

Torsdagen den 15 december

Kl. 19.30

Förhandlingarna leddes till en början av tredje vice talmannen.

*Flygplatsfrågan i
Stockholmsregionen***§ 1 Flygplatsfrågan i Stockholmsregionen (forts.)**

Fortsattes överläggningen om trafikutskottets betänkande 1977/78:9.

ESSEN LINDAHL (s):

Herr talman! Det har många gånger betonats att Stockholmsregionens flygplatsfrågor är en riksangelägenhet, att frågan har nationell betydelse. Vi som bor i Stockholmsområdet kan inte ha något att invända gentemot denna uppfattning. Men oavsett var man bor – i Stockholm eller t. ex. Helsingborg – så är det viktigt att våra kommunikationsfrågor får en förnuftig lösning.

Med mitt inlägg vill jag motivera varför så många i Stockholmsregionen bosatta och verksamma helst ser att Brommafrågan redan i dag genom ett beslut om en definitiv utflyttning till Arlanda får sin slutliga utformning.

Vi har glädjande nog stöd från varje valkrets i det här landet för denna vår uppfattning, vilket den kommande voteringen kommer att visa. Jag talar i denna fråga inte bara på socialdemokratins vägnar. Inom alla partier finns det folk som delar denna uppfattning. Vi har meningsfränder inom folkpartiet och centerpartiet. Motioner från dessa partier vittnar därom.

Miljöborgarrådet i Stockholms kommun Ingrid Segerström har anfört synpunkter som vi också i riksdagen har anledning att inför vårt ställningstagande fästa avseende vid. Liksom många andra tycker Ingrid Segerström att propositionen gör ett något virrigt intryck – man både vill och inte vill. I propositionen säger man att Bromma även på sikt skall vara en flygplats för kombinerat inrikes- och allmänflyg. I nästa andetag anför man att staten skall ta upp överläggningar med Stockholms kommun och landstinget för att i detalj klarlägga förutsättningarna för linjetrafik på Bromma.

Man skall alltså ta upp överläggningar med två instanser som sagt nej till ett bibehållande av Bromma. Därefter slår man fast att Fokker F-28 skall flyttas till Arlanda den 1 januari 1979. Ärade kammarledamöter, detta betraktar jag som en halv seger. Man grundar en flyttning på länsstyrelsens beslut. Där fastställdes klart den sanitära olägenheten som miljö- och hälsovårdsnämnden i Stockholm haft som grund vid förbudet för Fokker F-28. Det är således en självklar utgångspunkt att sanitär olägenhet på Bromma inte kan accepteras. Därom tycks alla vara

Torsdagen den
15 december 1977

*Flygplatsfrågan i
Stockholmsregionen*

överens. I ett på denna punkt enigt trafikutskott har vi gjort detta påpekande.

Miljöborgarrådet i Stockholm kräver att man skall ta avgörande hänsyn till vad kommun och landsting anser om en ny storflygplats för inrikesflyget mitt inne i tätortsområdet Stockholm. Miljöborgarrådet har även liksom många andra noterat att regeringen ställer sig bakom miljö- och hälsovårdsnämndens beslut i frågan om den sanitära olägenheten och därmed undanröjer alla tvivel som framförts i Brommautredningen när det gäller miljö- och hälsovårdsnämndens kompetens och handlande i fråga om buller från Fokker F-28.

Finanslandstingsrådet Knut Nilsson, den borgerlige regeringschefen i Stockholms län, säger i Dagens Nyheter: "Vår ståndpunkt står fast att Bromma skall läggas ner, men att allmänflyget får vara kvar, medan man gör en ny, stor utredning om regionens flygplatsfrågor."

Även i propositionen framhålls önskvärdheten av att behålla Bromma. Förutsättningarna härför är att en överenskommelse träffas med Stockholms kommun i markfrågan och med Stockholms läns landsting i finansieringsfrågan samt att den framtida trafiken på Bromma inte innebär sanitär olägenhet för närboende.

De i propositionen föreslagna åtgärderna är av principiell karaktär. Jag har uppfattningen att Stockholms kommun och landstinget skall ha ett avgörande inflytande på flygplatsfrågan. Att osäkerhet präglar regeringens Brommaproposition är inte enbart ett socialdemokratiskt påstående. Jag kan för min del instämma i DN:s nyhetsartikel som rubricerats "Ovisst för Bromma". I fortsättningen säger man "att Bromma kommer att förbli en flygplats bara under vissa förutsättningar". Det har slagits fast att Fokkerplanen är en sanitär olägenhet. Ingen vet vad ett framtida, tystare plan kostar eller när det kan levereras. Så långt Dagens Nyheter.

Vi är överens om den temporära utflyttningen. Vad vi nu diskuterar är frågan om linjetrafiken under 1980-talet bör flyttas tillbaka från Arlanda till Bromma. Staten och Stockholms kommun måste, som tidigare framhållits, komma överens i markfrågan, och landstingets medverkan i finansieringsfrågan måste tryggas. Jag vill inte uppträda som olyckskorp, men lätt lär det inte bli att nå en uppgörelse. Vi socialdemokrater betraktar därför propositionens förslag om en utflyttning som en halv framgång.

Det är i dag omöjligt att fatta ett beslut om återflyttning av inrikes- trafiken till Bromma. Jag tror därför att inrikesflyget den 1 januari 1979 kommer till Arlanda för att stanna där. Miljöborgarrådet i Stockholm har goda skäl för sin uppfattning när hon säger att människorna i framtiden inte kommer att acceptera att jetflygplan efter säg tre till fem år åter införs på Bromma.

Bekvämligheten för resenärerna brukar anföras som ett viktigt motiv för bibehållande av Bromma. Tidsskillnaden i förhållande till Arlanda kan diskuteras. Kanske är det 20, 25 eller 30 minuter eller någonting däromkring, som framhållits i utredningen. Detta är en olägenhet som kraftigt kan reduceras om förbindelserna till Arlanda förbättras. En mo-

*Flygplatsfrågan i
Stockholmsregionen*

deratmotion, syftande till snabbare förbindelser med Arlanda, bifölls f. ö. av en enhällig riksdag för ett par veckor sedan, och enligt Svenska Dagbladet i dag har regeringen redan tillsatt en utredning som närmare skall ta itu med dessa frågor.

Vi kan glädja de moderata ledamöterna, herrar Lothigius och Clarkson, som har ivrat för denna motion, med att det ökande trafikunderlaget om Linjeflyg definitivt förflyttas till Arlanda kommer att framtvunga snabbare åtgärder för att reducera restiden till Arlanda. Terminalfrågan, busstrafiken och den spårbundna trafiken till Arlanda, som många ömmar för, är ju lösningar som riksdagen, på trafikutskottets förslag, bett regeringen att ytterligare utreda. Fortsatt oklarhet om inrikesflygets förläggning på sikt kommer också att försinka den lösning av trafikförbindelserna med Arlanda, som vi alla inom riksdagen nyligen varit överens om att påskynda. Snabba expresståg kan förkorta restiden en gång i framtiden så att Bromma och Arlanda på sikt blir likvärdiga.

I centermotionen framhålls att en lösning av regionens flygplatsfråga som inte Stockholms kommun eller Stockholms läns landsting ställer sig bakom är orimlig.

De fyra motionärerna från centerpartiet i Stockholmsregionen framhåller att propositionen inte tar definitiv ställning till Brommas framtid. De ser därför inte något hinder för att propositionen kan bifallas av riksdagen. Men detta resonemang går naturligtvis på skruvar. Hela argumenteringen i motionen talar för ett avslag. Jag kan å andra sidan förstå att de fyra motionärerna från centerpartiet inte får lägga en motion som utmynnar i ett yrkande om avslag på en regeringsproposition. Jag vill bara i det sammanhanget betona att centerpartiet och socialdemokraterna i Stockholms län har samma uppfattning. Har de centerpartister i Stockholms län som sitter i riksdagen en från centerpartiet i landstinget avvikande mening? Det tror jag knappast. De har sannolikt samma uppfattning i de inom regionen känsliga miljö- och bullerfrågorna som centerpartiets landstingsgrupp gett uttryck för.

Om hänsyn tas till den uppfattning som de kommunala myndigheterna i Stockholms kommun redovisat – och det är ju utskottsmajoritetens mening – så är det inte troligt att överläggningarna skall kunna resultera i någon snabb enighet och återflyttning till Bromma. Det är mot denna bakgrund viktigt att framhålla att socialdemokraterna och centerpartiet på länsplanet är helt överens. Därför finns det en majoritet även i fortsättningen för linjen att Bromma flygplats skall bort.

Jag tror att den oklarhet som nu finns om inrikesflygets förläggning i det längre perspektivet – och som propositionen är ett uttryck för – kommer att bestå under lång tid. Detta innebär stora olägenheter för alla berörda. Skall ovissheten bestå, eller är riksdagen redo att äntligen fatta ett definitivt beslut, dvs. att linjeflygtrafiken utlokaliseras till Arlanda? Något beslut om återflyttning av inrikestrafiken till Bromma kan i dag inte fattas. Det kanske i sin tur förklarar propositionens oklarheter.

Vi lyssnade före pausen till kommunikationsministerns recension av

Torsdagen den
15 december 1977

*Flygplatsfrågan i
Stockholmsregionen*

den socialdemokratiska motionen, och vi tyckte det var intressant att han hade tillmätt den så stor vikt och betydelse.

Må det tillåtas mig att säga ett par ord om propositionen så som den har tagits emot utanför det här huset. Det är faktiskt ganska många missnöjda röster som har kommit till tals i samband med presentationen av regeringens Brommaproposition.

Svenska Dagbladet, det trognaste av alla regeringsorgan, hade rubriken "Propositionen om Bromma får många tolkningar". Vidare skrev man att regeringens proposition om Bromma flygplats inte har givit klart besked om nedläggning eller ej och att regeringens proposition om Bromma flygplats hotar – om den tas av riksdagen – att bli en gummiparagraf.

I DN hade man rubriken "Ovisst för Bromma". Och vidare skrev man att Bromma kommer att förbli en flygplats bara under vissa förutsättningar och att man inte vet om dessa kan uppfyllas. DN fortsätter med att säga att kommunikationsministern i det stora hela har följt Gullnäs förslag, vilket innebär "att Bromma kommer att förbli en flygplats", men konstaterar att opinionen i Stockholm inte accepterar en sådan uppläggning.

Jag har citerat vad centerledaren i Stockholms län har anfört: Vår ståndpunkt står fast att Bromma skall läggas ner.

Sven Johansson, moderatledare, landstingsråd och ansvarig för regionplanefrågor, for till Avesta – kommunikationsministerns egen valkrets, – häromsistens och framförde enligt TT-referatet en ganska besk kritik av regeringens proposition. Man kan bolla hit och dit med årtal och uppgifter om hur länge det kan dröja innan Bromma tas i bruk igen för inrikesflyg. Här har det funnits optimister som trott att detta kan ske om några få år – 1980 eller 1981 har nämnts – då ombyggnaden av flygplatsen skulle vara färdig. Sven Johansson säger: "Mycket tyder på att nya tysta trafikflygplan inte kan komma i trafik förrän tidigast 1984."

Herr talman! Jag har velat anföra de här synpunkterna på regeringens proposition. Det skall bli intressant att vid den kommande voteringen se om regeringspartierna är mera medgörliga och väldisciplinerade än den press som står regeringen nära.

Vi socialdemokrater inbjuder riksdagen att i dag fatta ett definitivt beslut om att linjeflygtrafiken skall utlokaliseras till Arlanda. Den det vill, röstar med den socialdemokratiska reservationen!

CARL-WILHELM LOTHIGIUS (m) kort genmäle:

Herr talman! Min värderade vän Essen Lindahl tog upp frågan om kommunikationerna mellan Stockholm och Arlanda som något slags alibi för att man kan klara lokaliseringen av inrikesflyget till Arlanda så att man inte längre behöver ha Bromma flygplats. – Ungefär så lät det.

Bakgrunden till den blygsamma motion som vi tidigare avgav var helt enkelt att det, oberoende av vad som sker, behövs en snabbförbindelse mellan Stockholm och Arlanda som är bättre än den förbindelse som

vi nu har. Vi vet väl att det är en fråga som även berör SJ, som berör landstinget och som berör Stockholms kommun och flera andra kommuner, liksom att det måste ligga i det allmännas intresse att regeringen tar ett initiativ i denna fråga för att samordna de intressenter som vill ha en sådan förbindelse. Trafikutskottet och riksdagen biföll sedan vår motion, vilket jag tycker var riktigt i betraktande av den situation vi har i dag.

Sedan nämnde Essen Lindahl landstingsrådet Sven Johanssons namn – det verkade som om han menade att Sven Johansson skulle vara intresserad av Arlanda. Nej, Sven Johanssons starka vilja är att Bromma flygplats skall vara kvar! Hans uttalande om det tysta flyget ligger på ett annat plan. Såvitt jag förstår ser han fram emot en utveckling av en annan flygmaskinstyp – något som också ligger nära till hands och som kan ligga inom ramen för diskussion ganska snart. Även här sker en teknisk nydaning genom att det kommer flygplanstyper som blir större än de som f. n. finns.

ESSEN LINDAHL (s) kort genmäle:

Herr talman! Jag tillät mig att peka på den moderatmotion som nyligen bifölls och som gick ut på att det var en angelägenhet för hela vårt land att goda och snabba förbindelser kunde ordnas från Stockholm till Arlanda. Om vi kan fatta ett beslut 1977 om att inrikesflyget skall komma till Arlanda för att stanna där, så betyder det självfallet en helt annan möjlighet för den utredning, som regeringen nu har tillsatt, att åstadkomma snabba resultat. Det är välbekant för herr Lothigijs och andra att om inrikesflyget flyttade till Arlanda, så skulle det på en enda gång betyda en fördubbling av antalet flygresenärer som har behov av marktransport till Stockholms stora trafikflygplats.

Jag har också tillåtit mig att citera Sven Johansson, och jag sade att han för sin del ansåg att de tysta flygplanen inte kunde vara klara för att sättas i trafik förrän tidigast 1984. Det var intressant, tyckte jag, eftersom andra tidpunkter har skyttat fram i debatten. Det var inget annat jag sade. Jag vet att Sven Johansson är anhängare av Bromma flygplats – det har jag inte uttalat mig om. Men han sade vidare – fortfarande enligt ett TT-referat – att mycket talar för att en temporär utflyttning av Linjeflygs trafik till Arlanda kan bli Brommas död. Han tror alltså i likhet med undertecknad att den utflyttning som nu sker kan betyda att en återflyttning aldrig kan bli aktuell. På den punkten har alltså Sven Johansson och jag samma mening. Han önskar att inrikesflyget skall stanna kvar på Bromma, medan jag tycker att det i och för sig är bra att inrikesflyget kommer till Arlanda. Men han är mycket tveksam inför regeringens proposition och har anmält betänkligheter mot densamma. Det var detta jag ville framhålla.

CARL-WILHELM LOTHIGIUS (m) kort genmäle:

Herr talman! En mycket kort kommentar. Vi moderater är förutseende. Vi ser fram emot vad som kommer att hända på Arlanda, också mot

*Flygplatsfrågan i
Stockholmsregionen*

bakgrund av den ökade trafik som kommer – oberoende av om vi behåller Bromma eller inte. Regeringen är också förutseende genom att förbereda en sådan utredning som det här gäller.

ROLF SELLGREN (fp):

Herr talman! Det har omvittnats av flera talare före mig i den här debatten att Brommas framtid som inrikesflygplats har varit en följetong i riksdagens arbete under en lång följd av år. Den proposition som nu behandlas kan betecknas som en av de viktigaste milstolparna på den här frågans väg mot en slutlig framtida lösning.

Tonfallet i propositionen är påfallande försynt i vetskapen om att det til syvende og sidst inte är statsmakterna som har avgörandet om ifrågavarande markområdes framtida användning utan att detta beror framför allt på Stockholms kommun. Det är viktigt att vi har den här utgångspunkten klar för oss.

I den fortsatta handläggningen måste man också vara klar över att det finns både gemensamma intressen och motsättningar inbyggda i frågan om lämplig placering av inrikesflygplats i Stockholmsregionen. De beslutande myndigheterna i Stockholm kan inte komma ifrån att det är ett riksintresse att flygplatsfrågan får en lösning som tillmötesgår behovet av flygresor till landets centralort från både relativt närbelägna orter och mer avlägsna. På samma sätt måste landsortsresenärerna ha full respekt för stockholmarnas krav på säkerhet och frihet från störande buller. Kan parterna mötas utifrån dessa sakliga utgångspunkter råder det för mig intet tvivel om att den framtida flygplatsfrågan för inrikesflyget kommer att få en för alla parter tillfredsställande lösning. Propositionen och trafikutskottets skrivning är ett mycket acceptabelt underlag för dessa förhandlingar.

Det finns tre nyckelord i propositionen och utskottsbetänkandet som man inte kan komma ifrån vid frågans bedömning. Det är kapacitetsförhållanden, ekonomiska skäl och regionalpolitiska skäl.

Sällan har en fråga varit föremål för så ingående utredningar som frågan om lokaliseringen av en inrikesflygplats i Stockholmsregionen. Hittills under 1970-talet har tre utredningar slutförts. Av de fyra alternativa lägen man från början intresserat sig för återstår i dag endast Bromma och Tullinge/Getarenområdet. Det senare området anses ha så påtagliga nackdelar att det för lång tid framåt måste bedömas som ett orealistiskt alternativ, om nu någonsin nackdelarna blir mindre med tiden – det brukar snarare vara tvärtom. Flygoperativa, försvarsmässiga, anläggningstekniska och ekonomiska skäl talar i dag emot Tullinge/Getaren. Dessutom fungerar det som rekreativområde. Vilka av dessa skäl kan komma att förändras i framtiden som skulle underlätta lokalisering av omfattande flygverksamhet till området? Ser man krasst på frågan finns alltså utöver Arlanda endast Bromma att tillgå för det framtida inrikesflyget.

Stockholmsområdet har alltså mycket begränsade kapacitetsreserver för att möta flygtrafikens utveckling. En flyttning av LIN:s trafik från Brom-

ma till Arlanda innebär att en ny inrikesflygplats måste byggas i Stockholmsregionen väsentligt tidigare än om Bromma behålls. Det är då utomordentligt oroväckande att den enda utvecklingsmöjligheten som är kvar är att tidigarelägga byggandet av en tredje bana vid Arlanda. Därmed blir regionens sista reserv tagen i anspråk. Och detta skulle kunna ske redan i början eller mitten av 1990-talet. Det vilar sålunda ett mycket tungt ansvar på Stockholmspolitikerna att tillförsäkra inrikesflyget en flygplats, som den framtida utvecklingen kan komma att kräva. Inför det ansvaret tycker jag att herr Lindahls tal om den lokala opinionen väsentligt minskas i betydelse utöver de krav man har på miljövänlighet.

De ekonomiska skälen till att Bromma behålls för inrikes- och allmänflyg borde det inte behöva råda delade meningar om. Enbart befintligheten av en fungerande flygplats talar för att det blir billigare att rusta upp en sådan än att bygga en helt ny på annat område. Även om man lägger olika vikt vid de redovisade alternativen, framstår departementschefens bedömning som riktig, att Brommaalternativet ställer sig ekonomiskt fördelaktigare än de andra alternativen.

När man talar om de regionalpolitiska skälen tänker man vanligtvis inte på Stockholm. Man ser i första hand på effekterna ute i landet om inrikesflygplatsen i landets betydelsefullaste centralort skulle vara ocentralt belägen. Det är riktigt. En permanent förläggning av inrikesflyget till Arlanda skulle både på kort och på lång sikt minska den inrikes flygverksamheten. Vissa korta linjer skulle helt falla bort. En ur regionalpolitisk synpunkt helt nödvändig linje som Stockholm-Visby skulle drabbas hårt både tidsmässigt och genom högre biljettpriser.

Men de regionalpolitiska konsekvenserna för Stockholms kommun kan bli betydande. Med en utflyttning av administrations- och markservicepersonal går kommunen miste om ca 2 000 skattebetalare. Statsrådet har tidigare i kväll redogjort för ytterligare grupper som skulle komma att omfattas av en utflyttning, och han kom därvid fram till siffran 3 400. Det innebär att detta blir en regionalpolitisk fråga av mycket stor räckvidd för Stockholms kommun.

Konsekvenserna på längre sikt är svårare att bedöma. Rent allmänt blir en ort som inte har tillfredsställande kommunikationer mindre attraktiv för både näringsliv och enskilda. Det kan i dag anses som en utopi att Stockholms utveckling en gång skulle komma att hämmas på grund av otillfredsställande flygförbindelser. För egen del anser jag inte frågan oberättigad. Det är klart att de regionalpolitiska aspekterna på flygterminalfrågan i hög grad angår även Stockholm.

Det finns egentligen också ett fjärde nyckelord eller, rättare sagt, en fjärde nyckelfråga som är svårare att kvantifiera, men som väger lika tungt som de faktorer jag tidigare nämnt. Det är miljöhänsynen. Dessa har inte alltid tillräckligt uttalats av oss s. k. Brommaanhängare, och därför borde det nu mer tydligt framhållas att flygresenärens bekvämlighet inte får ske på bekostnad av att andra människor störs av en orimligt hög bullernivå.

Torsdagen den
15 december 1977

*Flygplatsfrågan i
Stockholmsregionen*

Det framhålls i propositionen och förstärks ytterligare i utskottsberedningens uttalande att om flygplatsen skall behållas som en statlig flygplats krävs att en överenskommelse träffas med Stockholms kommun i markfrågan och med Stockholms läns landsting i finansieringsfrågan. Dessutom förutsätts att den framtida trafiken på Bromma inte innebär sanitär olägenhet för de närboende. Ett så klart uttalande borde vara en bra utgångspunkt för de kommande förhandlingarna.

Provisoriet för LIN:s verksamhet på Arlanda från den 1 januari 1979 kommer att utgöra en stark påfrestning på företagets lönsamhet. Likaledes innebär den provisoriska lösningen olägenheter för de anställda. Det vore därför positivt för alla parter om en principöverenskommelse kunde träffas så snart som möjligt. Ett viktigt led i att förkorta tiden för den temporära lösningen för inrikesflyget är att projekteringsarbetet för Brommas upprustning pågår parallellt med förhandlingarna och även att arbetet med en dispositionsplan för en överföring av inrikesflyget på kortare och längre sikt till Arlanda slutförs.

Om en återflyttning av inrikesflyget till Bromma så småningom kan påbörjas, bör detta självfallet ske så smidigt som möjligt. Man bör därför inte ställa sig främmande till de förslag till användning av redan tillgängliga tystare flygplan som kommit till uttryck i det s. k. OFAB-I-förslaget. Inom parentes kan jag nämna att OFAB = optimal fördelning av inrikesflyget med jetplan på Arlanda och tysta kortfärltsplan på Bromma samt att OFAB-I = en begränsad tillämpning av OFAB från ungefär 1979.

Jag hade inte för avsikt att ta upp frågan om de tekniska möjligheterna att skaffa tystare plan, men här har inte någon nämnt att vi redan har ett tyst plan i funktion på Bromma som väl uppfyller miljökraven. Det kan vara skäl att nämna det i det här sammanhanget.

I propositionen ges ingen medelsanvisning för upprustning av Bromma flygplats, om en överenskommelse med de berörda kommunala parterna kommer till stånd. Jag förutsätter att departementschefen, om förhandlingarna leder till positiva resultat, återkommer till riksdagen med begäran om medel samtidigt som det nya avtalet redovisas. Riksdagen får då tillfälle att bedöma såväl takten i som omfattningen av upprustningsplanerna.

Herr talman! Med detta ber jag få yrka bifall till utskottets förslag och avslag på reservationen.

OSKAR LINDKVIST (s):

Herr talman! Jag skall börja mitt inlägg med att hjälpa kommunikationsministern med att hitta rätt i de beslut som fattades av den tidigare, socialdemokratiska regeringen om Bromma.

Jag hade för en tid sedan tillfälle att lyssna på Bo Turessons diskussion med Svante Lundkvist här i kammaren. Vi fick då höra att den gamla regeringen inte fattat något formellt beslut om att Bromma skulle avvecklas. I eftermiddags sade Bo Turesson att regeringen i sitt beslut 1972

hade använt ordet *bör* och att det var en oklarhet i regeringens ställningstagande. I själva verket var det så, Bo Turesson, att när beslutet fattades den 30 juni 1972 visste regeringen inte exakt när avvecklingen av flygtrafiken på Bromma skulle ske. Men den 19 november 1975 fattade regeringen följande beslut enligt det pressmeddelande som då lämnades ut:

”Regeringen har beslutat att Linjellyg AB:s flygverksamhet på Bromma flygplats skall vara i sin helhet avslutad senast den 1 juli 1977.

