regering efter valet i år är fru Jonäng den mest framstående kandidaten till att överta kommunikationsdepartementet. Bakom uttalandet att hon har ansvaret för hela landet verkade ligga en förhoppning att hon skall få hand om hela departementet – inte bara ordna sina egna vägstumpar uppe i Hälsingland utan också alla övriga vägar som finns i det här långa landet.

Detta ärende har, som sagt, varit föremål för stor debatt inom utskottet. Det som därvid framkommit har inte stannat inom utskottets väggar, utan det har presenterats i bilagor, som var och en kan ta del av. Detta tycker jag är ganska märkligt och tyder också på att utskottsmajoritetens motivering är så svag, att man måste stödja den med att hänvisa till de olika bilagorna.

Jag är övertygad om, herr talman, att ett bifall till reservationerna innebär de bästa förutsättningarna för att snabbt kunna lösa mer eller mindre akuta vägproblem i olika delar av landet. Därför hemställer jag om bifall till de socialdemokratiska reservationerna.

Herr SVEN GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Herr talman! Utskottets värderade vice ordförande sade att det var en ovanlig åtgärd att man bifogar promemorior från vägverk, arbetsmarknadsverk osv. till utskottsbetänkanden. Han befarade att det skulle kunna bli en vana i fortsättningen.

Nu är det så att hela detta ärende är mycket ovanligt. Kommunikationsministern gick ut och föregrep riksdagens beslut med en presskommuniké. Vi fann det då motiverat att höra efter hur vägverket skulle planera om deras förslag gick igenom. Vi kallade också in representanter från arbetsmarknadsverket.

Redan under utskottsbehandlingen märkte vi att det fanns olika uppfattningar om vad de olika myndigheterna hade sagt. Då föreslog jag i saklighetens intresse att varje ledamot av denna kammare skulle ha möjlighet att gå till själva dokumenten för att kunna göra en bedömning av vad som där sades. Debatten i dag har ju också visat att det var nödvändigt.

När kommunikationsministern säger att Seskaröbron inte kommer till stånd, om utskottsmajoritetens förslag går igenom, så beror det på en missuppfattning från hans sida. Här kunde nu alla ledamöter i kammaren själva konstatera att den ingår i de åtgärder som vägverket kommer att

vidta. I detta fall tycker jag därför att det var fullt motiverat att få samtliga papper på bordet, så att ledamöterna kunde ta ställning.

Nr 104

Fredagen den
9 april 1976

Vägväsendet

Fru JONÄNG (c) kort genmäle:

Herr talman! Jag vill bara säga till herr Mellqvist att jag inte alls är så anspråksfull som jag tydligen när har framstått att vara. Jag menar bara att det naturligtvis är en strävan hos oss alla att tillvarata våra regionala och lokala intressen. Det gör vi ju alltid. Men vi får inte nöja oss med det, utan vi måste också försöka ha en helhetsbild. Vi har ju ändå ett gemensamt ansvar för att våra resurser fördelas på bästa sätt. Jag upplever det inte alls så att jag därvidlag har ett större ansvar än någon annan i kammaren. Men, som herr Mellqvist så riktigt sade, tillsammans har vi ju ett ansvar för hur våra gemensamma resurser skall fördelas på bästa sätt.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! In i det sista försöker man här från utskottsmajoritetens sida att uttala sig på ett sätt som gör att förvirringen i sak hos kammarens ärade ledamöter – om jag så får uttrycka mig – ökar. Herr Sven Gustafson i Göteborg var nu uppe i ett kort inlägg och sade att jag med mina tidigare anföranden om Seskaröbron hade givit det intrycket att den inte skulle komma till stånd om inte reservanternas förslag vinner bifall. Och det var därför bra, sade herr Gustafson, att man tog in hela detta material i betänkandet, för nu hade man lyckats skingra oron för Seskaröbron. Nej, det är just vad man inte har. Ty om Seskaröbron skall komma till utförande sedan utskottsmajoritetens förslag vunnit riksdagens bifall, så måste planen för vägbyggandet i Norrbottens län för de närmaste fem åren ändras. Flerårsplanen skall ändras för åren 1976–1980, om Seskaröbron skall komma till utförande.

Här står alltså herr Sven Gustafson i Göteborg och gör veterligt att Seskaröbron skulle komma till utförande, om utskottsmajoritetens förslag vinner bifall, när rätta förhållande är det rakt motsatta. Förutsättningen för att Seskaröbron skall komma till utförande är att den finns med i flerårsplanen. Där är den inte nu, och där kommer den inte in, om vi inte skall följa länsstyrelsen i Norrbottens län och där ta in vägar av typen Kallaxvägen, Arvidsjaurvägen, Svängleden i Boden osv., som man har begärt skulle komma in i planen. Varför skall Seskaröbron i så fall in i flerårsplanen, herr Gustafson?

Det får väl ändå vara någon rätta på försöken att i diskussionens sista minuter göra gällande, att med ett bifall till utskottsmajoritetens förslag skulle man i detta specifika exempel kunna gå de människor till mötes som väntar på ett besked där uppe. Vi kan ju inte på detta sätt handla mot våra ärliga avsikter att informera människor på ett riktigt och sant sätt! Gå inte ut och tala om, herr Gustafson, att bron skall komma till utförande utan att samtidigt förklara hur den skall lyckas komma in i flerårsplanen. Där är den icke, och dit kommer den icke,

om vi inte får ta en helt ny omprioritering i Norrbottens län.

Det borde inte vara tillåtet att göra som herr Sven Gustafson i Göteborg gjorde, alltså att stå här i talarstolen och bara kasta ur sig sådana påståenden som han gjorde om Seskaröbron. Det förhåller sig inte på det sättet, och det bör kammarens ledamöter veta.

Herr SVEN GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Herr talman! Jag tycker det är betänkligt med en kommunikationsminister som argumenterar så lättsinnigt som herr Norling nu gör. Frågan om flerårsplanerna blir aktuell under alla förhållanden. Och det sista som kommunikationsministern sade bekräftar ju ytterligare angelägenheten av att vi har dokumenten på bordet.

Jag får be kammarens ledamöter att ta fram betänkandet, slå upp det på s. 60 och läsa vägverkets redogörelse för vad som kommer att ske om det ordinarie anslaget för byggande av statsvägar höjs med 100 milj. kr. från 760 milj. kr. till 865 milj. kr. Där står det efter angivandet om anslag med 8 milj. kr. för Norrbottens del: "Bro till Seskarö. Objektet ingår inte i flerårsplanen men har påbörjats enligt direktiv med medel från särskilda anslaget. Arbetet bör därför fortsätta."

Arbetet kommer således att fortsätta med de medel som ställs till förfogande om vi höjer byggnadsanslaget enligt vägverkets egen redovisning.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Detta blir mitt sista inlägg i denna diskussion.

Jag vill på nytt konstatera att när det gäller de vägprojekt i Norrbottens flerårsplan vi just nu diskuterar fanns det tre sådana som låg före den nämnda bron till Seskarö. Det var en väg som går ut från flygfältet Kallax, ett stort projekt uppe i Arvidsjaur och ett projekt kring Boden, där man skall bygga en förbifart. Dessa tre vägprojekt ligger alltså utanför flerårsplanen, och de kommer icke in i denna. Herr Sven Gustafson i Göteborg har trots detta inga svårigheter att nu strax före voteringen få in i planen också en bro till Seskarö. Med vilka trollkonster skall herr Gustafson klara det?

När man i länsvägnämnden och i andra instanser i Norrbotten har diskuterat de projekt som skulle kunna komma in under anslaget på 200 milj. kr. har det bedömts vara viktigast att människorna på Seskarö får en bro. Projekten i Boden, Arvidsjaur och Kallax kan – även om de är angelägna – skjutas framåt i tiden ytterligare ett tag, men de människor som bor på en ö bör rimligtvis snarast få en bro.

Här är alltså det faktiska läget detta, att herr Gustafson i Göteborg anser att man skulle kunna göra en trollkonst – jag vill kalla det för det – när det gäller Seskaröbron och gå förbi den antagna flerårsplanen. Då bör det vara min plikt och skyldighet – om jag nu får vara riktigt högtidlig i debattens slutminuter – att klargöra för kammarens ledamöter att det inte är på det sätt som herr Gustafson säger, utan att sanningen

om flerårsplanen är den som jag nu redogjort för. Man skall inte försöka komma förbi denna sanning. Debatten i dag har visserligen varit livlig och innehållit många hätska inlägg, men man bör vara mån om att så långt möjligt hålla sig till fakta.

Nr 104

Fredagen den
9 april 1976

Vägväsendet

Herr SVEN GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Herr talman! De fakta jag håller mig till innebär inte några trollkonster från min sida, utan de är hämtade från det ansvariga ämbetsverkets redogörelse som återfinns på s. 60 i utskottsbetänkandet.

Herr HÄLL (s):

Herr talman! Det av regeringen föreslagna särskilda anslaget om 200 milj. kr. till särskilda byggnads- och förbättringsåtgärder var även i år en glädjande företeelse, bl. a. för Norrbotten. Inom de 25 milj. kr. som beräknats falla på Norrbottens län ryms en rad angelägna projekt. Bron till Seskarö är ett sådant projekt, och mellanriksvägen Kiruna-Narvik är ett annat. Båda är ytterst angelägna och efterfrågade sedan många år, och båda är av stor betydelse för hela regionen.

Kirunavägen har, som sagts tidigare, varit på tapeten i tiotal år och jag vet att man både på svensk och norsk sida är angelägen om att den kommer till stånd så fort som möjligt. Det blev oro i regionen när diverse utredningar – exempelvis den om tunnel eller inte tunnel i Abisko – såg ut att försena igångsättningen. Dessa utredningar är nu, såvitt jag vet, klara – detta framgår väl också av utskottets betänkande. De medel som nu föreslås i särskild ordning är därför en ljuspunkt i ärendet.

Vägplanen är i dag utställd och allt tyder på att en igångsättning är nära. Förväntningarna stiger såväl i Kiruna som i hela Norrbotten. När nu den borgerliga majoriteten i trafikutskottet vill sätta käppar i hjulet – som jag upplever det – stegras oron och skilda grupper hör av sig, bl. a. genom telegram som kommit utskottet till del.

Att Kiruna kommun har hört av sig är kanske rätt naturligt, och måhända tar utskottsmajoriteten det som en partsinläga från den direkt berörda kommunen. Men det finns flera telegram. Telegrammet från Gällivare kommun ger uttryck för att denna vägfråga inte är en kommunal angelägenhet utan en vital fråga för hela regionen.

Turisttrafikförbundet i Norrbotten hör till dem som har sänt telegram, och jag vill gärna läsa in det till kammarens protokoll:

”Norrbottens turisttrafikförbund hälsar med synnerligen stor tillfredsställelse att proposition lagts om medel för vissa vägföretag i Norrbottens län. Bland annat skall enligt propositionen medel utgå för igångsättning av mellanriksvägen Kiruna-Narvik samt en broförbindelse till Seskarö.

Mellanriksvägen Kiruna-Narvik kommer att få en stor turistisk betydelse för turisttrafiken inom Norrbotten och övriga Nordkalotten. Seskaröbron kommer att möjliggöra uppförandet av planerade turistanläggningar inom ett primärt rekreativt område. Turisttrafikförbundets styrelse har i dag under pågående sammanträde med stor oro erfarit att

risk föreligger för en situation där särskilda medel icke kan stå till förfogande för vägföretagens igångsättning under hösten 1976.

Styrelsen för Norrbottens turisttrafikförbund har av den orsaken enhälligt beslutat att hemställa att riksdagen måtte fatta ett sådant beslut att särskilda medel nu må utgå för bl. a. mellanriksvägen Kiruna–Narvik och broförbindelsen till Seskarö för igångsättning under hösten 1976.”

