

Onsdagen den 28 mars

kl. 10.00

Onsdagen den

28 mars 1973

### § 1 Val av en riksdagens ombudsman

Ordet lämnades på begäran till

Herr JOHANSSON i Trollhättan (s), som yttrade:

Justitieombudsmannen Gunnar Thyresson utsågs den 5 november 1969 till riksdagens ombudsman. Valet avsåg tiden intill dess nytt val förrättats under fjärde året därefter. Ämbetsperioden utgår således i år. Med hänsyn till bestämmelserna i § 68 första stycket riksdagsordningen och 66 § riksdagsstadgan har JO-delegationen upptagit frågan om nytt val av en riksdagens ombudsman. Samråd har därvid ägt rum med de av riksdagen valda ledamöterna i talmanskonferensen.

JO-delegationen föreslår enhälligt att riksdagen för tiden från valet till dess nytt val skett under fjärde året därefter till riksdagens ombudsman omväljer justitieombudsmannen Gunnar Thyresson.

Herr TALMANNEN anförde:

Valet av en riksdagens ombudsman avser tiden från valet till dess nytt val sker under fjärde året härefter. JO-delegationen har föreslagit omval av justitieombudsmannen Gunnar Thyresson.

Kammaren beslöt att utse Gunnar Thyresson till riksdagens ombudsman för tiden från valet till dess nytt val under fjärde året härefter skett.

### § 2 Justerades protokollet för den 20 innevarande månad.

### § 3 Meddelande ang. plena den 4–6 april

Herr TALMANNEN yttrade:

Såvitt nu kan bedömas blir det nödvändigt att *dels* anordna kvällsplena onsdagen den 4 och torsdagen den 5 april, då sammanträdena börjar kl. 10.00 respektive kl. 12.00, *dels* anordna arbetsplenium fredagen den 6 april. Sammanträdet sistnämnda dag tar sin början kl. 10.00 och avslutas senast omkring kl. 15.30.

§ 4 Föredrogs och hänvisades Kungl. Maj:ts proposition nr 86 till näringsutskottet.

§ 5 Föredrogs och hänvisades motionerna  
nr 1629–1634 till civilutskottet,  
nr 1635 till trafikutskottet,  
nr 1636–1641 till konstitutionsutskottet,

nr 1642--1646 till inrikesutskottet,  
nr 1647--1649 till socialförsäkringsutskottet,  
nr 1650 till inrikesutskottet,  
nr 1651 till näringsutskottet,  
nr 1652 till finansutskottet,  
nr 1653 och 1654 till näringsutskottet,  
nr 1655--1657 till finansutskottet,  
nr 1658 till näringsutskottet,  
nr 1659 till finansutskottet,  
nr 1660 och 1661 till kulturutskottet,  
nr 1662 till lagutskottet samt  
nr 1663--1666 till försvarsutskottet.

§ 6 Föredrogs, men bordlades åter lagutskottets betänkanden nr 8 och 9 samt kulturutskottets betänkanden nr 9, 11, 13 och 14.

§ 7 Föredrogs och bifölls interpellationsframställningen nr 64.

### § 8 Utgifterna på driftbudgeten inom kommunikationsdepartementets verksamhetsområde

Föredrogs trafikutskottets betänkande nr 1 i anledning av propositionen 1973:1 i vad avser utgifterna på driftbudgeten för budgetåret 1973/74 inom kommunikationsdepartementets verksamhetsområde jämte motioner.

#### *Punkten 1*

Utskottets hemställan bifölls.

#### *Punkten 2*

##### **Vägväsendet**

Före behandlingen av de skilda anslagen hade Kungl. Maj:t i propositionen 1973:1 bilaga 8 (s. 27--61 i utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden) lämnat en allmän översikt över utvecklingen inom vägväsendet och över vägverkets anslagsäskanden m. m.

Kungl. Maj:ts förslag till medelsanvisning för budgetåret 1973/74 under de skilda väganlagen m. m. innebar

att till Statens vägverk: Ämbetsverksuppgifter anvisades ett förslagsanslag av 5 500 000 kronor, att avräknas mot automobilskattebidragen (punkten B 1, s. 61--62),

att till Drift av statliga vägar anvisades ett reservationsanslag av 1 024 800 000 kronor, att avräknas mot automobilskattebidragen (punkten B 2, s. 62--63),

att till Byggnad av statliga vägar anvisades ett reservationsanslag av 725 500 000 kronor, att avräknas mot automobilskattebidragen (punkten B 3, s. 63--64).

att till Bidrag till drift av kommunala vägar och gator anvisades ett reservationsanslag av 158 750 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 4, s. 64),

att till Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator anvisades ett reservationsanslag av 333 600 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 5, s. 65),

att till Bidrag till drift av enskilda vägar, m. m. anvisades ett reservationsanslag av 75 000 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen, samt att under budgetåret 1973/74 statlig lånegaranti för lån avseende inköp av vägunderhållsmaskiner för vissa enskilda vägar beviljades intill ett belopp av 120 000 kronor (punkten B 6, s. 66–67),

att till Bidrag till byggande av enskilda vägar anvisades ett reservationsanslag av 24 800 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 7, s. 67),

att till Tjänster till utomstående anvisades ett förslagsanslag av 10 700 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 8, s. 68),

att till Avsättning till statens automobilskattemedelsfond anvisades ett förslagsanslag av 1 000 kronor (punkten B 9, s. 68–69).

I detta sammanhang hade behandlats motionerna

1973:43 av herr Henmark m. fl. (fp, c, m),

1973:47 av herrar Nilsson i Agnäs (m) och Fridolfsson i Stockholm (m),

1973:182 av herr Hörberg (fp) och fru Fränkel (fp),

1973:184 av herr Johansson i Skärstad m. fl. (c),

1973:190 av herrar Rosqvist (s) och Hjorth (s),

1973:192 av herr Signell m. fl. (s),

1973:471 av herr Andersson i Storfors m. fl. (s),

1973:475 av herr Ernulf (fp),

1973:476 av herr Fälldin m. fl. (c),

1973:481 av herr Magnusson i Kristinchamn m. fl. (vpk) vari hemställdes att riksdagen under Drift av statliga vägar skulle uppräknas anslaget till Egentligt vägunderhåll från 331 miljoner kronor till 370 miljoner kronor eller sammanlagt för drift av statliga vägar 1 063 000 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen,

1973:482 av herr Petersson i Gäddvik m. fl. (m),

1973:484 av fru Ryding (vpk),

1973:485 av herrar Svanström (c) och Andersson i Nybro (c),

1973:486 av herr Svensson i Eskilstuna m. fl. (s),

1973:491 av herrar Ångström (fp) och Westberg i Ljusdal (fp),

1973:738 av herr Bohman m. fl. (m) vari såvitt nu var i fråga (punkten 2) yrkats att riksdagen skulle anhålla att Kungl. Maj:t år 1975 förelade riksdagen förslag till ett långsiktigt vägprogram för såväl byggande som drift av vägar och att i planeringen intogs även vissa s. k. tullvägar,

1973:752 av herr Johansson i Skärstad m. fl. (c),

1973:754 av fru Jonäng m. fl. (c),

1973:761 av herrar Stadling (s) och Olsson i Timrå (s),

1973:765 av herr Åkerlind (m) och fru Mogård (m) vari hemställda att riksdagen som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna att ingen minskning av anslagen jämfört med planerad nivå för 1973 borde tillåtas för de därefter närmast följande åren i vad gäller byggande av länsvägar inom Stockholms län samt byggande av riksvägar utanför Storstockholm inom Stockholms län,

1973:769 av herrar Åsling (c) och Stjernström (c),

1973:1343 av herrar Brundin (m) och Lothigius (m) vari hemställda att riksdagen skulle ge Kungl. Maj:t i uppdrag att snarast möjligt föranstalta om utökning av trafikledsbyggandet i enlighet med vad som anförts i motionen,

1973:1347 av herr Ekinge (fp),

1973:1355 av herr Fällin m. fl. (c) vari hemställda att riksdagen till Drift av statliga vägar för budgetåret 1973/74 anvisade ett reservationsanslag av 1 124 800 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen,

1973:1357 av herr Hagberg (vpk) vari hemställda att riksdagen beslutade 1. att medel för nybyggnad av riksväg 70, företagsdel Ovangårdarna—Naglarby, ställdes till vägerkets förfogande endast för det avsnitt som låg närmast Säter (0—8 km enligt fastställd arbetsplan), 2. att resterande avsnitt borde undergå förnyad utredning och fastställelseprövning i enlighet med de riktlinjer och på grundval av de tidigare otillräckligt bevakade sakskäl som anförts i motionen,

1973:1361 av herr Håkansson m. fl. (c) vari hemställda 1. att riksdagen beslutade att fasta förbindelser med Danmark skulle byggas dels mellan Helsingborg och Helsingör, dels mellan Malmö och Köpenhamn och att den förstnämnda förbindelsen färdigställdes först, samt 2. att riksdagen hos Kungl. Maj:t begärde skyndsamt utredning av frågan om huruvida HH-förbindelsen skulle utformas som bro eller tunnel,

1973:1368 av herrar Mattsson i Skee (c) och Mattsson i Lane-Herrestad (c),

1973:1373 av herr Oskarson m. fl. (m, s, c, fp),

1973:1374 av herr Persson i Heden (c) och fröken Pehrsson (c),

1973:1380 av herr Svensson i Kungälv (s),

1973:1382 av herr Westberg i Ljusdal (fp) vari såvitt nu var i fråga (punkten 2) hemställda att medelstillelningen för byggande av riksvägar och länsvägar inom Gävleborgs län åren 1973—1977 kraftigt höjdes, så att angelägna vägprojekt kunde komma till utförande under ifrågavarande tidsperiod samt

1973:1383 av herr Wirtén (fp) och fröken Hörlén (fp).