Kommunikationsminister Bengt Norling säger i en kommentar till beslutet, att utgångspunkten varit regeringens ställningstagande 1972 att, utifrån kraven om ett miljövänligare Bromma och därmed tillsättandet av utredningen rörande den fortsatta lokaliseringen av flygverksamheten på Bromma flygplats, slå fast att bortflyttningen av flyget från Bromma under alla förhållanden skulle ske senast vid årsskiftet 1978/79.”

Jag tror att många som har studerat Bo Turessons proposition skulle varit glada om allt det som där sägs om förhållandena på Bromma hade varit avfattat i samma klartext.

Jag har lyssnat på debatten i nära fyra timmar, och jag har lagt märke till att utskottet i debatten glatt kammaren med en betydande sakkunskap.

Vi som följt den här debatten utanför trafikutskottets utskottslokaler kan bara konstatera att Brommafrågan kom i ett nytt läge när majoritetsförhållandena ändrades i riksdagen efter valet 1976. I den nya borgerliga regeringen blev Bo Turesson kommunikationsminister. En av hans första åtgärder blev beslutet att ånyo utreda Bromma flygplats. Inte så att utredningen skulle arbeta förutsättningslöst eller med parlamentariskt inslag av sedvanlig modell. I stället skulle utredningen bindas till att föreslå åtgärder för att, som det hette, i någon form behålla Bromma flygplats för den framtida flygtrafiken. En person skulle ensam svara för utformningen av de i direktiven förhandsbeställda resultaten. På så sätt slapp man att redovisa delade meningar på utredningsnivå.

Själv fick jag en förhandsinformation av Rolf Clarkson i detta hus dagen innan kommunikationsministern meddelade att en utredning skulle tillsättas. Medvetenheten om att Turesson skulle låta utreda Bromma flygplats gjorde Clarkson mycket förtjust – och jag förstår honom, så ihärdigt som han och andra moderater arbetat för att i framtiden trafikera Bromma flygplats. Vad Clarkson sade åt mig stämde precis – för ovanlighetens skull, höll jag på att säga. I samband med invigningen av terminalen på Arlanda kunde Turesson förtjust meddela att Brommafrågan skulle utredas på nytt. Samtidigt sade han att flygplatsen skulle behållas för den fortsatta flygverksamheten.

Den här uppläggningsen var precis motsatt den som den socialdemokratiska regeringen och riksdagsmajoriteten hade beslutat om. Och det må så vara. Men Turesson nöjde sig inte med att låsa utredaren till ett i förväg bestämt förslag. När utredningen var klar var det lika bråttom. Remisstiden inträffade under högsommaren, och någon förlängning

Torsdagen den
15 december 1977

*Flygplatsfrågan i
Stockholmsregionen*

av remisstiden kunde det inte bli tal om. Allt skulle gå i en flygande fläng. Kommunikationsministern fick i utredningen vad han begärde – inte bara ett förslag om att behålla Bromma flygplats, vilket ingick i förutsättningarna, utan också ett slags underlag för en utbyggnad av Bromma flygplats för kommande decenniers storflyg. I flygande fläng har utredaren, omgiven av experter av de mest skiftande slag och kvalitet, rafsat ihop ett material som i stort sett innehåller vad andra tycker. Tiden har varit för knapp för ett seriöst och trovärdigt utredningsarbete.

Mina socialdemokratiska partivänner i trafikutskottet har punkterat den propositionsdel som anknyter till kommunikationsministerns förslag om fortsatt flyg på Bromma. Till detta vill jag bara lämna några kommentarer dels därför att jag följt frågan under årat, dels därför att jag varit med i referensgruppen.

Håller man sig till den sammanfattning som inleder propositionen kan man närmast få den uppfattningen att Bo Turesson ber riksdagen om lov att spatsera från sitt kansli till stadshuset i Stockholm för att med den politiska ledningen tala om möjligheterna att förlänga avtalet mellan staten och Stockholms kommun om Bromma flygfält. Som alla numera vet är detta avtal giltigt under 50 år och löper ut den 31 december 1996. Det finns ingen förlängningsklausul i detta avtal. Om avtalet skall förlängas är det inte riksdagen som är den primära beslutsfattaren. Det är Stockholms kommun och i vidare mening också länets landsting. Och om Stockholms kommuns och landstingets allmänna inställning till fortsatt linjetrafik på Bromma kan det väl inte längre råda någon som helst tvekan. Man kan sitt Bromma flygfält alltför väl, vet om dess nackdelar för befolkningen och nyttan av att ge Västerort med omgivningar en godtagbar miljö. – Naturligtvis räknar jag inte in moderaterna i detta sammanhang.

Många har därför ställt sig frågan: Vad beror det på att Bo Turesson inte startat sin aktivitet för att behålla Bromma med en överläggning med Stockholm och länets landsting? Först när avtal kan slutas om Brommafältet är det någon mening att ha ett material om hur flygfältet skall planeras. Här har vi nu ett omfattande material som – om man genomför förslagen i det – innebär en kraftig utbyggnad och som innehåller väldiga ombyggnads- och nybyggnadsplaner. Ett genomförande av förslaget kommer att rasera vitala delar av bostadsbeståndet och de intill flygplatsen belägna, vackra och välskötta koloniområdena.

Det är detta det handlar om. Vad tjänar det till att utredaren låtit räkna fram nya minuttabeller om fördelaktigheten av att från vissa platser i Stockholm snabbare nå Bromma än Arlanda eller att man får en teoretisk undervisning om hur störd man blir under antagna och helt obevisade förhållanden? Vad gör de ekonomiska, helt skissartade kalkylerna för nytta när man inte tar upp totalkostnaderna? Vad kostar det exempelvis landstinget att anlägga en T-banegren till Bromma storflygplats? Vad kommer det att kosta Stockholm att vidga gatunätet för att ge plats åt allt stridare trafikströmmar till och från den nya storflygplatsen? Sådana

krav ställs ju på Stockholms kommun och landsting. Och hur tänker statsmakterna att man skall ordna en befarad utflyttning från bostadsområdena, för vilka inte – i konkreta former – kunnat utlovas miljövänligare planer? Vad sker om exempelvis 50 % av de boende i dessa områden tvingas flytta och övriga väljer att stanna kvar? Hur skall förvaltningen och den sociala och den kommersiella servicen skötas? Och hur kan en myndighet – i detta fall självaste regeringen – ens komma på tanken att folk som under merparten av sitt liv bott och verkat i detta område skall behöva fly undan för att ett begränsat antal medborgare spar så och så många minuter i förhållande till Arlanda? Det är, herr Turesson, folk – ofta äldre människor – som har byggt upp det svenska samhället och som har levt ihop med flyget under många år och som trott på politikerna när beslut har fattats att trafiken på Bromma flygplats skall avvecklas. Vad är det för fel på Sverige som låter en borgerlig regering skapa ett sådant klimat av spänning och motsättningar när kravet på en acceptabel samhällsmiljö borde vara en grundläggande rättighet i alla civiliserade samhällen?

Kommunikationsministern har funnit att remissinstanserna till övervägande del vill ha flyget kvar på Bromma. När Bo Turesson hade sin presskonferens inför regeringsförslagets överlämnande till riksdagen sade han att dessa remissinstanser "ville ha så mycket flyg som möjligt på Bromma" och att detta i första hand var "ett intresse för regionerna ute i landet". Den debattformen känner vi igen. De som berörs av Brommaflygets olägenheter måste enligt det här resonemanget vara beredda att offra en del av sin livsmiljö för att vissa grupper skall kunna flyga på Bromma. Det är kontentan. Det är ganska cyniskt. Men man har uppenbarligen inte anlag för att erkänna miljön som betydelsefull, och då hjälper inga argument av det här slaget.

Många glömmer helt bort att frågan om Bromma flygfält i sin trafikpolitiska betydelse är helt ovidkommande. Det finns plats för trafikflyget på Arlanda. Det helt primära och det för mig och många andra helt avgörande är den livsmiljö som folk har rätt att ställa krav på. Socialstyrelsen, naturvårdsverket, planverket och Stockholms miljö- och hälsovårdsnämnd, som utan tvivel är den främsta expertisen på det här området i landet, är motståndare till regeringsförslaget. På samma sida ställer rader av organisationer upp. Det är sakkföreningar, politiska organisationer, hyresgästföreningar, villaföreningar och andra intresseorganisationer.

Inom bullerzonen från Bromma finns fyra sjukhus, ett stort antal arbetsplatser där åtskilliga i området bosatta har nattarbete, och där finns ett stort antal skolor och bostadsområden. Och Brommaflygets företrädare har tvingats att steg för steg erkänna att behovet av en bättre miljö i området kanske ändå är viktigt. Det är en utveckling från öppen nonchalans till ett successivt medgivande av att problemet finns där. Men det har skett motvilligt inför en rad sakligt underbyggda argument, som i längden inte har kunnat ifrågasättas. Man har då förstått att – åtminstone

Torsdagen den
15 december 1977

*Flygplatsfrågan i
Stockholmsregionen*

av strategiska skäl – tala vänligt om miljön. Men favoritämnet är inte människornas hälsa utan tilliten till tystare, miljövänligare plan, som skall komma om vi bara ger oss till tåls.

Varför finns det då inga konkreta besked om dessa tysta plan i regeringens förslag? Det har sagts här i kväll att det finns tysta plan. Men man har glömt att tala om att de tysta plan som har rekommenderats – mycket seriöst f. ö. – av en enskild person i Brommaområdet vill Linjeflyg inte ha i trafik, av lönsamhetsskäl och därför att de inte passar in i företagets planering och arbetsformer.

Det talas i utredningsmaterialet om att man kan få tystare plan i produktion, att fabrikena arbetar med problemet och att man kan byta ut motorerna i exempelvis Fokkrarna, men att det kostar mycket pengar. Vi har fått höra att det kommer tystare plan som inte innebär någon sanitär olägenhet redan omkring 1980.

Detta är ju allmänna fraser, som inte blir trovärdiga förrän påståendena konkretiserats. Jag sätter inte i fråga möjligheten att producera tystare plan – fattas bara annat. Men ännu så länge är dessa löften myntade i flygfabrikernas informationskontor. Utredaren har förmedlat dessa uppgifter – för säkerhets skull försedda med försiktiga kommentarer. Vi har under många år hört talas om tystare plan på Bromma. Det sade man när Fokkern sattes in sommaren 1973. Då informerade Linjeflyg hushållen i Västerort i Stockholm medelst en trycksak på vilken bullergränserna var utsatta. Det verkade ju bra. Men verkligheten blev en annan. Det går inte att förmedla fabrikenas material så aningslöst som sker också i detta fall.

Visst finns det remissinstanser som vill ha Bromma kvar. Helt naturligt ställer luftfartsmyndigheterna, Linjeflyg, allmänflygets organisationer och flera länsstyrelser upp på ett sådant krav. Det är ju fråga om partsinlagor. Också handelskamrarnas roll är väl känd, för att nu inte tala om Svenska arbetsgivareföreningen. Den 10 november 1976 refererade Dagens Nyheter en uppvaktning hos den nye kommunikationsministern på följande sätt: "Den" – alltså SAF:s utredning – "överlämnades på tisdagen till statsrådet Turesson med hälsningar från Curt-Steffan Giesecke och Axel Iveroth." Exklusivare kan ju inte en uppvaktning vara än när den hålls på ett sådant familjärt umgängesplan.

Länsstyrelsernas remisser, dvs. remisserna från de länsstyrelser som under olika majoritetsförhållanden uttalat sig för att Bromma skall byggas ut, har i departementet åsatts ett högt bevisvärde. Detta har ju sin förklaring. Vi får ständigt veta att Bromma flygplats är till för landsorten. Men vissa av remisskällorna röjer motiven. På hemmaplan – antingen i en kommun eller i en region – har man med friskt mod och med kommunens medel skaffat sig en flygplats.

Vi har i det här landet ett stort antal flygplatser, som bekostats och drivs med stora summor ur det allmännas kassaskrin. Jag har granskat en förteckning över dessa flygplatser och kan lätt konstatera att det är stora pengar som kommunerna investerat. Inte så sällan ligger flygplat-

serna förhållandevis nära varandra. Det senaste tillskottet lär bli Vinäs flygplats i Mora kommun, där de borgerliga partierna har drivit igenom beslutet om en ny flygplats. Denna flygplats anläggs bara litet drygt 2 mil från Orsa kommuns flygfält.

Bromma i Stockholm har kopplats till dessa flygplatser. Försvinner Bromma kanske kommunalmännen står där med sin tvättade hals. Det är bra med kommunal självbestämmanderätt, men från landets synpunkt är det betänkligt att det byggs flygplatser, som vi inte kommer att ha någon framtida användning av. Tidpunkten bör nu vara inne för att få fram en övergripande trafikpolitik så att vi satsar våra resurser där de bäst tjänar det kollektiva trafiknätet.

Det har gjorts ett stort nummer av att anställda på Bromma flygplats – genom namninsamling och uttalande – vill ha flyget och sina anställningar kvar i orubbat skick. I eftermiddags drog Bo Turesson en lans för, som han sade, denna grupp som ingen tänker på. En uppvaktning häromdagen väckte stor uppmärksamhet i såväl radio som regerings-trogna massmedia. Jag tycker personligen att det är bra att de anställda framträder och säger sin mening. En utflyttning av flyget till Arlanda får dessa konsekvenser. Men tidigare har grupper av anställda flyttats från Bromma till Arlanda utan att någon reagerat på arbetsplatsen.

Varför man har samlat in en tredjedel av namnen på Lintaverken har jag däremot svårt att förstå. De berörs ju inte av flyttningen. Jag stöder mig här på ett uttalande som direktör Knut Hagrup gjorde inför företagsnämnden i Stockholm den 12 mars 1975 där han gjorde helt klart att en utflyttning av Linjeflyg till Arlanda inte alls berör verksamheten vid Lintaverken.

Jag har nu anfört de skäl som jag tycker väger tyngst mot regeringsförslaget. Jag skulle kunna göra två tillägg. Det första gäller säkerhetsfrågorna kring flygverksamheten. Jag sade i debatten i denna kammare den 24 april 1975 att många – särskilt äldre – kände oro för den ständiga flygverksamheten och upplevde det som obehagligt ur personlig säkerhetssynpunkt. Efter den tragiska januariolyckan i år har denna oro tydligen förstärkts. Alltjämt behandlas ett antal människor – varav merparten är barn – för den psykiska chock haveriet medförde.

Jag tar nu inte fram detta som ett generellt argument mot flygaktiviteter utan närmast därför att Lars Schött den gången kallade mitt inlägg för en skräckskildring. Nu undrar jag – stillsamt som alltid – vilken etikett herr Schött ämnar sätta på denna påminnelse om att det i tätbebodda områden kan ge starkare psykiska utslag hos enskilda människor när flyghaverier inträffar av den tragiska omfattning som jag här har refererat.

Det andra jag vill nämna är några rader ur en skrivelse som har kommit till samtliga riksdagsledamöter i Västerort från Sundby egnahemsförening. Föreningens medlemmar bor i ett välvårdat småhusområde i flygplatsens närhet. Det är människor från vardagslivet i vanliga löneinkomstlägen som nu känner sin miljö på allvar hotad. Jag citerar sista stycket i detta brev: "Riksdagen har ju tidigare beslutat om nedläggning

Torsdagen den
15 december 1977

*Flygplatsfrågan i
Stockholmsregionen*

av Bromma flygplats. Flera riksdagsmän och lokalpolitiker tillhörande olika politiska partier sade sig ju före valet stå fast vid detta beslut eller åtminstone vid beslutet att flytta den störande flygtrafiken. Vad är valöften värda?"

Ja, herr talman, vad är valöften värda? Det kommer att bli en kinkig fråga att besvara för i varje fall de Stockholmspolitiker som varit med om att grundlägga en massiv opinion mot Brommaflyget i Stockholms västra förorter och som kunnat göra det på goda grunder i vetskapen om att besluten i Stockholms miljö- och hälsovårdsnämnd burits upp av en enhällig nämnd, oavsett partifärg. Det återstår att se vilka från folkpartiet och centern som alltjämt ställer upp på befolkningens sida gentemot de mäktiga – av de nuvarande statsmakterna omhuldade – flygintressena.

Mot den bakgrund jag här angivit måste vi säga nej till regeringsförslaget och stödja den socialdemokratiska reservationen. Vi skall komma ihåg att Bo Turesson och hans närmaste män – herrar Clarkson, Schött och Lothigius – ingalunda bär några segerhuvor. De är reträtternas män. Det är möjligt att man i nuläget räddas av en parlamentarisk majoritet – det återstår att se i voteringen. Men jag tror att jag kan lova Bo Turesson en sak: I så fall blir det en pyrrusseger.

Herr talman! Kampen om Bromma flygfält går då in i en ny fas. Det blir ett av de stora ämnena i den valrörelse som stundar inför 1979 års val. En förlust i dag gör oss ännu mer beslutsamma att efter kommande regeringsskifte se till att Bromma flygfält blir flygfritt. För den händelse Bo Turesson vid den tidpunkten alltjämt befinner sig i regeringen är han välkommen till Västerort för att på ort och ställe berätta varför han nu sviker folkflertalet för fåtalets intressen.

ROLF CLARKSON (m) kort genmäle:

Herr talman! Oskar Lindkvist har en karriär bakom sig i denna kamraren som en framstående opinionsbildare när det gäller avvecklande av Bromma flygplats. Det är med föga dold tillfredsställelse jag i kväll konstaterar att han i den rollen har krympt avsevärt. Jag vill i alla fall ha sagt att medan Oskar Lindkvist har framställt sig och framställer sig som talesman för en mäktig majoritetsopinion, så är jag lika övertygad om att den opinion jag företräder, nämligen opinionen för bevarande av Bromma flygplats, är mycket större. Det bygger jag, Oskar Lindkvist, på många kontakter, många samtal, deltagande i möten ute i Bromma och Västerort. Där är det en kraftig lokal opinion som inte finner det förenligt med sina intressen att lägga ned Bromma flygplats – det är jag övertygad om.

Det är alltså här inte fråga om – det betygar jag – att tjäna storförfinans-, näringslivs- eller andra intressen. Det är fråga om att svara mot den som jag tror stora, breda majoriteten i Västerort.

Torsdagen den
15 december 1977

*Flygplatsfrågan i
Stockholmsregionen*

OSKAR LINDKVIST (s) kort genmäle:

Herr talman! Jag vet inte på vilka grunder som Rolf Clarkson pratade om att det finns en mäktig opinion ute i Västerort för att få behålla Bromma. Att det finns en opinion där som är förhållandevis liten kan jag medge, och det är den riktiga beskrivningen. Men de stora opinionerna som ligger på folkrörelsenivå, Rolf Clarkson, är i stor majoritet. Det är vanligt folk som vill ha en godtagbar samhällsmiljö ute i dessa områden.

Kan Rolf Clarkson nämna en enda folkrörelseorganisation ute i landet som har begärt att Bromma flygplats skall vara kvar? Om det är möjligt att komma med ett enda namn på någon annan instans än länsstyrelser och företagare, så är jag tacksam att få den uppgiften. Förhållandet är nämligen det, att här är en öppen klyfta mellan dem som företräder flygets och i vissa fall också sina egna intressen och dem som anser att de vill bli delaktiga av den samhällsmiljö som vi i de politiska partierna ofta talar om att vi vill ge det svenska folket.

ROLF CLARKSON (m) kort genmäle:

Herr talman! Nära 10 000 anställda och deras anhöriga vid Bromma flygplats och företagen som verkar inom den är absolut och enstämmigt, såvitt jag förstår, för ett bevarande av Bromma flygplats.

Opinionsundersökningar som har företagits – låt vara icke vetenskapligt upplagda men dock genomförda i ett försök att utröna opinionen i Bromma – har givit vid handen att 90 % vill ha kvar flygplatsen.

OSKAR LINDKVIST (s) kort genmäle:

Herr talman! Den undersökning som Rolf Clarkson modigt nog talar om saknar varje vetenskapligt intresse. Den genomfördes under den period när det rådde strejk på Linjeflyg i Stockholm. Det skulle vara överraskande om det finns någon annan än Rolf Clarkson som tror att den egendomliga undersökningen har någon som helst betydelse.

Vidare nämnde inte herr Clarkson någon enda folkrörelseorganisation ute i landet som uttalat sig för att behålla Bromma flygplats. Det tyder ju på att det inte finns någon sådan folkrörelseorganisation.

Och slutligen sade Rolf Clarkson att det var tusentals anställda som ville stanna kvar. Vi har gjort en undersökning i Stockholm bland dem som kan komma att beröras av en utflyttning till Arlanda; det rör sig om drygt tusentalet anställda. Låt mig säga, herr Clarkson, att det är långt ifrån alla anställda som deltar i arbetet med att få stanna kvar på Bromma flygplats.

Tredje vice talmannen anmälde att Rolf Clarkson anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

Kommunikationsministern BO TURESSON:

Herr talman! Låt mig först erinra om den där politiske talaren som en gång före ett offentligt möte skrev i marginalen till sitt manuskript:

Torsdagen den
15 december 1977

*Flygplatsfrågan i
Stockholmsregionen*

Svaga argument, hög rösten! Skillnaden mellan denne man i det förgångna och Oskar Lindkvist är att Oskar Lindkvist bullrar hela tiden medan han talar.

Oskar Lindkvist efterlyste en folkrörelse som vill ha kvar Bromma. TCO är en, om nu Oskar Lindkvist räknar den organisationen som folkrörelse.

I sitt anförande återkommer Oskar Lindkvist till den gamla myten om regeringsbelslutet att Bromma skulle upphöra som inrikesflygplats. Jag har ett par gånger försökt att avliva den från den här talarstolen, men den tycks vara seglivad.

Den 13 november 1975 hade regeringen att behandla en fråga om besvär i fråga om trafik med flygplan av typ Fokker F-28 på Bromma flygplats. Det var ett beslut som var meddelat av luftfartsverket. Det överklagades av Stockholms miljö- och hälsovårdsnämnd. Samma skrivelse upptog även besvär från andra partikretsen av Stockholms arbetarekommun, Bromma kyrkas villaägareförening, Bällsta trädgårdsstadsförening, Knut Andersson, Bromma, Karin Brante, Bromma, samt Oskar Lindkvist, Vällingby.

Jag läser nu direkt ur regeringsprotokollet. Över strecket redovisas vilka remissyttranden som har inhämtats och under strecket står: Regeringen lämnar besvären utan bifall.

I klartext innebär det att Linjeflyg fick tillstånd att intill den 1 juli 1977 flyga på Bromma flygplats med Fokker F-28 i viss omfattning. Det gällde visst tre flygplan. Detta regeringsprotokoll är undertecknat på regeringens vägnar av Bengt Norling och Nils-Olov Hasslev. Så var det med det.

Det som Oskar Lindkvist åberopar, och som många andra socialdemokratiska talare åberopat, är ett pressmeddelande från kommunikationsdepartementet av den 19 november 1975. Där står det att regeringen under 1976 kommer att förelägga riksdagen proposition om utflyttning från Bromma till Arlanda fr. o. m. den 1 juli 1977 och att den avser att efter riksdagsbehandling uppta överläggningar med Stockholms kommun om det avtal som f. n. reglerar markärendena vid Bromma flygplats. Detta säger kommunikationsministern Bengt Norling.

Ja visst, det var denne min företrädares personliga uppfattning. Han var medlem av regeringen. Men det finns icke något regeringsbeslut. Ett pressmeddelande är ju i all rimlighets namn inget regeringsbeslut! Jag vet vad jag talar om, och jag vet vad jag har talat om tidigare. Till denna debatt har jag tagit med avskrifter av regeringsbesluten och pressmeddelandena. Jag hoppas att jag nu en gång för alla har kunnat vederlägga den här myten och äntligen kan få Oskar Lindkvist att erkänna vad som är sanning och vad som är myt.

I övrigt skall jag inte gå in på Oskar Lindkvists anförande. Det innehöll som vanligt en massa beskyllningar och otidigheter. Jag tycker inte att Oskar Lindkvist är rätte mannen att hånfullt tala om experter av olika kvaliteter eller att beskylla utredningsmannen för att ha "rafsat ihop"

ett material. Det tillhör verkligen inte det passande ordvalet i en sådan här debatt.

Herr talman! I mitt huvudanförande synade jag reservanternas argument och fann flertalet av dem ganska svaga. Jag vill inte säga att de var ekonomiskt lättsinniga, men de är dyrbara. De är inte direkt präglade av ansvar för flygförbindelser mellan landet i övrigt och Stockholm. De talar inte med vidare sinne för ansvar för regionalpolitikens effektivitet, och de har ingen känsla för dem som arbetar på Bromma. När jag tog upp dessa frågor i mitt huvudanförande hade jag naturligtvis väntat mig att reservanternas talesmän skulle anstränga sig för att söka finna saksakal mot mina argument. Men så har inte skett, och därför skulle jag vilja begagna detta tillfälle – jag har några minuter kvar – att på nytt fråga, om inte reservanterna anser att frågan om Bromma flygplats är mycket viktig för landet i övrigt och inte enbart för Stockholm. Den är kanske viktigast för landet i övrigt.