Som synes är dagens riksdagsbeslut i detta ärende en fråga som stora grupper i Norrbotten betraktar som mycket väsentlig. Det är anmärkningsvärt att ingen av de borgerliga representanterna på Norrbottensbanken visat intresse för ärendet i dagens debatt. Jag vet nu att en av de borgerliga företrädarna har begärt ordet, men intresset är ändå ganska lågt. Detta är så mycket mer anmärkningsvärt som telegrammen är produkter av enhälliga beslut med företrädare även från de borgerliga partierna. Man kan då fråga sig hur det är ställt med kontakterna mellan dem som företräder partiet i riksdagen och dem som sköter jobbet så att säga på hemmaplan.

Utskottsmajoriteten anför att de projekt som berörs inom det särskilda anslaget mycket väl kan utföras även om pengarna, som majoriteten föreslår, ingår i vägverkets ordinarie stat. Detta kan såvitt jag förstår inte gälla vägen Kiruna–Narvik, då vägverket i sin promemoria klart har påtalat att det ännu inte finns några färdiga vägplaner och att man dessutom vill invänta en principöverenskommelse med Norge.

Jag har tidigare nämnt att vägplanen nu är utställd och jag vill även nämna att vägdirektör Åström i Luleå säger att en igångsättning är fullt möjlig vid årsskiftet och även angelägen med hänsyn till sysselsättningsläget. Jag sätter stor tilltro till vägdirektörens uttalande.

När det gäller överenskommelsen med Norge vill jag fråga vad det egentligen är man begär. Räcker det inte med det besked som stortinget redan har lämnat, att vägen på norsk sida skall vara färdig då den svenska delen är klar? Det är ju en förhållandevis liten del som finns på den norska sidan – jag tror att det rör sig om två å tre mil i förhållande till omkring 16 mil på den svenska sidan. Jag har fullt förtroende för att normännen både vill och kan utföra sin del av projektet på det sätt som det har sagts i stortingets melling.

Herr talman! Utskottsmajoritetens förslag oroar oss. Det hotar att fälla regeringens förslag som skulle göra det möjligt för oss i Norrbotten att få se byggstart av bl. a. Norgevägen vid årsskiftet 1976–1977. Även om det är en överlappsgärning och kanske meningslöst vill jag ändå försöka vädja till de borgerliga ledamöterna på Norrbottensbanken – trots att de i dag av någon anledning är fåtaligt företrädna – att stödja reservationen och därmed medverka till att vi äntligen kan få i gång det för vår region och för hela Nordnorge så angelägna vägprojektet.

Med detta, herr talman, vill jag yrka bifall till reservationen I.

Herr STADLING (s):

Herr talman! Jag har under en följd av år motionerat om förbud mot

saltning av vägarna vid ishalka. Jag har i dessa motioner motiverat mitt ställningstagande. Jag skall därför inte ta kammarens dyrbara tid i anspråk för någon längre utläggning av mina synpunkter. Men, herr talman, jag har från Västernorrlands Taxiförbund fått en skrivelse som till alla delar styrker min uppfattning, och jag vill därför till protokollet läsa in dessa sakkunnigas yttrande över mina motioner. Det lyder:

”Vid länsförbundets arbetsutskottssammanträde togs frågan upp om vägsalternas skadeverkningar för bilismen och vägfarande. Erfarenheterna vi har inom taxi är att vägsaltet ger en betydligt större olycksfallsrisk än om man använder sand vid de tillfällen halkan blir för svår. Saltet har en lösande verkan på isen och även på asfalten. Detta gör att saltet, asfalten och smutsen täpper igen språlkastare, vindrutor samt fastnar på lackering och underredan som innebär avsevärda skador på materielen.

Sikten försämras katastrofalt vid mörkerkörning och olycksfrekvensen var – innan saltets användning tillkom – mycket hög och har därefter icke minskat utan tvärtom. Taxiorganisationen reagerar kraftigt mot vägsaltet användning och hemställer att ansvarig vägmyndighet tänker om när det gäller saltning på våra vägar.

De synpunkter vi härovan framfört är inte något som framkommit de senaste åren. Om man talar med de som beröras av saltningen av vägarna – vid inträdande av halka – delas det av såväl taxi- som privata bilförare. Nu har dock reaktionen mot saltningen ökat mer och mer. Vi tycker därför att det är på tiden att en ändring sker till sandning i stället för saltning och vi är förvissade om att detta skulle mottagas med stor tillfredsställelse av samtliga som vistas på vägen.”

Herr talman! Jag yrkar bifall till min motion nr 615.

I detta anförande instämde herr Gustafsson i Byske (c).

Herr JOHANSSON i Holmgården (c):

Herr talman! Det är kanske inte så underligt att debatten blir lång. Det har tidigare från högsta håll sagts att det är bypolitik som här förs, och det är det verkligen i allra högsta grad. Sällan har i någon fråga ett statsråd så många gånger utlovat att den och den orten skall få det och det, om man röstar på det och det sättet. Man har t. o. m. på ett jultomtelnande sätt till enskilda ledamöter sagt: Nu har du en möjlighet att verkligen göra en insats för din bygd. Vi är naturligtvis alla angelägna om att göra insatser för våra områden, men metoderna kan ju vara litet olika.

Herr Häll gör gällande att även de icke-socialistiska ledamöterna från Norrbotten i olika sammanhang varit med om att göra enhälliga uttalanden som sedan skickats i telegram hit till riksdagen. Kanske det beror på att de enhälliga besluten grundats på ensidig information. Jag är vid det här laget väl underrättad om att det förhåller sig på det sättet och då blir besluten sådana som de förevarit.

I anslutning till vad jag förut sagt om löftena till olika bygder vill

jag redovisa en sådan händelse eftersom jag tillhör en sådan bygd där vi haft en mycket kort vägstump. Den har i varje valrörelse, sedan jag började vara med, varit aktuell och man har lovat att nu skall den byggas ut. Det har varit litet besvärligt varje gång att redovisa varför det inte tidigare gjorts någonting. Men det har man kommit över. Och enligt vad jag fått reda på i dag skall den bli ett vallöfte även i år. Den är under byggnad och skall slutföras detta år, men om nu inte kommunikationsministerns förslag går igenom då kan den inte slutföras. Följden blir att den kommer att fylla sin plats även i årets valrörelse. Jag konstaterar bara att kommunikationsministern väl anser att det är angeläget att ha sådana här löften till hands att sedan strö omkring sig.

Men vad som gör mig mest betänksam och det som gett mig anledning att gå upp i denna debatt är att jag av allt att döma ännu inte kan läsa utskottets betänkande. Därför ber jag att få ställa frågan om inte utskottets uttalande på s. 11 innebär någonting, om detta till sist skulle bli riksdagens beslut. Längst ner på s. 11 står:

”Så snart de praktiska möjligheterna härför föreligger är det emellertid även enligt utskottets uppfattning angeläget att arbetena med de båda nu nämnda företagen igångsätts samt att erforderliga medel ställs till förfogande.” Det är bl. a. Kirunavägen som där åsyftas. Jag vill ställa frågan – någon representant för utskottsmajoriteten eller statsrådet får svara på den: Är detta något som vid ett riksdagsbeslut ingenting förpliktar till? Jag utgår från att detta är ett ställningstagande som – om riksdagen fattar detta beslut – också är förpliktande.

Det finns en annan sak som jag också är utomordentligt angelägen att få besked om av herr statsrådet. Han har under förevarande debatt på ett lättvindigt sätt talat om att man hakar upp sig på planläggningar. Det måste fattas beslut i olika frågor så att man får i gång verksamhet för de arbetslösa. Jag delar helt hans uppfattning. Jag har vid många tillfällen tyckt att det varit krångligt att få i gång någon verksamhet. Nu vill jag bara ha ett besked: Om pengarna tas från kommunikationsministerns medel, är det då mindre angeläget med planeringen t. ex. för Kirunavägen, behöver man inte då göra någon prövning för undantag från gällande förbud enligt 8 § i miljöskyddslagen, behöver man inte fastställa det problem som vi arbetat med i länsstyrelsen om möjligheten att ta upp täkter osv.? Är det ändå inte så att på vilket håll man än tar pengarna så är det en angelägen uppgift att ha hela planeringen klar innan verksamheten kommer i gång? Om det är så då menar jag att Kirunavägen, som jag är minst lika angelägen om som herr Häll, skall kunna komma i gång vid precis samma tidpunkt oavsett vilket beslut riksdagen i dag fattar.

Sedan skulle jag också vilja – även om herr statsrådet sagt att han inte tänker gå upp i debatten mer – få reda på om vi skall uppfatta hans uttalande här i dag som att man inte tänker utnyttja regeringens möjlighet att i kraft av sin finansfullmakt begära beredskapsmedel för de objekt som ligger i områden där man har arbetslöshet. I så fall vore

det enligt vad jag kan förstå första gången som regeringen inte kommer att använda sig av den möjligheten. Jag tycker det skulle vara rätt angeläget att få reda på de sakerna. Här är det frågeställningar som rätt väsentligt avviker från det vi är vana vid från tidigare handlägganden av liknande ärenden.

Jag skulle sedan när det gäller det här utskottsbetänkandet också gärna vilja fråga om statsrådets uttalande nyss beträffande Seskaröbron innebär, att om inte hans förslag går igenom, kommer han att ge vägverket direktiv om att byggandet av Seskaröbron inte får starta. Är det innehållet i det uttalande som statsrådet har gjort? Vägverket har nämligen givit ett annat besked, och det kan varje läskunnig människa få information om här. Men jag kan förstå att herr statsrådet har möjlighet att säga ifrån att detta ärende skall bordläggas. Det är väldigt angeläget att få ett besked på den punkten.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Jag ber om ursäkt, om jag nu svarar på herr Johanssons i Holmgården frågor, men jag visste inte att han skulle komma upp i debatten.

Herr Johansson i Holmgården citerar sista stycket på s. 11 i utskotts-betänkandet där det står: "Så snart de praktiska möjligheterna härför föreligger är det emellertid även enligt utskottets uppfattning angeläget att arbetena med de båda nu nämnda företagen", det var alltså Seskaröbron och Kirunavägen, "igångsätts samt att erforderliga medel ställs till förfogande." Det där finns inte med i hemställan i slutet på utskotts-betänkandet, så det är till intet förpliktande. Det är bara skrivet mitt inne i betänkandet. Jag menar alltså med fullt fog att det inte har någon som helst betydelse. Det står där bara som vilken annan synpunkt som helst. Hade man menat något med detta, hade man tagit med det i hem-ställan, som man framlägger för riksdagen att besluta om. Det var svaret på den frågan.

Det andra, rörande Seskaröbron, har vi talat om så länge att jag bara vill upprepa att det finns 1 milj. kr. anslagna av föregående eller innevarande års 200-miljonersanslag härför. Det måste vara en fortsatt finansiering i någon form. För mig finns det ingen anledning att ge vägverket min uppfattning om hur vägverket skall göra, för det har inga pengar i flerårsplanen för detta projekt. Jag kan inte säga nej till vägverket om någonting, eftersom den här bron skulle byggas med särskilt anslagna medel ifrån 200-miljonersanslaget. Det finns alltså, herr Johansson i Holmgården, ingen anledning att mästra vägverket i denna fråga, för vägverket kommer inte att få några pengar till flerårsplanen hur mycket herr Johansson i Holmgården och andra än tänker rösta för att placera in 100 miljoner där. Vi får hålla isär det ena och det andra.

Jag tycker att herr Johanssons i Holmgården inlägg på något sätt visar taktiken i hela den borgerliga argumenteringen när det gäller glesbygderna. Sammanfattar jag vad han säger och all den kritik han öser över

oss som vill någonting då det gäller sysselsättningen för människor ute i bygderna, kommer jag fram till att herr Johansson i Holmgården tänker rösta nej till arbete för arbetslösa byggnads- och anläggningsarbetare i Tornedalen, i Bodcnområdet, i Kirunaområdet och på andra håll i sin valkrets: Vid den voteringen drar han också med sig alla andra bygder runt om i landet, som skulle få nytta av det här. Det är egentligen tragiken, herr talman, i den debatt från borgerligt håll som vi just nu lyssnar till.