Utskottet hemställde

1. att riksdagen till Statens vägerk: Ämbetsverksuppgifter för budgetåret 1973/74 anvisade ett förslagsanslag av 5 500 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen,

2. att riksdagen med bifall till Kungl. Maj:ts förslag samt med avslag å motionerna 1973:481 och 1973:1355 till Drift av statliga vägar för budgetåret 1973/74 anvisade ett reservationsanslag av 1 024 800 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen,

3. att riksdagen för budgetåret 1973/74 anvisade
  - a. till Byggande av statliga vägar ett reservationsanslag av 725 500 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen,
  - b. till Bidrag till drift av kommunala vägar och gator ett reservationsanslag av 158 750 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen,
  - c. till Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator ett reservationsanslag av 333 600 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen,
4. att riksdagen
  - a. till Bidrag till drift av enskilda vägar, m. m. för budgetåret 1973/74 anvisade ett reservationsanslag av 75 000 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen,
  - b. medgav att under budgetåret 1973/74 statlig lånegaranti för lån avseende inköp av vägunderhållsmaskiner för vissa enskilda vägar beviljades intill ett belopp av 120 000 kronor,
5. att riksdagen för budgetåret 1973/74 anvisade
  - a. till Bidrag till byggande av enskilda vägar ett reservationsanslag av 24 800 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen,
  - b. till Tjänster till utomstående ett förslagsanslag av 10 700 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen,
  - c. till Avsättning till statens automobilskattemedelsfond ett förslagsanslag av 1 000 kronor,
6. att riksdagen skulle avslå motionen 1973:184,
7. att riksdagen skulle
  - a. avslå motionen 1973:43,
  - b. avslå motionen 1973:485,
  - c. avslå motionen 1973:765,
  - d. avslå motionen 1973:769,
  - e. avslå motionen 1973:1382, punkten 2,
8. att riksdagen skulle avslå motionerna 1973:475 och 1973:1374,
9. att riksdagen skulle
  - a. avslå motionen 1973:484,
  - b. avslå motionen 1973:486,
  - c. avslå motionen 1973:1347,
10. att riksdagen skulle avslå motionen 1973:1357,
11. att riksdagen skulle avslå motionen 1973:1373,
12. att riksdagen skulle avslå motionen 1973:491,
13. att riksdagen skulle avslå motionen 1973:1383,
14. att riksdagen skulle avslå motionen 1973:482,
15. att riksdagen skulle
  - a. avslå motionen 1973:476,
  - b. avslå motionen 1973:754,
16. att riksdagen skulle avslå motionerna 1973:738, punkten 2, och 1973:1343,
17. att riksdagen skulle avslå motionen 1973:1368,
18. att riksdagen skulle avslå motionerna 1973:47 och 1973:761,
19. att riksdagen skulle avslå motionerna 1973:471 och 1973:1380,
20. att riksdagen skulle
  - a. avslå motionen 1973:182,

- b. avslå motionen 1973:190,
- c. avslå motionen 1973:192,
- d. avslå motionen 1973:752,
- 21. att riksdagen skulle avslå motionen 1973:1361.

Reservationer hade avgivits

1. beträffande anslaget till Drift av statliga vägar

a. av herrar Dahlgren, Persson i Heden och Håkansson (samtliga c) som ansett att utskottet under 2 bort hemställa,

att riksdagen i anledning av Kungl. Maj:ts förslag och motionen 1973:481 samt med bifall till motionen 1973:1355 till Drift av statliga vägar för budgetåret 1973/74 anvisade ett reservationsanslag av 1 124 800 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen,

b. av herr Magnusson i Kristinehamn (vpk) som ansett att utskottet under 2 bort hemställa,

att riksdagen i anledning av Kungl. Maj:ts förslag och motionen 1973:1355 samt med bifall till motionen 1973:481 till Drift av statliga vägar för budgetåret 1973/74 anvisade ett reservationsanslag av 1 063 000 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen,

c. av herrar Gustafson i Göteborg (fp) och Sellgren (fp) som ansett att utskottets yttrande i viss del skulle ha av reservanternas angivna lydelse,

2. beträffande avgiftsfinansiering av vägar och broar av

a. herrar Lothigius (m) och Clarkson (m) som ansett att utskottet under 16 bort hemställa,

att riksdagen med bifall till motionerna 1973:738, punkten 2, och 1973:1343 skulle anhålla att Kungl. Maj:t snarast möjligt föranstaltade om utökning av trafikledsbyggandet i enlighet med vad som anförts i motionerna,

b. av herrar Gustafson i Göteborg (fp) och Sellgren (fp) som ansett att utskottet under 16 bort hemställa,

att riksdagen i anledning av motionerna 1973:738, punkten 2 och 1973:1343 som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna vad reservanternas anförda rörande avgiftsfinansiering av vägar och broar,

3. beträffande fasta trafikförbindelser med Danmark av herrar Dahlgren (c), Persson i Heden (c), Håkansson (c), Clarkson (m) och Magnusson i Kristinehamn (vpk) som ansett att utskottet under 21 bort hemställa,

att riksdagen i anledning av motionen 1973:1361 som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna vad reservanternas anförda rörande de i motionen upptagna frågorna om fasta trafikförbindelser med Danmark.

Vid denna punkt hade avgivits ett särskilt yttrande beträffande motionen 1973:1357 om planerad nybyggnad av riksväg 70 mellan Säter och Borlänge av herr Magnusson i Kristinehamn (vpk).

Herr DAHLGREN (c):

Herr talman! Anslaget till vägväsendet har varit föremål för ständigt årligen återkommande debatt i riksdagen. Debatten har hela tiden rört anslagets otillräcklighet. Under senare år har debatten intensifierats eftersom vi nu har en situation där anslaget inte ens täcker det årliga slitaget. Bilbeståndet växer, kraven på bättre vägar växer starkt, trafiksäkerhetsfaktorer som goda vägbanor, kurvvrätningar, siktröjningar utmed vägar kräver också ökade ekonomiska insatser. Dessutom har genom den aktiva regionalpolitiken, som alla partier säger sig vilja föra, uppmärksamheten riktats på det sekundära och tertiära vägnätets betydelse.

Vägverket har för budgetåret 1973/74 begärt 1 305 miljoner kronor för drift av allmänna vägar. Departementschefen har minskat detta belopp med 270 miljoner kronor. Man kan naturligtvis diskutera hur mycket pengar som skall satsas på vägarna. Man kan diskutera gränsdragningar i serviceunderhåll och man kan ha olika meningar om vägbyggnadens inriktning, men i en sak borde riksdagen kunna vara enig, nämligen att den nuvarande situationen med en pågående kapitalförstörelse av investerat kapital inte är bra. Skall vi få en regionalpolitik där alla län skall få en större chans än hitintills att kunna hävda sina egna orter, måste vägkommunikationerna och deras standard spela en avgörande roll. Vi vet att goda transportmöjligheter spelar en avgörande roll vid företagsetableringar och för människornas möjligheter att snabbt och bekvämt förflytta sig mellan bostad och arbete och till och från tätortscentra.

I den debatt som har förts om glesbygdsproblematiken och de försök som görs för att förbättra förhållandena för de människor som bor i glesbygd bör man komma ihåg, att oftast är den bästa hjälp man kan ge goda vägförhållanden.

Vi har inom centerpartiet hävdat dessa synpunkter i många år. Vi har årligen begärt mera pengar för förstärkt underhåll för sekundära och tertiära vägar. I år har vi i en partimotion begärt 100 miljoner kronor mer än departementschefen tillstyrkt. Vi har föregående år ofta fått höra att de miljoner som vi då begärt har varit en så liten procentuell ökning, att den inte haft någon betydelse. I år när vårt krav är 100 miljoner kronor skulle det inte förvåna mig, om vi från utskottets talesman får höra, med vilken ansvarslöshet vi – i det ekonomiska läge som råder – handskas med landets ekonomi.

Jag vill säga att för oss är detta en investering med god räntabilitet, och vi menar att en sådan bör man göra även under år då ekonomin är dålig. För oss är det en självklarhet att om man har satt upp ett mål för regionalpolitiken skall man också försöka uppnå det målet. Vägpolitiken är en väsentlig del bland alla de komponenter som skall leda fram till att regionalpolitikens målsättningar skall förverkligas.

Nuvarande anslagstildelning innebär att det årliga behovet av egentligt vägunderhåll – till vilket kan hänföras beläggningar, grusningar, dikning m. m. – inte kan täckas till mer än 60 procent och att det ackumulerade behovet vid periodens slut kommer att uppgå till 1 500 miljoner kronor, om nuvarande anslagsutveckling inte bryts.

För förstärkningsarbeten som innebär arbeten med förstärkning av

väggkroppen, justeringar i plan och profil och övergång från grusvägbana till oljegrus på sekundära och tertiära vägar kommer hela behovet att vid periodens slut uppgå till en ackumulerad kostnad av ca 2 500 miljoner kronor.

Regeringen och majoriteten skjuter hela denna problematik framför sig utan att ta ställning och gör det just nu i skydd av det ekonomiska läget.

Chefen för kommunikationsdepartementet påpekade i 1972 års statsverksproposition att eftersatta åtgärder kan få särskilt negativa konsekvenser, bl. a. i trafiksäkerhetskänseende, för arbetspendlingen i mindre tätt befolkade områden. Han underströk också att hänsyn måste tas till transporter av servicekaraktär och nämnde därvid bl. a. skolskjuts-transporter.