Essen Lindahl citerade ett par Stockholmstidningar, men han glömde att tala om att ett mycket stort antal landsortstidningar representerande hela detta land kräver att Bromma skall vara inrikesflygplats. De säger verkligen vad saken gäller: å ena sidan har vi hela landets transportbehov med trafik på Stockholm som skall tillgodoses, å andra sidan står en enda kommuns önskemål att få mera mark för expansion. Detta är de två verkliga skäl som står emot varandra.

Anser inte reservanterna att Bromma är en viktig angelägenhet för hela detta land? Anser reservanterna att man helt kan bortse från ekonomiska realiteter, att man utan att blunda kan välja det dyrbaraste alternativet? Allt tyder ju på en sådan inställning. Anser reservanterna slutligen att man helt skall nonchalera de 3 400 anställda som har sin försörjning på Bromma? Skall vi verkligen behandla dem lika nonchalant och hänsynslöst som statsmakterna behandlade de tusentals statsanställda, vilkas arbetsplatser utlokaliserades från Stockholm utan att de anställda fick chansen att säga ett ord om sin åsikt om denna förflyttning?

OSKAR LINDKVIST (s) kort genmäle:

Herr talman! Den omständigheten att kommunikationsministern har kommit ur humör efter en lång dags färd mot natt och fram på nattkvisten inte tål att bli emotsagd ger honom inte någon rätt att mästra mig, när jag uttalar mig om vad utredningsmannen kommit fram till. Jag sade att utredningsmannen har rafsat ihop ett material, men jag sade också att han har haft för kort tid på sig för att utföra ett sedvanligt seriöst arbete. Det betyder, herr kommunikationsminister, att ansvaret för denna brådska inte vilar på någon utredningsman. Jag har heller inte fällt något omdöme om honom, utan ansvaret faller helt och hållet på kommunikationsministern, som av någon helt oförklarlig och oförståelig anledning har bestämt sig för att frågan om Bromma skall drivas så snabbt som det över huvud taget är mänskligt möjligt.

Jag utgår från att en av drivkrafterna är att kommunikationsministern

Torsdagen den
15 december 1977

*Flygplatsfrågan i
Stockholmsregionen*

känner på sig att den borgerliga regeringens tid i kanslihuset är knapp och att det därför gäller att utföra ett statsmannadåd innan den tiden har runnit i väg.

Kommunikationsministern talar mycket om de anställda på Bromma och menar att ingen – möjligen med undantag av honom själv – tänker på dem som drabbas av utflyttningen. Det gör vi visst! Det är invänt i den stora helhetsbilden. Jag sade i mitt anförande att det tyvärr är en konsekvens av den utflyttning som nu är aktuell. Kommunikationsministern flyttar ju ut LIN fr. o. m. den 1 januari 1979. Den personalen måste alltså flytta till Arlanda, är det inte synd om dem också? Jag tror att vi måste försöka få litet bättre proportioner i våra uttalanden beträffande de anställda. Vårt ansvar för dem, Bo Turesson, är dokumenterat i så många andra sammanhang.

Sedan menar kommunikationsministern att vad som sades i november 1975 var Bengt Norlings egen idé och att den inte hade någon förankring hos regeringen. Jag har lämnat ifrån mig detta pressmeddelande till steno-graferna, men jag vill minnas att det där stod att "regeringen har beslutat". Det är i varje fall helt uppenbart att Bengt Norling inte uttalade sig som privatperson utan självfallet på regeringens vägnar, vilket jag tror är viktigt att understryka i det här sammanhanget.

Jag förstår att kammaren lade märke till att Bo Turesson uppfattade mitt inlägg som ett bullrande och uppenbarligen som en sanitär olägenhet. Hur skall inte de som bor i Brommaområdet då känna det som hör bullrande flygplan praktiskt taget under de flesta timmarna på dygnet? Ägna dem en tanke, Bo Turesson, det kan vara gott!

LARS SCHÖTT (m):

Herr talman! Många gånger har jag här i kammaren erinrat om att utvecklingen i mitt hemlän Kalmar län är mycket otillfredsställande. Bäst belyses detta av det faktum att befolkningstalet i länet i stort är oförändrat i jämförelse med för 100 år sedan, medan riksbefolkningen under samma tidrymd fördubblats.

Alla vet vi att kommunikationerna har en avgörande betydelse för ett läns utveckling. En av orsakerna till den otillfredsställande utvecklingen i vårt län är utan varje tvivel att länet är missgynnat i fråga om kommunikationer, främst på järnvägsområdet. Detta har lett till att flyget kommit att betyda särskilt mycket för oss. Det var en glädjedag när Linjeflyg startade linjen Kalmar–Bromma i april 1957. Denna linje, som f. ö. är Linjeflygs första, har rönt stor uppskattning och är livligt frekventerad. Den bedöms i dag som oumbärlig.

Som en utomordentligt stor fördel har vi räknat Brommas centrala läge i huvudstaden, dit det övervägande antalet resenärer haft sina ärenden.

Kalmar län och Kalmar kommun har därför i alla sammanhang ställt upp för att försvara Bromma flygplats. Vi är fast övertygade om att en nedläggning av denna flygplats skulle innebära ett allvarligt avbräck för

samtliga flygplatser i vårt län och att en sådan skulle vara synnerligen olycklig för vår landsända.

Vi beklagar därför djupt riksdagens beslut strax efter klockan två natten till den 25 april 1975 att avvisa trafikutskottets då föreliggande förslag om en förutsättningslös utredning beträffande möjligheterna att bibehålla Bromma flygplats.

Även om man inte bör gräva för mycket i det förflutna, så låt mig dock vittna om att det riksdagsbeslutet upplevdes av många som synnerligen olyckligt. För den som tillsammans med en rad landshövdingar och flygkommittéordförande år 1973 uppvakttat dåvarande kommunikationsministern i Brommafrågan och därvid mötts av den största förståelse för de uppvakttandes samstämmiga uppfattning om Bromma flygplats som en oerhörd tillgång för hela vårt land på grund av sitt centrala läge kom hans nattliga agerande och det följande riksdagsbeslutet närmast som en chock.

I fjolårets valrörelse tog främst moderaterna upp Brommafrågan och lovade i händelse av en borgerlig valseger medverka till en omprövning av riksdagsbeslutet. Många är tacksamma för att valresultatet med åtföljande maktskifte gav tillfälle till den utredning om möjligheten att bibehålla Bromma flygplats som socialdemokraterna så hårdnackat motsatt sig.

Många är också tacksamma mot vår nye kommunikationsminister Bo Turesson för att han utan dröjsmål tillsatte en särskild utredare, en utomordentligt kvalificerad man, justitiekanslern Ingvar Gullnäs, och för att ärendet sedan drivits med sådan kraft att vi i dag har trafikutskottets betänkande med anledning av propositionen här till behandling.

Med hänsyn till de många tidigare inläggen och till att debatten nu pågått i snart fem timmar skall jag försöka fatta mig kort. Jag vill först erinra om att det övervägande antalet remissinstanser ställt sig positiva till Brommautredningens förslag. Detta har bl. a. i princip tillstyrkts, inte av "flera länsstyrelser" utan av samtliga länsstyrelser med undantag av de i Gävleborgs, Stockholms, Södermanlands och Uppsala län. Observera att det här rör sig om de fyra mest centralt belägna länen, där intresset för flygförbindelserna till huvudstaden knappast kan vara detsamma som i det övriga landet, exempelvis i Gotlands och Kalmar län. Tillstyrkande yttranden föreligger också från bl. a. luftfartsverket, chefen för luftfartsinspektionen, Linjeflyg och SAS, statens vägverk och Svenska handelskammarförbundet.

Herr talman! Härutöver vill jag liksom trafikutskottet understryka flygsäkerhetens krav på två trafikflygplatser i Stockholmsregionen. I sammanhanget noterar jag utredningens konstaterande att det från säkerhetssynpunkt inte finns anledning att ifrågasätta flygverksamheten på Bromma. Vidare att en flyttning av trafiken från Bromma f. ö. skulle innebära en flyttning av såväl olycksrisker som trafikbuller m. m. till en annan plats. Ävenså att det måste vara lättare att finna alternativ mark för bostadsändamål än för flygplatsändamål. Slutligen att ett bi-

Nr 53

Torsdagen den
15 december 1977

*Flygplatsfrågan i
Stockholmsregionen*

Torsdagen den
15 december 1977

*Flygplatsfrågan i
Stockholmsregionen*

behållande av Bromma är nationalekonomiskt att föredra.

Herr Lindkvist undrade hur jag skulle karakterisera hans anförande här i dag. När han yttrade sig den där aprilnatten 1975 talade jag om en skräckmålning. Vad han anført här i dag tycker jag också är skrämmande. Det är mycket ensidigt. Han försöker utmåla oss moderater på ett sätt som innebär att vi inte skulle ha någon känsla för människans behov av en lämplig miljö. Med anledning av att han drar fram den ytterligt beklagliga olyckan i Bromma vill jag erinra om att denna dock, som vi alla hoppas, var en engångsföreteelse.

Herr Lindkvist är missnöjd med den utredning som nu har genomförts. Men, herr Lindkvist, hade det då inte varit bättre att i april 1975 biträda vårt förslag, som innebar krav på en förutsättningslös utredning? Men det förslaget motsatte sig då herr Lindkvist.

Jag undrade i följande vad socialdemokraterna hade för anledning härtill och frågade mig: "Befarar man möjligen att en sådan utredning skulle ge vid handen att Bromma kan behållas?" I dag har jag anledning att tro att mitt antagande den gången var riktigt.

Allra sist vill jag endast än en gång framhålla det väsentligaste i detta ärende. Det är att frågan om Bromma flygplats bibehållande i första hand är en riksangelägenhet och i andra hand en Stockholmsfråga.

Herr talman! Det är min förhoppning att dagens beslut här skall bli positivt och att de förhandlingar som förutsätts komma att äga rum med Stockholms kommun och Stockholms läns landsting skall bli framgångsrika samt att provisoriet med Linjeflygs förflyttning till Arlanda skall bli så kortvarigt som möjligt.

Under återropande av vad jag anført ber jag att få yrka bifall till utskottets hemställan.

ERIC REJDNELL (fp):

Herr talman! Kommunikationsfrågorna och framför allt frågan om Bromma flygplats har utvecklat sig till alltmer politiskt brännbara frågor. Genom den snabba utvecklingen på trafiksidan under de senaste åren har konfliktsituationer uppstått med framför allt miljösidan. För att finna framkomliga vägar till lösningar fordras stor förståelse och samarbetsvilja från båda intressesidorna.

I det här skedet av debatten finns det ingen anledning att närmare gå in på den allmänna bakgrunden om flygets betydelse för vår samhällsutveckling. Låt mig bara peka på den enorma utveckling vi haft de senaste 15 åren vad gäller inrikesflyget här i landet. Inrikesflyget svarar, som vi alla känner till, för ca 50 % av flygtrafiken och har från år 1960 ökat sin andel från ca 400 000 avresande passagerare till ca 2,1 miljoner passagerare år 1976. Orsakerna härtill är givetvis många. En inte ringa orsak är att Stockholm haft och har en centralt belägen flygplats i Bromma. Därför är det naturligt att reaktioner uppstår när resonemanget om flyttning av Bromma flygplats, som varit i bruk mer än 40 år, kommer i centrum. De övergripande frågorna är då om vi även fortsättningsvis

behöver Bromma flygplats och vilka som behöver flygplatsen.

Att ett antal människor som bor intill Bromma flygplats inte anser sig behöva flygplatsen tycks vara helt klart. Somliga av invånarna närmast flygplatsen säger sig vilja ha bort allt flyg från Bromma – även allmänflyget. En del nöjer sig med att kräva jetflygets utflyttning till Arlanda – man kan tänka sig acceptera att ha kvar allmänflyget på Bromma. Andra återigen inom samma boendezon säger sig vilja ha kvar flygplatsen för inrikesflyget. För min del finner jag det ganska naturligt att reaktionerna skiftar. Vi människor är inte lika, och vi reagerar inte på samma sätt i en viss situation, även om de yttre omständigheterna är likartade.

För ganska exakt ett år sedan förklarade jag från denna talarstol att jag hade förståelse för att man från Stockholms horisont så markant påtalade bullerstörningarna. Jag vill understryka vikten av att vi tar hänsyn till de människor som miljö- och bullermässigt utsätts för störningar från flygfältet. Men jag vill också, herr talman, poängtera att vi som har olika uppfattningar i Brommafrågan ändå är överens på många väsentliga punkter. Låt mig bara nämna några:

Vi är överens om att inrikesflyget flyttas till Arlanda den 1 januari 1979.

Vi är överens om utbyggnadsplanen för Arlanda.

Att en överenskommelse med de kommunala myndigheterna måste till före en återflyttning till Bromma är vi också överens om.

Vi skall ta hänsyn till buller- och miljökraven före en återflyttning till Bromma.

I utskottsskrivningen är – som tidigare betonats i den här debatten – också som en självklarhet fastslaget att om flygplatsen skall behållas som en statlig flygplats skall en överenskommelse träffas med Stockholms kommun i markfrågan och med Stockholms läns landsting i finansieringsfrågan, samt att den framtida trafiken på Bromma inte får innebära sanitär olägenhet för närboende. Jag anser att invånarna kring Bromma flygplats genom propositionen och utskottsskrivningen erhållit sådana garantier att de borde kunna känna sig lugnare. Om inte dessa överenskommelser kan nås kan ju heller inte någon återflyttning till Bromma bli aktuell – svårare än så är det inte. Däremot tillgodoser inte skrivningen de människors intressen som till varje pris vill ha bort Bromma flygplats. Till den kategorin måste man också räkna reservanterna från det största oppositionspartiet.

Trafikutskottets ordförande Sven Mellqvist har tidigare i den här debatten klargjort att socialdemokraternas ställningstagande är klart: Bromma flygplats skall bort. Förmodligen var det bara en taktik att i utskottets arbete urvattna skrivningen så mycket som möjligt under sken av att vilja nå en sammanskrivning. Röstningen senare kommer att visa om jag har rätt i min bedömning eller om det finns ett individuellt tänkande över partigränserna.

Oskar Lindkvist – liksom hela raden av s-talare här i eftermiddag och i kväll – vet att det redan finns mera tystgående flygplan som är ac-

Torsdagen den
15 december 1977

*Flygplatsfrågan i
Stockholmsregionen*

ceptabla. Det är måhända det faktum att lösningen redan finns som gör att s-linjen här har följts så konsekvent.

Jag ställde inledningsvis frågan, om vi i fortsättningen behöver Bromma flygplats och vilka som behöver flygplatsen.

För att kunna besvara den frågan måste man först se efter hur flyget utnyttjas. Tack vare att Stockholm har haft och har en centralt belägen flygplats har vi fått en snabb ökning av inrikesflyget. Hur den ökningen kommer att bli fortsättningsvis blir till stor del beroende av Brommas vara eller icke vara. Av de 209 flygfält i vårt land som är öppna för civil trafik har många kommit till tack vare att Stockholm har Bromma flygplats. Många kommuner har lagt ned stora pengar på flygfält och även lämnat kommunala garantier i inledningsskedet innan trafiken nått lönsamhetsnivå. Så långt har väl också Oskar Lindkvist rätt, att man har måst gå in med pengar där. Men var inte orolig; de pengarna kommer kanske tillbaka, om vi flyttar ut till Arlanda – för då kanske vi ånyo får gå in med subventioner till de icke lönsamma flygfälten i landet!

Vi har ett sådant fall i det län som jag kommer ifrån – Kalmar län. Där har Syd-Aero ett passagerarunderlag som gör att de kommunala garantierna numera kunnat avföras. Detta gäller för Oskarshamns och Västerviks vidkommande. När man ser på vissa prognoser för inrikesflygets fortsatta utveckling blir man nästan benägen att tro att det förutsatts att linjer som Oskarshamn–Västervik–Stockholm och andra linjer av ungefär motsvarande längd, t. ex. från Trollhättan eller Borlänge, skall försvinna.

Det är väl ganska naturligt att vi som bor i dessa landsändar känner en viss oro – särskilt när vi ser hur övriga kommunikationsmedel försämras i allt snabbare takt.

Oftast får vi som är förespråkare för Brommas bevarande den argumentationen emot oss att det endast är högre tjänstemän inom såväl näringslivet som den allmänna sektorn som har råd att utnyttja flyget. Det är kanske sant att huvudparten av flygresenärerna får sina resor betalda. Men det är icke bevisat att detta res sätt är det dyraste. Tvärtom kan det många gånger, för att inte säga oftast, vara så att resa med flyg blir billigare än med andra kommunikationer. Den tidsbesparing som blir följden uppväger i de flesta fall natt- och dagtraktamenten, för att inte tala om vunnen arbetstid.

Men det är kanske med den här frågan som med kostnadsberäkningarna i flygplatsfrågan – att man tar med det som talar för den uppfattning man driver. Skall man uppnå objektivitet, måste ju hänsyn tas till samtliga kostnader.

Låt mig till sist, herr talman, peka på Stockholms andel av starter och landningar samt passagerare under år 1976 på de statliga flygplatserna i landet. Det är intressant att konstatera att av 610 000 starter och landningar i landet under 1976 skedde närmare 200 000 i Stockholm. Dessa uppgifter har tidigare lämnats från den här talarstolen, fast då i procentandelar. Av 6,4 miljoner passagerare var det närmare 4 miljoner som

reste till eller från Stockholm. Med dessa siffror som bakgrund delar jag fullt ut kommunikationsministerns mening när han hävdar att flygplatsfrågan i Stockholmsregionen inte enbart är en lokal fråga utan en fråga av nationellt intresse.

Skulle reservanterna vinna gehör för sin åsikt i Brommafrågan, kommer ett beslut i den riktningen att få svåra återverkningar i stora delar av vårt land, återverkningar även i de landsändar varifrån vissa reservanter kommer. Som jag redan tidigare sagt är det förvånansvärt om frågan skulle få rent partipolitisk karaktär. Att det finns vissa ledamöter – med framför allt nära anknytning till Stockholmsregionen – som kan känna sig bundna till tidigare agerande må vara förlåtligt. De regionalpolitiska intressena måste ju in i bilden. Propositionen och utskottsskrivningen har enligt mitt förmenande utformats så, att all möjlig hänsyn tagits såväl till befolkningen i Bromma och dess närhet som till flygtrafikanterna. Ett bibehållande av Bromma med beaktande av de krav på miljön och på minskat buller som utskottsskrivningen tillgodosett borde vara möjligt.

Men efter det att socialdemokraternas ledamöter i trafikutskottet presenterat sin motion nr 102 stod det klart att målet är att lägga ned Bromma. Eftersom man i Sigtuna kommuns byggnadsnämnd redan har haft att ta ställning till dispensansökningar för byggnation i närheten av Arlanda flygplats får vi hoppas att man blir ytterst restriktiv vid beviljandet av dylika ansökningar. Annars kan det befaras att vi inom ett eller annat årtionde måste flytta flyget från Arlanda också. Den möjligheten har kanske inte reservanterna i utskottet räknat med.

Herr talman! Jag yrkar bifall till trafikutskottets hemställan och avslag på reservationen.

SVEN MELLQVIST (s) kort genmäle:

Herr talman! Herr Rejdnell har försökt göra gällande att vi spelar ett spel under täcket. Vi lär ha fört ett resonemang i utskottet som var av den karaktären att vi skulle vilja förhålla hela frågans behandling i utskottet och att vår skrivning var ett försök att inte i klartext lägga fram den principiella synpunkt vi förfäktar, nämligen att Bromma flygplats skulle läggas ner. Jag vet inte var herr Rejdnell har fått allt det här ifrån.

Vi startade mycket mjukt i utskottet. Vi undersökte hur långt vi skulle kunna få ett samförstånd, men detta samförstånd uteblev helt. Ni höll ju fast vid vad propositionen innebar, och vi har hela tiden haft vår uppfattning att Bromma bör inte få fortsätta som flygplats. Det har vi inte gjort något avkall på.

Jag begriper mig alltså inte på herr Rejdnells propåer i sammanhanget.

Det kanske kan förklaras av att han är relativt ny i utskottet, och ny i riksdagen och alltså inte känner till den praxis som tillämpas här. Men i principen har jag hela tiden stått fast, och jag började med att

Torsdagen den
15 december 1977

*Flygplatsfrågan i
Stockholmsregionen*

erinna om vad vi sade redan 1975 och tidigare. Kanske herr Rejdnell har, som man brukar säga, fått detta något om bakfoten.

ERIC REJDNELL (fp) kort genmäle:

Herr talman! Trafikutskottets ordförande frågar var jag har fått uppfattningen ifrån. Den här uppfattningen har jag fått såsom idog lyssnare vid väggen i trafikutskottet under den behandling som har varit. Jag har också vid något sammanträde haft tillfälle att sitta vid bordet och få ta del i de förhandlingar som har förevarit. Jag har faktiskt fått den uppfattningen – även om detta kanske är så vanligt att man inte borde ha reagerat – att man har förespeglat möjligheter att nå så långt som till sammanskrivningar men sedan i sista stund har backat ur för att man har velat ta hela paketet, som det hette, och därmed kunde man icke nå den lösningen.

Det är beklagligt att så icke kunde ske. Jag hoppas att jag med åren kanske kan få litet mer vana vid att bättre tolka hur tongångarna går i utskottet.

PÄR GRANSTEDT (c):

Herr talman! Låt mig börja med att konstatera att varken propositionen eller utskottsmajoritetens förslag innebär något definitivt ställningstagande till Brommas framtid. Ibland när man har lyssnat till den här debatten har man fått intrycket att utskottet ville slå fast att inrikesflyget i framtiden skall finnas på Bromma, men så är alltså inte fallet. Däremot är det helt uppenbart för var och en som läser både propositionen och utskottsmajoritetens skrivning att målsättningen är att Bromma i framtiden skall fungera som inrikesflygplats.

I motionen 101, som jag och några kamrater från Stockholms län och Stockholms kommun har skrivit under, går vi inte emot propositionen eftersom den inte innehåller något förslag som vi inte kan acceptera. Men vi har ändå lagt motionen, därför att vi upplever att propositionen i sina skrivelser tar litet väl lätt på de miljöproblem som är förenade med flygtrafiken på Bromma. Vi har också upplevt att det beslutsunderlag som redovisas i propositionen på många punkter är bristfälligt. Vad som särskilt, enligt vår bedömning, har varit allvarligt är att statens naturvårdsverk, socialstyrelsen och planverket i stora avsnitt underkänner de miljömässiga bedömningar som har gjorts och som ligger till underlag för propositionens förslag. Vi såg också anledning att ifrågasätta realismen i de prognoser om inrikesflygets utveckling som redovisas i propositionen, även om föredragande statsrådet inte tar ställning till dessa prognoser.

Vi fann alltså att det fanns behov av att göra en del klara ställningstaganden från riksdagens sida när det gäller Brommas framtid. Ett sådant ställningstagande var att en återflyttning av linjeflyget till Bromma eller investeringar som syftar till en sådan återflyttning inte får ske utan att färdiga och realistiska lösningar för miljö- och säkerhetsproblemen redovisas.

Vi ville också ha en ny utredning om bullerproblemen i samband med ett framtida Brommaflyg och att man i den utredningen också skulle anlita statens naturvårdsverks expertis, vilket inte har gjorts tidigare.

Vi ansåg det också önskvärt med en ny utredning om de ekonomiska förutsättningarna för olika flygplatsalternativ, där man gjorde alternativa bedömningar om inrikesflygets utveckling.

Dessutom ville vi klart slå fast att en framtida lösning av regionens flygplatsfrågor måste ske i fullt samförstånd med Stockholms kommun och Stockholms läns landsting.

Vi underströk slutligen vikten av en alternativ planering, så att man hade möjligheter att lösa flygplatsfrågan även om vi i en framtid inte skulle kunna använda Bromma.

Utskottet har delvis instämt i de synpunkter vi har anfört i motionen, och utskottet har också understrukt de uttalanden som gjorts i propositionen när det gäller miljöfrågorna och vikten av att komma överens med Stockholms kommun och Stockholms läns landsting. Jag finner de markeringar som gjorts av utskottet mycket tillfredsställande, men samtidigt måste jag konstatera att det knappast är tillräckligt. Utskottet har nämligen inte gjort den klara markering som vi fann önskvärd när det gällde att man inte skulle tillåtas gå in med en massa pengar i Bromma förrän man löst problemen kring miljöfrågorna. Utskottet har inte heller velat gå med på de kompletterande utredningar som vi föreslog, även om man kanske kan tolka det utskottet säger om viss komplettering av beslutsunderlaget så att vi kanske kan få ytterligare fakta när det gäller miljöfrågor, prognoser och sådana saker.

Jag vill mot den här bakgrunden yrka bifall till motionen 101. Om denna motion inte vinner kammarens stöd, vilket ju kan tänkas, kommer jag att i stället stödja utskottsmajoritetens förslag.