Herr HÄLL (s) kort genmäle:

Herr talman! Det var inte mycket i herr Johanssons i Holmgården inlägg som skulle ha föranlett replik, men det var en sak som jag verkligen har anledning att reagera mot och det väldigt starkt.

Herr Johansson i Holmgården sade nämligen att de enhälliga telegram som har kommit utskottet till handa har kommit till på grundval av ensidig information. Jag vet inte hur de har låtit sig informeras, men herr Johansson sade vidare att han numera är övertygad om att det har varit fråga om ensidig information. Jag vill för min del säga att jag har allmänt förtroende för dem som på förtroendeposter tar på sig ansvaret att sätta sitt namn under ett papper, det må vara av det ena eller andra slaget, t. ex. ett telegram till Sveriges riksdag, för att ge en enhällig mening till känna. Herr Johanssons uttalande innebär en verkligt allvarlig anmärkning mot dem, inklusive herr Johanssons egna partivänner i såväl Kiruna som Gällivare, som har skickat detta telegram, och jag vill fråga herr Johansson i Holmgården om det ändå inte är för magstarkt.

Herr SVEN GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Herr talman! Kommunikationsministern har gett ut en lista över vägprojekt. Ena stunden säger han att dessa projekt lovar han definitivt skall bli av. I nästa ögonblick säger kommunikationsministern att listan är ett underlag för seriösa och förutsättningslösa diskussioner: Vidare säger kommunikationsministern att utskottsmajoritetens uttalande inte har något intresse.

Vi har när det gäller Kirunavägen och E 6 i Stenungsund direkt sagt ifrån att så snart de praktiska förutsättningarna föreligger bör arbetena komma i gång och erforderliga medel anvisas. Då säger kommunikationsministern att det har inget värde, för det finns inte med i hemställan. Jo, herr kommunikationsminister, det finns med i hemställan. Jag måste på nytt hänvisa till utskottsbetänkandet s. 23, där vi i hemställan om anslag säger: "samt med tillkännagivande av vad utskottet anfört." Det är just den metodiken som i riksdagen användes för att rikta hemställan till regeringen.

Nu har vi alltså sagt det muntligt: Så snart förutsättningarna föreligger, skall arbetena sättas i gång och kommunikationsministern bör anvisa anslag. Det föreligger också skriftligt, herr kommunikationsminister.

Herr JOHANSSON i Holmgården (c) kort genmäle:

Herr talman! Det har varit mycken tragik från kommunikationsministerns sida i denna debatt. Jag tycker också att det är tragiskt när kommunikationsministern med sin argumentation kommer fram till att de 200 miljoner, som fördelas på det sätt som enligt majoritetsbeslutet är angivet i detta utskottsbetänkande, inte har någon uppgift att fylla i sysselsättningshänseende. Man får faktiskt den känslan av kommunikationsministerns uppträdande.

Jag måste också säga att det är tragiskt att konstatera att regeringen inte verkar att ha någon känsla för att det över beredskapsstaten behöver sättas in medel på så angelägna allmänna objekt som vägbyggandet ändå är. På den punkten fick jag inget besked om huruvida man kunde räkna med att statsrådet avsåg att helt och hållet "spola" den fullmakt som regeringen i vanliga fall har.

Herr Häll vill göra gällande att jag har gått för långt i min beskyllning mot vissa människor för att de har lämnat ensidig information. Jag står helt fast vid vad jag har sagt. Och jag skulle tro att ifrågavarande personer – hedervärda som de är – skulle ha lämnat en helt annan information om de hade haft vetskap om innebörden i utskottsmajoritetens uttalande.

Herr DAHLGREN (c):

Herr talman! Vi har haft en lång debatt här i dag och vi borde ha avslutat den för länge sedan. Efter departementschefens senaste uttalande finner jag det nödvändigt att ta upp ett par saker till.

Vad är sanning? Det är en fråga som man har ställt i många allvarliga sammanhang, och jag tycker att det finns anledning att försöka komma sanningen närmare än vi har gjort här i dag. När det gäller Seskaröbron vidhåller kommunikationsministern att den inte kommer att byggas om 200-miljonerkronorsanslaget skulle överföras till vägverkets ordinarie medel. Det är då detsamma som att departementschefen, reservanterna och alla som har den uppfattningen säger att det statliga ämbetsverket vägverket med dess generaldirektör lämnar oriktiga uppgifter. I den föredragning generaldirektören har gjort för trafikutskottet har han nämligen muntligen och skriftligen – den skriftliga dokumentationen finns som bilaga till trafikutskottets betänkande – dokumenterat att Seskaröbron är på gång. Startskottet har gått, herr kommunikationsminister, för Seskaröbron. Det gick i samma ögonblick som vägverket startade projekteringen. Den projekteringen är i gång. Alla upphandlingsförberedelser är gjorda och det hela befinner sig i ett sådant skede att själva upphandlingen nu kan påbörjas. Vägverket har vidare i sin plan tagit upp 8 milj. kr. för en första insats i Seskaröbrons byggnad. Resterande medel, 7 milj. kr., kommer att anslås året därefter.

Jag vill dokumentera det ytterligare med att läsa upp § 8 i statens vägverks styrelseprotokoll nr 2 den 17 mars 1976:

"Generaldirektören informerade om sin föredragning i trafikutskottet (redovisad i tidigare översänd PM) varvid personalföreträdaren Nils Lind-

ström underströk personalorganisationernas starka stöd för vad generaldirektören framfört.”

Man får fatta detta så att även styrelsen i statens vägverk står bakom och garanterar Seskaröbronns tillkomst.

Jag var tvungen att säga detta med tanke på vad herr Wictorsson i debatten sade om generaldirektörsstyret. Jag vill gärna, innan den här debatten avslutas, att herr Wictorsson preciserar sig. Detta är nämligen en allvarlig anklagelse. Vi skall inte ha det på det sättet. Är det så att herr Wictorsson kan dokumentera att det föreligger ett generaldirektörsstyret måste jag be att bli befriad från mitt uppdrag som styrelseledamot i statens vägverk – därför att då har jag inte kunnat sköta det på det sätt som det skall skötas för att förhindra ett sådant generaldirektörsstyret.

I anslutning till vad som här har sagts om sysselsättningsproblem, risk för att byggnadsarbetare inte skulle få arbete om detta anslag överförs till ordinarie medel, vill jag hänvisa till vad Statsanställdas förbund, Sveriges arbetsledareförbund och Statstjänstemannaförbundet har sagt i sin skrivelse till trafikutskottet. Jag skall be att få läsa upp en del därav: ”Statsanställdas förbund, Statstjänstemannaförbundet och Svenska arbetsledareförbundet har med oro tagit del av budgetpropositionen för år 1976/77. Från vår synpunkt sett är det mest oroande

att det föreslagna anslaget till drift av statsvägar är otillräckligt för att vidmakthålla underhållet på statsvägnätet,

att det föreslagna anslaget för byggande av statsvägar inte täcker redovisat behov och därtill leder till en efter hand stark minskning av antalet anställda inom vägverkets byggnadsorganisation,

att investeringarna för fordon och maskiner är så låga, att det på sikt leder till att driftpersonalen måste minskas med ca 1 000 personer.”

När Statsanställdas förbunds avdelning 5111, regionen Värmland-Örebro, var samlad till konferens den 16 mars avsändes brev till, som det där står, kungliga finansdepartementet, vari man uttalar sin oro för den situation som nu är rådande.

Låt mig avsluta detta inlägg med en synpunkt på den omdiskuterade mellanriksvägen mellan Kiruna och Narvik. Vi är alla mycket positiva till att den vägen kommer till stånd. Den behövs. Den skall byggas. Låt mig bara erinra om att det inte finns några fastställda arbetsplaner för den vägen. Jag vill också peka på att det vägbygge som nu skall starta är det största projektet i modern tid. Det omfattar inte mindre än en sträcka på 13,5 mil ny väg, och i dagens penningvärde kostar projektet 200 milj. kr. Jag tycker att vi alla skall vara glada att vi har råd att göra en sådan satsning i den norra regionen och därmed öppna en led till Norge. Men det är självklart att det i ett så stort projekt är angeläget att varenda krona används på rätt sätt. Det måste finnas en projektering och en arbetsplanering. Man måste bestämma sig för om vägen skall byggas på två år, på fem år eller på tio år. Vi måste också veta vilka medel vi har att röra oss med och hur de 200 miljonerna skall delas upp i tiden. Graddisvägen tog exempelvis tolv år att bygga. Jag menar

att vi bör kunna genomföra detta projekt snabbare. När de praktiska förutsättningarna föreligger skall man sätta i gång med det.

Det råder ingen oenighet mellan vägdirektör Åström i Norrbotten och vägverkets centralförvaltning om denna väg. Bägge parter har sagt att den insats som kan göras 1977 om allting går som planerat, dvs. om inga överklaganden görs och man hinner träffa principöverenskommelse med Norge, slutar på 2-3 milj. kr. Vi har i utskottsmajoriteten sagt att man skall anslå dessa medel och att projektet bör startas.

Herr WICTORSSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Först en kort kommentar till ett tidigare inlägg av herr Dahlgren. Herr Dahlgren beskrev fördelningen av medel i flerårsplanen och menade att denna fördelning, där Stockholmsregionen får 23 %, är rättvis. Det är fel om man sätter vägmedlen i relation till de behov som finns inom regionen vad gäller trafiksäkerheten och från trafikekonomiska synpunkter. Skulle man som grund för fördelningen enbart lägga trafiksäkerhetssynpunkterna, skulle Stockholmsregionen få 30 % av vägmedlen. Tar man dessutom hänsyn till de trafikekonomiska synpunkterna, skulle regionen vara berättigad till ytterligare ett belopp på detta område.

Vad beträffar diskussionen om ministerstyre resp. generaldirektörsstyre vill jag säga, att den för mig var en principiell diskussion med utgångspunkt i anslagskonstruktionen. Riksdagen ställer 200 milj. kr. till förfogande för regeringen med delegation till denna inom den ram som riksdagen har dragit upp. Det kallar man på borgerligt håll för ministerstyre, men jag accepterar inte den beteckningen. Mot det skulle man ställa ett system som innebär att man skulle lägga fördelningen av dessa extra medel i realiteten inom den ordinarie vägplaneringen. Jag karakteriserade det som ett generaldirektörsstyre med utgångspunkt i att det skulle ligga på vägverkets ansvar att hantera medlen. Något annat låg inte i mitt uttryck.

Låt mig dock än en gång slå fast att jag upplever vägplaneringen så relativt låst och stelbent att man bör komplettera den ordinarie vägplaneringen med ett extra anslag av den typ som de 200 miljonerna representerar. Det anslaget måste hanteras med utgång från värderingar av regional-, arbetsmarknads- och konjunkturpolitisk natur. Det är alltså fråga om ställningstaganden som bör ligga på regeringsnivå. Jag vill därför säga att jag på det viset föredrar ministerstyre, även med risk för att jag långt fram i tiden kommer att möta en centerpartistisk kommunikationsminister.

Herr DAHLGREN (c) kort genmäle:

Herr talman! Om herr Wictorssons insats i decentraliseringsutredningen kommer att bli att han tycker att det skall finnas ett särskilt anslag till ministrernas förfogande, vill jag bara säga att vi inte kommer att bli överens. Då har vi inte samma syn på hur en decentralisering av vårt samhälle skall genomföras.