Glesbygdsutredningen underströk i sitt år 1972 framlagda betänkande Kommunikationer i glesbygder glesbygdsbefolkningens beroende av ett vägnät av god standard. Det betonades särskilt att vägstandarden är av stor betydelse och avgörande för reshastigheten och därmed restiden i glesbygder med stora avstånd. För de tyngre transporter framhålls bärigheten och den fria höjden som viktiga faktorer. Utredningen framhöll vidare att stor restriktivitet bör iakttagas när det gäller indragning av allmänna vägar.

Ja, det här är ju riktiga och kloka synpunkter, men hur skall de kunna fullföljas och hur skall önskningarna uppnås, om man inte anslår mera pengar?

Statsrådet Norling, som är representant i riksdagen för Norrbottens län och därifrån säkert har erfarenheter av hur viktigt det är att en regions näringsliv kan expandera, inte bara i någon ort utan i många orter i ett län, vet säkert också hur viktigt det är att man kan ta vara på den råvara som finns för vidare förädling. Inom en av vårt lands viktigaste exportnärings förändras nu förutsättningarna, till följd av ständigt stigande omkostnader, på ett ganska drastiskt sätt till det sämre. Jag syftar här på skogsbruket och dess förutsättningar i bygder med långa transportavstånd till förädlingsindustrin. Vi kan bevittna hur den s. k. nollzonen, dvs. där kostnadssidan väger jämnt med inkomsten eller stiger över denna, obevkligt kryper närmare Norrlandskusten.

En av anledningarna är dålig bärighet på vägarna, en annan är dålig bärighet på broar, som dimensionerar lastens storlek för hela vägsträckan.

Förbättring av vägstandarden skulle säkert vara ett utomordentligt bra sätt att ta vara på de råvarutillgångar som finns i landet, samtidigt som det skulle skapa ökad sysselsättning i glesbygder, vilket i sin tur skulle ge människorna där möjlighet att leva kvar i sin bygd. Jag vill i det här sammanhanget betona nödvändigheten av att man nu också tar till vara de möjligheter som finns att med kapitalinsatser som skulle vara utomordentligt räntabla ersätta många färjor med fasta broförbindelser.

I detta utskottsbetänkande behandlas en motion från centerpartiet om ett förändrat statsbidrag till enskilda vägars underhåll. I motionen yrkas att statsmedel skall utgå till 100 procent av de uppskattade kostnaderna. Vi centerledamöter i utskottet har inte reserverat oss för denna motion, eftersom det under utskottsarbetet klargjorts att vägverket utreder denna

fråga, och vi föredrar då att vänta och se resultatet av utredningen.

Herr talman! Med detta ber jag att få yrka bifall till reservationen 1 a. Om reservationen 3, som gäller en fast förbindelse Helsingör–Helsingborg kommer herr Håkansson senare att tala.

Nr 54

Onsdagen den  
28 mars 1973

*Vägväsendet*

I detta anförande instämde herr Svanström (c).

Herr LOTHIGIUS (m):

Herr talman! Det vittnar föga om ekonomiskt ansvar att ta upp kammarens tid under 25 minuter. Jag hoppas slippa utnyttja denna tid, men moderata samlingspartiet vill här mer ingående behandla vägfinansieringsfrågorna.

Jag vill citera några utrop från olika delar av vårt avlånga land. Jag börjar i norr med Luleå:

”Man kan väl också konstatera att vi här i länet – främst genom AMS-insatser – är ganska väl gynnade då det gäller väginvesteringar. Och det är vi givetvis glada över. Ändå kommer man inte ifrån att det finns en viss oro för framtiden och den oron gäller vägunderhållet.”

Från Umeå har anförts:

”Driftmedlen har under senare år i realiteten minskat kraftigt, vilket inneburit en standardsänkning på stora delar av vägnätet. I årets petita har detta klart belysts, samtidigt har man starkt understrukit den kapitalförstörelse vi står inför om inte driftsanslagen ökar kraftigt. I sämsta fall får denna ökning ske på bekostnad av investeringsanslagen. Situationen är elakartad i Västerbotten liksom i många andra län och medger inga speciella satsningar för bärighetsförbättringar.”

Från väghåll i Luleå har sagts:

”Vår förhoppning är att statsmakterna nu verkligen förstår allvaret i dagens situation. Debatten om anslag till väghållning måste lyftas upp från kommuner och regioner – där den är intensiv och livlig – till riksdag och regering och bli en politisk angelägenhet. Åtgärder till att förhindra en hotande försämring av näringslivetets vitala transporter kan ännu vidtas, men ökade resurser måste fram över de ordinarie väganlagen.”

Vägdirektören i Sundsvall har anförts:

”Nedskärningarna går ut över de sekundära och tertiära vägarna som dessutom inte får sin rättmätiga andel av underhållsmedlen. De kommer därför att åldras relativt snabbare än övriga vägar, och riskerna för ökade avstängningar under förfallsperioderna är därför påtagliga. Detta gäller för ungefär hälften av länets vägnät, och dessa vägar kommer med nuvarande resurser aldrig att åtgärdas på annat sätt än genom ett nödortfikt underhåll.”

Ifrån skogsindustrin i Sundsvall har anförts:

”Det svenska vägnätet är liksom de broar som ingår där inte av godtagbar standard, och särskilt framträdande är detta förhållande inom de delar av landet där skogstransporterna går fram. I första hand samhällsekonomiska skäl har hindrat en utbyggnad i en takt som vore önskvärd ur skogsindustrins och många andras synvinkel. Över hälften av dagens svenska broar kan sälunda anses som otidsenliga då de inte medger trafik med optimalt utnyttjade fordon. Dessa svaga broar förekommer

framförallt på sekundär- och tertiärvägnätet som är mycket väsentligt för skogsindustrins transporter.”

Från Östersund har anförts, från glesbygdsutredningen:

”Glesbygdsutredningen har i denna fråga slagit fast att det är helt nödvändigt att ytterligare statsmedel ställs till förfogande för det enskilda vägnätet, så att samtliga statsbidragsberättigade vägar kan erhålla bidrag.”

Ifrån Karlstad har anförts:

”Jag vill till slut ställa frågan: har vi råd att längre hålla vägväsendet på den svältkost det erhållit sedan mitten på 60-talet. Måste inte alla goda krafter hjälpas åt att få en ändring till bättre till gagn för hela vårt samhälle. Utredningar är nog bra, men produktionsresurser bättre.”

Från Västerås har återgivits i rapporten:

”Bygg bort döden på vägarna. Flera tusen personskadeolyckor kunde ha undvikits om vägbyggandet hade ökat sedan 1966 i stället för att minska, sade trafiksäkerhetsverkets generaldirektör vid Svenska vägföreningens möte i Västerås.

Investeringar i vägar är lönsamma även om man enbart ser till den olycksreducerande effekten. Mer än 50 procents minskning av olycksfrekvensen har i en rad fall åstadkommits genom övergång till motorväg.”

Från Västerås har ytterligare återgivits:

”Situationen för vägbeläggningarna är bekymmersam och vi är rädda för vad som kan komma. Årsringarna kryper fram på allt fler vägar och vi tvingas ta till åtgärder som man sedan gammalt försökt låta bli i det här länet, dvs. lägga tunna lappningar — tapetsera vägarna som belägningsfolket säger.”

Linköping: ”Trafiken ligger nu på mer än dubbla den fordonsmängd för vilken det enligt gällande normer skall vara en fyrfilig motorväg — och vi har inte en enda meter motorväg ännu mellan Linköping och Norrköping.

När pengarna tryter måste man förändra i sina planer. Man kan antingen sänka standarden för att få billigare vägar eller minska på byggnadstakten. Vi tvingas göra båda delarna.”

Jönköping: ”Vägar, som 1985 beräknas ha en trafik av mindre än 500 fordon/årsmedeldygn, har vi bara i rena undantagsfall fått ta upp i långtidsplanen för sekundär- och tertiärvägar. Det är inte konstigt att den enskilde trafikanten har svårt att förstå detta.”

Vänersborg: ”Under de senaste två åren har med ordinarie driftmedel inom de län som här behandlas sammanlagt 14 mil väg förstärkts och förbättrats. Det motsvarar 1 procent av vägnätet.”

E 6 i Halland: ”E 6 motorväg i Halland först på 90-talet.

Hade vi haft motorvägen borde olyckorna varit ca tredjedelen av vad vi har i dag.”

Till sist, herr talman, säger en av vägdirektörerna i de södra delarna av landet:

”Med nuvarande utbyggnadstakt tar det ca 100 år att förnya vägnätet. Standarden på vägunderhållet har raskt sjunkit.

En förintelse av det befintliga vägkapitalet är på gång.”

Jag har tagit mig friheten att exakt redovisa vad vägdirektörer, landshövdingar och skogschefer, som bättre än några andra känner sina

respektive områden, har sagt – icke i tidningsuttalanden utan som inlägg i den vägpolitiska debatten i samband med Svenska vägföreningens regionala vägmöten hösten 1972. Enligt de uttalanden som jag har refererat är det inte fråga om att vårt svenska vägnät skulle behöva 100 miljoner eller 200 miljoner kronor – det är fråga om miljardbelopp. Om dessa medel inte kommer fram får vi finna oss i att vägnätet, som redan i dag i vissa områden upplever en kris, successivt starkt kommer att försämrats. Vi tär på grundkapitalet i våra vägar. Det talas om en "förintelse av det befintliga vägkapitalet". Det är början till slutet i varje företag om man inte kan hejda att kapitalet förbrukas. För en företagare är sådant en mardröm.