Att göra som reservanterna och kasta ut barnet med badvattnet tycker jag är litet väl häftigt. Reservanterna vill nämligen ha ett definitivt ställningstagande till Brommas framtid här i dag. Därmed går de, såvitt jag kan bedöma, betydligt längre än de boende kring flygplatsen vill.

Jag vill i det sammanhanget åberopa två brev som säkert fler än jag har fått ta del av. Det ena brevet är från Bromma Kyrkas Villaägarförening. Det brevet börjar så här: "Bromma Kyrkas Villaägarförening u p a har stött och stöder fortfarande åsikten att Bromma flygplats skall behållas för flygtrafik."

Vad föreningen vill med sitt brev är att "riksdagen uttalar att allt linjeflyg i Stockholmsregionen förs över till Arlanda i överensstämmelse med de beslut som nu gäller och i vart fall senast 1979-01-01." Detta är alltså i enlighet med vad som föreslås i propositionen.

Det andra kravet föreningen ställer är att "riksdagen uttalar att om- och tillbyggnad av Bromma flygfält får ske först när plan med godtagbar bullernivå för Brommaområdet --- bevisligen finns i trafik." Detta är således i enlighet med vad vi har föreslagit i vår motion.

I detta brev finns det inte någonstans något krav på att man skall

Torsdagen den
15 december 1977

*Flygplatsfrågan i
Stockholmsregionen*

ta ställning för all framtid i fråga om Brommas nedläggning.

Jag har också ett annat brev framför mig. Det är undertecknat av Solhems Villaägareförening, Vinsta Villaägareförening, Nälsta Villaägareförening, Sundby Egnahemsförening, Eneby Villaägareförening och Flysta Villaägareförening. Deras krav är att all jettrafik snarast flyttas till Arlanda, vilket alltså är i enlighet med propositionens förslag, och att en ombyggnad av flygplatsen inte påbörjas förrän det finns för linjeflyg lämpliga flygplan som uppfyller specificerade krav vad gäller buller och avgaser. "Självklart bör dessa krav fastställas av hälsovårdsmyndighet", säger man. Det sista kravet innebär naturligtvis omvänt att när dessa villkor är uppfyllda accepterar dessa villaägareföreningar en fortsatt inrikestrafik på Bromma flygplats.

Dessa sex villaägareföreningar representerar enligt uppgift ungefär 15 000 boende i Brommaområdet. Det är rimligen en ganska stor majoritet av de här berörda.

När alltså inte de boende kring Bromma flygplats vill att vi skall ta definitiv ställning till Brommas nedläggning utan vill uppställa vissa villkor kan också, tycker jag, riksdagen med gott samvete nöja sig med att ställa dessa villkor. De finns redan i propositionen och i utskottsmajoritetens förslag. De ställs på ett klarare och entydigare sätt i den motion jag just har yrkat bifall till.

Att nu ta ställning för Bromma på det sätt som reservanterna föreslår och som förutsätter att flygteknikens utveckling skall upphöra anno 1977 är däremot helt orimligt. Jag yrkar alltså avslag på reservationen.

I detta anförande instämde Stina Andersson (c).

MARGARETA ANDRÉN (fp):

Herr talman! När vi i dag har att ta ställning till flygverksamheten i Stockholmsområdet, måste man trots vad kommunikationsministern och en del andra hävdar tyvärr konstatera att förslaget är oklart på många punkter. Ingen torde kunna veta vad beslutet kommer att innebära om vi följer utskottets förslag. Det finns alltför mycket av "om", "men", "kanske" eller "troligt"!

Samtidigt som det sägs i både propositionen och utskottsbetänkandet att Bromma flygplats bör behållas för kombinerat inrikes- och allmänflyg, hänvisar man till överläggningar med Stockholms kommun och Stockholms läns landsting. Men huvudsyftet med dessa överläggningar skall enligt propositionen vara att i detalj klarlägga förutsättningarna för linjetrafik på Bromma!

När vi redan nu har kännedom om Stockholms kommuns och landstings inställning i den här frågan, är det litet märkligt att regeringen fäster så stora förhoppningar vid dessa förhandlingar. Genom det föreslagna beslutet här i dag hoppas tydligen kommunikationsministern få ett ökat tryck på förhandlingarna! Jag kunde inte låta bli att lägga märke till kommunikationsministerns uttalande att han tror på förnuftet även

*Flygplatsfrågan i
Stockholmsregionen*

hos stockholmspolitikerna. Menar kommunikationsministern då förnuftet i deras remissvar eller att de skall visa annat förnuft vid överläggningarna? Om överläggningarna verkligen skall vara förutsättningslösa, vilket jag tycker skulle vara det riktiga, så borde resultatet ytterst vara beroende av hur förhandlingarna med landstinget och kommunen går. Och de har ju redan deklarerat sin inställning!

En annan sak som förvånar en, när man läser propositionen, är att det föreslås en omfattande utökning av flygtrafiken i vårt land utan att den sätts in i det trafikpolitiska sammanhanget. Utredaren förutspår en väldig utökning av inrikesflyget, då han redogör för att antalet flygpasagerare till och från Stockholmsområdet kommer att öka från nuvarande 1,8 miljoner till 9 miljoner passagerare år 2000. Eftersom vi inte kan se fram emot någon större folkökning, måste väl förklaringen vara att tågresenärerna i stor utsträckning förväntas gå över från järnväg till flyg.

Men detta kommer väl, herr talman, att innebära att ännu fler tåglinjer måste läggas ner och att turtätheten på t. ex. fjärrtåg försämras. Det innebär kanske slutet för de snabbtåg som nu har satts in på vissa sträckor, t. ex. till Östergötland, Dalarna osv. Är det inte en alltför stor risk vi tar om vi prioriterar dem som har råd att flyga och därigenom gör vissa tidsvinster framför alla de andra som även i fortsättningen måste åka tåg, men då troligen under sämre kommunikationsvillkor? Borde vi inte i stället sätta in fler snabbgående tåg på sträckor upp till 20–30 mils avstånd från Stockholm?

Det här säger jag inte för att polemisera mot Lars Schött eller Eric Rejdnell, men utan att ringakta flygets betydelse frågar jag mig om den väldiga expansion av inrikesflyget som utredaren tycks tro på kan ingå i regeringens energisparprogram. Har vi i framtiden verkligen råd med och möjligheter att importera all den energi som går åt för att trafikera framför allt dessa kortare flyglinjer? Borde vi inte i stället satsa på energisnålare transportmedel? Själva järnvägsanläggningarna har vi ju redan till stora delar och snabbheten och turtätheten bör kunna utvecklas ytterligare. Jag vill i det här sammanhanget erinra om vad riksrevisionsverket säger i sitt remissvar över Ingvar Gullnäs utredning, nämligen att utbyggnaden och utökningen av flygtrafiken borde sättas in i sitt samhällsekonomiska sammanhang, vilket verket tydligen ej anser har skett.

Mot den här bakgrunden vill jag, utan att på nytt dra i gång diskussionen, säga att även jag är tveksam till om man nu skall ta ställning till om vi behöver två storflygplatser i Storstockholmsområdet – eftersom Arlanda enligt utredningen f. n. har överkapacitet och kan utökas ytterligare genom utbyggnad av en tredje bana. Efter vad jag har läst i propositionen kan det, enligt Ingvar Gullnäs, vara aktuellt med två storflygplatser först mellan åren 1995 och 2010. Det dröjer alltså omkring 25 år! Men här verkar det som om kommunikationsministern stödde sig på något annat citat.

Utskottet och regeringen säger att frågan om flygplats i Stockholmsregionen är ett riksintresse. Detta har heller ingen förnekat, men samtidigt

Torsdagen den
15 december 1977

*Flygplatsfrågan i
Stockholmsregionen*

är det ur flera synpunkter en regional fråga – och då inte minst när det gäller investeringskostnaderna! Skall Bromma utvidgas så skall landstinget vara med och betala 37,5 % av kostnaderna – och det för en lösning av flygplatsfrågan som man inte vill ha. Stockholms läns landsting drabbas dessutom av dylika investeringskostnader för två storflygplatser.

Landstinget anser att upprustning av regionens storflygplatser skall bestridas av luftfartsverket, som i sin tur skall ta ut kostnaderna av flygresenärerna. Men kommunikationsministern säger att det inte kommer att ske någon ändring på den punkten, utan stockholmarna får – för att klara den nu aktuella kostnaden på ca 200 miljoner – kanske räkna med höjd landstingsskatt. Landstingets liksom kommunens synpunkter bör därför väga mycket tungt när det gäller Bromma. Göteborg och Malmö har ju flyttat ut sina flygplatser långt utanför sina stadskärnor. Det har vi i Stockholm inte lagt oss i. Utan att vilja locka upp Rolf Clarkson i debatten vill jag bara registrera hans benämning "bypolitik". Kära kolleger! När ni ute i landet driver bypolitik, då heter det att ni tillvaratar er regions eller er landsändas intresse. Vi i Stockholm har också väljarintressen att ta till vara men i det här fallet även riksintressen. Sedan vill jag säga till Eric Rejdell: Dessutom flyger de som bor vid flygplatsen.

Apropå resor så nämner utredningen, och även kommunikationsministern och utskottet, att det tar ca 20–30 minuter längre att resa till Arlanda än till Bromma. Detta konstaterande är inget anmärkningsvärt. Däremot är det kanske förvånande när man räknar ut att kostnaden för denna tidsspillan skulle uppgå till 770 miljoner på 40 år! Tydligt räknar man med att det är personer med höga timpenningar som kommer att använda flyget! Men samtidigt undviker man att på något sätt jämföra vad vanliga dagliga arbetsresor i så fall kostar medborgarna. Det kunde ha varit intressant – inte minst nu när t. ex. restiderna för dem bor runt Bromma kan komma att förlängas på grund av den föreslagna vägombyggnaden!

Enligt utredningen är det, som jag tidigare sagt, beräknat att Bromma år 2000 skall ha 9 miljoner flygpassagerare mot i dag 1,8 miljoner om även SAS flyttar över sin inrikestrafik till Bromma, något som man uttalat önskemål om. De nuvarande vägarna och broarna kommer väl knappast att räcka till. Till Bromma kan det kanske komma att ta nästan lika lång tid som det nu tar att resa till Arlanda.

Den av utredaren föreslagna utbyggnaden av Bromma flygplats är så omfattande att man närmast måste karakterisera den som en nybyggnad. Man borde då också ta hänsyn till de normer som gäller för nyanläggning av flygplatser.

Som bekant fyller flygplatsen f. n. varken svenska eller internationella säkerhetskrav. Det har bl. a. kraftigt understrukits av luftfartsinspektionen och pilotföreningen. Banan måste byggas om och förlängas med 200 meter, varvid den kommer nära villaområdena Sundby och Bällsta samt Beckomberga sjukhus. Den nuvarande Bällstavägen måste också

flyttas minst 200 meter och få nya och komplicerade trafikanslutningar. Förvärrat vägtrafikbuller i dessa bostadsområden blir följden, liksom större störning även från flygplatsen, inte minst vid varmkörning av maskinerna på själva plattan. Nödvändig bortsprängning av ett berg, som nu tjänat som ett naturligt bullerskydd, gör att bullret blir särskilt besvärande. Stor oro har också redan visat sig bland invånarna i de här områdena, och de har på olika sätt, som vi hört Pär Granstedt säga, protesterat mot den framlagda propositionen. Eftersom de är ca 16 000 personer kan man inte nonchalera deras ängslan. Det säger jag som en komplettering till uppgiften om de 3 000 namnunderskrifter som Rolf Clarkson omnämnde. Jag vet också att Bromma Kyrkas villaägarförening precis som alla andra är mycket oroad av förslagen i propositionen. Man ställer villkor – det är riktigt. Men jag kan inte finna att de villkoren uppfylls i trafikutskottets betänkande. Bindningen till den fortsatta linjeflygtrafiken på Bromma är fortfarande för fast, anser jag.

Så ett par frågor till kommunikationsministern, om vi hinner med dem. Kan kommunikationsministern garantera att Fokkern inte kommer tillbaka till Bromma? Kommer Bällstavägens flyttning och den förlängning av landningsbanan på 200 meter som jag nämnt att få förberedas eller påbörjas innan alla förhandlingar och alla beslut beträffande Bommas framtid är klara? Eller kan vi få en garanti för att så inte sker?

Beträffande bullret säger Gullnäs "att det i högsta grad är en subjektiv bedömning huruvida man blir störd eller inte av den flygtrafik som i dag tillåts på Bromma". Liknande påståenden har ju också framförts tidigare i debatten. Men de som bor under bullermattan och i dess omgivning har verkligen en annan uppfattning. De känner sig i högsta grad störda av bullret, och det har ju också bekräftats av de bullermätningar och beräkningar som gjorts av bl. a. miljö- och hälsovårdsnämnden i Stockholm. Dessa mätningar har utförts enligt trafikbullerutredningens förslag till gränsvärden för acceptabel bullernivå. Vid en beräkning av 1985 års trafikvolym är det vid 55 dB, vilket är det gränsvärde som gäller för befintlig eller nyplanerad flygplats, 83 000 personer som störs av bullret från Bromma. Vid gränsen 65 dB är bullerstörningarna så allvarliga att de inte kan accepteras. Bullret utgör då en stor sanitär olägenhet, såsom också någon av remissinstanserna påpekat. Under bullermattan vid Bromma bor då ca 5 400 personer. All bostadsbebyggelse bör man vid en så hög bullernivå i princip söka avveckla, och det skulle i det här fallet gälla ca 1 200 lägenheter i småhus och 700 lägenheter i hyreshus, varav ca 470 lägenheter innanför 70 dB-gränsen och ett 30-tal villor innanför 75 dB-gränsen. De boende känner sig faktiskt inte trygga trots propositionen – eller på grund av propositionen.

Utredningen kommer också fram till att antingen måste fastigheterna i fråga inlösas eller också bullerbekämpande åtgärder sättas in, t. ex. i form av treglasfönster. Men man förutsätter då tydligen att de boende inte på dagtid vistas utomhus eller öppnar sina fönster.

När det gäller luftföreningarna, som har debatterats men som jag

Torsdagen den
15 december 1977

*Flygplatsfrågan i
Stockholmsregionen*

inte tänker gå in på, vill jag bara understryka vikten av fortsatt forskning om acceptabla värden just på detta omtvistade område. De remissinstanser som främst kritiserat Gullnäsutredningen är, som vi redan hört, de som främst har att tillvarata miljö- och hälsoaspekterna, nämligen planverket, naturvårdsverket och socialstyrelsen. Planverket säger att den föreslagna lösningen med inrikesflyget förlagt till Bromma är helt omöjlig att genomföra med beaktande av vedertagna plankrav vad det gäller frihet från oacceptabelt flygbuller. Man säger att Linjeflygs verksamhet på Bromma därför snarast bör avvecklas.

Herr talman! Eftersom kvällen är sen och vi har fler ärenden att behandla, skall jag inte citera vad de andra remissinstanserna säger. Men deras yttranden går i samma riktning. Låt mig bara nämna den särskilda rapport till kommunikationsdepartementet som den arbetsgrupp redovisar som med Ingvar Gullnäs i spetsen besökt olika flygplanstillverkare. Arbetsgruppen har som vi har hört besökt olika företag i USA, Holland, Frankrike och England. Åtta olika projekt har studerats hos olika fabrikanter. Arbetsgruppen – eller åtminstone någon i gruppen – har därvid konstaterat att alla dessa projekt endast är på utvecklingsstadiet och ännu inte har börjat tillverkas. Det är därför trots vad som sagts ändå ovisst om några av dessa projekt finns tillgängliga för leverans i början av 1980-talet. De studerade projekten redovisar en bullerreducering i förhållande till nuvarande Fokker F-28 på 1–9 dB(A). Fyra projekt redovisar en bullerreducering med högst 3 dB(A) och två projekt en bullerreducering med 6–7 dB(A). Inget projekt kommer upp till det tal som propositionen nämner, nämligen 10 dB(A). Även om man skulle få fram de i rapporten redovisade tystare planen, skulle bullergränsen i vissa områden ligga över 55 dB(A) och skulle inte kunna accepteras från bullersynpunkt enligt de antagna gränsvärdena.

Även naturvårdsverket har haft kontakter med USA och England beträffande de tystare planen, men den informationen har tydligen inte gjort naturvårdsverket särskilt optimistiskt. Verket konstaterar att det när det gäller de framtida flygplanstyperna inte alls är klarlagt att ens de som produceras på 1980-talet kommer att ha en ljudnivå som är väsentligt lägre än den för t. ex. Fokker F-28.

Herr talman! Eftersom Airbus omnämndes i debatten vill jag medela att berörda Västerortsbor minsann inte upplevde dess ljudnivå som lägre än Fokkerns.

I Stockholms kommun och Stockholms län råder enighet om att jettrafiken skall bort från Bromma. Det har klart sagts ifrån i såväl lands-tinget som Stockholms kommuns yttrande. Folkpartiet, moderaterna och centern säger t. ex. i kommunstyrelsens yttrande att Fokker F-28 på Bromma flygplats är en sanitär olägenhet för de närboende och att man ej kan acceptera denna olägenhet efter den 1 juli 1978. Återstående alternativ syns enligt dem vara en flyttning av verksamheten till Arlanda. Ett behållande av allmänflyget på Bromma kan tills vidare övervägas. De anser också att kommunen i avvaktan på statsmakternas slutliga ställ-

ningstagande bör inleda en planering för alternativ markanvändning.

Remissyttrandena från samtliga politiska instanser i Stockholmsområdet stämmer alltså illa med vad som föreslås i propositionen, vars huvudsyfte, som jag redan sagt, är att i detalj klarlägga förutsättningarna för linjetrafiken på Bromma. Med anledning av mitt tidigare engagemang i denna fråga och det ställningstagande som gjorts av de politiska instanserna i Stockholm och i landstinget kan jag ej tillstyrka propositionen. Närmast till hands för mig vore naturligtvis att yrka bifall till min motion nr 100. Eftersom den – visserligen inte i allt men i huvudsak – har blivit tillgodosedd i reservationen kommer jag emellertid vid den votering som jag förmodar följer att rösta för reservationen.

Kommunikationsministern BO TURESSON:

Herr talman! Det var inte min avsikt att ytterligare förlänga debatten, men eftersom Margareta Andrén har ställt ett par direkta frågor till mig måste jag ta några minuter i anspråk.

Innan jag svarar på dessa frågor vill jag passa på att kommentera några av Margareta Andrén's påståenden. Hon säger att flygtrafiken bör sättas in i sitt trafikpolitiska sammanhang. Ja visst, det är vi överens om. Det skall vi göra i den trafikpolitiska propositionen.

Jag fick det intrycket att Margareta Andrén menar att flygtrafiken till dess inte skall utvecklas ytterligare och inte expandera. Jag har litet svårt att se hur man skulle förhindra det. Man kan väl ganska allmänt säga att inrikesflyget under den senaste femårsperioden har ökat med omkring 5 % om året. Det har inte skett på bekostnad av passagerartrafiken på järnväg, eftersom den har ökat med 2 % om året. Ökningen av inrikesflyget är alltså ett utslag av ett ökat resande i landet, som har kommit både inrikesflyget och järnvägstrafiken till del.

Det totala persontrafikarbete som utförs här i landet består till ungefär 80 % av biltransporter, till ungefär 19 % av tågtransporter och till 1,2 % av flygtransporter. Flyget svarar alltså för en mycket liten del av det hela. Jag kan inte se hur vi skall kunna förhindra flygresandet att växa ytterligare något, om den tendensen som har varit så stark under en så lång följd av år skulle fortsätta.

Margareta Andrén ville också göra gällande att det inte behövs två flygplatser i Stockholmsområdet. Jo, det gör det om man räknar med – och detta har jag försökt klarlägga i mitt huvudansförande – behovet för dagens linje- och allmänflyg. Då behövs det två flygplatser, av säkerhetsskäl. Det går inte att klara sig med en flygplats, av säkerhetsskäl. Det går inte ens om man bygger ut den tredje banan på Arlanda.

Jag vill påpeka att naturvårdsverkets, planverkets och socialstyrelsens yttranden avser det buller som förorsakas av nuvarande version av Fokker F-28.

Margareta Andrén ifrågasatte om den framräknade merkostnaden för den ökade reslängden till Arlanda i stället för Bromma var beräknad efter höglöneinkomster. Nej, den är beräknad efter industriarbetarlön,

Nr 53

Torsdagen den
15 december 1977

*Flygplatsfrågan i
Stockholmsregionen*

Torsdagen den
15 december 1977

*Flygplatsfrågan i
Stockholmsregionen*

precis efter samma mönster som t. ex. vägverket använder när det gör motsvarande beräkningar.

Så till de två frågorna. Margareta Andrén frågade om jag garanterar att Fokkern inte kommer tillbaka sedan den har flyttat från Bromma den 31 december 1978. Jag kan väl utan att på minsta sätt sväva på målet säga att det är helt beroende av miljö- och hälsovårdsnämndens i Stockholm ställningstagande. Så länge miljö- och hälsovårdsnämnden i Stockholm anser att Fokker F-28 är en sanitär olägenhet är den också borta från Bromma.

Den andra frågan gällde om jag kunde garantera – kanske det var försäkra, jag minns inte riktigt – att förberedelser för Bällstavägens flyttning och andra åtgärder på Bromma inte sker innan definitivt beslut fattats. Det är klart att vi inte kan sätta i gång några arbeten beträffande Bällstavägen förrän Stockholms kommun har föranstaltat om stadsplaneändring och att vi vad beträffar andra arbeten inte kan göra någonting förrän riksdagen har beviljat anslag. Också på den frågan kan jag alltså svara att något sådant kommer inte att ske genom ensidiga ställningstaganden från luftfartsverket eller kommunikationsdepartementet.

MARGARETA ANDRÉN (fp) kort genmäle:

Herr talman! Min uppfattning är inte den att flygtrafiken inte alls skulle få expandera, men jag blev litet förskräckt och också skeptisk när jag läste de prognoser som finns med i utredningen och även i propositionen och i utskottsbetänkandet.

Jag tycker fortfarande att jag i propositionen ser bevis för att behovet av två storflygplatser inte är aktuellt ännu. Även utredaren säger att det blir först om ca 25 år. Jag har stöd av Sigtuna kommun, som anför att inte ens den tredje banan behöver byggas ut ännu. Men det är klart att jag är inte själv expert på det här, och jag får väl lita på vad kommunikationsministern säger, även om jag vet att det är flera som har en annan uppfattning.

Frågorna om Fokkern och Bällstavägen ställde jag just därför att jag vet att många Västerortsbor är oroade. När kommunikationsministern hänvisar till miljö- och hälsovårdsnämnden i Stockholms kommun känner jag mig ganska trygg, för jag känner ju till dess inställning. Detsamma gäller beskedet i fråga om Bällstavägen.

FRITZ BÖRJESSON (c):

Herr talman! Med anledning av vad trafikutskottets ordförande mycket klart uttalat i slutet av sin replik till Eric Rejdnell vill jag säga att det nog inte har någon betydelse vilket årtionde man har i kyrkboken eller hur många år man har varit i det här huset för att kunna yttra sig i en trafikfråga.

Ett eventuellt flyttande av Bromma angår ju inte bara Stockholms kommun. Det är en fråga som berör hela landet, i synnerhet de regioner som har dåliga andra kommunikationer med huvudstaden, särskilt med

järnväg.

När det nu är nödvändigt – och det har ju framgått här av debatten och av statsrådets motivering – att ha två flygplatser i Stockholmsområdet, då tycker jag det är ett starkt skäl att försöka finna den andra platsen där man redan har den, nämligen inom Brommaområdet. Man kommer inte ifrån att dessa 46 km från Arlanda för resande från de andra regionerna ändå känns som en mycket lång sträcka till city.

Man talar om miljöfrågorna i Bromma. Men många av bostäderna där har ju kommit dit efter det att flygplatsen anlades. De människor som bor där har i viss mån redan gjort ett ställningstagande – de har valt den platsen. Det bör väl ha någon betydelse när man talar om miljön och människornas möjligheter att bedöma den miljö där de skall bo.

I debatten har sagts att man inte hört några klagomål från de län från vilka man flyger på Arlanda. Jag har inte heller hört någon som har klagat på Bromma i alla de delar av Sveriges land från vilka man reser via Bromma till Stockholms city.

Jag tycker det är tveksamt att använda en timad olycka – den enda som hittills skett – som argument för för en trafikanläggnings vara eller inte vara. Om vi skall gå efter sådana bedömningar, hur skall vi då ställa oss till den väldiga mängd bilolyckor som sker ständigt och jämt på våra vägar?

Alla dessa motiv tillsammans – inrikesflyg och allmänflyg, kapacitetsförhållanden med två flygplatser, regionala skäl, ekonomiska beräkningar, trängsel på Arlanda och friställd personal – talar för vad propositionen är inriktad på.