Herr ANDERSSON i Lycksele (s):

Herr talman! Jag ber om överseende för att jag förlänger debatten med en minut, men eftersom ingen ledamot från Västerbotten har deltagit i den här hembygdsbetonade debatten kan det väl vara motiverat att jag gör en kort kommentar.

Åtgärder inom Vindelälvsområdet har ofta diskuterats och efterfrågats, inte minst här i riksdagen. Ett bifall till socialdemokraternas förslag i dag kan ge åtskilliga miljoner till den viktiga Ammarnäsvägen. Trots att de borgerliga kollegerna på Västerbottensbanken inte ägnat något intresse åt debatten i dag uttrycker jag vid debattens slutminut en förhoppning om att de stöder de socialdemokratiska förslagen, som nu kan ge pengar till Ammarnäsvägen och därmed ett tillskott till åtgärder inom Vindelälvsområdet.

I detta anförande instämde herr Nygren, fru Normark och fru Hansson (samtliga s).

Fru MARKLUND (vpk):

Herr talman! Även jag ber om ursäkt för att jag tar kammarens tid i anspråk, men när det talas om hembygdsbetonad debatt måste ju jag som den enda företrädaren för Kiruna få yttra mig i anledning av debatten om vägen mellan Kiruna och Narvik.

Mitt partis representant i trafikskottet – herr Magnusson i Kristinehamn – har undertecknat reservationerna 1 och 2. Han har också fördragit vår grups uppfattning i de frågor som det här betänkandet upp-
tar. Därför hade det varit min ambition att inte ta upp tid i kammaren med något inlägg. Men när herr Johansson i Holmgården också sade att de hänvändelser som har gjorts till riksdagen – till trafikskottet och till partiledarna – skulle baseras på en ensidig information, tyckte jag att jag måste ta till orda.

Det finns väl knappast någon kommunal fråga som har diskuterats i Kiruna så brett, över alla partigränser, som denna. Vi har tagit del av information från alla håll, och vi har stött och blött argument för och emot vägen. Vi har alltså verkligen tagit emot information, och jag är alldeles övertygad om att mot den bakgrunden har de kommunalpolitiskt ansvariga i alla partier också funderat över vilka effekterna blir, om riksdagens beslut i dag blir det ena eller det andra.

Jag är därför helt övertygad om att herr Häll har rätt när han säger att de kommunalpolitiker som har tagit del av dessa hänvändelser vet vad de gör. I varje fall är jag övertygad om att detta gäller mitt partis representanter i de kommunala församlingarna i Kiruna.

Herr JOHANSSON i Holmgården (c):

Herr talman! Jag antar att fru Marklund har missupfattat mitt uttalande. Det råder ingen oklarhet eller oenighet om angelägenheten av att bygga Kiruna-Abiskovägen. Det är informationen i fråga om sak-

behandlingen av den fråga som nu diskuteras som har varit ensidig. Jag kan tala om för fru Marklund att när beslutet fattades om att skicka detta telegram till riksdagen förelåg ingen redovisning av utskottets behandling av ärendet, utskottets förslag eller konsekvenserna av detta. Det är där som ensidigheten ligger.

Om angelägenheten av Norgevägen är alla överens.

Överläggningen var härmed slutad.

M o m . 1

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 1 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 11 punkten 2 mom. 1 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 1 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	–	138
Nej	–	138
Avstår	–	1

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 talmannen nedlade i rösturnan en ja-sedel och en nej-sedel, varefter på herr talmannens anmodan fru Olsson i Helsingborg (c) ur urnan upptog den ena av dessa båda sedlar, och befanns denna innehålla ja.

Kammaren hade alltså i enlighet med ja-propositionens innehåll bifallit utskottets hemställan.

M o m . 2

Utskottets hemställan bifölls.

M o m . 3

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 2 av herr Mellqvist m. fl., och förklarades den förra pro-

Fredagen den
9 april 1976.

Vägväsendet

positionen 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 11 punkten 2 mom. 3 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 2 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 - 138

Nej - 138

Avstår - 1

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

Kammaren hade alltså i enlighet med ja-propositionens innehåll bifallit utskottets hemställan.

M o m. 4

Utskottets hemställan bifölls.

M o m. 5

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 11 punkten 2 mom. 5 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 - 138

Nej - 138

Avstår - 1

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 talmannen nedlade i rösturnan en ja-sedel och en nej-sedel, varefter på herr talmannens anmodan herr Andersson i Knäred (c) 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.

M o m. 6 o c h 7 a

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

M o m. 7 b o c h c

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 4 av herr Sven Gustafson i Göteborg m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Sven Gustafson i Göteborg begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 11 punkten 2 mom. 7 b och c röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 4 av herr Sven Gustafson i Göteborg m. fl.

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

Ja - 177

Nej - 98

M o m. 8, 9 o c h 10 a - d

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

M o m. 10 e

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motionen nr 1624 av herr Wictorsson m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad.

M o m. 10 f o c h 11

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

M o m. 12 a

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 5 av herrar Lothigius och Clarkson, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Lothigius begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 11 punkten 2 mom. 12 a röstar ja,
den det ej vill röstar nej.
Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 5 av herrar Lothigius och Clarkson.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då herr Lothigius begärde röst-räkning verkställes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja - 234
Nej - 41

M o m. 12 b - e

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

M o m. 12 f

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motionerna nr 615 av herr Stadling m. fl. och nr 1626 av herr Åkerlind, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Stadling begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 11 punkten 2 mom. 12 f röstar ja,
den det ej vill röstar nej.
Vinner nej har kammaren bifallit motionerna nr 615 av herr Stadling m. fl. och nr 1626 av herr Åkerlind.

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

Ja - 229
Nej - 22
Avstår - 22

M o m. 13 och 14

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

Trafiksäkerhet

Regeringen hade under punkten C 1 (s. 82–85) föreslagit riksdagen att till Statens trafiksäkerhetsverk: Förvaltningskostnader för budgetåret 1976/77 anvisa ett förslagsanslag av 22 336 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

I detta sammanhang hade behandlats motionerna

1975/76:1547 av herr Hermansson m. fl. (vpk), vari såvitt nu var i fråga (yrkandet 1) föreslagits att riksdagen beslutade att till Statens trafiksäkerhetsverk: Förvaltningskostnader, för informationsverksamhet, anvisa ytterligare 2 000 000 kr. eller ett förslagsanslag av sammanlagt 20 525 000 kr. (skulle rätteligen vara 24 336 000 kr.), att avräknas mot automobilskattemedlen, och

1975/76:2099 av fru Swartz m. fl. (fp), vari såvitt nu var i fråga (yrkandet B) hemställdes att riksdagen till Statens trafiksäkerhetsverk: Förvaltningskostnader för budgetåret 1976/77 anvisade ett förslagsanslag av 22 836 000 kr., innebärande en höjning i förhållande till regeringens förslag med 500 000 kr., att användas för en kampanj för ökad användning av reflexbrickor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

Utskottet hemställde

att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motionerna 1975/76:1547, yrkandet 1, och 1975/76:2099, yrkandet B, till Statens trafiksäkerhetsverk: Förvaltningskostnader för budgetåret 1976/77 anvisade ett förslagsanslag av 22 336 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

Reservationer hade avgivits
beträffande anslagsfrågan

6. av herrar Sven Gustafson i Göteborg (fp), Dahlgren (c), Persson i Heden (c), Håkansson i Rönneberga (c), Sellgren (fp) och Torwald (c) som ansett att utskottet bort hemställa

att riksdagen med anledning av regeringens förslag och motionen 1975/76:1547, yrkandet 1, samt med bifall till motionen 1975/76:2099, yrkandet B, till Statens trafiksäkerhetsverk: Förvaltningskostnader för budgetåret 1976/77 anvisade ett förslagsanslag av 22 836 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

7. av herr Magnusson i Kristinehamn (vpk) som ansett att utskottet bort hemställa

att riksdagen med anledning av regeringens förslag och motionen 1975/76:2099, yrkandet B, samt med bifall till motionen 1975/76:1547, yrkandet 1, till Statens trafiksäkerhetsverk: Förvaltningskostnader för budgetåret 1976/77 anvisade ett förslagsanslag av 24 336 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

Fredagen den
9 april 1976

Trafiksäkerhet

Herr TALMANNEN:

Överläggningen rörande punkten 3 får omfatta även punkterna 4 t. o. m. 7. Under den gemensamma överläggningen får yrkanden framställas beträffande samtliga dessa punkter.

I det följande redovisas endast de punkter, vid vilka under överläggningen framställts särskilda yrkanden.

Punkten 4 (Statens trafiksäkerhetsverk: Uppdragsverksamhet)

Regeringen hade under punkten C 2 (s. 85–89) föreslagit riksdagen att till Statens trafiksäkerhetsverk: Uppdragsverksamhet för budgetåret 1976/77 anvisa ett förslagsanslag av 29 574 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

I detta sammanhang hade behandlats motionerna

1975/76:493 av herr Jonsson i Alingsås (fp) och fröken Hörnlén (fp), vari hemställts att riksdagen till Statens trafiksäkerhetsverk: Uppdragsverksamhet, att avräknas mot automobilskattemedlen, för budgetåret 1976/77 anvisade ett i förhållande till regeringens förslag med 1 000 000 kr. förhöjt förslagsanslag av 30 574 000 kr. för att möjliggöra inrättande av träningsbanor för halkkörning, samt

1975/76:1617 av fru Sundberg m. fl. (m).

Utskottet hemställde

1. att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motionen 1975/76:493 till Statens trafiksäkerhetsverk: Uppdragsverksamhet för budgetåret 1976/77 anvisade ett förslagsanslag av 29 574 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

2. att riksdagen skulle avslå motionen 1975/76:1617.

Reservation hade avgivits

8. beträffande anslagsfrågan av herrar Sven Gustafson i Göteborg (fp), Dahlgren (c), Persson i Heden (c), Håkansson i Rönneberga (c), Sellgren (fp) och Torwald (c) som ansett att utskottet under 1 bort hemställa

att riksdagen med anledning av regeringens förslag och med bifall till motionen 1975/76:493 till Statens trafiksäkerhetsverk: Uppdragsverksamhet för budgetåret 1976/77 anvisade ett förslagsanslag av 30 574 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

Punkten 6 (Bidrag till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägs korsningar)

Regeringen hade under punkten C 4 (s. 94–96) föreslagit riksdagen att till Bidrag till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägs korsningar för budgetåret 1976/77 anvisa ett reservationsanslag av 8 200 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

I detta sammanhang hade behandlats motionerna

1975/76:1539 av herr Fälldin m. fl. (c), vari såvitt nu var i fråga (yrkandet 5) hemställt att riksdagen till Bidrag till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägs korsningar för budgetåret 1976/77 anvisade ett jämfört med regeringens förslag med 1 500 000 kr. förhöjt reservationsanslag av 9 700 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen, och

1975/76:2099 av fru Swartz m. fl. (fp), vari såvitt nu var i fråga (yrkandet C) hemställt att riksdagen till Bidrag till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägs korsningar för budgetåret 1976/77 anvisade ett reservationsanslag av 9 700 000 kr., innebärande en höjning i förhållande till regeringens förslag med 1 500 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

Utskottet hemställde

att riksdagen med anledning av regeringens förslag och med bifall till motionerna 1975/76:1539, yrkandet 5, och 1975/76:2099, yrkandet C, till Bidrag till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägs korsningar för budgetåret 1976/77 anvisade ett reservationsanslag av 9 700 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

Reservation hade avgivits

9. av herrar Mellqvist (s), Lindahl i Lidingö (s), Hjorth (s), Hugosson (s), Rosqvist (s), Östrand (s) och Magnusson i Kristinehamn (vpk) som ansett att utskottet bort hemställa

att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motionerna 1975/76:1539, yrkandet 5, och 1975/76:2099, yrkandet C, till Bidrag till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägs korsningar för budgetåret 1976/77 anvisade ett reservationsanslag av 8 200 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

Herr SVEN GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Fru talman! När vi nu tar upp frågor kring anslag till trafiksäkerheten vill jag uttrycka min tillfredsställelse över att det varit möjligt att samla majoritet i utskottet kring en höjning med 1,5 milj. kr. av anslaget till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägs korsningar. Efter den tragiska olyckan i Mantorp har vi väl alla kommit underfund med att allt som rimligen kan göras för att öka trafiksäkerheten vid järnvägs korsningar också bör göras. Trafiksäkerhetsverket har också sagt att anslaget med 1,5 milj. kr. är mycket angeläget, och jag hoppas att kammaren kommer att följa utskotts majoriteten i denna fråga.