I en av reservationerna anges att bara till förstärkningsarbete för sekundär- och tertiärvägarna enligt vägverkets behovsplan erfordras fram till 1985 2,8 miljarder kronor med den nuvarande anslagstakten. Det fattas då ca 1,2 miljarder kronor, och vi vet att denna summa växer ju närmare vi kommer den tidpunkten. Lägg därtill ombyggnads- och nybyggnadsbehovet av riks- och länsvägar, där vi enligt dagens prognos saknar ytterligare över 1 miljard kronor! Då har vi ändå inte nämnt motorvägarna.

Utöver detta kommer de åtaganden som staten har att fullgöra för kommunerna. Det rör sig i dag om närmare 1/2 miljard kronor, men kraven kommer att stiga på grund av kommunernas dåliga ekonomi. Tro inte att våra kommuner kommer att acceptera att ansvaret för storkommunernas trafikleder kommer att överföras på dem! Då måste en helt annan beskattningsrätt överföras till kommunerna.

Vägplaneringsutredningen avslutar lakoniskt sitt meddelande om finansieringsbehovet när den säger att år 1970–1984 kommer insatser att behöva göras för 50 miljarder kronor i 1969 års priser. Om man jämför dessa 50 miljarder kronor med anslaget till vägverket i årets statsverksproposition finner man att det kommer att saknas omkring 1 miljard kronor om året fram till 1985. Vilka större förutsättningar kommer att finnas de närmaste åren att så väsentligt öka anslagen till våra vägar? Vi vet, herr talman, att vi har intecknat framtiden med stora belopp i andra automatiska kostnadsökningar för en rad åtgärder. Hur lätt är det då inte att ta pengar från vägsidan med motiveringen: "Vi skjuter på vägplanen ett år i detta akuta läge"? Så har skett i alla år. Ingen vägplan har hållit. Ingen ambition hos någon socialdemokratisk kommunikationsminister har kunnat göra sig gällande då andra departement har tagit huvuddelen av pengarna. Därav dagens situation. Herr Norling har fått ett dåligt arv av sina företrädare på kommunikationsministerposten. Vi har alltså nu kommit in i den situationen att det inte hjälper att plussa på bara några tiotal eller hundratal miljoner för att lösa de akuta problemen. På det sättet klarar vi inte vår situation.

I moderata samlingspartiets budget, som tyvärr binds av rådande läge, finns heller inte utrymme för att nu göra de ökningarna som våra vägar behöver. Vi måste först successivt förbättra de rådande ekonomiska förhållandena i detta land. Därför fordras enligt vår mening en radikal förändring i finansieringen av en del av vårt vägnät. Jag vet inte hur länge man som strutsen skall gömma huvudet i sanden, vilket jag tycker att

regeringen faktiskt gör. Här sägs av fackfolk i hela landet att vi förstör våra kapitaltillgångar. Vi har nu inte råd att förnya vägarna, och herr Olhede är tvungen att lappa på driften av hela vårt vägväsen. Erkänn nu hurdant läget är! Det tycker jag man skall göra inom vår socialdemokrati. Det behövs nya, friska initiativ och det behövs nya, friska pengar. Ni får dem aldrig, herr Norling, av herr Sträng i nuvarande situation.

Nyligen hade statsrådet Norling modet att föreslå en avgiftsfinansierad bro mellan Köpenhamn och Malmö över Saltholm. Detta löste äntligen problemet att få en fast vägförbindelse mellan länderna. Våga visa, herr statsråd, att Ni är realist! Gå ett steg vidare! Låna här hemma eller utomlands de miljarder som erfordras för att i huvudsak fullt utbygga ett motorvägssystem, främst E 6 och E 4! Bygg dessa som tullvägar och se till att alternativa vägförbindelser finnes! Det går inte i längden att lura sig själv att tro att man av praktiska och miljövårdsmässiga skäl kan underlåta att dirigera de stora nyttotrafikströmmarna, som ökar för varje år, på det konventionella länsvägssystemet. I stället skulle både miljövården och samhällsekonomin vinna på koncentrerade trafikleder. Jag kan inte begripa, herr talman, om man erbjuder en trafikant lägre slitage på hans fordon, mindre driftkostnader och överlägsna säkerhetsförhållanden, att man inte då kan ta betalt för dessa tjänster. Tar man betalt, då tjänar man också, tycker jag, jämlikheten här i landet. Den fordrar att man tar betalt av dem som använder tillgångarna, i synnerhet som det är de som ekonomiskt kan tillgodogöra sig dessa. Härigenom får den enkle vardagstrafikanten automatiskt bättre vägar på de sträckor han använder på det regionala planet.

När man bestämmer sig för tullvägar måste man naturligtvis ta både de för- och de nackdelar som detta innebär. Det finns redan en stor erfarenhet av detta system i andra länder: vårt broderland Norge, Frankrike, Italien, Portugal, USA, Nya Zeeland. Det finns dessutom en rad länder där man projekterar vägar efter detta system. Tittar vi på den franska utbyggnaden ser vi att man har 2 000 km i dag. 1976 skall det finnas 4 500 km och 1978 blir det 5 440 km. Huvuddelen skall finansieras med avgifter. Vad skulle vi klara oss med i vårt land? Jo, mellan 1 500 km och 2 000 km. Om vi från början lägger upp motorvägsplan med avgifter vinner vi följande fördelar:

1. Finansieringen ger utrymme för större satsning på det regionala trafiknätet.
2. Trafikströmmarna koncentreras, vilket är fördelaktigt ur miljösynpunkt.
3. Man förbättrar ekonomin för nyttotrafiken men också för sidotrafiken.
4. Man avlastar vägnätet genomgångstrafik från Norge och Finland.
5. Trafiksäkerheten förbättras betydligt snabbare.
6. Det arbetsmarknadsläge som vi har – och som enligt expertisen kommer att pågå – kan till en del förbättras genom en kontinuerlig utbyggnad av motorvägar. Detta kommer att ha väsentlig betydelse, bl. a. för byggfacket i vårt land.

Herr talman! Vi kräver inte bara att man försöksvis prövar avgiftsfinansieringen utan att man verkligen allvarligt planlägger ett motorvägs-

system med avgiftsfinansiering, gällande i första hand sträckorna Helsingborg–Strömstad samt Malmö–Gävle och att detta system utbyggs så att alternativa vägar står öppna för trafikanterna. Självfallet måste det vara en sådan flexibilitet att trafikunderlaget är avgörande för om avgifter skall uttas på vissa sträckor och att en successiv övergång till detta system kan ske. Den successiva övergången ger automatiskt utrymme för en stor försöksverksamhet.

Jag kunde utveckla detta betydligt längre, men på grund av tidsbrist stannar jag här när det gäller utbyggnad av våra motorvägar. Jag yrkar bifall i detta stycke till reservationen 2 a vid punkten 2.

Till sist, herr talman, två saker. Jag har inte kunnat dela centerpartiets och min värderade kollega herr Clarksons från Helsingborg uppfattning att förbindelsen Helsingborg–Helsingör skall komma till stånd före Malmö–Köpenhamn. Att ta den ställningen här när det pågår utredningsarbete och förhandlingar mellan Sverige och Danmark måste enligt min mening vara fullständigt oriktigt. Här är det ju fråga om att vi skall göra en utvärdering av bägge lederna innan vi fattar ett definitivt beslut. Att kommunikationsministern har erbjudit Danmark att vi skall bygga KM-linjen är ett utspel för att få fram ett ställningstagande från våra danska vänners sida. Att då störa det pågående danska övervägandet genom att säga att HH-linjen först skall byggas, innan vi vet hur danskarna vill ha det, tycker jag inte är bevis på diplomati eller ens känsla för nordiskt samarbete.

När jag i nuvarande situation med anledning av det material som hittills har kommit fram föredrar MK-linjen, beror detta på att jag tror att MK-linjen är lättare att finansiera genom de oändligt större trafikflödena, även om denna linje är dyrare att fullfölja, och att vi hjälper Danmark och även Sverige att få den danska flygplatsfrågan löst i framtiden genom Saltholm. Det är en fråga om en europeisk flygplats som hela Skandinavien har glädje av. Och kom ihåg att vi driver det stora skandinaviska flygbolaget SAS tillsammans!

Jag yrkar alltså i detta stycke bifall till utskottets hemställan.

Herr talman! Det är ytterligare en fråga som kommer upp i detta sammanhang, nämligen förbindelsen mellan Visingsö och Gränna. Frågan har väckts genom en motion av herr Wirtén och fröken Hörlén. Jag har slagits för den motionen och jag gjorde det i utskottet tillsammans med fröken Hörlén. För min del är jag utomordentligt glad över att utskottet ändå har format sitt beslut så som skett. Det står nämligen: "Vid den framtida bedömningen av det sålunda utgående bidragets storlek bör enligt utskottets uppfattning hänsyn tagas till de särskilda förhållanden som i förevarande fall dock torde föreligga." Här föreligger nämligen alldeles speciella förhållanden. Visingsö är en inlandsö i Vättern, och statens vägnät går ända fram till sjön på bägge sidor. Det är nödvändigt att den trafik det här gäller byggs ut på bästa möjliga sätt och att människorna slipper betala för höga kostnader för denna trafik. Jag menar att utskottet har uttalat sig för att man på ett helt annat sätt skall hjälpa till att finansiera låt mig säga vägsträckan över vattnet mellan Gränna och Visingsö. Därmed är jag något tillfredsställd och jag har, herr talman, i det sammanhanget inget yrkande.