Jag vill uttrycka en förhoppning att de förhandlingar som så småningom kommer till stånd med Stockholms kommun och Stockholms landsting kommer att ge ett gott resultat. Det skall bli intressant att se de handlingarna, när de kommer på bordet en gång.

Jag uppfattade att Margareta Andrén var beredd att krångla till resvägarna för att man skulle resa mer med tågen. Det är verkligen ett nytt argument, men det är ganska unikt i hela världen.

TORSTEN SANDBERG (c):

Herr talman! Frågan om Bromma flygplats måste självfallet bedömas i ett större perspektiv än enbart Stockholms. Våra ställningstaganden måste grundas på en sammanvägning av lokala synpunkter, regionala synpunkter och rikssynpunkter, både på kort och på lång sikt. Min inställning till flygplatsfrågorna i Stockholm grundas således inte enbart på det förhållandet att jag representerar Stockholms kommun här i kammaren.

Jag har inte väckt någon motion med anledning av den proposition som nu behandlas. Jag vill ändå anmäla att jag känner tveksamhet inför vissa inslag i utredningen och propositionen. Min inställning sammanfaller väl med vad som framförts i motionen 101 av Pär Granstedt m. fl. Jag inskränker mig därför till att göra några kortare noteringar.

Nr 53

Torsdagen den
15 december 1977

*Flygplatsfrågan i
Stockholmsregionen*

Torsdagen den
15 december 1977

*Flygplatsfrågan i
Stockholmsregionen*

Ett beslut i flygplatsfrågorna bör, som jag redan anfört, utgå från en helhetsbedömning av flygtrafiksystemets uppbyggnad på längre sikt. Frågan är om alla aspekter, trots årtal av utredande, tillräckligt beaktas. Förutom det europeiska och det skandinaviska flygtrafiknätets uppbyggnad, efterfrågeutvecklingen på flygresor, flygtrafiksystemets tekniska utveckling och önskvärdheten att sär- eller samlokalisera olika kategorier av flyg bör också trafikpolitiska avvägningar göras mellan skilda trafikslag. För mig är det ingalunda självklart att flygtrafiken på sikt vare sig kommer att eller bör utvecklas som den skisserats i flera utredningar. Energifrågan är en omständighet som borde övervägas ytterligare när det gäller såväl val mellan järnväg och flyg som val mellan olika flygplanstyper. Av kommunikationsministern har vi nyss hört att en sådan diskussion måhända kan komma senare i ett annat trafikpolitiskt sammanhang, och det noterar jag med tillfredsställelse. Men redan i propositionen borde som ett alternativ för kortdistansflyget järnvägarna ha diskuterats.

Propositionen är också enligt min mening alltför inriktad på jetflyget. Särskilt på korta distanser borde såväl tystare som mindre energislukande flygplan föras fram.

Jag är också kritisk till att man skjutit fram investeringar i Brommafältet utöver vad som behövs av säkerhetsskäl. I motionen av Pär Granstedt m. fl. hemställs att riksdagen nu slår fast att en återflyttning av linjeflyget till Bromma – eller investeringar som syftar till en sådan återflyttning – inte får ske om inte färdiga och realistiska lösningar anvisas på miljö- och säkerhetsproblemen.

Jag finner det vara både onödigt och äventyrligt att starta så omfattande arbeten som aviserats med förlängning av banan och flyttning av vägar och anläggningar. Vi bör enligt min mening fästa stort avseende vid de meningsyttringar från Brommaborna som vi fått, särskilt som tillräckligt starka skäl inte kunnat visas för att nu forcera en utbyggnad.

Att jag ändå är beredd att stödja propositionen, med de förutsättningar som det hemställs om i motionen 101, beror på att oppositionen inte tar någon definitiv ställning till Brommas framtid. Som flera talare framhållit, och som framgår av propositionen, måste lösningarna nås i samförstånd med Stockholms kommun och landsting. Vi har hälsovårdslagstiftningen och miljöskyddslagstiftningen och vi har också planlagstiftningen i kommunerna att ta hänsyn till. Nya stadsplaner måste tas fram vid utbyggnader av flygfältet.

Jag är självfallet av den uppfattningen att en samförstånds lösning bör komma till stånd, så att osäkerheten i flygplatsfrågorna i Stockholm så långt som möjligt undanröjs. Jag hoppas och tror att en uppgörelse kan komma till stånd som tillgodoser de motstående intressen som nu gör sig gällande.

Herr talman! Jag ber med detta att få yrka bifall till motionen 101 av Pär Granstedt m. fl. Skulle yrkandet falla kommer jag att stödja utskottets förslag, av samma skäl som Pär Granstedt nyss anfört.

OLLE ÖSTRAND (s):

Herr talman! Eftersom jag suttit med i den referensgrupp, som varit knuten till Gullnäsutredningen, har jag mera i detalj kunnat sätta mig in i utredningsmaterialet än vad kommunikationsministern efter vad jag kan förstå kunnat göra. Innan denna debatt är slut finns det enligt min mening anledning att bemöta ett påstående av Bo Turesson, som jag tycker utgör ett något grovt försök att förvränga sanningen. Ett av Bo Turessons argument för bevarande av Bromma var att vi måste ha två flygplatser i Stockholmsregionen, eftersom vi annars måste minska på flygverksamheten.

Sanningen är ju en helt annan, Bo Turesson. Siffermaterialet visar att om vi vill tillåta en ohämmad utveckling av flygverksamheten blir det en femdubbling av passagerartrafiken på Arlanda. Passagerarantalet i inrikes linjefart uppgick nämligen 1975 till 1 815 000 och skulle år 2000 ha ökat till 9 miljoner passagerare. Under sådana förhållanden behöver vi om 30–40 år kanske ytterligare en flygplats förutom Arlanda för inrikes flygtrafik i vårt land. Detta är, Bo Turesson, något helt annat än en minskning av flygverksamheten.

Jag vill sedan anföra några siffror om Bromma, som inte heller har nämnts i debatten. Vad är det som inträffar, om vi fortsätter med inrikestrafiken på Bromma? Jo – jag citerar fortfarande siffermaterialet – år 1975 hade vi 990 000 passagerare på Bromma. År 2000 kommer denna siffra att vara uppe i 5 220 000 passagerare.

Detta är vad som händer med flygtrafiken, men vad är det som händer på marken? I fråga om Bromma hade vi 1976 8 000 fordon per dygn i båda riktningarna. Om inrikestrafiken fortsätter på Bromma, kommer vi år 2000 att ha 24 000 fordon per dygn. Eftersom förhållandena på Bromma redan nu är störande, visar dessa siffror att de kommer att bli olidliga i framtiden. Därför, herr talman, ger dessa siffror ytterligare belägg för att linjetrafiken skall flyttas ut till Arlanda.

Under detta anförade övertog andre vice talmannen ledningen av kammarrens förhandlingar.

GUSTI GUSTAVSSON (s):

Herr talman! Jag hade inte tänkt lägga mig i denna debatt, men eftersom jag har ett förflutet i den här frågan vill jag ta till orda helt kort.

Jag har tidigare under flera år motionerat om Brommas bibehållande. Jag har också interPELLERAT i den här frågan, och jag har deltagit i fyra uppvaktningar inför förutvarande kommunikationsministern och förutvarande statsministern. Jag är dessutom på annat sätt engagerad i flygtrafikfrågan. Jag tror att man i Stockholmsområdet i framtiden kommer att behöva två flygplatser. Det är helt klart att det är störande och bullrigt att bo i närheten av en flygplats. Men med dagens forskning och skickliga tekniker tror jag att man kan lösa dessa problem lika väl som man kan fara till månen och återvända därifrån. Det vore synnerligen oklokt att

Torsdagen den
15 december 1977

*Flygplatsfrågan i
Stockholmsregionen*

avhända sig en så närbelägen flygplats som just Bromma.

Med dessa få ord har jag velat deklarerat att jag kommer att rösta för Brommas bibehållande och att jag därmed kommer att vara konsekvent i min uppfattning.

Kommunikationsministern **BO TURESSON**:

Herr talman! Jag är tyvärr tvingad att med anledning av Olle Östrands oförsynta påstående, att jag här skulle komma med lögnaktigheter och försöka vilseleda kammaren, bestämt förneka detta. Det är minst sagt oförskämt att komma med sådana påståenden!

Jag vidhåller att summan av linjeflyg, inrikes och utrikes, som i dag finns plus det allmänflyg som i dag utnyttjar IFR kräver två flygplatser i Stockholmsregionen.

OLLE ÖSTRAND (s) kort genmäle:

Herr talman! Kommunikationsministern sade att utvecklingen av flygtrafiken kräver två flygplatser i Stockholmsregionen och att vi, om vi inte får två flygplatser, måste minska ned flygtrafiken. Det var detta som föranledde mitt inlägg.

Jag tycker att de siffror jag tidigare nämnt visar att vad vi i dag saknar är ett nytt trafikpolitiskt beslut, och ett sådant, Bo Turesson, måste med all nödvändighet innebära att vi får en övergång till en energisnålare kollektiv trafik i vårt land. På så sätt kan det bli möjligt – och jag tror att det är helt sannolikt – att vi inom en överskådlig framtid kan klara oss med Arlanda för inrikestrafiken.

OSKAR LINDKVIST (s):

Herr talman! Som ett sista klarläggande till protokollet vill jag anföra följande.

Jag sade tidigare att den socialdemokratiska regeringen enligt ett pressmeddelande av den 19 november 1975 hade fattat beslut om att avsluta flygverksamheten på Bromma flygplats senast den 1 juli 1977.

I en replik senare sade kommunikationsministern att det inte var något regeringsbeslut, utan att det var kommunikationsminister Norling som själv var ute i det här ärendet. Det gällde alltså inte något formellt regeringsbeslut.

Som jag sade hade jag inte pressmeddelandet då eftersom jag hade lånat ut det till stenograferna, men nu har det kommit tillbaka och jag är angelägen om att säga att det inleds på följande sätt: "Regeringen har beslutat att Linjeflyg AB:s flygverksamhet på Bromma flygplats skall vara i sin helhet avslutad senast den 1 juli 1977." Upprepade gånger återkommer kommunikationsminister Norling i det här pressmeddelandet till att det grundar sig på ett regeringsbeslut.

Herr talman! Mina uppgifter i den här debatten beträffande pressmeddelandet är alltså fullständigt korrekta.

Kommunikationsministern BO TURESSON:

Herr talman! Det må stå en sak hur många gånger som helst i ett pressmeddelande – finns inget regeringsprotokoll om samma sak, är det inget regeringsbeslut.

OSKAR LINDKVIST (s):

Herr talman! Vad kommunikationsministern förnekade i debatten var att pressmeddelandet hade det innehåll som jag redogjorde för. Det är ganska viktigt att komma ihåg. Jag har inte haft tillfälle att gå till kanslihuset för att se vad som står i regeringens protokoll, men jag hänvisade till vad som stod i pressmeddelandet.

Kommunikationsministern BO TURESSON:

Herr talman! Nu skall vi försöka hålla oss till sanningen, Oskar Lindkvist! Oskar Lindkvist påstod ju att det var fråga om ett regeringsbeslut. Jag sade att det inte gällde något regeringsbeslut utan något som stod i ett pressmeddelande. Detta kommer att framgå av riksdagens protokoll.

Det är inte första gången som myten om att det var fråga om ett regeringsbeslut har förts fram. Efter det att jag första gången fick höra talas om detta gick jag igenom regeringens protokoll sida för sida. Jag har tagit med dem till kammaren, och Oskar Lindkvist får gärna tillbringa resten av natten över protokollsboken och söka efter detta regeringsbeslut – han kommer icke att finna det. Det är det saken gäller.

OSKAR LINDKVIST (s):

Herr talman! Nej, jag är som de flesta andra medborgare i vårt land hänvisad till de pressmeddelanden om regeringens beslut som publiceras. I pressmeddelandet står att det är fråga om ett regeringsbeslut, och det är det som jag har hävdad i denna debatt.

Överläggningen var härmed slutad.

Mom. 1

Propositioner gavs på bifall till 1:o utskottets hemställan, 2:o reservationen av Sven Mellqvist m. fl., 3:o utskottets hemställan med den ändring däri som föranleddes av bifall till motionen nr 103 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del samt 4:o utskottets hemställan med den ändring däri som föranleddes av bifall till motionen nr 101 av Pär Granstedt m. fl., och förklarades den förstnämnda propositionen vara med övervägande ja besvarad. Då Sven Mellqvist begärde votering upptogs för bestämmande av kontraposition i huvudvoteringen de återstående propositionerna, av vilka den under 2:o angivna förklarades ha flertalets mening för sig. Sedan Tore Claeson begärt votering upptogs för bestämmande av kontraposition i voteringen om kontraposition i huvudvoteringen ånyo propositionerna under 3:o och 4:o, av vilka den under 3:o förklarades ha flertalets mening för sig.

Torsdagen den
15 december 1977

*Flygplatsfrågan i
Stockholmsregionen*

I enlighet härmed blev följande voteringsproposition för voteringen om kontraposition i huvudvoteringen uppläst och godkänd:

Den som vill att kammaren till kontraposition i huvudvoteringen angående trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 9 mom. 1 antar reservationen av Sven Mellqvist m. fl. röstar ja, den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren till kontraposition i nämnda votering antagit utskottets hemställan med den ändring däri som föranleds av bifall till motionen nr 103 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då Tore Claeson begärde röst-räkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja - 136
Nej - 12
Avstår - 155

I enlighet härmed blev följande voteringsproposition för huvudvoteringen uppläst och godkänd:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 9 mom. 1 röstar ja, den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen av Sven Mellqvist m. fl.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då Sven Mellqvist begärde röst-räkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja - 156
Nej - 144
Avstår - 3

Mom. 2

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motionen nr 103 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Tore Claeson begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 9 mom. 2 röstar ja, den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit motionen nr 103 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då Tore Claeson begärde röst-räkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja - 289
Nej - 12
Avstår - 2

Nr 53

Torsdagen den
15 december 1977

*Nytt system för de
statliga sjöfartsav-
gifterna*

§ 2 Nytt system för de statliga sjöfartsavgifterna

Föredrogs trafikutskottets betänkande 1977/78:8 med anledning av propositionen 1977/78:13 om nytt system för de statliga sjöfartsavgif-terna, m. m. jämte motioner.

I propositionen 1977/78:13 hade regeringen (kommunikationsdepar-tementet)

dels föreslagit riksdagen att anta inom kommunikationsdepartementet upprättat förslag till

1. lag om ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer,

dels

2. berett riksdagen tillfälle att ta del av vad i propositionen anförts i fråga om allmänna riktlinjer för de statliga sjöfartsavgifterna, m. m., dels föreslagit riksdagen att

3. Fonden för Södertälje kanalverk skulle uppgå i Sjöfartsverkets fond från tidpunkt som regeringen bestämde,

4. till Ersättning till viss kanaltrafik på tilläggsbudget I till statsbud-GETEN för budgetåret 1977/78 under sjätte huvudtiteln anvisa ett för-slagsanslag av 1 000 kr.

Beträffande propositionens huvudsakliga innehåll anfördes följande:

"I propositionen föreslås ett nytt system för de statliga sjöfartsavgif-terna. Förslaget innebär att en särskild farledsvaruavgift införs för gods som transporteras med fartyg till och från Sverige. Av de nuvarande fyravgifterna avskaffas inrikes och lokal fyravgift. Den allmänna fyr-avgiften bibehålls med den nya benämningen fyravgift.

Vidare anmäls i propositionen en reducering av de statliga passage-avgifterna i Trollhätte kanal och Södertälje kanal. Kapitalkostnaderna för kanalerna förutsätts t. v. inte påverka avgifterna.

Ett nytt anslag, Ersättning till viss kanaltrafik, föreslås på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1977/78. Genom detta anslag, som föreslås föras upp med ett formellt belopp av 1 000 kr., får statens vat-tenfallsverk ersättning för de minskade intäkter av kanaltrafiken som följer av reduceringen av passageavgiften i Trollhätte kanal. Ersättningen avräknas mot inkomsterna av de statliga sjöfartsavgifterna.

Torsdagen den
15 december 1977

*Nytt system för de
statliga sjöfartsav-
gifterna*

Fonden för Södertälje kanalverk föreslås ingå i Sjöfartsverkets fond och kostnaderna och intäkterna under fonden kommer därmed att föras under anslaget Farledsverksamhet, exkl. isbrytning.

Det nya systemet beräknas bli genomfört den 1 januari 1978.”

I detta sammanhang hade behandlats motionerna 1977/78:80 av Arne Blomkvist m. fl. (s), vari hemställts att riksdagen beslutade

1. att som sin mening uttala att kanal- och insjötrafiken inte borde belastas med högre kostnader än trafiken på kusthamnar,
2. att berörda verk fick möjlighet att helt avskryva kapitalkostnaderna för de investeringar som gjorts under senare år för att förbättra Trollhätte och Södertälje kanal,

1977/78:81 av Nils Hörberg (fp), vari hemställts att riksdagen begärde att regeringen vid utformandet av kommande, allomfattande trafikpolitiska proposition skulle beakta de samhällsekonomiska fördelar som vattenvägsbaserad transport medförde framför andra transportmetoder och bl. a. föreslå de åtgärder som erfordrades för att stimulera ökad kanal- och insjötrafik,

1977/78:87 av Sven Mellqvist m. fl. (s), vari hemställts att riksdagen beslutade

1. att sjöfartsverket i det nya sjöfartsavgiftssystemet gavs möjlighet att bevilja sådana rabatter och restitutioner som för styckegods, containers och oljetransporter förekommit i tidigare avgiftssystem samt för järnmalm,
2. att hamnarna befriades från skyldighet att utföra debitering och uppbörd av farledsvaruavgift,
3. att beträffande statliga sjöfartsavgifter insjötrafiken jämställdes med nyttotrafiken på svenska hamnar i övrigt,
4. att farledsvaruavgiften för mineraloljor i förhållande till vad departementschefen föreslagit höjdes med det belopp som motsvarade intäktsbortfallet för kanalavgifterna,
5. att krav på avkastning för investeringar i Södertälje och Trollhätte kanal ej skulle ställas, och

1977/78:88 av Sten-Ove Sundström m. fl. (s).

Utskottet hemställde

1. att motionerna 1977/78:87, yrkandena 1 och 2, samt 1977/78:88 ej föranledde någon särskild åtgärd från riksdagens sida,
2. att riksdagen med bifall till propositionen 1977/78:13 skulle anta inom kommunikationsdepartementet upprättat förslag till lag om ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer,

3. att riksdagen skulle
- a. med bifall till propositionen 1977/78:13 och med avslag på motionerna 1977/78:80 och 1977/78:87, yrkandena 3–5, godkänna vad departementschefen anfört i fråga om allmänna riktlinjer för de statliga sjöfartsavgifterna, m. m.,
 - b. lämna motionen 1977/78:81 utan någon särskild åtgärd,
4. att riksdagen med bifall till propositionen 1977/78:13 skulle
- a. godkänna att Fonden för Södertälje kanalverk skulle uppgå i Sjöfartsverkets fond från tidpunkt som regeringen bestämde,
 - b. till Ersättning till viss kanaltrafik på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1977/78 under sjätte huvudtiteln anvisa ett förslagsanslag av 1 000 kr.

Reservation hade avgivits beträffande frågan om godstrafiken på Vänern och Mälaren, m. m. av Sven Mellqvist, Essen Lindahl, Nils Hjorth, Birger Rosqvist, Olle Östrand, Rune Johansson i Åmål och Sten-Ove Sundström (samtliga s) som ansett att utskottet under 3 bort hemställa att riksdagen skulle

- a. med anledning av propositionen 1977/78:13 och motionen 1977/78:81 samt med bifall till motionerna 1977/78:80 och 1977/78:87, yrkandena 3–5, ge regeringen till känna vad reservanternas anfört angående slopande av kanalavgifter för nyttotrafiken på Vänern och Mälaren m. m. samt att detta skulle finansieras med en höjning av farledsvaruavgiften för mineraloljor,
- b. i övrigt godkänna vad departementschefen anfört i fråga om allmänna riktlinjer för de statliga sjöfartsavgifterna, m. m.

Till betänkandet hade fogats ett särskilt yttrande beträffande skyldighet att utföra debitering och uppbörd av farledsvaruavgift m. m. av Sven Mellqvist, Essen Lindahl, Nils Hjorth, Birger Rosqvist, Olle Östrand, Rune Johansson i Åmål och Sten-Ove Sundström (samtliga s).

BIRGER ROSQVIST (s):

Herr talman! Riksdagen har vid flera tillfällen begärt regeringsförslag om förnyelse av trafikpolitiken. Men trots att ett omfattande, remissbehandlat utredningsmaterial nu föreligger anser sig regeringen inte kunna presentera något övergripande förslag om den framtida trafikpolitiken som riksdagen uttalat sig för. Det är beklagligt.

Av flera skäl är det emellertid nödvändigt att en ändring av sjöfartsavgifterna kommer till stånd. Därför tvingas vi nu acceptera en sär lösning inom trafikpolitiken. Det förslag om nytt system för sjöfartsavgifter som riksdagen nu skall ta ställning till borde ha behandlats i anslutning till förslag om trafikpolitiken i stort.

Trafikpolitiska utredningen har när den behandlat sjöfart föreslagit att nuvarande kostnadsansvar för farledsverksamheten bör bibehållas t. v. Farledsverksamheten skall betala sina egna kostnader. Den uppfattningen

Torsdagen den
15 december 1977

*Nytt system för de
statliga sjöfartsav-
gifterna*

har kommunikationsministern anslutit sig till. Vi har från socialdemokratiskt håll instämt i utredningens förslag i denna del, men vi vill betona att eventuella ändringar beträffande trafikgrenarnas kostnadsansvar i framtida trafikpolitiska beslut också kan innebära ändringar för kostnadsansvar som berör farledsverksamhet och sjöfart.

Regeringens förslag om nytt system för de statliga sjöfartsavgifterna innebär att en särskild farledsvaruavgift införs för gods som transporteras med fartyg till och från Sverige. Nuvarande avgifter, kallade lokal och inrikes fyravgift, avskaffas. Kvar blir den allmänna fyravgiften, som i fortsättningen kort och gott skall kallas fyravgift. Avgifterna skulle i fortsättningen enligt förslaget i propositionen komma att bli 1:90 kr./ton för mineraloljor och 95 öre/ton för övrigt utrikes gods.

Fyravgiften, som således skall erläggas för utrikestrafik, bibehålls på nuvarande nivå 3:50 kr./nettoton. De första tio resorna per år blir avgiftspliktiga.

Det kanske här bör nämnas att nettoton är ett rymdmått. För att exemplifiera vill jag säga att ett modernt containerfartyg för transocean trafik som kan lasta exempelvis 30 000 viktton kan ha ett nettotonnage på ca 16 000 nettoton. Ett kusttankfartyg som lastar 4 200 viktton kan ha ett nettotonnage på ca 1 700 nettoton.

Det har inom hittillsvarande system för sjöfartsavgifterna varit möjligt för sjöfartsverket att göra vissa nedsättningar och i vissa fall också lämna restitution på avgifter.

Vi har i den socialdemokratiska motionen, med nr 87, velat framhålla angelägenheten av att detta kommer till stånd också inom det nya avgiftssystemet. Då har vi tänkt på den transitotrafik som förekommer över svenska hamnar. Det gods som kommer till svensk hamn med främst transocean seglande tonnage för omlastning och vidarebefordran till annat land kan, om sjöfartsavgifterna tas ut till fullo, tänkas ta vägen svensk hamn förbi och i stället omlastas i utländska hamnar som konkurrerar om fartyg och gods. Samma sak kan gälla det gods som skall skeppas ut transocean. Ett enigt utskott har nu understrukit betydelsen av att transitogodset får avgiftsbefrielse.

Vidare har ett enigt utskott ansett att om konkurrenssvårigheter uppstår på grund av sjöfartsavgifterna för järnmalmsexporten över Luleå hamn bör en nedsättning av avgifterna kunna aktualiseras. Dessa frågor hade också tagits upp i socialdemokratiska motioner.

De avgiftsbefrielser och nedsättningar av sjöfartsavgifter som jag nu har berört har föranletts av vår uppfattning att det är nödvändigt att slå vakt om verksamhet och sysselsättningstillfällen som finns i svenska hamnar.

För vissa exportindustrier som säljer lågvärdiga varor kan den nya farledsvaruavgiften och fyravgiften också verka konkurrensförsvårande. Sand-, grus- och makadamindustrins branschorganisation exempelvis har i skrivelse till utskottet framfört sitt bekymmer för att de nya och högre avgifterna skall försvåra försäljningen av grus och makadam till Väst-

tyskland och Danmark från Göteborgs och Bohus län samt Skåne och Blekinge. Nu förutsätter utskottet att rabattsystemet utvecklas så att konkurrensförsvärande effekter för exportföretag på grund av farledsvaruavgiften motverkas. Därmed skall i varje fall inte problemen – genom detta nya system för sjöfartsavgifter – bli större för exportföretag som arbetar med mycket små marginaler.