Mitt namn förekommer i ett par reservationer till betänkandet. Den ena reservationen gäller ett anslag på 500 000 kr. för en propagandakampanj för att förmå fotgängare att bära reflexbrickor. Nordiska trafiksäkerhetsrådet har föreslagit åtgärder för att förbättra fotgängarnas trafiksäkerhet, och man har i olika sammanhang talat om att det borde vara obligatoriskt för fotgängare att bära reflexbrickor. Vi menar liksom trafiksäkerhetsverket att det – vilken uppfattning man än har om detta

– är nödvändigt att genom en ökad information och propaganda se till, att reflexbrickorna ökar i användning. Många tragiska dödsfall har ägt rum som en följd av att fotgängare inte använder reflexbrickor i mörker. Trafiksäkerhetsverket har sagt att man kan ordna en ordentlig kampanj kring frågan om man får 500 000 kr. Vi har tagit fasta på detta när vi yrkat ett sådant anslag. Jag vill med hänvisning till detta yrka bifall till reservationen 6.

Det finns också en motion om att man skall anslå 1 milj. kr. för att stimulera anläggandet av halkkörningsbanor. Detta är en synnerligen angelägen fråga. Trafikutskottet var på besök hos trafiksäkerhetsverket i Örebro och fick då en redogörelse för de goda erfarenheter man där uppnått genom att tillgång till halkkörningsbana har gjort det möjligt att införa obligatorisk undervisning i halkkörning. Man har redan efter två till tre timmars undervisning kunnat märka betydande förbättringar när det gäller elevernas halkkörningsteknik. Härnäst träffade jag ordföranden i Göteborgs trafiksäkerhetskommitté, en poliskommissarie som sysslar med trafikfrågor också i sitt ordinarie värv. Denne berättade att man inom brandkåren i Göteborg har infört obligatorisk halkkörningsutbildning och att antalet olyckor vid brandkårsutryckningar efter detta väsentligt minskat. Ett stort lastbilsföretag lät hela sin personal träna halkkörning, och man kunde även i det fallet konstatera en kraftig minskning av antalet olyckor.

Fru talman! Jag tror knappast att det finns något anslag som snabbare skulle kunna öka trafiksäkerheten än det anslag på 1 milj. kr. som föreslagits för dessa halkkörningsbanor. Det är här fråga om uppdragsverksamhet, och anslaget skulle alltså inte medföra någon belastning för skattebetalarnas vidkommande. Däremot skulle det kunna innebära att det blir fem kronor dyrare för dem som tar körkort. Det tycker jag att det sannerligen kan vara värt att få till stånd åtgärder som effektivt minskar antalet olyckor.

Jag ber att få yrka bifall till reservationen 8.

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

Herr HÅKANSSON i Rönneberga (c):

Fru talman! Med anledning av den långt framskridna tiden kan jag nöja mig med att instämma i herr Sven Gustafsons yttrande och yrka bifall till reservationerna 6 och 8.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk):

Fru talman! Jag hade gjort i ordning ett som jag tycker väldigt bra anförande, men med tanke på att tiden börjar bli dyrbar skall jag också fatta mig kort.

Vi har under en följd av år motionerat om trafiksäkerhetens informationsverksamhet, som vi tycker är av stor betydelse. Den syftar till att

öka allmänhetens kunskaper om trafik och trafikregler och ge rekommendationer om uppträdandet i trafiken. Vi menar att särskilt massmediainsatser har väldigt stor betydelse i sådana sammanhang – de har stor genomslagskraft. Eftersom de kostar pengar menar vi att trafiksäkerhetsverket behöver ha ytterligare medel till sitt förfogande för den verksamheten.

I motionen 1975/76:1547 har vi yrkat på ytterligare 2 milj. kr. för trafiksäkerhetsverkets vidkommande för informationsverksamhet. Motionen följs upp i reservationen 7. Om den reservationen bifalls innebär det, menar vi, att yrkandet i motionen 1975/76:2099, som följs upp i reservationen 6, om en ökning av anslaget med 500 000 kr. för upplysning om reflexbrickor skulle tillgodoses. Faller däremot vår reservation kommer vi att i andra hand rösta på reservationen 6.

Trafiksäkerhetsfrågorna kommer att diskuteras i annat sammanhang, och det finns då möjlighet att säga mer om denna angelägna fråga.

Jag vill emellertid också något beröra frågan om trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägs korsningar. Jag berömmar mig av att vara den förste i trafikutskottet som har pekat på den eftersläpning som rått i fråga om anslag till dessa ändamål. Med hänsyn till att departementschefen i år efter tågolyckan utanför Mjölby har föreslagit ett anslag på 16 milj. kr. för just sådana ändamål anser vi att det inte finns anledning att i år yrka på ytterligare höjning. Vi återkommer i stället ett annat år.

Fru talman! Jag yrkar bifall till reservationen 7 och i övrigt till vad utskottet hemställt.

Herr LINDAHL i Lidingö (s):

Fru talman! I trafikutskottets betänkande nr 11 är avsnittet om trafiksäkerhet enligt min mening mycket viktigt. Kan vi i sju timmar diskutera vägförhållanden borde vi, även om det är en fredagseftermiddag, kunna ägna trafiksäkerhetsfrågorna uppmärksamhet i varje fall under några få minuter.

Trafiksäkerhetsarbetet bedrivs i vårt land sedan många år på mycket bred front. Glädjande nog förekommer här som ett komplement till insatserna från det allmänna ett omfattande engagemang och en aktiv medverkan från olika organisationer och från enskilda. Genom gensvar och medhjälp från allmänhetens sida har en rad för trafiksäkerheten väsentliga reformer under senare år på ett smidigt sätt kunnat sättas i tillämpning.

Det torde inte råda någon tvekan om att raden av aktiviteter tillsammans utgör en förklaring till att vi har kunnat hålla olyckskurvan nere trots en genom åren snabbt ökande fordonstrafik. Statistiska centralbyråns nu färdigställda trafikolycksfallsstatistik för år 1975 visar en siffra på antalet vid vägtrafikolyckor dödade och skadade personer som är den lägsta på 17 år. Och då är att notera att bilantalet för 17 år sedan uppgick till endast ca 1 miljon, medan vi nu har inemot 3 miljoner bilar.

Det allmänna har sedan 1968 i statens trafiksäkerhetsverk ett särskilt organ för trafiksäkerhetsfrågorna: I nära kontakt med verket arbetar Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande. Åren som gått har visat att detta är en mycket praktisk ordning, där NTF bl. a. med sitt vitt förgrenade regionala och lokala kontaktnät på ett utmärkt sätt tillvarar och kanaliserar frivilliginsatserna till ett fruktbringande trafiksäkerhetsarbete. Det är mot denna bakgrund som regeringen föreslår en höjning av NTF:s bidrag med 500 000 kr.

Trafiksäkerhetsverket har under årens lopp fått betydande utökningar av såväl personella som ekonomiska resurser.

Budgetåret 1968/69 utgjorde verkets anslag för förvaltningskostnader och uppdragsverksamhet ca 12 milj. kr., vilken siffra kan jämföras med nu föreslagna anslag på över 50 milj. kr. Det i förevarande sammanhang särskilt intressanta anslagsbeloppet till informationsverksamhet var 2 milj. kr. budgetåret 1968/69, 6 milj. kr. budgetåret 1971/72 och 10,05 milj. kr. budgetåret 1975/76.

Inom ramen för arbetet i den nu sittande trafiksäkerhetsutredningen övervägs bl. a. trafiksäkerhetsverkets framtida organisation och arbetsformer. Detta förhållande har inte ansetts utgöra hinder för att ge verket angelägna resursförstärkningar.

I linje härmed har nu regeringen föreslagit höjningar av såväl förvaltningskostnadsanslaget som anslaget till uppdragsverksamhet.

Reservationsvis har vissa ytterligare höjningar föreslagits. Vad gäller förvaltningskostnadsanslaget har i reservationen 6 föreslagits en ökning med 500 000 kr. för propagandaverksamhet för ökad användning av reflexbrickor och i reservationen 7 ytterligare 2 milj. kr. för informationsverksamhet.

Låt mig då erinra om att regeringen i sitt av utskottsmajoriteten godtagna förslag beräknat inte mindre än 1,9 milj. kr. mer än för innevarande budgetår för informationsverksamheten och att verket 1976/77 alltså vid bifall härtill kommer att disponera nära 12 milj. kr. för detta ändamål. En sådan höjning och ett sådant totalbelopp bör ge verket goda förutsättningar att vidga sin informationsverksamhet. Jag vill i sammanhanget hänvisa till den positiva skrivning i fråga om betydelsen av information rörande reflexbrickor som ingår i utskottets betänkande.

Så till reservationen 8, vari föreslås en ytterligare höjning av anslaget till uppdragsverksamhet med 1 milj. kr. att användas för bidrag till anläggning av körövningsplatser för halkkörning.

Här vill jag till en början hänvisa till att regeringen föreslagit en uppräkning av anslaget till uppdragsverksamheten med inte mindre än 5,4 milj. kr. eller drygt 20 % mer än under innevarande budgetår.

I sakfrågan kan ju dessutom av utskottsbetänkandet utläsas att en arbetsgrupp från trafiksäkerhetsverket med företrädare för Kommunförbundet, NTF m. fl. f. n. studerar frågor kring halkkörningsproblematiken och att förslag i ämnet väntas senare i år. Det finns skäl att avvakta resultatet härav innan särskilda mått och steg i saken vidtas på riksdagens

tillskyndan.

Sammanfattningsvis yrkar jag alltså avslag på reservationerna 6, 7 och 8 och bifall till utskottets hemställan under punkterna 3 och 4 i betänkandet.

Beträffande punkten 6 Bidrag till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägs korsningar har regeringen föreslagit riksdagen att anvisa ett anslag av 8,2 milj. kr., vilket innebär en höjning från innevarande år med 0,7 milj. kr.

I motionerna 1539 och 2099 hemställs att riksdagen för nästa budgetår anvisar 9,7 milj. kr., en ökning med totalt 2,2 milj. kr. eller med 1,5 milj. kr. utöver regeringens förslag. Trafikutskottet tillstyrker ifrågavarande motionsyrkanden.

Bidraget till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägs korsningar har höjts med 0,5 milj. kr. vartdera budgetåren 1974/75 och 1975/76. Och nu har regeringen föreslagit ytterligare 0,7 milj. kr. budgetåret 1976/77.

Härutöver har regeringen för att ytterligare förbättra säkerheten vid järnvägs korsningar beslutat särskilda åtgärder innevarande budgetår till en kostnad av 16 milj. kr., varav 6 milj. kr. till uppsättning av bommar och andra säkerhetsanordningar samt byggande av parallellvägar.

Denna stora satsning på trafiksäkerheten vid järnvägs korsningar med 16 milj. kr. utöver ordinarie anslag ger en mycket värdefull förbättring av säkerheten vid ett stort antal järnvägs korsningar. Utöver att säkerhetsanordningarna vid ett flertal korsningar förbättras, i första hand genom uppsättning av hel- eller halvbommar, stängs ett stort antal plankorsningar helt genom att vägportar eller vägbroar byggs och genom att vägar läggs om. Detta visar att regeringen ägnar säkerhetsproblemen största uppmärksamhet och att arbetet med att förbättra säkerheten sker i intensifierad omfattning.