I detta anförande instämde herr Oskarson (m).

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman! I trafikskottets betänkande nr 1 behandlar vi nära 50 olika motioner, och ändå har vi bara tagit upp de motioner som mer eller mindre har anknytning till årets driftbudget. Själva riktlinjerna för trafikpolitiken får vi behandla här i kammaren senare under våren på grundval av ett särskilt betänkande som utskottet skall avlämna, och det är väl då som den mera principiella sidan av trafikpolitiken kommer att tas upp. Vi har av naturliga skäl också brutit ut frågan om bussbidrag och transportstöd, därför att dessa frågor kommer att behandlas i samband med separata propositioner.

Innan jag går in på reservationerna skulle jag vilja anföra några allmänna synpunkter.

På s. 7 i betänkandet behandlas den långsiktiga vägplaneringen. Departementschefen har ju tillsatt en arbetsgrupp på det här området, och jag skulle vilja understryka vikten av att den arbetar så snabbt som det någonsin är möjligt. Riksdagen begärde förra året att få ett program för de totala väginvesteringarna inom landets olika delar, och man kan i längden inte arbeta rationellt på området utan att ha en långsiktig vägplanering. Det har inte minst framkommit vid de regionala konferenser som Vägförbundet har anordnat, och det är ett starkt önskemål också från vägverkets sida.

Nu ser jag i riksdagsberättelsen att man räknar med att arbetsgruppen skall arbeta under hela 1973, och där sägs inte alls när den skall kunna vara färdig. Dessutom har arbetsgruppen fått tilläggsuppdraget att ta upp en fråga som riksdagen har velat skulle bli föremål för översyn, nämligen samarbetet mellan arbetsmarknadsverket och vägverket när det gäller beredskapsarbetena. Jag skulle vara mycket tacksam om kommunikationsministern ville se till att inte den frågan kommer att försena utredningsuppdraget. Som jag uppfattar det finns det inte något absolut samband mellan organisationsformen för beredskapsarbetena å ena sidan och den långsiktiga vägplaneringen å den andra. Det vore därför mycket bra om arbetsgruppen i första hand finge arbeta med vägplaneringen och sedan finge i annat sammanhang ta upp frågan om samarbetet mellan arbetsmarknadsverket och vägverket.

På s. 10 behandlas driftanslaget till kommunala gator och vägar. Det är tillfredsställande att detta bidrag nu har höjts, så att bidrag kan utgå till kommunerna enligt de principer som gäller. Förra året förlorade kommunerna ungefär 15 miljoner kronor på ett för lågt anslag. Eftersom statsrådet då hade ändrat anslagsbeteckningen från förslagsanslag till reservationsanslag kunde vägverket helt enkelt inte betala ut de 95 procents bidrag som förutsatts utgå. I år har statsrådet anslutit sig till vägverkets förslag. Men det innebär — som vägverket påpekar — att beloppet inte medger någon återhämtning av den sänkning av underhållsstandarden som blev en följd av bidragsbegränsningen år 1972.

Jag vill bara rent allmänt säga att jag fortfarande tycker att detta anslag är av sådan karaktär att det borde vara ett förslagsanslag. Eftersom det skall utgå till 95 procent av de kostnader som vägverket har godkänt

och då man inte på förhand kan beräkna driftkostnaderna i detta hänseende, är det rimligt att anslaget är ett förslagsanslag. Jag har bara velat nämna detta i sammanhanget.

På s. 11 tar utskottet sedan upp frågan om anslagsperioden när det gäller statens vägverks ämbetsuppgifter och tjänster till utomstående. Vägverkets generaldirektör sade vid sin föredragning i utskottet att han tycker det är utomordentligt angeläget att anslagsperioden ändras från budgetår till kalenderår. Det skulle visserligen innebära en formell ökning av anslagsbeloppen vid övergången, men det skulle inte innebära någon större medelsförbrukning. Däremot skulle det underlätta planeringen och därför vara en mycket välmotiverad åtgärd också från ekonomiska utgångspunkter. Utskottet har inte ansett sig böra ta något initiativ i det fallet, men jag tror att utskottsmajoritetens talesman på denna punkt är beredd att verifiera, att vi är överens om det lämpliga i att denna fråga tas upp till förnyad prövning under höstens budgetarbete.

Efter detta skall jag gå över till de reservationer som har avgivits av folkpartirepresentanterna i utskottet. Beträffande det ökade behovet av driftanslag kan jag instämma i vad herr Dahlgren sade, och det har också vitsordats av vägverkets generaldirektör under föredragningen inför utskottet. På årets tilläggsstat yrkade vi också ett anslag på 50 miljoner kronor för drift av allmänna vägar samt ett extra anslag på 15 miljoner kronor för enskilda vägar. Motivet härför har varit den arbetslöshet som råder och det behov av stimulerande åtgärder som allttjämt finns. Jag tycker det är beklagligt att regeringspartiet sagt nej till detta. Det är *nu* vi har arbetslösheten, det är *nu* som åtgärderna skulle behöva sättas in. Tyvärr har vi från folkpartiets sida inte sett någon möjlighet att i samband med den ordinarie budgetbehandlingen yrka på någon anslagsökning. Vi har i det här landet fått uppleva två förlorade år i ekonomiskt hänseende, och det har minskat våra resurser. Det är en sak som regeringspartiet får ta ansvaret för. Men skulle högkonjunkturen inte komma, och om vi fortfarande skulle ha kvar en stor arbetslöshet, så återkommer vi senare – för den händelse Kungl. Maj:t inte gör det själv – med begäran om anslag på tilläggsstat.

Det viktigaste är emellertid enligt min uppfattning att man gör upp en plan för en successiv höjning av anslagen för kommande år, innebärande att anslaget inte bara täcker den årliga förslitningen utan också gör det möjligt att börja hämta in eftersläpningen på underhållssidan. Det är en sak som jag tycker att vi egentligen alla skulle vara överens om. Ingen har väl bestritt påpekanget från vägverkets sida att vi för närvarande inte har tillräckliga medel för att ersätta den förslitning av vägarna som nu sker. Även om vi inte nu kan yrka på någon anslagsökning måste vi ändå konstatera att detta är ett problem som vi gemensamt borde försöka lösa. Jag tycker det är mera angeläget att nå en sådan gemensam lösning än att stanna i olika yrkanden i vad gäller själva anslagsbeloppet. Men med hänsyn till de stora behov som föreligger har jag full förståelse för den som yrkar på anslagsökningar.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservationen 1 c.

Vi har också avgivit en reservation betecknad 2 b rörande avgiftsfinansiering av vägar och broar. Här har det under senare tid skett en intressant

utveckling. Inom socialdemokratin har det funnits ett mycket hårt principiellt motstånd mot avgiftsfinansiering. Det har nu brutits. Regeringen är beredd att finansiera byggandet av bron Malmö--Köpenhamn med avgifter. Enligt vår uppfattning bör man också försöksvis kunna pröva avgiftsfinansiering av vissa motorvägar och broar, inte därför att vi är så särskilt förtjusta i avgifter, utan därför att vi bedömer läget så att budgetmedlen inte ens vid en kraftig ökning kommer att räcka till för såväl ett väl utbyggt motorvägsnät som för de länsvägar vi behöver för att kunna fullfölja en riktig regionalpolitik. Valet kommer då att stå mellan att bygga motorvägar och att bygga länsvägar. Motorvägarna är mycket effektiva. Vi har genom praktiska utredningar sett att de minskar trafikolyckornas antal kraftigt. Det är ett starkt motiv för motorvägar. Å andra sidan är ett väl fungerande länsvägnät en oundgänglig förutsättning för den regionalpolitik som vi alla i denna kammare vill bedriva. Risken är att den ena av dessa två vägtyper får så att säga stryka på foten. Därför tycker vi att man skall börja en försöksverksamhet för att öka resurserna.

Jag vill inte ansluta mig till det program som herr Lothigius framlade. Jag tror att man här bör vara försiktig och pröva sig fram. Det principiella motståndet är brutet; nu gäller det att söka sig fram med metoder som kan öka resurserna för vägväsendet här i landet. Det är något som vi oundgängligen behöver. Därför yrkar jag bifall också till reservation nr 2 b.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk):

Herr talman! Vpk har under en följd av år krävt att tung trafik skall överföras från landsväg till järnväg. Den tunga landsvägstrafiken bär en stor del av ansvaret för att vägarna slits ned och för att vägarnas standard på en del håll är under all kritik. Ett överförande av tung trafik till andra trafikmedel -- järnväg men även sjöfart -- måste därför vara angeläget.

Men en sådan politik löser inte alla problem när det gäller att bevara vägarna i godtagbart skick. Därtill kommer att en del landsdelar inte har några alternativa trafikmöjligheter. Utefter stora och betydelsefulla trafikleder kan landsvägarna utan tvivel avlastas tung trafik -- på andra håll kan de det inte. Det senare gäller ofta glesbygder. Där kan det vara så att landsvägarna inte bara är det enda alternativet vid bedrivandet av trafik, utan de är ofta också dåliga. Att glesbygdsbefolkningens transporter är starkt beroende av vägnätets utformning och standard konstaterades i glesbygdsutredningen, som dessutom framhöll att deras transporter ofta är mer vägbundna. Det är mot den bakgrunden naturligtvis oerhört viktigt att dessa vägar hålls i sådant skick att de är trafikdugliga. Men detta gäller givetvis också vägnätet i stort.