Avgifterna för utrikes färjor har hittills totalt sett varit små, beroende på att färjorna efter kort tid varje år sluppit den allmänna fyravgiften. Efter tolv resor har de befriats från avgift. Nu kommer den nya farledsvaruavgiften till, och därigenom kommer allt import- och exportgods som går på färjor att bli avgiftsbelagt. Därmed sker en viss jämkning i avgiftshänseende mellan transporter med "vanliga" fartyg och färjor. Mot detta har vi inga invändningar.

På grund av den kraftiga reaktion som framkommit från de allmänna hamnarna – de kommunalt förvaltade hamnarna – mot sjöfartsverkets förslag att dessa skulle inkassera och sedan inleverera den statliga farledsvaruavgiften har vi från socialdemokratiskt håll i denna del av utskottsbetänkandet funnit anledning att göra ett särskilt yttrande.

I propositionen är departementschefen inne på ett resonemang om att tullverket bör ansvara för debitering och uppbörd under vissa förutsättningar och villkor. Sjöfartsverkets förslag att de allmänna hamnarna skulle åta sig debitering och uppbörd av farledsvaruavgifter har alltså hamnarna avvisat. Den statliga sjöfartsavgift som hamnarna skulle inkassera av varuägarna för statens räkning kommer enligt Svenska hamnförbundet att av varuägarna uppfattas som en extra hamnpålaga. Dessutom skulle de allmänna hamnarna få utökade administrativa uppgifter och extra arbete med uppbörd av avgifter åt staten.

Utrikes trafik som belastas med farledsvaruavgift skall i de flesta fall också erlägga fyravgift, och då denna skall uppbäras av tullverket synes det vara mest lämpligt att tullverket också uppbär farledsvaruavgifterna. Farledsvaruavgift som skall erläggas för gods som lastas eller lossas i enskilda hamnar och lastageplatser torde ofrånkomligen få uppbäras av tullverket. Utskottets borgerliga ledamöter finner det önskvärt att de allmänna hamnarna för sin del påtar sig uppgifterna med farledsvaruavgifterna. De enskilda hamnarna har man inte sagt något om.

Vi hyser emellertid den uppfattningen att det mest lämpliga uppbördsförfarandet torde vara att nämnda statliga sjöfartsavgifter uppbärs av en myndighet, nämligen tullverket. I den händelse detta i något fall skulle vara mindre rationellt bör hamnen i fråga få utföra uppbörd av farledsvaruavgift efter en helt frivillig uppgörelse med berörda myndigheter.

Bakom detta särskilda yttrande står samtliga s-ledamöter i trafikutskottet. Jag vill säga detta, eftersom ledamoten Olle Östrands namn av någon anledning inte kommit med i de tryckta handlingarna.

Herr talman! Så här långt har ändå de socialdemokratiska motionerna och de yrkanden som där gjorts föranlett – med undantag av den sist berörda frågan – sådana förtydliganden och meningsuttryck i utskotts-

Torsdagen den
15 december 1977

*Nytt system för de
statliga sjöfartsav-
gifterna*

betänkandet att vi som motionärer kan ställa oss bakom betänkandet i denna del. Här finns alltså inga reservationer.

Men när vi kommer in på den del i propositionen som berör trafikpolitiska utredningens delbetänkande om åtgärder för att främja gods-
trafiken på Vänern och Mälaren, har vi haft skilda uppfattningar i utskottet. Det har föranlett reservation och särskild hemställan från vår sida.

Trafikpolitiska utredningen konstaterar att åtgärder måste till för att de inre vattenvägarna skall kunna behålla sitt godsunderlag, att höga umgälder där belastar sjöfarten, att åtgärder bör inriktas på att från avgiftssynpunkt jämställa kanal- och insjöfart med trafiken på kusthamnarna, att de betungande speciella kanal- och seglationsavgifterna bör avskaffas, att förslaget gäller såväl Trollhätte kanal och Vänern som Södertälje kanal och därmed Mälartrafiken.

Kommunikationsministern säger nu i regeringsförslaget dels att han ansluter sig till utredningens uppfattning, dels att det inte finns skäl att nu gå så långt som att jämställa kust- och inlandshamnar i avgiftshänseende. Men detta var ju själva kärnan i vad utredningen föreslagit. I stället har det nu presenterats ett förslag som blir en halvmesyr.

Flera remissinstanser har betonat den samhällsekonomiska fördelen med möjligheter till insjötrafik. Med bättre förutsättningar för insjöfarten kan en betydande del tung landsvägstrafik avlastas vägnätet. Vi ser detta som något positivt. Det blir minskad olycksfrekvens, minskat vägslitage, minskad energiåtgång och en bättre miljö genom mindre mängd bilavgaser. Detta sammanfaller, herr talman, med vår målsättning för den framtida trafikpolitiken.

Bättre och billigare transportmöjligheter för regionerna runt Vänern och speciellt inre delen av Mälaren med de särskilda problemen i Bergslagen får i dag ses som ett ytterst viktigt instrument i ansträngningarna att skapa förutsättningar för näringsliv och sysselsättning i dessa hårt trängda regioner.

Trafikpolitiken måste samordnas med insatser för näringspolitik och regionalpolitik. Detta sammanfaller också med vår målsättning för den framtida trafikpolitiken.

Därför anser vi att trafiken på våra inlandsfarvatten och dess hamnar i Vänern och Mälaren bör få arbeta under samma betingelser som sjöfarten på våra hamnar i övrigt. Det innebär att vi föreslår att de särskilda kanalavgifterna tas bort för såväl Vänern som Mälaren.

Vårt förslag skulle kosta ca 10 milj. kr. per år. Vi föreslår att bortfallet av kanalavgifterna skall finansieras genom en ändring av sjöfartsavgifterna på så sätt att farledsvaruavgiften för mineralolja som införs till landet höjs med erforderligt belopp. Enligt propositionen skulle avgiften per ton olja bli 1,90 kr. Med vårt förslag blir avgiften per ton olja omkring 30–35 öre högre. Beloppet 30–35 öre/ton i detta sammanhang torde vara försumbart ur prissynpunkt. Eftersom farledsvaruavgiften skall erläggas för all olja som importerats blir avgiften helt konkurrensneutral visavi

andra kustavsnitt och hamnar.

Och även fortsättningsvis: sjöfartens farledsverksamhet betalar sina egna kostnader genom avgifter. Den borgerliga majoriteten i trafikutskottet vill ytterligare avvakta beslut om att jämställa inlandshamnarna med kusthamnarna. Till att börja med vill man avvakta en utvärdering om att transportstödet som i dag gäller för landtransporter skall gälla också för sjötransporter. På den punkten har emellertid trafikpolitiska utredningen sagt att den inte ser ett utbyggt transportstöd som ett verkamt medel att slå vakt om Vänertrafiken. Vad majoriteten då väntar på är svårt att förstå.

Herr talman! Det är angeläget att frågan om Vänerns och Mälarens framtida sjöfart löses nu.

Under 1977 sjänk godsquantiteten på Väneren med 10 % jämfört med 1976. Om inget nu görs blir det tillbakagång för 1978 också. För Mälartrafiken noteras också en tillbakagång.

Det förslag som regeringen kommit med och som trafikutskottets majoritet ställt sig bakom ger endast marginella effekter och i vissa fall t. o. m. avgiftshöjningar. Stor risk föreligger inom berörda regioner att man i besvikelsen över att trafikpolitiska utredningens förslag inte genomförs nu kommer att inrikta sig på andra trafiklösningar. Det gäller bl. a. transporten av olja upp till Vänerområdet. Endast en tredjedel av oljan som förbrukas i Skaraborgs län går nu upp via kanalen.

Med specialbyggda fartyg importeras USA-flis till Göteborgs hamn för vidare befordran till Munksjö och Gruvöns Bruk. Vid Gruvöns Bruk har investeringar gjorts i mottagningsanläggningar från fartyg. De stora kvantiteter flis som hittills har lossats i Göteborg har körts med bil till Gruvön och utsikterna för sjöfarten att under nuvarande förhållanden konkurrera med lastbilar är dåliga. Detta trots att de fartyg som kan transportera flisen är specialbyggda för detta ändamål och för returreisor med last av skogsbruksprodukter. Vårt förslag om slopade kanalavgifter kan ge en transportlösning, som innebär att det blir färre lastbilar på vägarna.

Från OK:s raffinaderi, där endast lastbil är alternativet till båttransport, transporteras oljan helt med bil till Skaraborgs län. På grund av kanalavgifterna är båten dyrare än bilen. Är det önskvärt och rimligt att t. ex. 100 lastbilar kör från Brofjorden till Västergötland med olja i stället för att ett kusttankfartyg på en enda resa kan ta med sig hela kvantiteten till exempelvis Lidköping? Eller är det bra att industrier som Degerfors Järnverk som ligger nära Kristinehamn och dess hamn har övergått till att med landtransport ta in sin olja? Jag ställer frågorna till dem de berör.

Jag har upplysts om att flera terminalprojekt nu diskuteras för Vänerområdet och att sjöfarten har en chans att komma med i bilden. Men under nuvarande förhållanden har den inte det, och ytterligare uppskov i väntan på utvärderingar gör att terminalerna i stället blir planerade för landtransporter med långa, tunga, dieseldrivna, bullrande, vägslitande

landsvägsekipage. Sådant har vi, herr talman, velat undvika!

Jag har märkt att frågan om insjötrafiken rönt berättigad uppmärksamhet i berörda regioner. En tidning i Värmland skriver i dag att kommunikationsministern i kväll förmodas ge något slags löfte för framtiden i riktning med vårt förslag. Men om det nu kommer ett sådant uttalande, vad vågar man då hoppas av det? Det fanns ju ett löfte också om ett nytt trafikpolitiskt beslut, men det försvann därför att det saknades pengar. Om kommunikationsministern vill ha men inte får pengar av sina 19 kolleger i regeringen, vad hjälper det då? Men tänker man sig att finansiera på annat sätt än över budgeten, då finns ju förslaget i den socialdemokratiska reservationen.

Om den reservationen vinner kammarens bifall, då har ett problem av många lösts för kommunikationsminister Turesson, och ett stort steg har tagits för att förbättra transportsituationen i Vänern och Mälardistriktet till gagn för det näringsliv och de människor som skall leva i dessa regioner.

Med detta, herr talman, yrkar jag bifall till reservationen i trafikutskottets betänkande 1977/78:8.

I detta anförande instämde Sven-Gösta Signell (s).

ROLF SELLGREN (fp):

Herr talman! Den svenska trafikpolitiken har sin utgångspunkt i att varje trafikgren skall bära sina egna kostnader. För sjöfartsverkets del har denna målsättning inte kunnat hållas de senaste åren. Detta har lett till att under innevarande budgetår beräknas det ackumulerade underskottet uppgå till storleksordningen 120 milj. kr. För att uppnå balans skulle de nuvarande lokala fyravgifterna behöva höjas väsentligt.

Det är mot denna bakgrund sjöfartsverket redan i anslagsframställningen för budgetåret 1976/77 föreslog ett nytt system för de statliga sjöfartsavgifterna. Det innebar att man skulle lägga över en del av avgifterna på det gods som transporteras med fartygen på varuägarna. En ny avgift, farledsvaravgift, skulle införas samtidigt som den inrikes fyravgiften avskaffades.

Birger Rosqvist har just redogjort för det nya systemets uppbyggnad. För den händelse det inte framgick av den redogörelsen vill jag nämna att det i förslaget ingick att både inrikes och lokal fyravgift skulle avskaffas. Hela det nya systemet innebär en klar förenkling i jämförelse med det gamla, eftersom man förutom lotsningsavgiften bara får två avgifter mot tidigare tre.

Systemets uppbyggnad syftar till att de svenska hamnarna inte skall missgynnas i konkurrensen med hamnarna på kontinenten. Utskottet har också kraftigt understrukit att så inte sker.

I två motioner har möjligheterna till rabatter och restitutioner tagits upp. Utskottet är ense med motionärerna, vilket Birger Rosqvist också har redogjort för om att möjligheterna för sjöfartsverket att nedsätta sjö-

fartsavgifterna vad gäller såväl fyravgiften som farledsvaruavgiften skall bibehållas. I sammanhanget nämns utskedningen av malm, men det bör självfallet ses som ett exempel och kunna gälla även andra varuslag, t. ex. skogsprodukter. I den socialdemokratiska motionen har också yrkats att hamnarna skall befrias från skyldighet att utföra debitering och uppbörd av farledsvaruavgifterna. Rosqvist har här anfört en rad betänkligheter och menar att man skall föra över de uppgifterna på tullverket och, om det är mindre rationellt, föra över dem på hamnarna. Det är bara omvänt mot vad som nu föreslås, herr Rosqvist. Det visar sig att det också är rationellt att sköta debiteringen över hamnarna. Förhandlingar pågår redan med företrädare för hamnarna om detta uppbördsarbete. Enligt vad jag erfarit förekommer det inget gnissel. Om hamnarna inte vill ta på sig uppgiften finns hela tiden tullverket som uppbördsmyndighet. Därför har vi yrkat avslag på motionen i den här delen.

På grund av den bristande balans mellan intäkter och kostnader som jag inledningsvis berörde räknar departementschefen med att det nya avgiftssystemet skall träda i kraft redan den 1 januari 1978. Därmed får berörda parter en onormalt kort tid att anpassa sina taxor efter det nya systemet. Från utskottets sida har vi därför betonat vikten av att övergången till det nya systemet görs så smidig och enkel som möjligt.

Särskilda svårigheter kan uppstå för färjetrafiken, som tidigare inte erlagt några liknande avgifter. Några särskilda passageraravgifter kommer inte att tas ut, men däremot kommer avgifter att utgå för passagerarnas bilar och husvagnar. Det hade varit önskvärt att ikraftträdandet i den delen redan enligt propositionen hade senarelagts med hänsyn till att tryckning av biljetter m. m. för säsongen redan borde ha skett. Utskottet har inte velat ta ställning till hur man i detalj bör lösa den här frågan för att undvika onödigt irritation. Men vi förutsätter att avgiftssystemet utformas med största möjliga hänsyn till de svårigheter som kan uppkomma, vilket innebär möjlighet för regeringen att t. ex. senarelägga ikraftträdandet av avgifterna för personbilar och husvagnar till en skälig tidpunkt.

Så har vi den del där vi i utskottet har delade meningar, och det gäller passageavgifterna i Trollhätte kanal och Södertälje kanal. Frågan har sin upprinnelse i motioner till riksdagen med begäran om översyn av transportstödsbestämmelserna för att eliminera påtalade konkurrensförskjutande verkningar som stödet medför mellan land- och sjötransporter i Vänerområdet. 1975 års riksdag hänsköt frågan till trafikpolitiska utredningen. Trafikutskottet antydde att frågorna också berörde passagekostnaderna via Göteborg till Vänern.

Trafikpolitiska utredningen fann att ett transportstöd för Vänersjöfarten som motionärerna begärde med motsvarande begränsningar som för landtransporter skulle ge ett mycket litet bidrag och få begränsade verkningar. När vi i utredningen väl nått fram till den insikten, ansåg vi oss böra gå vidare och se på passeringsavgifterna för kanalsjöfarten. Det var uppenbart att en reducering av dessa skulle ge betydligt mer positiva

*Nytt system för de
statliga sjöfartsav-
gifterna*

effekter. Utredningen stannade slutligen vid sitt förslag att kanal- och insjötrafiken inte skulle bära högre kostnader för sina leder än hamnarna vid kusten. Med denna grundsyn skulle följdriktigt motsvarande synpunkter åtminstone delvis läggas även på Södertälje kanal och Mälarsjöfarten.

I propositionen som vi nu behandlar säger departementschefen att han inte funnit skäl att nu gå så långt som utredningen föreslagit. Jag fäster särskild vikt vid det lilla ordet "nu". Utskottsmajoriteten tolkar det så, att den föreslagna reduktionen utgör ett första steg mot fortsatt utjämning av kostnaderna för kanalsjöfarten. Sedan den trafikpolitiska utredningen lagt sina förslag om kostnadsansvaret, vilket är rätt nära förestående, borde de trafikpolitiska bedömningarna kunna underlättas även i fråga om jämförelser mellan landtransporter å ena sidan och inrikes kanal- och insjöfart å den andra sidan. Även den kommande översynen av transportstödet kan här spela en roll. Det är därför skäl att inte ta steget så snabbt som vi i utredningen tidigare föreslog.

Flera remissinstanser har också vägande invändningar mot utredningens förslag. En anledning till att inte gå för snabbt fram var de synpunkter som framfördes från statens järnvägar och som just har med avvägning mellan järnvägstransporter och kanaltransporter att göra.

Av de skäl jag har redovisat är det inte möjligt att bifalla den socialdemokratiska reservationen, som innebär att man vill genomföra den här utjämningen i ett enda steg. Det förefaller enkelt att endast höja farledsvaruavgiften för mineraloljor för att täcka in resterande kostnader. Den vägen är ganska äventyrlig, då man inte dessförinnan först har utrett bl. a. vilka konsekvenser man får av en så stor skillnad i farledsvaruavgift mellan mineraloljor och övrigt gods. Det är inte heller säkert, utan snarare osannolikt, att höjningen stannar vid 30 öre, som antyds i socialdemokraternas motion och reservation. Herr Rosqvist nämnde att skillnaden skulle utgöra 10 milj. kr. och jag har hört siffran 13 milj. kr. Det är nog så äventyrligt att här i kammaren utan vidare acceptera en sådan höjning utan förberedande förslag.

Den sänkning som föreslås i propositionen och som nu tillstyrks av utskottsmajoriteten är ändå väsentlig. Det är ingen halvmesyra – ett betyg som herr Rosqvist gav. Däremot skulle man kunna kalla en lösning med skönmässig höjning av avgiften för mineraloljorna för en halvmesyra, som man kanske skulle få problem med sedermera. Den i propositionen föreslagna sänkningen är mångfaldigt större än det transportstöd som motionärerna på sin tid begärde – och som svarade mot krav från den starka opinionen i just den här frågan om transportstödet bland skilda företrädare för Vänerregionen. Ur den synpunkten har de motionärerna och den opinionen blivit nästan över hövan bönhörda i de förslag som är framlagda i propositionen.

Trafikpolitiska utredningen räknade med att med nu gällande avgiftssystem och avgiftsnivåer skulle avgiftsnedläggningarna enligt utredningens förslag kunna ligga vid i medeltal 3 kr./ton gods. Det nu framlagda

förslaget, som riksdagen har att ta ställning till i dag, innebär en reducering jämfört med vattenfallsverkets förslag till ny kanaltaxa med nära 3 kr./ton gods.

Jag skall sedan beröra frågan om avgiftslindring för trafiken på Södertälje kanal, men jag vill först skjuta in ytterligare en replik mot herr Rosqvists mörkmålning av konsekvenserna av detta förslag. Den förhållandevis lilla skillnaden mellan förslaget i propositionen och reservanternas förslag kan inte ensam vara en lösning på de stora regionalpolitiska problem som Birger Rosqvist talade om. Han gjorde en total mörkmålning, som inte riktigt stämmer. Hur mycket man än sänker de här avgifterna kan inte enbart en sådan sänkning lösa de här problemen.

Sedan vill jag nämna något om avgiftslindringens verkan för trafiken på Södertälje kanal. Den beräknades i trafikpolitiska utredningens förslag uppgå till storleksordningen 1 kr./ton. Det förefaller mig, vid en översiktlig bedömning, som om det föreliggande förslaget ger en nedsättning av nära nog samma storleksordning – kanske större.

Räknat även efter nuvarande taxor gynnas Mälarhamnarna påtagligt jämfört med hamnarna vid kusten. Hamnar som Västerås och än mer Köping har mycket långa infartsleder. Att lotsavgifterna kan hållas oförändrade med införande av den nya farledsvaruavgiften, vilket förutsätts i propositionen, är därför till särskild fördel för dessa hamnar. Vidare bortfaller helt den också avståndsberoende lokala fyravgiften.

Vad gäller kanaltaxan sker sänkningar för de flesta godsslagen. För väsentliga godsslag som spannmål, papper och pappersmassa liksom olika metaller minskar de totala kanalavgifterna med en tredjedel. För sågade trävaror är sänkningen ännu större, nämligen 50 %.

Genom att den nya farledsvaruavgiftens avståndstillägg har hållits nere enligt propositionen jämfört med sjöfartsverkets förslag ökar de totala avgifterna för Mälarhamnarna med ca 14 %, medan ökningen för kusthamnarna ligger på i medeltal 50 %. Mälarhamnarnas konkurrenskraft hålls alltså väl uppe med det här förslaget.

Slutligen förordar departementschefen att något krav på avkastning på de senaste årens investeringar i Trollhätte och Södertälje kanal t. v. ej bör ställas. Det innebär att kapitalkostnaderna inte skall slå igenom på de avgifter som tas ut av fartyg som passerar kanalerna. Därigenom undviks betydande taxehöjningar. Reservanternas föreslår att riksdagen skall slutligt fastslå att kapitalkostnaderna avskrivs. Det är sannolikt att så kommer att ske, men utskottsmajoriteten har för sin del antagit den motivering som statsrådet anfört som skäl för att senarelägga det definitiva beslutet om dessa kostnader. Därför har vi avstyrkt motionen på denna punkt.

Herr talman! Med detta ber jag få yrka bifall till utskottets hemställan.

Torsdagen den
15 december 1977

*Nytt system för de
statliga sjöfartsav-
gifterna*

BIRGER ROSQVIST (s) kort genmäle:

Herr talman! Det förslag som vi från socialdemokratiskt håll presenterat i vår motion när det gäller Väner- och Mälartrafiken innebär att vi följer upp trafikpolitiska utredningens förslag. Det förvånar mig verkligen att utskottets talesman i denna fråga så frenetiskt argumenterar mot vårt förslag. Därmed argumenterar han nämligen också mot trafikpolitiska utredningens förslag. Fyra av de borgerliga ledamöter som undertecknat detta trafikutskottets betänkande finns också med som undertecknare av trafikpolitiska utredningens förslag. De tillhör nämligen denna utredning. Herr Sellgren står alltså här och argumenterar mot sig själv. Men man kanske inte skall förvånas.

Herr Sellgren säger att man på socialdemokratiskt håll vill skynda på så förfärligt, att vi vill ta dessa beslut med en gång och genomföra dem i all hast. Men, herr Sellgren, i sammanfattningen av trafikpolitiska utredningens betänkande står det: "Tidpunkten för genomförande av förslaget blir beroende av den omläggning av sjöfartsavgifterna som enligt vad utredningen erfarit kommer att ske under år 1978." Herr Sellgren talade nyss om dessa nya sjöfartsavgifter, och han sade ingenting om att det är för tidigt att genomföra dem den 1 januari 1978 såsom det föreslås i propositionen. Jag kan då inte förstå varför vi skulle vara ute alldeles för tidigt med detta. Vi har följt utredningens förslag. Bakom detta förslag står herr Sellgren och ytterligare tre av de borgerliga ledamöter som undertecknat trafikutskottets betänkande. Men dessa går nu emot vårt förslag, och det är litet märkligt.

Vi vet inte heller vad förslaget om att lägga på mineraloljorna alla dessa ören skulle innebära, säger herr Sellgren. Jag förmodar, herr Sellgren, att sjöfartsverket i sitt förslag hoppade upp från 0 kr. till 1:90, det förslag som också kommunikationsministern har framlagt här. Jag vet inte vilka utredningar som ligger bakom att man just skulle stanna vid 1:90 kr. Jag antar att man gjorde det för att finansiera bortfallet av kanalavgifterna. Vi vill ta in 30–35 öre mer på denna vara, vilket skulle klara hela detta problem med kanalavgifterna på Trollhätte kanal upp till Väneren och Södertälje kanal upp till Mälaren. Vi anser att hamnarna där, precis som trafikpolitiska utredning har föreslagit, skall få leva och verka på samma villkor som alla andra hamnar i Sverige och bli debiterade på samma sätt.

ROLF SELLGREN (fp) kort genmäle:

Herr talman! Det var intressant att lyssna på herr Rosqvist, när han såsom något av ett avslöjande inför kammaren ville tala om att jag tillhörde trafikpolitiska utredningen, som enhälligt har framlagt det förslag som reservanterna nu stöder sig på – därtill hade flera ledamöter av utskottet deltagit i utredningen – men att jag nu frenetiskt argumenterar mot detta förslag. Jag har inte frenetiskt argumenterat mot utredningens förslag. Vad jag har sagt – och det framhöll jag också vid utskottsbehandlingen när vi diskuterade denna fråga – är att när trafikpolitiska

utredningen, eller en utredning över huvud taget, framlägger ett förslag, måste det slutliga avgörandet ändå fattas på basis av dels utredningen, dels remissyttrandena och dels andra faktorer som kan komma med i bilden. Det är den samlade bilden som är avgörande för vilka slutsatser man kan dra. Jag har respekt för en sådan ordning. Min grundinställning är fortfarande densamma som utredningens, nämligen att man skall utjämna kanalernas passagekostnader.