Det skulle, fru talman, vara mycket mer att tillägga på detta område, som är så viktigt och som så nära anknyter till den diskussion vi fört i så många timmar under dagens plenum. Men jag skall nöja mig med detta och bara tillägga att mot bakgrund av de stora insatser som görs inom detta område, och att även regeringens förslag innebär en höjning av medelsanvisningen, bör riksdagen för budgetåret 1976/77 godta regeringens förslag.

Jag yrkar därför bifall till den reservation, nr 9, som avgetts i detta syfte.

Herr SVEN GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Fru talman! Enligt vad trafiksäkerhetsverket meddelat oss finns det inte plats inom nuvarande anslag för kampanjen för ökad användning av reflexbrickor med 500 000 kr. eller för de andra åtgärder som vi här har talat om, nämligen halkkörningsbanor. Den som därför är intresserad av dessa saker har bara en väg att gå och det är att rösta med reservationen.

När det gäller frågan om trafiksäkerhet vid järnvägs korsningar har tra-

fiksäkerhetsverket sagt att om ytterligare 1,5 milj. kr. läggs till anslaget kan mycket effektiva åtgärder vidtas för att hindra ett återupprepande av olyckor av det slag vi tidigare talat om.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk):

Fru talman! Trafiksäkerheten har naturligtvis med många faktorer att göra, inte minst med vägar – som vi talat om förut – och trafikpolitik i stort. Rent trafikpolitiska åtgärder har naturligtvis en väldig betydelse just i trafiksäkerhetskänseende. Men utan tvivel spelar informationsverksamheten en mycket stor roll. Även om trafiksäkerhetsverket fått mycket pengar – det skall villigt erkännas – är behoven stora och man får inte tillräckligt.

Vi har pekat på de speciella massmediainsatserna, och även tänkt oss att TV skulle kunna spela en större roll i detta sammanhang. Men våra förslag i det hänseendet kommer tillbaka i ett senare sammanhang. Jag vill ändå betona att om trafiksäkerhetsverket skall kunna fullfölja sina nuvarande kampanjer och göra något utöver det, räcker inte de nuvarande anslagen, och därför tror jag det är motiverat att verket får de pengar vi föreslagit i vår reservation.

Herr LINDAHL i Lidingö (s):

Fru talman! Ledamöterna håller mig säkert räkning för att jag i denna replik fattar mig mycket kort. Jag försökte i mitt första inlägg att få med de synpunkter som jag ansåg viktiga för den här debatten. Jag vill bara ytterligare understryka att den utveckling på trafiksäkerhetsområdet som jag här har redovisat vittnar om en ambitiös satsning år efter år inom de ekonomiska möjligheternas ram. Det är innebörden i den socialdemokratiska ståndpunkten, sådan den har kommit till uttryck i detta betänkande.

Överläggningen var härmed slutad.

Punkten 3

Propositioner gavs på bifall till 1:o utskottets hemställan, 2:o reservationen nr 6 av herr Sven Gustafson i Göteborg m. fl. samt 3:o reservationen nr 7 av herr Magnusson i Kristinehamn, och förklarades den förstnämnda propositionen vara med övervägande ja besvarad. Då herr Sven Gustafson i Göteborg begärde votering upptogs för bestämmande av kontrapositionen ånyo de båda återstående propositionerna, av vilka den under 2:o angivna förklarades ha flertalets mening för sig.

I enlighet härmed blev följande voteringsproposition uppläst och godkänd:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 11 punkten 3 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 6 av herr Sven Gustafson i Göteborg m. fl.

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

Ja - 149
Nej - 99
Avstår - 26

Punkten 4

M o m. 1

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 8 av herr Sven Gustafson i Göteborg m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Sven Gustafson i Göteborg begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 11 punkten 4 mom. 1 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 8 av herr Sven Gustafson i Göteborg m. fl.

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

Ja - 178
Nej - 96

M o m. 2

Utskottets hemställan bifölls.

Punkten 5

Utskottets hemställan bifölls.

Punkten 6

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 9 av herr Mellqvist m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Mellqvist begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 11 punkten 6 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 9 av herr Mellqvist m. fl.

Fredagen den
9 april 1976

*Om avgifterna för
svenska lastbils-
transporter genom
Turkiet*

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

Ja - 137

Nej - 137

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.

Fru tredje vice talmannen nedlade i rösturnan en ja-sedel och en nej-sedel, varefter på fru tredje vice talmannens anmodan herr Turesson (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 9 av herr Mellqvist m. fl.

Punkterna 7-19

Kammaren biföll vad utskottet i dessa punkter hemställt.

På förslag av fru tredje vice talmannen beslöt kammaren att uppskjuta behandlingen av det på föredragningslistan återstående utskottsbetänkandet till ett senare sammanträde.

§ 5 Om avgifterna för svenska lastbilstransporter genom Turkiet

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr Turessons (m) den 16 mars anmälda interpellation, 1975/76:152, till herr handelsministern, och anförde:

Fru talman! Herr Turesson har frågat handelsministern om han genom förhandlingar med vederbörande turkiska myndigheter vill medverka till att söka ernå en sänkning av de transportavgifter som för närvarande uttages för svenska lastbilstransporter genom Turkiet. Frågan har överlämnats till mig för besvarande.

Lastbilstrafiken från Sverige till Mellersta Östern, som under senare år har ökat kraftigt, går i transit genom Turkiet. Från svensk sida föreslogs därför i december 1974 att förhandlingar skulle inledas om ett vägtransportavtal mellan Sverige och Turkiet. Trots upprepade påstötningar lämnades inget positivt svar från turkisk sida.

Med verkan från den 7 januari 1976 införde Turkiet höga vägavgifter för transittrafik genom landet. Bl. a. infördes en tonkilometeravgift, som är väsentligt lägre för fordon från länder som har vägtransportavtal med Turkiet än för andra fordon. Samtidigt sade Turkiet upp alla sina vägtransportavtal för omförhandling. Till dess uppsägningstiden - normalt sex månader - gått ut skulle dock fordon som berördes av dessa avtal vara befriade från tonkilometeravgiften.

Så snart man på svensk sida hade fått besked om de nya turkiska bestämmelserna upprepades den svenska begäran om avtalsförhandlingar.

Fredagen den
9 april 1976

*Om avgifterna för
svenska lastbils-
transporter genom
Turkiet*

I sammanhanget framhölls att avgifterna var orimligt höga för fordon från länder som tidigare inte hade haft avtal. Kostnaderna för en normalastad svensk lastbils resa till Iran beräknades t. ex. öka från ca 25 000 till ca 35 000 kr. på grund av de turkiska avgifterna.

Då det visade sig att man på turkisk sida inte hade praktiska möjligheter att inleda förhandlingar med Sverige så snabbt som var önskvärt, föreslogs från svensk sida en interimslösning, varigenom svenska fordon skulle behandlas på samma sätt som fordon från länder, vilkas vägtransportavtal hade blivit uppsagda, dvs. att svenska fordon skulle slippa erlägga avgift till dess ett vägtransportavtal hade kommit till stånd. Detta accepterades inte av Turkiet och har inte heller accepterats i förhållande till andra avtalslösa länder. Däremot ingicks med verkan från den 6 februari 1976 ett interimsavtal mellan Sverige och Turkiet, som innebär att svenska fordon behöver erlägga endast den lägre avgiften, som är avsedd för fordon från länder med vilka Turkiet har vägtransportavtal. Denna ordning skall gälla under ett år eller till den tidigare tidpunkt då ett vägtransportavtal mellan Sverige och Turkiet träder i kraft.

Genom ambassaden i Ankara tillvaratas alla möjligheter att snarast inleda avtalsförhandlingar. Från turkisk sida prioriteras omförhandlingar av de gällande avtalen. Jag har dock förhoppning om att svensk-turkiska förhandlingar skall kunna äga rum om ett par månader.

Herr TURESSON (m):

Fru talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för svaret på interpellationen. Det är inte mycket att tillägga för mig. Jag skulle bara vilja säga att jag tycker att det framgår av svaret att kommunikationsministern delar min uppfattning att de avgifter som tas ut för transittrafik med tunga fordon genom Turkiet har varit orimligt höga. De försvårar naturligtvis svensk export. De här transportererna består till väsentlig del av fabrikstillverkade trähus, och det är av stort intresse att få fram ett avtal som sänker avgifterna och underlättar denna export. Läget på denna marknad liksom på trävarumarknaden över huvud taget är tryckt, och det är angeläget att man kan förbättra exportmöjligheterna. Det har stor betydelse både för sysselsättningen här i landet och för vår utrikeshandelsbalans.

Det är därför tillfredsställande att man har lyckats uppnå ett interimistiskt avtal i år, som sänker avgifterna väsentligt, och jag delar naturligtvis den förhoppning som uttrycks i interpellationssvaret att man relativt snart skall få till stånd nya förhandlingar som syftar till ett permanent avtal. Om det inte skulle kunna träffas ett sådant avtal med Turkiet, bör man väl överväga om det inte är möjligt att få fram trafiken via transitering genom andra länder. Det finns ett par alternativ, även om det ena inte är särskilt realistiskt, nämligen genom Sovjet. Ett annat skulle vara genom Grekland. Möjligheterna att åstadkomma sådana avtal känner jag inte till, men de bör naturligtvis prövas, om man inte kan uppnå ett godtagbart avtal med Turkiet.

Överläggningen var härmed slutad.

Fredagen den
9 april 1976

*Om kostnaderna
för Åreprojektet*

Herr jordbruksministern LUNDKVIST erhöill ordet för att besvara herr *Strindbergs* (m) den 11 mars anmälda interpellation, 1975/76:149, och anförde:

Fru talman! Herr Strindberg har frågat mig hur jag ser på möjligheterna att söka avlasta Åre kommun kostnaderna för genomförandet av Åreprojektet samt hur den aktuella situationen ter sig när det gäller investeringarna i Åreprojektet, vilka kostnader som kan förväntas uppstå för genomförandet av den nu pågående utbyggnaden och hur kostnadsansvaret fördelar sig mellan berörda parter.

Regeringen beslutade i november 1974 att staten skulle satsa 27,4 milj. kr. på Åreprojektet samt ge statsgarantier för lån på 6,5 milj. kr. till samma projekt. Det statliga stödet skulle utgå i form av dels arbetsmarknadsstöd, dels anläggningsstöd till idrotten. Kommun och landsting beräknades bidra med 5 milj. kr. och andra intressenter med 2,2 milj. kr. Projektet kostnadsberäknades sålunda till totalt 41 milj. kr. i prisnivå januari 1974.

Åreprojektet omfattar bl. a. en kabinbana som sträcker sig från Åre centrum till Åreskutans topp. Vidare skall en stugby uppföras. Olika aktivitetsanordningar, leder, rastplatser och fiskeområden ingår i projektet liksom avloppsreningsverk, ledningar för vatten och avlopp samt ett antal nya vägar och vägförbättringar.

Kabinbanan är Åreprojektets mest kostsamma objekt. I februari 1975 beviljade regeringen – helt i enlighet med den i november 1974 upprättade finansieringsplanen – lokaliseringsstöd till uppförandet av kabinbanan. I den ansökan som låg till grund för beslutet om lokaliseringsstöd beräknades kostnaderna för kabinbanan till nära 35 milj. kr. Åre Lift- och Kabinbane AB har i skrivelse till regeringen anmält att ytterligare kostnader tillkommit under byggnadstiden. F. n. prövas därför i arbetsmarknadsdepartementet en ansökan om utökat lokaliseringsstöd. Regeringen kommer för sin del att fullgöra det statliga åtagandet i de objekt som ingår i Åreprojektet.