Vägverket har gång efter annan påpekat att anslagen till vägväsendet varit för små. Att underhålla vägarna och eventuellt bygga nya drar stora belopp, och vägverket får varje år finna sig i att inte få sina krav tillgodosedda. Detta blir förhållandet även i år. Under senare år har vägverket särskilt framhållit vikten av att vägunderhållet inte eftersätts utan i rådande situation prioriteras framför vägbyggandet. För att inte framkomlighet och trafiksäkerhet skall äventyras måste en tillfredsställande servicenivå upprätthållas, sägs det i årets petita från vägverket.

Enligt vägverkets uppfattning är det inte möjligt att åstadkomma några väsentliga arbetsminskningar när det gäller vanliga servicearbeten såsom snöröjning, halkbekämpning, visst underhåll av slitbanor, etc. En rationalisering av servicetjänsten har skett, men kostnaderna har ändå ökat på grund av trafikutvecklingen och prishöjningar. För detta ändamål får man också de medel man begärt.

Av vägverkets yrkanden har vi i vår motionsskrivning särskilt fäst oss vid det som gäller det egentliga vägunderhållet. Det framhålles i petitan att ett eftersättande av det egentliga vägunderhållet, dvs. det som innebär förnyelse av vägbeläggningar, grusning, dikning etc., innebär att investerat vägkapital förstörs. Detta tema har också genomgående framförts på de regionala vägmöten som under hösten hållits i Svenska vägföreningens regi runt om i landet. Herr Lothigius har utförligt redovisat en del av de yttranden som fällts i dessa sammanhang. Situationen är speciellt bekymmersam just på detta område, har man sagt. Vägarna raseras om man inte får pengar att utföra beläggningar av slitbanor med. Klimatet i vårt land och däckdubbarna går hårt åt beläggningarna, har man konstaterat. Vissa huvudvägars standard har som bekant kritiserats speciellt hårt - E 6 t. ex.

Vi har i vår motion tagit fasta just på angelägenheten av att undvika förstöring av det investerade vägkapitalet. Om ett eftersättande av vägunderhållet får denna innebörd innebär detta givetvis en samhällsekonomisk förlust av stort format. Samtidigt är ju också frågan om vägunderhållet av väldigt stor betydelse för trafiksäkerheten. Dåliga beläggningar och slitbanor kan få katastrofala följder för trafiken genom ökat antal olyckor vilket i sin tur innebär ökade samhällsekonomiska kostnader.

Mot den bakgrunden finner vi det förvånansvärt att det är posten Egentligt vägunderhåll som blivit hårdast nedstruken i vägverkets äskanden. Vägverket har begärt 514,5 miljoner kronor, och departementschefen tillstyrker 331 miljoner kronor - en summa som förefaller oss otillräcklig för att ge vägverket möjligheter att ens till någon del uppnå den målsättning som uppställts. Vi vill höja detta anslag med 39 miljoner kronor, och jag ber, herr talman, att få yrka bifall till reservation nr 1 b i detta betänkande.

Sedan skulle jag vilja säga några ord i anslutning till reservationen 3 angående förbindelserna över Öresund.

I centermotionen 1361 av herr Håkansson m. fl. har yrkats att fasta förbindelser med Danmark skall byggas dels mellan Helsingborg och Helsingör, dels mellan Malmö och Köpenhamn och att den förstnämnda förbindelsen färdigställs först. Vidare har i motionen yrkats att riksdagen hos regeringen begär skyndsamt utredning om huruvida HH-förbindelsen skall utformas som bro eller tunnel.

När kommunikationsminister Norling offentliggjorde regeringens bud att ensam finansiera den s. k. Öresundsbron hälsades detta av många med tillfredsställelse. Men många kritiska röster har också höjts. Aftonbladet anförde t. ex. den 2 december 1972 att trafikpolitiskt betyder brobyggena - man nämnde nämligen också brobygget över Stora Bält - en otrolig stimulans av den privata biltrafiken. För att båda bilbroarna skall

fungera förutsätts självklart en väldig expansion och modernisering av motorvägnätet, framför allt i Danmark, men troligen också på den svenska sidan, säger tidningen och fortsätter: Man kan fråga sig om det inte vore bättre att bygga ut och modernisera järnvägsnätet. Till det som ytterligare förtjänar diskussion hör de miljömässiga och näringspolitiska aspekterna på det nya kommunikationsnätet, säger tidningen vidare.

Det har ju också anförts i debatten om broprojektet att detta ytterligare späder på koncentrationen till Malmö–Lund-området med alla de olägenheter det medför. Liknande synpunkter har ju också framförts i motionen av herr Håkansson m. fl. För min del anser jag det vara självklart att bilismen och den tunga lastbilstrafiken till kontinenten kommer att gynnas om bron Malmö–Köpenhamn kommer till stånd före projektet Helsingborg–Helsingör. Jag menar nog att det är ett riksintresse att trafiken till kontinenten i så stor utsträckning som möjligt går på järnväg. Det är därför angeläget att en fast järnvägsförbindelse över Öresund kommer till stånd så snart som möjligt.

Utskottet framhåller nu att ett förnyat utrednings- och förhandlingsarbete pågår beträffande de här frågorna mellan de danska och svenska kommunikationsdepartementen. Utskottet har under hand erfarit, sägs det, att samtidigt med planeringen av Malmö Köpenhamnsleden överväganden pågår rörande byggandet av en järnvägstunnel mellan Helsingborg och Helsingör.

Att döma av tidningen SJ-Nytt har de danska och svenska järnvägsstyrelserna anmodats inkomma med nya lönsamhetsberäkningar och eventuellt nya synpunkter på en fast järnvägsförbindelse mellan Danmark och Sverige till sina respektive regeringar. Dessa utredningar har redan överlämnats. För SJ:s vidkommande, säger tidningen, har ingenting nytt tillkommit som ger SJ anledning till annan bedömning än den man haft vid tidigare förhandlingar med Helsingborgs kommun. Detta innebär att man fortfarande satsar på färjeförbindelsen Helsingborg–Helsingör. Danskarna tycks i stället ha en positivare inställning till den järnvägstunnel, som man menar är en mera långsiktig lösning, medan färjorna alltid kommer att vara av övergående karaktär.

Till saken hör väl också att det tycks finnas en stark opinion i Helsingborg mot det s. k. bangårdsavtalet mellan SJ och Helsingborgs kommun. För närvarande fraktas 600 järnvägsvagnar genom Helsingborgs centrum varje dygn. Trafikstockningarna och trafikfarorna är betydande. Det har anförts att man lägger ut pengar på ett projekt, som totalt kommer att proppa igen centrum i Helsingborg.

Herr talman! Som jag tidigare framhållit anser jag det vara viktigt att fast järnvägsförbindelse över Öresund kan etableras. Den mesta trafiken går den vägen, och ingenting motsäger att trafiken kommer att öka.

Mot bakgrund av vad jag här anfört vill jag yrka bifall till reservationen 3 i detta betänkande.

Herr HAKANSSON (c):

Herr talman! Frågan om fast förbindelse mellan Sverige och Danmark är ingen ny fråga utan har vid olika tillfällen varit på tal. Men frågan har fått ny aktualitet genom det utspel den svenska regeringen gjorde vid ett

svenskt-danskt trafikministermöte i november 1972, då den svenska regeringen förklarade sig beredd att ensam ta ansvaret för finansieringen och byggandet av en vägförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn. Den danska regeringen har senare godtagit erbjudandet.

Av vad som hittills är känt innefattar det svenska åtagandet fast förbindelse över Öresund mellan Malmö och Köpenhamn och är oberoende av byggande av storflygplats på Saltholmen. Projektet skulle närmast gälla en sexfilig motorvägförbindelse med högbro Limhamn—Saltholm och tunnel Saltholm—Amager. Kostnaden för förbindelsen kan — inklusive räntor under byggnadstiden — uppskattas till ca 1 200 miljoner svenska kronor i 1971 års prisläge.

Såsom utskottsmajoriteten framhåller har frågan varit föremål för olika omfattande utredningar under årens lopp. För närvarande pågår ett förnyat utrednings- och förhandlingsarbete i frågan bl. a. mellan representanter för svenska och danska kommunikationsdepartementen, i vilka förhandlingar ingår överväganden om en järnvägstunnel Helsingborg—Helsingör.

Frågan om fasta förbindelser mellan Sverige och Danmark har något av historia bakom sig. Redan år 1886 ansökte ett franskt banksyndikat om koncession på en järnvägsförbindelse mellan våra två länder. Projektet var avsett att genomföras som tunnel mellan Helsingör och Helsingborg och skulle utgöra ett led i en större plan med ett intereuropeiskt järnvägsnät. Men ansökan avslogs av båda ländernas regeringar under hänvisning till bl. a. att de svenska och danska statsbanorna förhandlat om att öppna färjetrafik för järnväg över Sundet. Därefter har andra förslag vid olika tillfällen framkommit.

I den svenska riksdagen väcktes 1952 i båda kamrarna likalydande motioner med hemställan, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t skulle anhålla, att en utredning snarast måtte påbörjas om en direktförbindelse i form av bro eller tunnel mellan Sverige och Danmark. Vid behandlingen av motionerna uttalade statsutskottet bl. a. att utskottet för egen del hade den uppfattningen att frågan om en fast förbindelse mellan Sverige och Danmark icke kunde sägas vara direkt aktuell för dagen.

Året efter, 1953, vid Nordiska rådets session i Köpenhamn beslutades emellertid att rekommendera de danska och svenska regeringarna att utreda frågan.