Jag tar fasta på inte minst sådana remissinstanser som Svenska hamnförbundet, vars styrelse herr Rosqvist är ledamot av, som har avgivit ett i det närmaste mycket fränt remissyttrande över trafikpolitiska utredningens förslag. Hamnförbundet säger bl. a. att förslaget innebär ett grundskott mot det principiellt kostnadsanpassade avgiftssystem som nu gäller och därmed även indirekt mot den gällande hamnpolitiken. Detta är en frenetisk argumentation från Hamnförbundet, herr Rosqvist – styrelseledamot i Hamnförbundet.

Det förslag vi framlade skulle anpassas till det nya avgiftssystemet för sjöfarten, vilket utredningen inte hade någon möjlighet att ta ställning till. Vi ansåg att förslaget skulle anpassas till avgiftssystemet, vilket också har skett.

Varför kan man inte lägga på ytterligare utöver 1:90 kr.? Varför skall det vara just 1:90? Jo, 1:90 innebär 100 % ökning av 95 öre, alltså dubbelt mot vad import- och exportgods i övrigt kostar. Mineraloljorna betalar bara för importen. Det är den enkla logiken i det sambandet.

Sedan säger herr Rosqvist att det inte innebär någon fara att lägga på 30–35 öre. Tidigare var det 30 öre. Nu är man uppe i 35 öre. Fortsätt så är man snart uppe i 40, kanske 50 öre.

BIRGER ROSQVIST (s) kort genmäle:

Herr talman! Utredningen var enig om sitt förslag. Herr Sellgren säger att det utsattes för en frän kritik från vissa håll, framför allt från Hamnförbundet. Jag vill påpeka för herr Sellgren att mitt namn inte stod under Hamnförbundets yttrande.

De värderade ledamöterna av trafikutskottet, herrar Arne Persson, Rolf Clarkson, Carl-Wilhelm Lothigius och Rolf Sellgren, har ju tyckt att vi skall genomföra en utjämning av avgifterna, så att insjöhamnarna och kusthamnarna kommer i samma läge.

Nu sade herr Sellgren att det förslaget gick ut på att utjämna passagekostnaderna mellan kanalerna i Sverige, men det är ju något helt annat, herr Sellgren. Detta är det väl inte meningen att vi skall göra.

Det förefaller som om en del av dem som suttit i utredningen mera har suttit där på skoj och inte tagit de förslag vi har framfört på allvar. Den ende jag ser här som var med om utredningens förslag och som också finns med i utskottsbetänkandet – men där finns han på reserveranternas sida – är Sven Mellqvist. Han har varit med i trafikpolitiska utredningen, och han står för det förslag som han där var med om att framföra.

Torsdagen den
15 december 1977

*Nytt system för de
statliga sjöfartsav-
gifterna*

ROLF SELLGREN (fp) kort genmäle:

Herr talman! Att det är helt lönlöst att diskutera i sak med herr Rosqvist vet jag av erfarenhet förut. Jag vill betona att den reducering av kanalavgifterna som föreslås i propositionen är väsentlig, och den är väsentlig i förhållande till de krav på transportstöd som tidigare framfördes från Vänerområdet. Utredningen kom fram till att om man skulle ge transportstöd för den trafik som går på kanal från Vänern så skulle det uppgå till någonting i storleksordningen 800 000 kr. per år. Den reduktion av kanalavgifterna som nu föreslås uppgår till nära 4 milj. kr., dvs. inemot en femdubbling av vad som behövdes för att tillmötesgå det tidigare kravet på transportstöd. Det är alltså fråga om en väsentlig reduktion.

Sedan vill jag säga att den här exercisen med namn och ståndaktiga tennsoldater som inte tar hänsyn till remissinstanser och andra faktorer är en ganska lönlös debatt, herr Rosqvist.

Kommunikationsministern BO TURESSON:

Herr talman! Det är allmän enighet om att vi skall ha ett nytt system för de statliga sjöfartsavgifterna. De inkomstförstärkningar för sjöfartsverket som oundgängligen krävs kan nämligen inte uppnås utan allvarliga orättvisor inom ramen för det nuvarande systemet. Detta system bygger på fartygens genom skeppsmätning framtagna nettodräktighet. Som det internationella skeppsmätningssystemet är utformat i dag kan t. ex. den ojämförligt tyngsta statliga sjöfartsavgiften, den allmänna fyravgiften, i vissa fall bli dubbelt så hög för ett fartyg som för ett annat fartyg med samma lastförmåga. Det är därför inte rimligt att för att få den merinkomst som vi av budgetskäl inte längre kan vänta med bara bygga på nuvarande avgiftssystem med procentuella höjningar. I stället har regeringen tagit fasta på det förslag om en farledsvaruavgift som sjöfartsverket lade fram för ett par år sedan. Den med fartygen transporterade varumängden ger en betydligt rättvisare grund för avgiftsuttaget än fartygens nettodräktighet och det antal resor på svenska hamnar som fartyget kan hinna med på ett år. Sjöfartsverkets förslag har dock omarbetats betydligt.

Vi har för det första slagit vakt om den inrikes sjöfarten, och det vill jag kraftigt understryka. Till skillnad från sjöfartsverkets förslag utgår inte någon farledsvaruavgift för gods som skeppas inrikes, vare sig det gäller mineraloljor eller annat gods. Vi har också varit mycket försiktiga med att avgiftsbelasta hamnarna med långa infartsleder. De avståndstillägg som farledsvaruavgiften får är relativt sett betydligt lägre än dem som sjöfartsverket på sin tid räknade med. Vi går emellertid längre än så.

Den lokala fyravgiften med dennas avgiftsavståndstillägg slopas helt. Lika viktigt är att vi genom att införa farledsavgiften kan hålla lotsningsavgifterna oförändrade. Dessa väger ju tungt för de långa lederna. Speciellt Mälartrafiken gynnas genom dessa åtgärder. Jämfört med kusthamnarna är lederna till Västerås och Köping mycket långa. En gynnsam

trafikpolitisk effekt blir kortare lastbilstransporter för import- och exportgodset och därmed mindre belastning av vägarna, mindre åtgång av drivmedel och mindre miljöförstöring.

Vad gäller olika typer av sjöfart och skilda godsslag har vi försökt bättre slå vakt om kostnadsansvarighetsprincipen. Propositionen berör särskilt den kortväga färjetrafiken och oljetransporterna. Kostnadsansvarighetsprincipen motiverar en högre farledsavgift för mineraloljor än för annat gods. Risken för oljeutsläpp, med de allvarliga miljöskador sådana utsläpp kan innebära, bestämmer till avsevärd del standarden i våra farleder. Oljorna transporteras därtill i obetydligt större fartyg än annat gods, med de behov detta skapar av speciella farledsanordningar. Därtill kommer att vi med hänsyn till bl. a. de svenska oljeraffinaderiernas konkurrensförmåga inte velat belägga de i inrikesfart sjötransporterade oljorna med någon farledsvaruavgift. Tvärtom har vi i stället helt slopat den inrikes fyravgiften.

Också exporterade oljor har vi av samma skäl gjort avgiftsfria.

Efter ingående överväganden har vi ansett oss kunna sätta varuavgiften för mineraloljor i lägsta avståndsklassen dubbelt så högt som för annat gods.

Jag har redan i propositionen förutsatt att sjöfartsverket kommer att medge rabatter och i vissa fall avgiftsbefrielse för transitogods och också lågvärdigt exportgods, t. ex. järnmalm. Med sådana rabatter blir i själva verket den genomsnittliga avgiften för oljan mer än dubbelt så hög som för övrigt gods. Att ytterligare belasta mineraloljorna ligger inte, som jag ser det, inom ramen för sjöfartsavgiften med syfte att täcka kostnaden för den statliga farledsverksamheten. Det skulle bli en ren beskattning och får ses i ett sådant sammanhang. Regionalpolitiska satsningar får täckas på annat sätt.

Låt mig också få säga några ord om förslaget att helt ta bort de speciella kanalavgifterna i Trollhätte kanal och Södertälje kanal.

Reservanterna i utskottet anknyter här till trafikpolitiska utredningens förslag i delbetänkandet Åtgärder för att främja godstrafiken på Väneren och Mälaren. Som jag var inne på redan tidigare har det nya avgiftssystemet, som det allmänt blivit utformat, gynnsamma verkningar för Mälartrafiken. Det mycket måttliga avståndstillägg som farledsvaruavgiften har i den föreslagna utformningen kompenseras mer än väl av den bortfallna lokala fyravgiften och möjligheten att hålla lotsningsavgifterna oförändrade.

Vänertrafiken skulle däremot inte vinna särskilt mycket med enbart omläggning av de allmänna sjöfartsavgifterna. För Vänerens del handhas farledsverksamheten i huvudsak av andra organ än sjöfartsverket, nämligen Trollhätte kanalverk och Vänerens seglationsstyrelse. För båda dessa har hittills gällt kravet på ekonomisk självbärighet. Taxesystemet har skilt sig från landet i övrigt. Någon avgiftsutjämning har Vänertrafiken inte fått del av.

Jag vill erinra om att trafikpolitiska utredningens uppgift i första hand

Torsdagen den
15 december 1977

*Nytt system för de
statliga sjöfartsav-
gifterna*

var att på riksdagens begäran utreda frågan om en utvidgning av transportstödet till att omfatta också sjöfarten på Väneren. Risk ansågs föreligga för att det transportstöd som var begränsat till landtransporter innebar en förskjutning av trafiken från Vänerhamnarna till kusthamnarna och därmed ett sämre utnyttjande av de stora investeringar som på senaste åren genomförts för att främja sjöfarten på Väneren.

Utredningen redovisar i betänkandet en omfattande statistisk analys av godsströmmarna år 1974. Utredningens slutsats är att den trafikavledning som transportstödet med dess nuvarande utformning kan ha inneburit till men för Vänersjöfarten har varit relativt obetydlig. En utvidgning av stödet till att omfatta också denna sjöfart skulle därför ha mycket begränsad betydelse för att slå vakt om Vänerhamnarnas trafikunderlag. Utredningens slutsats är att en eventuell utvidgning av transportstödet bör ske i samband med den allmänna omprövning av detta stöd som skall ske redan nästa år. Som en mer verksam åtgärd nu skjuter utredningen i stället fram sitt förslag att förbilliga passagekostnaderna i Trollhätte kanal och Väneren. Förslaget får därmed konsekvenser också för Södertälje kanal och Mälartrafiken.

Trafikpolitiska utredningen överlämnade sitt betänkande till mig i slutet av juni. Med den remisstid som krävdes var tiden alltså ytterligt kort för att hinna med en proposition redan i år. Åtskilliga tunga remissinstanser var också mycket negativa till utredningens förslag. Bl. a. underströks starkt att en långtgående avgiftsutjämning, som ett fullständigt slopande av de speciella kanalavgifterna skulle innebära, inte fick lösas separat. Man borde avvakta trafikpolitiska utredningens slutbetänkande och de beslut från statsmakternas sida som detta kunde föranleda i fråga om de olika transportmedlens framtida kostnadsansvar.

I fråga om Mälartrafiken framhölls från olika håll att ett slopande av kanalavgifterna inte kunde begränsas till den statsägda Södertälje kanal utan måste omfatta också den andra infartsleden till Mälaren, dvs. den inom Stockholms hamn belägna Hammarbyleden. Det framfördes också att ett stöd åt kanaler – med bl. a. bortskrivning av kapitalkostnaderna – också borde omfatta Lindökanalen i Norrköpings hamn, en hamn som konkurrerar med både Mälar- och Vänerhamnarna. Andra remissinstanser menade att trafikpolitiska utredningen hade underskattat det nuvarande transportstödet negativa verkningar för Vänersjöfarten.

Alla dessa frågor gick omöjliga att utreda och bereda på någon månad. Mitt val stod emellan att lägga fram en proposition om sjöfartsavgifterna utan speciellt hänsynstagande till den särskilda kanalproblematiken eller ta upp kanalfrågorna så långt det nu gick utan att föregripa avgörandena av de andra frågorna. Jag valde det senare alternativet och har enligt min mening gått så långt som det i dag är praktiskt möjligt. Uppriktigt sagt är jag ganska förvånad över reservationen. Även reservanterna borde förstå den bakomliggande problematiken.

De förslag som propositionen omfattar är som jag sagt långtgående. Det viktigaste är att de stela krav på ekonomisk självbärighet som tidigare

gällt för de båda statliga kanalerna upphör. Detta krav har varit speciellt tyngande för Trollhätte kanal med dess – till följd av de många slussarna – höga driftkostnader. Det har emellertid också konsekvenser för Södertälje kanal.

Vidare avstår staten från täckning av kapitalkostnaderna. I samband med beslutet om utbyggnad av de båda kanalerna utgick regering och riksdag – mot bakgrund av de utredningar som då förelåg – från att investeringarna var inte bara samhällsekonomiskt utan också företagsekonomiskt lönsamma sett från kanalförvaltningarnas synpunkt. Investeringarna skulle följaktligen täckas med kanalavgifter. Enligt den nu framlagda propositionen skall vid avgiftssättningen t. v. beaktas varken avskrivningar eller räntor. Frågan om bortskrivning av investeringarna har fått anstå i avvaktan bl. a. på lösning av vissa budgettekniska frågor. Riksdagen får så småningom slutgiltigt pröva frågan om bortskrivning av kvarstående kapital. Jag vill nämna att ett inberäkande av också kapitalkostnaderna skulle innebära en höjning av nuvarande kanalavgifter för Trollhätte kanal med nära 50 % och för Södertälje kanal med mer än 100 %.

Förslagen går emellertid längre än så. För Trollhätte kanals del skall enligt förslaget i propositionen från årsskiftet kostnadsskillnaderna jämfört med konkurrerande kusthamnar sänkas betydligt. Jämfört med den taxa som eljest skulle ha gällt går sänkningarna för det högvärdiga godset upp till ca 3 kr. per ton. Alla godsslag får sänkningar om än av olika höjd. Taxesänkningarna har drivits så långt som det går utan att föregripa de allmänna principerna för en framtida trafikpolitik.

Jag vill understryka att jag med taxesänkningar här menar generella sänkningar. Härtill finns det ju möjligheter för kanalförvaltningen att ge rabatter. Det kan ligga i förvaltningens egna ekonomiska intressen att lämna mycket långtgående sådana rabatter för att slå vakt om viss trafik eller se till att annan trafik förs över till sjöfarten. Jag tänker på en sådan vara som flisen till massafabrikerna. Kanalförvaltningen samarbetar här naturligen med Vänerns seglationsstyrelse. Jag vill också betona att såväl Vattenfall som seglationsstyrelsen har ställt sig bakom regeringens förslag.

Skulle kanalförvaltningen i något fall finna att behovet av rabatter går längre än de egna ekonomiska intressena motiverar kan frågan överlämnas till regeringen för prövning. Jag utgår från att så sker om det skulle visa sig påkallat. Från kommunikationsdepartementets sida kommer vi att noga följa utvecklingen. År 1978 får i olika avseenden ses som en försöksperiod i fråga om såväl den allmänna farledsvaruavgiften som de speciella kanalavgifterna.

Mitt resonemang om Vänertrafiken gäller också Mälarsjöfarten. Skall man gå längre än vad som finns angivet i propositionen måste en samordning ske av avgiftspolitikerna mellan Södertälje kanal och Hammarbyleden. Förutsättningarna för en sådan samordning har av bl. a. tidsskäl inte gått att klargöra. Det skulle ju bl. a. behövas ingående förhandlingar

Torsdagen den
15 december 1977

*Nytt system för de
statliga sjöfartsav-
gifterna*

med Stockholms kommun. Jag vill emellertid erinra om att utformningen av de allmänna sjöfartsavgifterna påtagligt gynnar Mälartrafiken vilken led passerande fartyg än utnyttjar. Härtill kommer minskningen av de kanalavgifter som i Södertälje kanal utgår för huvuddelen av torrlastgodset, sänkningar som inte obetydligt bör ytterligare öka Mälarhusnarnas konkurrenskraft.

Herr talman! Jag anser att i fråga om både Väner- och Mälartrafiken propositionens förslag går så långt som det är praktiskt möjligt. Regeringen slår vakt om kanaltrafiken och också om den inrikes sjöfarten i allmänhet. Den dag som det finns ett bättre och mera allsidigt underlag kan det visserligen finnas skäl att gå än längre, men det får prövas då.

BIRGER ROSQVIST (s) kort genmäle:

Herr talman! Kommunikationsministern sade att han var förvånad över den reservation som var fogad till detta betänkande. Jag är lika förvånad över att kommunikationsministern är förvånad.

Vi har menat allvar med våra framställningar om att insjöhamnarna skall bli behandlade på samma sätt som hamnar som ligger ute vid kusten. Vår besvikelse delar vi nu med företrädare för dessa regioner. De reaktioner som kommit under den tid som propositionen varit offentlig – framför allt i tidningarna i dessa områden – har väl inte gått kommunikationsministern helt förbi. Reaktioner har kommit från kommunalfolk, hamnchefer, skeppsredare och andra som har med sjöfarten att göra. Man är besviken över att inte få denna likvärdiga behandling.

I remissvaren över utredningsbetänkandet förordade man från flera håll en skattefinansiering av avgiftssättningen. Är det inte där problemet ligger för kommunikationsministern? Har det inte varit svårt att få budgetministern och andra statsråd med på detta? Detta är en sak som kostar ett tiotal milj. kr., och det har väl varit svårt att få fram dem. Men vi kan visa på ett sätt, med vars hjälp vi kan plocka fram de pengar som kan behövas för ändamålet. Det har uppgivits att 30 öre skulle vara ett riktigt belopp, men jag kan mycket väl tänka mig att det kan vara några ören mer eller t. o. m. några ören mindre. Men på den fråga som ställdes av utskottets vice ordförande till statssekreteraren i departementet, när han var på besök hos utskottet vid den hearing som hölls om denna fråga, svarades att de siffror som omnämns i den socialdemokratiska motionen i och för sig var realistiska. De skulle ungefär stämma med vad vi kommit fram till.

Det framgick av herr Turessons anförande att man ansåg sig ha gått långt och att propositionen skulle tillfredsställa dem som trafikerar våra inlandsfarvatten. Men den gör väl inte helt detta, eftersom det fattas ca 10 milj. kr. som man hade behövt sänka avgifterna med. Det är dessa miljoner som departementet inte har kunnat få fram.

Kommunikationsministern BO TURESSON:

Herr talman! Birger Rosqvist vet naturligtvis lika bra som jag att kravet på att sjöfartsverkets intäkter skall svara mot verkets kostnader är en

av ingredienserna i 1963 års trafikpolitiska beslut. Det är därför ganska fåfängt att tala om att man skulle försöka gå över till ett skattefinansieringssystem. Vad skulle Birger Rosqvist och andra riksdagsmän säga om vi – helt frikopplat från all annan trafikpolitisk samordning – bröt ut en del på det sättet? Nej, vi har att rätta oss efter riksdagsbeslutet från 1963 som fortfarande gäller och som säger att verket skall finansieras genom avgifter. Men ärendet har inte skötts riktigt under ett stort antal år och därför har vi ett ackumulerat underskott på 120 milj. kr. hos sjöfartsverket. Detta är ett av de dåliga arv som vi fått överta, något som jag nu försöker rätta till.

Det är således ganska naivt att tala om att det behövs tiotals miljoner när det sammanlagt behövs 120 miljoner – visserligen inte på en gång, men vi måste se till att vi betar av det ackumulerade underskottet så snart som möjligt för att komma i balans.

BIRGER ROSQVIST (s) kort genmäle:

Herr talman! Det är inte jag som talat om skattefinansiering, Bo Turesson, utan det var flera remissinstanser som gjorde det. Vi har visat på sätt att skaffa fram dessa pengar.

Kommunikationsministern säger att han övertog ett verk – sjöfartsverket – som hade väldigt stora skulder och att det gäller att få fram pengar för att täcka den stora förlusten. Här vill jag erinra kommunikationsministern om att det största underskottet härrör från innevarande budgetår. Det är nu som vi fått den allra största delen av underskottet, och beträffande det här budgetåret är väl inte nuvarande kommunikationsministern helt oskyldig? Att i det här sammanhanget skylla ifrån sig är väl att spotta litet grand i motvind.

RUNE JOHANSSON i Åmål (s):

Herr talman! Med hänsyn till riksdagens stora arbetsbelastning skall jag fatta mig så kort som möjligt. Jag kommer att säga några ord om Vänertrafiken.

Vi socialdemokrater som bor inom Vänerregionen har flera år här i riksdagen motionerat om att godstrafiken på Vänern och dess hamnar bör få arbeta under samma betingelser som sjöfarten på våra hamnar i övrigt. Därför ser vi denna proposition som en halv framgång. Tyvärr går departementschefen bara halva vägen när det gäller att jämställa Väner- och kustsjöfarten i avgiftshänseende. Här håller jag helt med Birger Rosqvist i hans kritik av regeringens och utskottets handlande.

Den socialdemokratiska reservationen visar med sitt förslag att det endast krävs en avgiftshöjning av ungefär 30 öre per ton fraktad olja för att göra det möjligt att helt jämställa Vänersjöfarten med kustsjöfarten i avgiftshänseende. Det förslaget har fått ett starkt stöd från kommuner och näringsliv och från andra organ som sysslar med sjöfrakt.

Nu säger kommunikationsministern att Vänerens seglationsstyrelse ställer sig bakom regeringens förslag. I en artikel i en större dagstidning

Torsdagen den
15 december 1977

*Nytt system för de
statliga sjöfartsav-
gifterna*

uttalar sig lotsbefälhavaren på Vänern i dag enligt följande:

”– Följ motionärerna och se bort ifrån partipolitisk prestige – – –.
– Detta är en mycket viktig regionalpolitisk fråga för Vänerlänen, fram-
håller han.”

Den uppfattningen delas också av hamncheferna i Karlstad och Kristinehamn och av en hel del andra människor med ganska stort inflytande.

Herr talman! Det borde också råda total enighet bland oss politiker som representerar regionerna runt Vänern och Mälaren beträffande den positiva betydelsen av ett bifall till den socialdemokratiska reservationen. Det rör sig ju i det här fallet som jag tidigare sade bara om 30 öre per ton fraktad olja och det belastar inte heller statsbudgeten. Frågan för oss är inte endast en affär för hamnar, redare och näringsliv som behöver sjöfart, utan genom en bättre förutsättning för insjöfarten kommer en betydande del av tung landsvägstrafik att avlastas vägnätet, som i dessa regioner är hårt belastat. Därför talar alla skäl för att vi redan i dag bör ta ett beslut som ger dessa positiva effekter.

Vad innebär då den nya taxan enligt den borgerliga majoritetens förslag? Den slår olika för olika godsslag och olika fartyg, beroende på fartygsstorlek. I princip blir det nu dyrare godset – exempelvis spannmål, massa och papper – billigare under det att det nu billiga godset – t. ex. importerade mineraloljor och stenprodukter – blir dyrare.

Jag skall bara redovisa ett par exempel. Med majoritetsförslaget blir en last om 3 000 ton stenmaterial 60 öre dyrare per ton. En last om 2 000 ton importerad olja blir 90 öre dyrare per ton. Däremot blir en last om 2 000 ton papper eller massa 1 kr. 90 öre billigare per ton. Det är också just dessa laster som ger den största avgiftsminskningen för Vänersjöfarten.

Men enligt reservationens förslag skulle i stället den importerade oljan bli 1 kr. 60 öre billigare per ton och massa och papper 3 kr. 50 öre billigare per ton. Just denna skillnad kan bli avgörande när det gäller att välja transportsätt för Vänersjöfarten.

Vi har tidigare i riksdagen varit överens om utbyggnaden av Trollhätte kanal till att medge ett djupgående på 5,3 meter, och vi var helt överens om satsningen på Vänerisbrytaren. Dessa satsningar hade ett gemensamt syfte, nämligen att stimulera Vänersjöfarten året om. Men om denna satsning skall ge full utdelning, måste också Vänersjöfarten ges möjlighet att konkurrera på samma villkor som kustsjöfarten och landsvägstrafiken.

Det är detta synsätt som den trafikpolitiska utredningen förordar och som också fått så starkt stöd i både Väner- och Mälarenregionerna. Därför är det förvånande att vi inte kunnat nå enighet i utskottet om den socialdemokratiska motionen.

Jag yrkar bifall till reservationen.

BERTIL JONASSON (c):

Herr talman! Fraktkostnaderna i de inre delarna av vårt land har genom de geografiska förutsättningarna varit höga. Det är en stor nackdel för

näringslivet och för sysselsättningen exempelvis i Värmland. Vid flera tillfällen har jag, också tillsammans med andra ledamöter, motionerat om införande av ett bättre frakttöd. Under den förra regeringens tid nådde vi inga resultat, eftersom man först ville invänta trafikpolitiska utredningens förslag. Den nya regeringen har nu lagt fram ett förslag som minskar fraktkostnaderna, och det är ett bra steg på vägen, men det är ändå enligt min mening ingalunda till fyllest. Kommunikationsministern menar dock att det i nuvarande läge inte är möjligt att lägga fram ett mer långtgående förslag, och den bedömningen får vi väl acceptera. Men jag vill ändå understryka att vi från Vänerland och från de områden som berörs av Vänersjöfarten vill ha en likställighet med andra hamnar.