Herr STRINDBERG (m):

Fru talman! Jag ber att få tacka jordbruksministern för svaret på min interpellation. Låt mig få erkänna en sak, fru talman, och det är att när jag i går fick interpellationssvaret uppsökte jag kammarkansliet för att få nästa blad. Jag kunde inte tro annat än att ett misstag var begånget och att jag endast erhållit början av interpellationssvaret. Det visade sig emellertid att det blad jag erhållit faktiskt skulle utgöra statsrådets hela svar.

Av det sagda framgår att jag – som statsrådet kanske förstår – inte alls kan känna mig tillfreds med det svar jag har fått, eftersom jordbruksministern helt har undvikit att svara på de konkreta frågor jag har ställt. Låt mig därför upprepa dem.

Fredagen den
9 april 1976

*Om kostnaderna
för Åreprojektet*

Min första fråga var: "Hur ser jordbruksministern på möjligheterna att söka avlasta Åre kommun kostnaderna för genomförandet av Åreprojektet?" Och vad får jag för svar på den frågan? Jo, att regeringen för sin del kommer att fullgöra det statliga åtagandet i de objekt som ingår i projektet. Ja, det är ju ett indirekt svar, som kan tolkas så, att statsrådet ställer sig helt kallsinnig till tanken att gå in och stödja kommunen Åre utöver de åtaganden som staten hittills gjort.

Låt mig så, fru talman, erinra om det förhållandet att Åre kommun är landets mest skattetyngda. Den samlade kommunala utdebiteringen överstiger i vissa församlingar 30 kr. Medeltalet ligger på 29:53. Statsrådet har ju själv varit med rätt länge även i kommunalpolitiken och kan därför kanske erinra sig att en gång diskuterades ett skattetak på 20 kr. Det höjdes så småningom till 25 kr., och nu är skattetaket 30 kr., alltså redan genombrutet i delar av Åre kommun.

I propositionen 1973:85 angående utgifter på tilläggsstat III har redogjorts för förarbetena till Åreprojektet. Bl. a. redovisas att, om Åreprojektet genomförs enligt de förutsättningar som man använt sig av i den kommunalekonomiska utredningen, kommer den primärkommunala utdebiteringen i Åre kommun att vara 16:50 år 1985. Om Åreprojektet inte genomförs, beräknas den bli 17 kr. år 1985. Ja, det är sannernligen inte lätt att göra prognoser. Åreprojektet är delvis under genomförande, och den primärkommunala utdebiteringen är redan nu 17:20, dvs. 70 öre mer än prognosen för år 1985.

Utvecklingen inom Åre kommun kan måhända på sikt bli bättre genom Åreprojektet. Jag hoppas det, men f. n. drabbas kommunen av betydande kostnader, bl. a. genom de investeringar som kommunen nu måste göra. Åreprojektet är en riksangelägenhet, men Åre kommun är tyungen att upprätthålla en service för turister från i stort sett hela landet, och det kan enligt min mening starkt ifrågasättas, om inte staten borde gå in och täcka dessa kostnader – och täcka dem till 100 %. I mitten av januari väcktes f. ö. en moderat kommunfullmäktigeledamot i Åre en motion i detta syfte. Bl. a. begärdes i motionen att kommunstyrelsen skulle uppvakta regeringen dels för erhållande av ökat statligt stöd, dels för att få del av regeringens syn på den fortsatta utbyggnaden.

Denna uppvaktning har ägt rutt., men av jordbruksministerns svar på min interpellation kan man utläsa att resultatet inte blivit positivt.

Så, herr statsråd, till min andra fråga. Den löd:

"Hur ter sig den aktuella situationen när det gäller investeringarna i Åreprojektet, vilka kostnader kan förväntas uppstå för genomförande av den nu pågående utbyggnaden och hur fördelar sig kostnadsansvaret mellan berörda parter?"

Den frågan har jag faktiskt inte alls fått svar på. Jag hoppas verkligen att jag kan få det muntligt här i kammaren. Det är inte personlig nyfikenhet som gör att jag finner det ytterligt angeläget att få en ordentlig redovisning av hur kostnaderna fördelar sig mellan de parter som har att svara för projektet.

Fredagen den
9 april 1976

*Om kostnaderna
för Åreprojektet*

Statsrådet säger i interpellationssvaret att Åre Lift- och Kabinbane AB i skrivelse till regeringen har anmält att ytterligare kostnader tillkommit under byggnadstiden. Hur stora då? Hade det inte mot bakgrund av mina frågor funnits anledning att åtminstone uppge detta? Ursprungligen rörde det sig ju om ca 35 milj. kr. för kabinbanan. Hur mycket kommer det att bli totalt? Den uppgiften bör väl kunna redovisas eftersom – enligt en uppgift som jag läst i en Jämtlandstidning för några dagar sedan – kabinbanan skall invigas i påsk.

Så till framtiden: Vilka ytterligare kostnader kan förväntas uppstå för förverkligandet av Åreprojektet, och vad kommer att åligga Åre kommun att svara för? Det är viktiga frågor att få svar på.

Jag skall, fru talman, inte gå in på någon detaljgranskning av Åreprojektet utan begränsa mig till det sagda. Låt mig emellertid få citera några rader ur en ledare i Östersunds-Posten av den 26 januari i år. Tidningen skriver:

”Åre-planens förverkligande har i viss mån setts som en riksangelägenhet. Regionen skulle bli en bas för turistnäringen i fjällvärlden. De statliga satsningarna i projektet har därför haft en något annan karaktär än de lokaliseringspolitiska insatser som skett i turistnäringen på andra håll. Dessa förhållanden borde göra det angeläget för statsmakterna att beakta de ekonomiska problem som vållats kommunen i sammanhanget. Om kommunen kommer att stå hårt skuldbelastad efter åtagandenas genomförande, har man också försämrade möjligheter att göra sig nytta av projektets effekter.”

Ja, det är förvisso riktiga påståenden som tidningen här gör. Jag vill därför sluta med att rikta en vädjan till jordbruksministern, nämligen: Nöj sig inte bara med att fullgöra de statliga åtagandena, vilket statsrådet kanske anser att regeringen har rent formellt. Det räcker inte för att klara Åre kommuns ekonomi och klara den genom de svårigheter, som den nu har. Kommunen är faktiskt i behov av betydligt större hjälp än så om inte dess invånare skall digna ned under skatter.

Herr jordbruksministern LUNDKVIST:

Fru talman! Av herr Strindbergs inlägg får man närmast föreställningen att kommunen har *drabbats* av det här projektet.

Faktum är att vi genom ett riksdagsbeslut som fattades förra året sade oss att vi har 25 områden i det här landet som ur allmän rekreativ synpunkt är utomordentligt intressanta och som man i den allmänna samhällsplaneringen bör ta särskild hänsyn till när det gäller deras möjligheter att utveckla turistisk aktivitet.

Det är kanske inte så enkelt att komma i gång med detta som herr Strindberg menar. Jag vet i varje fall inte om han och hans parti är beredda att ställa ekonomiska resurser till förfogande och generellt säga att vi så att säga direkt över statsbudgeten skall se till att det kommer till stånd en utbyggnad i alla dessa 25 områden.

När det gällde att över huvud taget komma i gång med denna verk-

samhet såde vi oss att Åreområdet var utomordentligt intressant och att det kunde vara riktigt och rimligt att börja med en satsning i det området. Självklart har då regeringens föreställning varit att satsningen skulle göras dels för att fylla rekreationspolitiska syften, dels för att fylla regionalpolitiska syften genom att med hjälp av satsningen få till stånd en mer positiv utveckling i Åre kommun än vad som skulle vara fallet utan denna insats.

Det gjordes, som herr Strindberg också redovisat, en utredning, som konstaterade att Åre kommun efter en sådan här insats skulle kunna räkna med en fördelaktigare situation kommunalekonomiskt än om inte insatsen gjorts.

Sedan får inte herr Strindberg göra någon jämförelse med de förändringar av kommunalskatten som av andra skäl naturligtvis också sker i kommunerna.

Jag utgår ifrån att det även i den nya situationen är så att Åre kommun skulle bedömas vara i en sämre ställning om satsningen uteblivit än när den nu sker.

Herr Strindberg säger sedan att han i mitt svar inte får de konkreta besked han önskat för att bättre kunna bedöma projektet totalt sett. Då kan jag bara berätta för honom att det är på det sättet att den framställning som f. n. prövas i arbetsmarknadsdepartementet och som jag här har hänvisat till rör ett belopp på ca 50 milj. kr. i stället för här ursprungligen redovisade 35 milj. kr. Det går inte att i dag säga exakt vad beloppet kommer att bli, för i detta belopp finns kostnader som man strider om mellan bolaget och entreprenören.

Nu drar herr Strindberg den slutsatsen, när han hör mitt svar, att jag skulle vara kallsinnig över huvud taget till den prövning av den här framställningen som skall ske i arbetsmarknadsdepartementet. Jag har inte ett ögonblick gett uttryck för någon sådan kallsinnighet, men jag kan å andra sidan inte föregripa prövningen och innan den är gjord stå här och berätta vad den kan komma att leda till för resultat. I olika sammanhang kommer Åre kommun att göra framställningar, t. ex. beträffande reningsverket. En framställning till marklånefonden är redan gjord. Dessa framställningar kommer att prövas i vanlig ordning i regeringens kansli av de berörda departementen. Men det är omöjligt för mig att stå här i dag och föregripa resultatet av den hanteringen.

Jag vill sluta med att sammanfatta. Hela tiden har det varit regeringens ambition att den här anläggningen inte skall bli till en belastning för Åre kommun utan att den skall bli till stöd för utvecklingen i regionen, samtidigt som vi hoppas att den skall bli till glädje för dem som skall använda Åreregionen till rekreationsområde.

Herr STRINDBERG (m):

Fru talman! Det sistnämnda vill jag gärna understryka. Jag hoppas att man kan räkna med att statsrådet positivt kommer att pröva dessa framställningar. Det är nämligen min förhoppning att anläggningen inte

Fredagen den
9 april 1976

*Meddelande om
motionstider,
m. m.*

på sikt skall bli en belastning. Jag vill understryka för statsrådet att jag inte vill påstå att kommunen har drabbats. I mitt inledningsanförande framhöll jag att det är under uppbyggnadstiden som det blir mycket stora svårigheter men att jag hoppas att det på sikt skall bli positiva effekter.

Ur kommunalekonomisk synpunkt tror jag det är ytterligt angeläget att man inte inom Åre kommun upplever anläggningen som en belastning. Jag skulle också vilja erinra om att projektet i Åre ju är ett försöksobjekt. Det är givet att om Åre kommun drabbas av betydande ekonomiska svårigheter, så kan det avskräcka övriga som sedan skall vara med om att bygga ut sin verksamhet på olika håll i landet.

Sedan vill jag säga att jag är tacksam för de uppgifter jag fick om läget just nu. Det är bara det att jag tycker att jag borde ha fått dem redan i det skriftliga svaret.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 7 Meddelande om motionstider, m. m.

Fru TREDJE VICE TALMANNEN:

Till kammarens ledamöter har utdelats en stencilerad sammanställning över dagar då motioner sist får väckas med anledning av de till och med i dag, fredagen den 9 april, avlämnade propositionerna.

Jag får vidare meddela, att de propositioner som under tiden den 12–15 april överlämnas till kammaren kommer att per post tillställas ledamöterna i den mån delningsupplaga föreligger. Propositionerna kommer dessutom att som vanligt utdelas i ledamöternas fack.