Detta föranledde att de båda regeringarna 1954 efter gemensamma överläggningar framhöll i ett uttalande, att en fast Öresundsförbindelse framstod som önskvärd såväl ur allmän nordisk synpunkt som ur ren kommunikationssynpunkt. Fyra sakkunniga från vardera landet utsågs för att utreda frågan. De utsedda, som fick benämningen Öresundsdelegationen, avlämnade 1962 betänkandet Öresundsförbindelsen. Denna utredning är grundläggande för hela Öresundstrafikproblematiken. Man sysslade i utgångsläget med fem sex olika sträckningar, men det slutliga förslaget kom att innefatta en Helsingborg—Helsingör-förbindelse, den s. k. HH-linjen, och en förbindelse Malmö—Köpenhamn, den s. k. MK-linjen, med olika alternativ: bro eller tunnel, järnväg och väg i olika kombinationer.

Öresundsdelegationens arbete omfattade, förutom de rent trafikmäs-

ga aspekterna, fortsatt färjetrafik eller övergång till fasta förbindelser, men även tänkbar inverkan på näringsliv och andra allmänt samhällliga konsekvenser.

Delegationen konstaterade mot bakgrund av bl. a. de uppgjorda prognoserna för trafiken över Öresund, att på längre sikt en fast förbindelse bäst skulle lösa de växande trafikproblemen, och framhöll: "Att fast förbindelse i både HH och KM, omfattande vägförbindelse i båda lägena och i minst ett av dem järnvägsförbindelse, skulle vara den bästa lösningen för trafiken över sundet.

Den första förbindelsen torde enligt delegationen utformas som hög bro med fyrfilig motorväg och enkelspårig järnväg och förläggas i en linje norr om Helsingör och Hälsingborg. Anläggningskostnaderna för en sådan förbindelse beräknas i 1959 års prisläge till cirka 720 miljoner kronor inklusive räntekostnader under byggnadstiden."

Efter remissbehandling av detta betänkande beslöts 1964 om ytterligare utredning, och därför utsågs Öresundsgrupperna. Dessa erhöi uppgift att överse det av delegationen lämnade betänkandet. Gruppernas arbete presenterades i det år 1967 avlämnade betänkandet "Fasta förbindelser över Öresund, översyn av Öresundsdelegationens betänkande".

Öresundsgrupperna instämde i huvudsak i de av delegationerna framförda synpunkterna men med uppjusterande av prognoserna. Sjöfarten över Öresund har emellertid ökat mycket kraftigt och överstigit uppgjorda prognoser.

Vid en översikt över denna trafikutveckling under en 20-årsperiod finner man att personresorna som var 4,9 miljoner år 1952 har ökat till 26,5 miljoner 1972, och fordonstrafiken har under samma tid ökat från 170 000 bilar till 1 495 000 bilar.

Av persontrafiken år 1972 passerade 15 miljoner Helsingborg, 2,9 miljoner Landskrona och 9 miljoner Malmö. Även beträffande fordons- trafiken ligger Helsingborg främst med något över 1 miljon fordon, Landskrona med 125 000 fordon och Malmö med 355 000 fordon. Omkring 70 procent av trafiken går sålunda för närvarande via Helsingborg—Helsingör. Utredningarna, som företagit olika bedömningar inför framtiden, anför bl. a., att om än ökningstakten avtar, så stiger ändå trafikströmmen ytterligare.

Vidare framhålles att fortsatt ökning av färjetrafiken tvärs över Sundet mot den långtgående trafiken kommer att medföra ökad risk för kollisioner.

Anläggande av en fast förbindelse skulle förebygga detta. Det skulle också innebära en väsentligt större kapacitet i förhållande till färjetrafiken. Väntetid och extrema köbildningar torde helt kunna elimineras. Vid en fast järnvägsförbindelse skulle tidsödande växling bli onödig.

Den ekonomiska sidan skulle ordnas genom att de fasta förbindelserna skulle vara belagda med avgifter och därmed självfinansierande. Avgifterna skulle i stort sett svara mot färjebiljettkostnaden med avdrag för körningskostnaden. Öresundsgrupperna, som instämmer i delegationens förslag — på sikt två fasta förbindelser — framhåller följande i sina avslutande synpunkter: "De av Öresundsgrupperna nu framlagda prognoserna, vilka är baserade på de senaste årens trafikutveckling och i vilka

har beaktats nyare antaganden om den framtida biltätheten m. m., tyder likaledes på att på sikt kommer att vara behov av en fast vägförbindelse i både K.M. och H.H. Om fast vägförbindelse anläggs i endast ett av lägena, får den kompletteras med en ganska omfattande båt- och färjetrafik i det andra läget. För lokaltrafiken mellan Köpenhamns- och Malmöområdena kommer en sydlig förbindelse att vara fördelaktigast, medan den på senare år starkt växande lokaltrafiken mellan Nordsjälland och Skåne liksom en väsentlig del av fjärrtrafiken får kortare väg över en nordlig förbindelse.”

De tidigare betänkandena i vad avser motorvägförbindelse Malmö—Köpenhamn överarbetas och kompletteras nu av de nu sittande tekniska arbetsgrupperna. Den sammanfattning som grupperna avgivit i oktober 1972 innehåller tekniska trafikprognoser och kapacitetsfrågor. Rapporten bygger på alternativa förslag av kollektiv trafik, varvid man räknar med att den kollektiva trafikandelen skulle omfatta ca 45 procent av persontrafiken. Inledningsskedet skulle ske med en sexfilig vägförbindelse, där kollektivtrafiken antingen kan blandas med övrig trafik eller förfoga över reserverade körfält. Framöver skall den sexfiliga förbindelsen tillbyggas en tvåfilig separat bussväg för kollektivtrafik. I programmet skissas också att framöver dessutom mellan Saltholm och Dragör bygges en ytterligare sexfilig förbindelse antingen som bro eller tunnel.

Det är ett omfattande program med en kostnad för den första sexfiliga förbindelsen på 1 200 miljoner kronor inklusive räntor under byggnadstiden. Den separata bussvägen beräknas kosta 655 miljoner kronor och därtill kommer Saltholm—Dragör-förbindelsen på ca 400 miljoner kronor.

En övergång till en fast förbindelse kommer att innebära betydande förändringar mot nuvarande färjetrafik. Vad kommer dessa förändringar att innebära för regionala och miljömässiga konsekvenser? Näringslivet strukturförändring har inneburit en omfattande koncentration till vissa områden. Detta har medfört stora åtföljande påtvingade befolkningsomflyttningar. En sådan koncentration har skett till Öresundsområdet, och särskilt Malmö-Lundregionerna har blivit ett centrum med dragningskraft på hela södra Sverige. I den allmänna diskussionen har olika meningar framkommit om vilken förbindelse som borde framställas först. Den svenska regeringen har tagit ställning för MK-linjen, ett ställningstagande som främst är till förmån för den lokala trafiken. Men som jag också tidigare påvisat går en betydligt större del när det gäller både person- och godstrafiken över Helsingborg—Helsingör än över Malmö—Köpenhamn. Därmed är det klart att den förstnämnda vägen är av betydligt större intresse från rikstrafikens synpunkt.

Vid bedömning av lokaliseringsfrågan måste hänsyn tas till allmänpolitiska aspekter. Malmö-Köpenhamnsområdet har varit och är mycket expansivt.

När herr Lothigius yrkade bifall till utskottsmajoritetens förslag, gjorde han det enligt min mening med en alltför stark betoning på den rent trafikekonomiska aspekten och tog kanske inte fullt med i bedömningen vad konsekvenserna blir av en koncentration av hela den fasta förbindelsen längst till söder. Anslutningsvägarna kommer då att bli mera omfattande än om man kan fördela trafiken. Som jag tidigare har

påvisat går för närvarande huvuddelen av trafiken över den nordliga förbindelsen. Det är möjligt och även troligt att en fast sydlig förbindelse skulle innebära en betydande förskjutning i detta förhållande.

För Sveriges vidkommande har vi anledning att dämpa befolkningstillväxten i storstadsområdena. Detta gäller då bl. a. Malmö-Lundregionen.

I stället skall vi skapa möjligheter för en positiv utveckling av bosättning och näringsliv i övriga Skåne och andra delar av södra Sverige. Den planerade MK-bron kan genom påverkan från de ekonomiska krafterna komma att stimulera tillväxten i Malmöregionen. Är man medveten om detta och beredd att vidtaga nödvändiga regionalpolitiska motåtgärder, skall bron dock inte behöva få de här åsyftade konsekvenserna.

Den svenska utlandstrafiken söderut är av betydande omfattning, och man har all anledning att räkna med att den skall öka.

För att få en god fördelning av trafikströmmarna och bebyggelsen finns det anledning att bygga såväl HH- som MK-linjen.

Förbindelsen Helsingborg—Helsingör bör byggas med både landsvägs- och järnvägsförbindelse. Det är ett väsentligt led i trafikpolitiken att transporter av det långväga godset så mycket som möjligt sker på järnväg. Mot denna bakgrund måste det vara nödvändigt att en fast förbindelse med Danmark förses även med järnvägsspår. Är det nu så, som det framhålles, att utredning även pågår om fast järnvägsförbindelse mellan Helsingör och Helsingborg, återstår av motionärernas förslag bara att denna förbindelse kombineras med en fyrfilig vägförbindelse. Det är vidare önskvärt att utredningen också undersöker huruvida denna förbindelse skall vara bro eller tunnel och att man gör en prövning av kostnadsalternativen när det gäller såväl byggandet som driften och andra påverkbara faktorer.