Jag vill också deklarerera min anslutning till det resonemang som tidigare har förts från denna talarstol om att vattentransporterna från national-ekonomisk synpunkt framstår som riktigast. Jag skall villigt erkänna att reservationen synes ge vårt län en bättre situation än propositionens förslag gör. Men kommunikationsministern har redogjort för de problem som föreligger på detta område, och jag vill understryka att det är fråga om ett rätt invecklat avgiftssystem.

Kommunikationsministern säger att en utvärdering av transportstödet skall ske nästa år och att stödet då också skall kunna utvidgas. Då måste enligt min mening en ytterligare förbättring ske för Vänerns vidkommande, och det kan då bli fråga om ett förslag som är bättre än reservationens. Men då måste det också framläggas en grundligare utarbetad finansieringsplan för ett sådant system.

Jag måste erkänna att jag inte riktigt kan förlika mig med reservationens förslag att utan vidare höja avgiften per ton olja med 30 öre. Jag vet inte heller om höjningen är tillräcklig. Det bör bättre utredas hur förslaget faller ut och vilka finansieringskonsekvenserna blir.

Kommunikationsministern upplyser att det nu inte varit möjligt att ta upp hela frågekomplexet och att vi därför fått denna dellösning. Med hänsyn till de synpunkter som framkommit och med hänsyn till de förslag som kommunikationsministern ställt i utsikt finner jag trots allt att bästa lösningen ligger i propositionens och utskottsmajoritetens förslag. Jag utgår ifrån att de förslag som vi kan räkna med 1978 skall bli bättre än reservationens.

Med hänsyn härtill, herr talman, ber jag att få yrka bifall till trafikutskottets hemställan.

RUNE JOHANSSON i Åmål (s) kort genmäle:

Herr talman! Jag känner Bertil Jonasson som en stabil karl som i många fall har vågat säga ifrån vad han anser vara riktigt. Han har också många gånger lagt egna förslag för att främja sysselsättningen i det län som han representerar.

Bertil Jonasson säger att reservationens förslag är ett bra steg men att det inte är till fyllest. Med den höjning av avgifter på 30 öre per

Torsdagen den
15 december 1977

*Nytt system för de
statliga sjöfartsav-
gifterna*

ton olja som vi föreslagit avskaffas kanalavgifterna. Då blir det konkurrensutjämning. Då arbetar Vänersjöfarten på samma villkor som kustsjöfarten. Och, Bertil Jonasson, det måste väl inte vara en ledstjärna för alla centerpartister att inte nå ända fram!

BERTIL JONASSON (c) kort genmäle:

Herr talman! Jag vill till Rune Johansson säga att förslaget i reservationen kan vara bättre i nuläget än propositionens och utskottsmajoritetens förslag. Men det finns så många andra faktorer som inverkar och påverkar de här frågorna att man vill utvärdera konsekvenserna av det hela och få klarhet när det gäller finansieringssystemet. Jag är något betänksam inför hur en sådan utjämning kan slå inte minst för andra glesbygder i vårt avlånga land. Vi skall inte heller bortse från de konsekvenser som detta kan få för industrin.

RUNE JOHANSSON i Åmål (s) kort genmäle:

Herr talman! Det är inte så komplicerat, Bertil Jonasson. I stället för att man lägger på 1:90 kr. per ton kan man lika gärna lägga på 2:20 kr. per ton. Det är inte konstigare än så, Bertil Jonasson.

BERTIL JONASSON (c) kort genmäle:

Herr talman! Om det bara vore just detta som var det avgörande skulle kanske inte situationen vara så svår. Men när man läser propositionen och ser alla de olika faktorer som påverkar frågan kan man inte vara säker på om reservationens förslag verkligen är helt riktigt. Jag betvivlar det inte minst med hänsyn till den diskussion som förts här i dag.

MAGNUS PERSSON (s):

Herr talman! Propositionen 1977/78:13 behandlar sjöfarten inom främst Vänern och Mälaren, där insjöfartens framtid är i uppenbar fara.

Låt mig inledningsvis slå fast att kommunikationsministerns inlägg här i dag icke på något sätt skingrat dimmorna. Tvärtom! Inga som helst löften gavs. Departementschefen anser tydligen att föreliggande lagförslag är bra och tillräckligt.

Den 24 januari 1974 motionerade vi riksdagsledamöter, bosatta i en räjong som har nära anknytning till Vänern och insjöfarten, om trafikstöd. Den motionen vann inte riksdagens gehör utan avslogs med olika motiveringar. Vi motionärer återkom året därpå. I januari månad 1975 blev motionen med något annorlunda motivering positivt behandlad och hänköts till den trafikpolitiska utredningen. Båda motionerna var s. k. fempartimotioner och bakom oss hade och har vi fortfarande en mycket stark opinion för att få en bättre tingens ordning. Länsstyrelserna i berörda län i Vänerland, Vänerkommittén och en rad andra intressenter ställde och ställer fortfarande krav på oss riksdagsmän i berörda län och regioner. Något måste ske.

Nåväl, åren har gått och frågan har stötts och blöts i en utredning,

och alla parter borde vid det här laget vara ense om en sak, nämligen den att om insjöfarten skall ges en rejäl chans att hävda sig, måste vi också öppna finansieringsvägar i endera riktningen. Utredningens förslag har remissbehandlats, och regeringen har nu lagt fram en proposition som till viss del tillgodoser våra motionskrav.

Herr talman! Om jag nu säger till viss del, menar jag att föreliggande förslag är alltför magert och inte täcker vad vi ursprungligen avsåg i våra fempartimotioner. Vi menade och menar alltså att vi måste tillgodose insjöfartens berättigade krav på en vettig trafikpolitik. Miljöskäl, energisnålhet och nedbringande av olycksfallsfrekvensen på våra vägar är alla tungt vägande skäl för att vi bör prioritera insjöfarten. Regeringen nådde inte ända fram, och jag vill som första undertecknare på den eller de ursprungliga motionerna säga att det lagförslag som här föreligger inte är tillräckligt.

Varför? Jo, därför att denna s-reservation om ett ökat uttag av 0:30 kr. högre pris per ton olja ger oss ett betydligt bättre utgångsläge och vi med det förslaget uppnår betydligt bättre förutsättningar för insjöfarten. Vi skulle med s-reservationen nyttja de investeringar som stat och kommun lagt ned vid fördjupningen av Trollhätte kanal.

De samhällsekonomiska fördelarna av insjötrafiken har betonats av en rad remissinstanser och stöds av hamnar, näringsliv och många, många andra närstående intressen. Överlotsen på Vänern har uttalat sig och klart deklarerat att regeringen bör lyssna på oppositionen och biträda reservanternas förslag om en finansiering med avgiftshöjning per ton olja. Den proposition som tidigare aviserats har hälsats med tillfredsställelse av berörda parter, men, herr talman, det var innan den kom på kammarens bord. Jag vet att många är djupt besvikna på föreliggande proposition, så det är ingen överdrift jag gör mig till tolk för.

Vi som lever och bor inom regionen och brottas med dessa problem känner trycket och vet att om vi skall överleva måste insjöfarten ges en helt annan status. Jag väddar till mina kollegor här som bor runt Vänern och Mälaren: Rösta med s-reservationen, så kan vi åka hem och träffa alla ända från stuvare till sjömän, redare och hamnchefor, kommunalmän och -kvinnor och säga till dem att vi nådde ända fram!

Behovet av en ändring av bestämmelserna har accentuerats ytterligare genom den utvidgade Vänersjöfart som utbyggnaden av Trollhätte kanal och stationeringen av en fast isbrytare i Vänern medger. Med garantier för åretruntsjöfart vågar företag, kommuner och rederier på ett helt annat sätt än tidigare satsa på Vänern. Karlstads kommun och Uddeholm har byggt en storterminal i Karlstad, Ahlmarks- och Thunrederierna bygger nya, stora specialfartyg etc.

När staten efter åratals utredningar och diskussioner – i vilka bl. a. en Uddevallakanal funnits med som alternativ – nu har satsat upp emot 70 milj. kr. på en förbättrad Vänersjöfart har staten självfallet inte gjort det bara för att få slut på tjetet från Vänerland. Regering och riksdag har insett att åretruntsjöfart med större fartyg i det stora innanhavet

Torsdagen den
15 december 1977

*Nytt system för de
statliga sjöfartsav-
gifterna*

Vänern skulle få stor betydelse också från närings- och regionalpolitisk synpunkt. Utredningar har visat att Uddeholm och Billerud förlorat åtskilliga miljoner årligen på två tre vintermånaders sjöfartsstopp i Vänern. Ja, storbolagen hotade en gång i tiden med att dra tillbaka sina transporter från Vänern helt och hållet om ingenting skedde med kanalen och transportstödet. En jämförelse med andra länder visar att det i exempelvis Tyskland är inlandsstäder med egna hamnar som växer snabbast.

När nu staten inkl. kommunerna har satsat närmare en kvarts miljard kronor i Vänersjöfarten – den siffran är säkert i underkant – tycker vi, herr talman, att man också bör fullfölja satsningen med trafikstöd där. Det kan inte vara riktigt att staten nu motarbetar sin egen kraftiga satsning på Vänern med ett ihåligt stödsystem, som fortfarande favoriserar konkurrerande transportvägar. Tunga skäl talar för att riksdagen bör ändra på bestämmelserna och följa s-reservationen.

I dagens båda ortstidningar kan vi läsa en rad uttalanden, och samtliga är eniga om att s-reservationen är ett bättre förslag. Det är inget överbud som lagts av socialdemokraterna. Jag skulle vilja fråga moderaterna om de verkligen anser vår reservation vara ett överbud. Vänerns seglationsstyrelse har för resten, herr kommunikationsminister, för ca två veckor sedan beslutat att helt ställa sig bakom s-reservationen om en ökad finansiering.

Herr Bertil Jonasson säger att han inte är nöjd med vare sig regeringens förslag eller s-reservationen. Men i rimlighetens namn bör det väl vara lättare, Bertil Jonasson, att rösta med s-reservationen, som i varje fall ger ca 10 milj. kr. Det är ju de pengarna man i dag inte har.

När länsstyrelsen i Värmlands län yttrade sig över trafikpolitiska utredningens betänkande, sade man att 3 kr. per ton, som var utredningens förslag, icke skulle stå i relation till den kostnadsminskning som transportstödet ger för landtransporter – då skulle det uppgå till närmare 7 kr. per ton. Länsstyrelsen var enhällig i sitt yttrande.

Herr talman! Detta är självfallet en fråga som berör oss i Vänerland och Mälardalen. Vi borde kunna hålla ihop och ge regionerna en verkligt rejäl chans att främja vår utomordentligt viktiga insjöfart. Ju mer jag läser s-reservationen, desto mer övertygad blir jag om att alla de opinionsyttringar som hörts av är riktiga. Lägg bort prestigetänkandet i detta fall och gå på vår s-reservation! Det gamla ordspråket att medan gräset växer dör kon kan man tillämpa på det nu föreliggande förslaget. Jag tycker, herr talman, att innan vi nu åker hem och börjar våra julferier, bör vi följa dels det remissyttrande som länsstyrelsen i Värmlands län har avgivit i samband med behandlingen av utredningens förslag, dels s-reservationen i det skick den nu ligger på bordet.

Jag vill än en gång säga att det inlägg som kommunikationsministern gjorde här har verkligen för vår del icke gett oss några större förhoppningar. Jag kunde bara märka att departementschefen tydligen är nöjd med föreliggande förslag, och jag kan icke åka hem till Värmland och

säga att vi kan förvänta oss ett bättre.

Herr talman! Jag yrkar bifall till den föreliggande s-reservationen.

ROLF SELLGREN (fp) kort genmäle:

Herr talman! Jag vet att kammarens tid är pressad, och jag skall fatta mig mycket kort.

Magnus Persson byggde upp sitt anförande med utgångspunkt i en motion som han fick bifallen 1975. Så här var klämman, herr Persson, i motionen 1975:582 av herr Persson i Karlstad m. fl. (s, c, fp, vpk): "att riksdagen hos regeringen begär en översyn och en revidering av nuvarande transportstödsbestämmelser, för att i första hand eliminera de i motionen påtalade konkurrensförskjutande verkningar stödet medför mellan land- och sjötransporter i Vänerområdet".

Motionen koncentrerades alltså till transportstödet. Som jag tidigare redovisat bifölls motionen och hänsköts till trafikpolitiska utredningen. Utredningen fann att om man hade följt motionens förslag skulle man ha nått fram till ett transportstöd på 800 000 kr. per år. Utredningen och departementet fann att detta var för litet. Vi har gått längre, och det förslag som nu föreligger ger, som jag tidigare har sagt, nära nog fem gånger mer än vad motionärerna krävde. Ni har inte bara nått fram, ni har med rasande fart nått förbi det krav ni ställde. Ni har satt ett större rekord än vad Stenmark någonsin har gjort hittills!

Kommunikationsministern BO TURESSON:

Herr talman! Med anledning av Magnus Perssons våldsamma anförande vill jag bara säga att vi var nödsakade att höja avgiftsintaget för att klara verkets ekonomi. Det gick inte att höja det genom en procentuell ökning av det gamla systemet utan att därigenom åstadkomma mycket stora orättvisor. Den modell som vi valde var den som låg närmast till hands i den situation vi befann oss i, med den korta tid vi hade på oss och med den korta tid som stod till buds för prövning av trafikpolitiska utredningens delförslag.

I den mån det här systemet, som jag nu hoppas riksdagen kommer att besluta om om några minuter, leder till en sned konkurrenssituation mellan insjöfart och landsvägstransporter finns alltid den generella möjligheten i varje särskilt fall att få rabatter medgivna av sjöfartsverket och i sista hand av regeringen i kommunikationsdepartementet. Jag skall låta det vara angeläget att se till att de rabattmöjligheterna utnyttjas på ett sådant sätt att inte sjöfarten missgynnas.

MAGNUS PERSSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Jag vill först säga till herr Sellgren: Låt oss inte drömma alltför mycket om den snö som föll i fjol – men Stenmark är bättre i år.

När utredningsförslaget har remissbehandlats, herr talman, borde regeringen ha lyssnat på remissvaren. Jag skall till kammarens protokoll

läsa in än en gång vad länsstyrelsen i Värmlands län säger: Däremot är det enligt länsstyrelsens mening tveksamt om förslaget kommer att leda ens till en ökning av godsmängden. Sänkningen av kostnaden med 3 kr. per ton genom regional kostnadsutjämning bör ställas i relation till den kostnadsminskning som transportstödet ger för landtransporter som är 7 kr. per ton.

Herr talman! Till kommunikationsministern vill jag säga att vi ju har dokumenterat att transportstödet redan i dag är snedvridet. Därför hoppas jag i motsats till kommunikationsministern att man icke följer föreliggande proposition. Här finns tillräcklig dokumentation och jag hoppas att kammarens ledamöter, inte minst de som bor runt Vänern och Mälaren, förstår att förslaget i s-reservationen är betydligt överlägset regeringens förslag.

ROLF SELLGREN (fp) kort genmäle:

Herr talman! Jag konstaterar bara att herr Persson betraktar de motioner han har väckt tidigare år som snö. Men vi har tagit mer seriöst på den motionen och gått längre, så att Vänerområdet har fått ett betydligt kraftigare stöd än vad man begärde i den snömosmotion som man skrev 1975.

MAGNUS PERSSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Till Rolf Sellgren vill jag säga att ordet snömos må stå för honom och hans partivänner.

När det nu väcks en motion som kräver att utredningen lägger ett förslag till en klar gränsdragning och att man får en lika bra tingens ordning för sjötransporter och landtransporter, när man får en rad remissyrkanden och yttranden som säger att det icke tillnärmelsevis är vad man hade tänkt sig, när man kan följa tidningsdebatten i vilken båda regiontidningarna, redare, hamnchefer och stuvare säger att det redan i dag finns en väldokumenterad snedbalans, då tycker jag inte att det finns någon som helst anledning för kammarens ledamöter att vänta – vi kan redan i dag dokumentera det här, herr talman.

TAGE ADOLFSSON (m):

Herr talman! Den fråga som nu behandlas berör i högsta grad sjöfarten på Mälaren och Vänern, och man frågar sig med fog: Varför tillämpas inte samma taxesättning i dessa insjöhamnar som för kusttrafiken?

Från den utgångspunkten kunde det vara frestande att stödja det socialdemokratiska förslaget som återfinns i reservationen. Men om man granskar regeringens propositionen och vad den borgerliga majoriteten skriver i utskottsbetänkandet kommer frågan i en annan och klarare dager.

Departementschefen hänvisar till trafikpolitiska utredningen. Den är färdig med sitt arbete inom några veckor. Med utgångspunkt i kommunikationsministerns uttalande bl. a. här i dag, som jag tar som ett

löfte, skall frågan om jämställda taxor vad gäller insjöfart och kustsjöfart prövas av riksdagen under år 1978. Detta har den borgerliga majoriteten i trafikutskottet tagit fasta på. Utskottet säger i betänkandet:

”Enligt trafikpolitiska utredningens delbetänkande bör frågan om att vidga transportstödet till att omfatta annat än landtransporter övervägas i samband med att stödet nästa år blir föremål för en gemensam översyn. Frågan om att jämställa kust- och inlandshamnarna i avgiftshänseende torde enligt utskottet vara avhängig av en sådan utvärdering. Även resultatet av den trafikpolitiska utredningens arbete synes böra avvaktas. Med hänvisning bl. a. härtill finner utskottet att förevarande motionsyrkanden ej bör föranleda någon särskild åtgärd från riksdagens sida. Detsamma synes gälla yrkandet i motionen 1977/78:81 att regeringen vid utformandet av kommande trafikpolitiska proposition beaktar de samhällsekonomiska fördelar, som vattenvägsbaserad transport medför framför andra transportmetoder, och bl. a. föreslår de åtgärder som erfordras för att stimulera ökad kanal- och insjötrafik.”

Jag tar som sagt kommunikationsministerns uttalande som ett löfte och kan därför på goda grunder under nästa år avvakta ett förslag till jämställda taxor för sjöfarten på kust- och insjöhamnar, ett förslag som är förankrat i trafikpolitiska utredningen och som är väl underbyggt i alla avseenden. Därmed slipper riksdagen ta ett förhastat beslut enligt den socialdemokratiska reservationen. Det bör kanske tilläggas att vad som försumrats i den här frågan av den gamla regeringen under lång tid bör rättas till så snart ske kan, men det bör därför inte bli något hastverk. Det är exempelvis inte självklart att insjöfarten skall belastas med extra oljeavgifter. När vi sedan utredningen lagt fram sitt förslag kan få en helhetssyn på sjöfarten kommer med säkerhet insjöfarten att vinna på detta.

Herr talman! Jag yrkar bifall till utskottets hemställan.

ROLAND SUNDGREN (s):

Herr talman! Bra och billiga transportvägar har varit en av de betydelsefullaste faktorerna för utvecklingen av vårt land från ett jordbrukarsamhälle till ett dynamiskt högindustrialiserat samhälle. Det är inga tillfälligheter som gjort att Västmanlands län i den utvecklingen blivit Sveriges mest industrialiserade län. Här har råvarorna funnits – malmen och skogen – och här har under århundradenas lopp utvecklats en yrkeskunnig arbetarstam och en långt driven teknisk skicklighet. Men en av de viktigaste förutsättningarna har också varit ett väl utvecklat transportsystem, inte minst till sjöss och på järnväg.

I medvetande om vattenvägarnas betydelse för det västmanländska näringslivets transporter och för möjligheterna att etablera nya industrier till länet drev kommunal- och rikspolitiker från Västmanland under ett tiotal år hårt frågan om en ombyggnad av Södertälje kanal och en fördjupning av Mälarfärleden. År 1971 fattade riksdagen beslut om denna fördjupning. Nu är detta arbete slutfört, och Mälaren är i dag en tra-

Torsdagen den
15 december 1977

*Nytt system för de
statliga sjöfartsav-
gifterna*

fiksäkrare transportväg med möjligheter för större fartyg att trafikera sjön.

Ett steg som nu kan betyda ännu mer för själva utnyttjandet av de stora investeringar som gjorts i bl. a. Södertälje kanal, Mälarfjärden samt Västerås och Köpings hamnar är att låta samma avgiftsprinciper gälla för trafiken på Väneren och Mälaren som för trafiken på våra kusthamnar. Detta var något som den trafikpolitiska utredningen föreslog och som även de borgerliga ledamöterna i denna utredning då ansåg vara riktigt.

I dag har riksdagen att ta ställning till ett förslag som fortsätter att diskriminera kanal- och insjötrafiken i Väneren och Mälaren genom att belasta trafiken med särskilda kanalavgifter för Södertälje och Trollhätte kanal. Detta är än mer allvarligt i en situation där näringslivet i Värmland, Bergslagen och Västmanland är inne i en besvärlig konjunktur- och strukturkris, som hotar hela samhällets existens. Jag behöver bara nämna ortnamn som Riddarhyttan, Fagersta, Norberg, Hallstahammar och Nybybruk. Orter som står och faller med ett eller två företag – företag som har Mälarahamnarna som hemmahamn och som i dag behöver allt det stöd och den stimulans de kan få för att klara sig igenom den kris de är inne i. Och här betyder billiga transporter en hel del.

Efter alla investeringar som gjorts under 1970-talet för en ökad sjötrafik på Mälaren finns det i dag en överkapacitet, som det från samhälls-ekonomiska synpunkter är viktigt att utnyttja, inte minst därför att sjötransporterna också är energibesparande. Och spara energi är ju någonting som denna regering säger sig vilja göra.

En röst på den socialdemokratiska reservationen borde vara självklar för de borgerliga ledamöterna på Västmanlandsbänken, om de vill vara med och slå vakt om vårt läns näringsliv. Här finns en möjlighet att på ett konstruktivt sätt stärka näringslivets konkurrenskraft genom positiva åtgärder – bättre och billigare transporter. Därför bör, som den borgerliga Västmanlands Läns Tidning skrivit i dagens ledare, riksdagsmännen i Västmanland "gärna inte missa chansen att göra en insats för den betydelsefulla Mälartrafiken!" Det finns ingen anledning att vänta. Här finns ett konkret förslag att rösta på. Rösta på det! Näringslivet i vårt län är i akut behov av allt det stöd det kan få.

Herr talman! Jag vill med det sagda yrka bifall till reservationen i trafikutskottets betänkande 1977/78:8.

STEN SVENSSON (m):

Herr talman! Upprustningen av Trollhätte kanal samt tillkomsten av Vänerisbrytaren har möjliggjort en fortsatt utveckling av Vänersjöfarten. Likaså kan upprustningen av Göta kanal bli betydelsefull för denna trafik.

Dessa satsningar motverkas av det nuvarande systemet med transportavgifter, vilket den här debatten har visat. Jag vill på den punkten helt instämma i vad Tage Adolfsson anför.

Av kommunikationsministerns anförande har emellertid framgått att regeringens ambitioner är att helt jämställa insjöhamnar och kusthamnar

i dessa avseenden. Propositionens förslag är alltså ett första steg i denna riktning. Det innebär klara förbättringar i förhållande till nuvarande förhållanden.

Jag tolkar, i likhet med Tage Adolfsson, kommunikationsministerns löften här i kammaren på det sättet, att regeringen kommer att vidta åtgärder för att så snabbt som det är möjligt motverka kostnadsmässigt omotiverade fördelar för alternativa transportmedel. Regeringen kommer således att säkerställa att Mälar- och Vänersjöfarten får spela den roll i det svenska transportsystemet, som från samhällsekonomiska synpunkter är motiverad.

Vi kan därför, herr talman, från denna utgångspunkt acceptera utskottets förslag i avvaktan på kommande regeringsförslag.

Med detta anförande, i vilket Göthe Knutson (m) och Björn Körlof (m) instämde, var överläggningen slutad.

Mom. 1 och 2

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

Mom. 3

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

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

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då Birger Rosqvist begärde röst-räkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja - 151
Nej - 146

Mom. 4

Utskottets hemställan bifölls.

På förslag av andre vice talmannen beslöts att kammarens förhandlingar skulle fortsättas vid morgondagens sammanträde.

§ 3 Andre vice talmannen meddelade att på föredragningslistan för morgondagens sammanträde skulle jordbruksutskottets betänkande nr 10 uppföras främst bland två gånger bordlagda ärenden.

Nr 53

§ 4 Kammaren åtskildes kl. 23.58.

Torsdagen den
15 december 1977

In fidein
TOM T:SON THYBLAD

/Solveig Gemert