§ 8 Anmälades och bordlades

Proposition

1975/76:204 om ändringar i grundlagsregleringen av tryckfriheten

§ 9 Anmälades och bordlades

Förslag

1975/76:22 Riksdagens förvaltningsstyrelsens förslag till vissa ändringar i ersättningsstadgan för riksdagens ledamöter

§ 10 Anmälades och bordlades

Konstitutionsutskottets betänkande

1975/76:46 med anledning av propositionen 1975/76:131 om statligt stöd till dagspressen jämte motioner

Finansutskottets betänkanden

1975/76:30 med anledning av propositionen 1975/76:147 om ändring i lagen (1965:269) med särskilda bestämmelser om kommuns och annan me-

nighets utdebitering av skatt, m. m.

1975/76:31 med anledning av motion om utredning rörande konsekvenserna av samhällets omvandling i socialistisk riktning

1975/76:32 med anledning av motion om nya motiv på sedlar

Skatteutskottets betänkanden

1975/76:53 med anledning av motioner om företagsbeskattningen

1975/76:54 med anledning av motioner om vissa ändringar i folkbokföringsförordningen m. m.

1975/76:55 med anledning av propositionen 1975/76:156 om höjning av visst avdrag vid arvs- och gåvobeskattning av förmånstagarförvärv, m. m. jämte motion

1975/76:56 med anledning av motioner om slopande av expeditonsavgiften i vissa fall

Justitieutskottets betänkanden

1975/76:29 med anledning av propositionen 1975/76:100 såvitt gäller anslag till domstolsväsendet m. m. utom allmänna förvaltningsdomstolarna jämte motioner

1975/76:34 med anledning av propositionen 1975/76:119 om godkännande av överenskommelse mellan Sverige och Canada om utlämning

Lagutskottets betänkanden

1975/76:20 med anledning av motioner om äganderätt till lägenheter i flerfamiljshus

1975/76:22 med anledning av motion om besökandes tillträde till hyresfastighet som hålls låst under dagtid

1975/76:25 med anledning av motion om översyn av lagstiftningen om bostadsarrende

Försvarsutskottets betänkande

1975/76:31 med anledning av propositionen 1975/76:139 om särskild ersättning till skadade värnpliktiga m. fl. jämte motioner

Socialförsäkringsutskottets betänkanden

1975/76:30 med anledning av dels propositionen 1975/76:100 i vad avser visst anslag för budgetåret 1976/77 till allmän försäkring m. m., dels propositionen 1975/76:133 om utbyggnad av föräldraförsäkringen m. m. jämte motioner

1975/76:33 med anledning av motion om införande av en generalklausul i lagen om allmän försäkring

Kulturutskottets betänkande

1975/76:37 med anledning av propositionen 1975/76:100 såvitt gäller anslag till ungdomsorganisationerna och statens ungdomsråd jämte motioner

Utbildningsutskottets betänkanden

1975/76:23 med anledning av propositionen 1975/76:100 såvitt gäller anslag till vuxenutbildning jämte motioner

1975/76:25 med anledning av propositionen 1975/76:100 såvitt gäller anslag till skolöverstyrelsen jämte motioner

Trafikutskottets betänkanden

1975/76:17 med anledning av propositionen 1975/76:100 såvitt avser anslaget till Transportstöd för Norrland m. m. jämte motioner

1975/76:20 med anledning av propositionen 1975/76:100 såvitt avser anslaget till Statligt stöd till icke lönsam busstrafik jämte motioner

1975/76:21 med anledning av motion angående säkerhetsbestämmelserna vid transport av farligt gods med passagerarflygplan

Jordbruksutskottets betänkanden

1975/76:33 med anledning av propositionen 1975/76:100 såvitt avser utgifterna för budgetåret 1976/77 inom jordbruksdepartementets verksamhetsområde jämte motioner

1975/76:34 med anledning av propositionen 1975/76:88 om åtgärder inom skärgårdsområdena och propositionen 1975/76:100 i vad avser stöd till skärgårdsföretag jämte motioner

Näringsutskottets betänkande

1975/76:33 med anledning av motioner om förbud mot reklam från flygplan

§ 11 Anmäldes och bordlades

Motioner

1975/76:2404 av herr *Komstedt*

1975/76:2405 av herr *Nordgren m. fl.*

1975/76:2406 av herr *Sjönell m. fl.*

1975/76:2407 av herr *Sjönell m. fl.*

med anledning av propositionen 1975/76:125 med förslag om tilläggsbudget III till statsbudgeten för budgetåret 1975/76

1975/76:2408 av herr *Bergman* i Göteborg *m. fl.*

med anledning av propositionen 1975/76:166 med förslag till lag om styrelserepresentation för de anställda i aktiebolag och ekonomiska föreningar, m. m.

1975/76:2409 av herr *Björk* i Gävle *m. fl.*

med anledning av propositionen 1975/76:167 om ny organisation för postverket

1975/76:2410 av herr *Persson* i Karlstad *m. fl.*

med anledning av propositionen 1975/76:168 om vissa frågor rörande den regionala samhällsförvaltningens uppgifter och organisation

1975/76:2411 av herr *Hermansson m. fl.*

1975/76:2412 av fru *af Ugglas*

med anledning av propositionen 1975/76:173 om kvinnor i statlig tjänst

1975/76:2413 av herr *Hermansson m. fl.*

1975/76:2414 av herr *Siegbahn m. fl.*

med anledning av propositionen 1975/76:177 om ändring i lagen (1972:650) om rätt till ledighet och lön vid deltagande i svenskundervisning för invandrare

Nr 104

Fredagen den
9 april 1976

*Anmälan av
interpellation*

§ 12 Anmälan av interpellation

Anmäldes och bordlades följande interpellation som ingivits till kammarkansliet

den 9 april

1975/76:171 av herr *Granstedt (c)* till herr industriministern om samarbete för utveckling av ny teknik för energiproduktion m. m.:

Den svenska industrins starka ställning, också på världsmarknaden, beror i stor utsträckning på dess innovationsförmåga. Den svenska bilindustrin och företag som L M Ericsson, Alfa-Laval, Electrolux, ASEA har i stor utsträckning lyckade tekniska idéer att tacka för sin framgång. Det svenska näringslivets framgång i framtiden är i hög grad beroende av om det kan förutse kommande behov och i god tid prestera tekniska lösningar för att tillfredsställa dessa. Därför måste det utgöra ett viktigt led i en framåtsyftande industripolitik att på olika sätt stimulera en målmedveten teknikutveckling och innovationsverksamhet.

Det är rimligt att anta, att energiområdet kommer att spela en mycket stor roll för den framtida industriella produktionen. Behovet av nya produkter kommer uppenbarligen att bli mycket stort. Detta gäller såväl utrustning för energiproduktion i nya former som utrustning för en effektivare energianvändning. Framför allt två förhållanden tyder på att en kraftig förnyelseprocess blir nödvändig inom energiområdet. Det ena är att oljan på sikt kommer att förlora sin betydelse som energikälla. Det andra är att också kärnkraften, även om man åsidosätter säkerhetsriskerna, på sikt också kan förväntas förlora i aktualitet. Dels är kärnkraftens kostnadsutveckling sådan att den måste blir allt mindre attraktiv, dels kan man inte påräkna att ha tillgång till bränsle mer än några årtionden framöver.

I en lång rad fall är det grundläggande tekniska utvecklingsarbetet redan gjort, och vad som återstår har närmast karaktären av produktutveckling. I de flesta fall gäller att ett betydande utvecklingsarbete redan pågår utomlands, varför det är angeläget med stora satsningar från svensk industris sida för att inte komma efter i utvecklingen. På energiproduktionssidan bör bl. a. följande produktgrupper vara särskilt intressanta för svensk industri:

· Vindkraftanläggningar.

Fredagen den
9 april 1976

*Meddelande om
frågor*

Anläggningar för solenergi (i första hand för uppvärmningsändamål).
Anläggningar för biologisk energi (t. ex. för pyrolys och jäsningsprocesser).

Avancerade förbränningsanläggningar.

På energihushållningssidan tilldrar sig bl. a. följande produktgrupper intresse:

Värmepumpar.

Värmeväxlare.

Isoleringsutrustning.

Övrig utrustning för värmeåtervinning i industri.

Anläggningar för återvinning av råvaror.

Energibesparande anläggningar för processindustri.

Det står helt klart, att om Sverige skall kunna vinna en internationellt framstående ställning inom de här berörda områdena, krävs betydande kapital- och utvecklingsresurser. I flera fall pågår redan ett värdefullt utvecklingsarbete men ofta med otillräckliga resurser. Ett samarbete mellan staten och näringslivet borde därför kunna bli mycket fruktbringande.

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

Är industriministern beredd att ta initiativ till ett brett samarbete mellan staten och näringslivet i syfte att stimulera utveckling av ny teknik för energiproduktion och effektivare energitnyttjande?

§ 13 Meddelande om frågor

Meddelades att följande frågor framställdes

den 9 april

1975/76:312 av herr *Strömberg* i Vretstorp (s) till herr socialministern om uppskov med aviserad personalindragning vid Åsbrohemmet:

Socialstyrelsen har aviserat kraftiga personalinskränkningar vid vårdanstalten Åsbrohemmet i Askersunds kommun. Detta drabbar Åsbro, som i övrigt helt saknar arbetsplatser, mycket hårt. Jag är medveten om den delvis nya inriktning som föreligger beträffande alkoholistvården och som bl. a. innebär en regionalisering av vården men vill ändå sätta i fråga om den nu aktuella indragningen inte borde uppskjutas i avvaktan på nykterhetsvårdens erkända och enskilda vårdanstalters personalorganisationsutrednings (NEPO:s) betänkande.

Under hänvisning till det anförda vill jag ställa följande fråga till herr statsrådet:

Är statsrådet beredd att vidta åtgärder som syftar till att uppskjuta den aviserade personalindragningen vid Åsbrohemmet i avvaktan på förslag från NEPO?

1975/76:313 av herr *Olof Johansson* i Stockholm (c) till herr utbildningsministern om garantier för framtidsstudiernas oberoende ställning:

Inom statsdepartementen har enligt uppgifter i pressen gjorts försök att förändra eller kanske t. o. m. stoppa en forskarrapport angående kärnbränslecykeln. Rapporten är en del av framtidsstudieprojektet Energi och samhälle. Ansvarig för projektet är en parlamentariskt sammansatt styrelse, som leder Sekretariatet för framtidsstudier. 1975 beslutade riksdagen att framtidsstudiesekretariatet skulle få en från statsrådsberedningen fristående ställning och en särskild styrelse. Utbildningsutskottet framhöll att garantier därigenom kunde skapas för att framtidsstudierna bedrivs i former som försäkrar hög grad av oberoende och ger en så bred värderingsmässig grund som möjligt.

Anser statsrådet det rimligt att forskare knutna till olika projekt inom sekretariatet för framtidsstudier skall behöva riskera politiskt betingad censur från regeringens kansli av faktasammanställningar eller forskningsarbeten medan den ansvariga parlamentariska styrelsen för framtidsstudiesekretariatet inte ens sett materialet – och hur anser statsrådet att framtidsstudiernas fria och oberoende ställning i detta avseende skall garanteras framöver?

1975/76:314 av herr *Lidgard* (m) till herr utbildningsministern om åtgärder för att förhindra inspelning av film om Jesu liv:

Enligt uppgift i dagspressen förbereds i vårt land produktionen av en film om Jesu liv, sedan hinder – såvitt man kan bedöma främst av etisk, moralisk och religiös karaktär – mött mot dess inspelning i andra länder, senast i Danmark. Det har vidare uppgivits att en eventuell produktion skulle stödjas förmedelst anslag från Svenska filminstitutet och Sveriges Radio om sammanlagt ca 2,5 miljoner.

Med anledning härav anhålles att statsrådet redogör för vilka möjligheter som finns att förhindra att ifrågavarande film produceras med stöd av offentliga eller därmed jämförbara medel i vårt land.

§ 14 Kammaren åtskildes kl. 17.29.

In fidem

SUNE K. JOHANSSON

/ Solveig Gemert

Nr 104

Fredagen den
9 april 1976

*Meddelande om
frågor*