HH-förbindelsen bör färdigställas först. Den är av tradition den naturliga, urgamla stråkvägen Europaväg 4. Huvuddelen av trafiken går denna väg, och det är denna väg som i långt större utsträckning kommer till nytta för trafiken från större delen av Sverige – inklusive Norge och Finland – medan MK-förbindelsen omfattar mest lokaltrafik. För övrigt har danskarna nu framflyttat sina planer på en utbyggnad av Salholm. Därmed reduceras styrkan hos ett av argumenten för MK-linjen.

Herr talman! Med detta ber jag att få yrka bifall till reservationen 3 vid punkten 2.

I detta anförande instämde herrar Torwald och Larsson i Staffanstorp samt fru Olsson i Helsingborg (samtliga c).

Herr HUGOSSON (s):

Herr talman! Företrädarna inom oppositionen för de reservationer som är fogade vid punkten 2 i trafikutskottets betänkande nr 1 har använt 1 timme 15 minuter för att kommentera dessa reservationer. Jag har anmält 20 minuter, herr talman, för att bemöta de synpunkter som har framkommit och föra utskottets talan, men jag ber om herr talmannens eftergift och övriga ledamöters överseende om jag med hänsyn till de långa anföranden som har förekommit icke kan hålla min

ursprungliga tidsangivelse.

Jag vill börja mitt inlägg med att citera inledningen till ett anförande, som vägverkets generaldirektör Sven Göran Olhede höll för trafikutskottet då han kommenterade regeringens förslag till den anslagsfördelning på vägområdet som vi nu diskuterar:

”Vägverkets anslag ökar totalt med 145 milj. kr. från 2 214 för verksamhetsåret 1973 till 2 359 milj. kr. för verksamhetsåret 1974. Det är med tillfredsställelse vi kan konstatera att verket fått gehör för sin principiella uppfattning att vägunderhållet bör prioriteras framför vägbyggandet i rådande situation. Den höjning som föreslås beträffande anslaget till underhåll av statskommunvägar överensstämmer helt med vägverkets förslag och även om höjningen på 25 % av underhållet till enskilda statsbidragsvägar inte helt når upp till vad vägverket anser vara behövt innebär höjningen en avsevärd förbättring.

Anslaget till drift av statsvägarna har höjts med 110 milj. kr. vilket nominellt är en betydande ökning.”

Även om generaldirektören i sitt fortsatta anförande konstaterade, att vägverket inte på alla punkter fått sina äskanden tillgodosedda, tror jag att man kan slå fast att av de verk som sorterar under kommunikationsdepartementet har vägverket i årets budget prioriterats genom de anslagsökningar som riksdagen i dag har att ta ställning till. Jag tror också att generaldirektören i vägverket var den av de generaldirektörer som vi hörde i utskottet som var mest tillfreds med det budgetförslag som han hade fått.

När man har lyssnat på oppositionens litanior och tagit del av de reservationer som är fogade vid utskottets betänkande på den punkt vi nu behandlar får man närmast den uppfattningen, att vi lever i ett väglöst samhälle och att en enorm kapitalförstöring av våra vägar äger rum. Jag vill, herr talman, slå fast att detta är en falsk verklighetsbeskrivning. Förvisso finns det stora behov på vägväsendets område, och även utskottsmajoriteten skulle säkert ha varit med om att tillstyrka ytterligare anslag, om det samhällsekonomiskt hade funnits utrymme för detta. Man får ju dessutom -- och det tycks oppositionen glömma bort -- ta hänsyn till de hundratals miljoner som via arbetsmarknadsstyrelsen, AMS, går till av vägverket anvisade projekt såväl när det gäller byggande som drift och underhåll av våra vägar. Tar man med dessa belopp, som via AMS går till vägverket, torde talet om kapitalförstöring och stillastående vägbyggnadsverksamhet väsentligt kunna nedtonas.

Herr talman! Jag skall efter den här inledningen gå över till att något kommentera de reservationer som är fogade till punkten 2 i utskottets betänkande.

I reservationen 1 a av utskottets centerpartister krävs ytterligare 100 miljoner kronor i anslag till drift av statliga vägar, i reservationen 1 b av herr Magnusson i Kristinehamn, vänsterpartiet kommunisterna, krävs till detta anslag 39 miljoner utöver vad Kungl. Maj:t har föreslagit och i reservationen 1 c av folkpartiledamöterna i utskottet klagas över otillräcklig medelstildelning. I den sistnämnda reservationen yrkas ingen höjning av anslaget, men man vill från folkpartiets sida redan nu beställa kraftiga ökning till nästa års statsverksproposition.

Genomgående för de tre reservationerna på den här punkten är att det görs gällande att anslagsposten under flera år legat stilla. Detta är också, herr talman, en falsk verklighetsbeskrivning. År 1970 anvisades ca 740 miljoner kronor, medan således för verksamhetsåret 1974 föreslås 1 025 miljoner kronor. Under den här femårsperioden har därmed anslaget ökat med nästan 300 miljoner kronor eller ca 40 procent. Den höjning som föreslagits i årets statsverksproposition är också den hittills största, nämligen 110 miljoner kronor, och detta visar enligt utskottsmajoritetens förmenande klart regeringens prioritering av driftåtgärderna och regeringens fasta beslutsamhet att med ökade anslag möta behovet av olika driftåtgärder till följd av trafikutveckling m. m.

Driftanslaget används ju för servicearbeten, egentligt vägunderhåll och förbättringsarbete. Den största posten avser helt naturligt servicearbetena, som för år 1974 av såväl vägverket som departementschefen beräknas uppgå till ca 590 miljoner kronor. Förutom den i huvudsak av trafikutvecklingen betingade ökningen av servicearbeten om ca 40 miljoner kronor innebär regeringens förslag en uppräknig av det egentliga vägunderhållet med ca 64 miljoner kronor eller nästan 25 procent. Detta kan beräknas medge beläggningsarbeten, oljegrusning och dikning som i stort motsvarar det under året uppkomna behovet.

De från regionalpolitisk synpunkt viktiga förbättringsarbetena, som i huvudsak innebär insatser på de sekundära och tertiära vägnäten, kan beräknas ligga på ca 65 miljoner kronor 1974 mot ca 62 miljoner kronor år 1973.

Vad gäller särskilt förbättringsarbeten är det väsentligt att notera de stora insatser som gjorts i form av beredskapsarbeten. Det är en relativt ny företeelse att dessa arbeten utgörs av åtgärder som ligger inom ramen för driftåtgärderna. Beredskapsarbetena har normalt varit om- och nybyggnadsarbeten och är det, vad avser beloppen, alltså till största delen. Oaktat de stora belopp som lagts ned på vägbyggandet i form av beredskapsarbeten har under föregående budgetår inte mindre än ca 140 miljoner kronor avsett förstärknings- och förbättringsarbeten. För innevarande budgetår har hittills ca 100 miljoner kronor anvisats för detta ändamål. Sammanlagt har således betydande insatser avsett förbättringsarbeten. AMS-arbetena har även varit förhållandevis jämnt fördelade över landet, varför de kommit stora delar av vägnätet till godo.

I centerpartiets reservation förs vidare resonemang om väganslagets regionalpolitiska betydelse. Jag förstår över huvud taget inte varför man tar in dessa frågor i reservationen. På den punkten gjorde ju utskottet förra året ett enigt uttalande, som bl. a. resulterat i att Kungl. Maj:t i maj 1972 meddelat vägverket anvisningar för verkets arbete med revidering av flerårsplaner och fördelningsplan. I dessa anvisningar sägs just att ökade regionalpolitiska hänsyn skall tas vid överväganden beträffande väginvesteringar och andra åtgärder på vägområdet, och på s. 7 i föreliggande betänkande finner ett enigt utskott det tillfredsställande att så skett. Det är därför besynnerligt att centern i sin reservation tar upp uttalanden som utskottet är enigt om. Vill man från centerns sida provocera fram motsättningar som inte finns, eller avser man att i den politiska debatten göra sken av att det bara är centern som vill ta regionalpolitiska hänsyn?

I så fall är det, herr talman, också på denna punkt falsk verklighetsbeskrivning.

Låt mig även erinra herr Dahlgren om hans partiledares oro, som denne gav uttryck för då årets budgetförslag presenterades. Det han då var orolig för var det stora upplåningsbehov på över 5 miljarder kronor som budgetförslaget innebär. Denna oro har man tydligen nu glömt bort – åtminstone de centerpartister som sitter i trafikutskottet – eftersom man begär att ytterligare 100 miljoner kronor skall lånas upp för att öka anslaget till drift av statliga vägar. Jag förmodar att herr Dahlgren hade litet dåligt samvete eftersom han sade: "Sannolikt kommer utskottets talesman att säga att vi från centern ansvarslöst handskas med landets ekonomi". Jag antar att hans uttalande på den punkten ändå tyder på att man från centerpartiet tycker att det är ansvarslöst att ytterligare öka upplåningsbehovet.

Till herr Gustafson i Göteborg vill jag säga att de krav på särskilda anslag i nästa års statsverksproposition som förts fram i reservationer från folkpartiet lämpligen kan diskuteras nästa år. Vi bör nämligen ta hänsyn till det statsfinansiella läge som då föreligger, men jag utgår från att den prioritering av ökade anslag till driftsidan som regeringen gjort i år även kommer att känneteckna nästa års statsverksproposition -- om det är en socialdemokratisk regering som lägger fram budgetförslaget. Även på den sista punkten är jag säker.

Med det sagda vill jag, herr talman, yrka avslag på reservationerna 1 a, b och c och bifall till utskottets betänkande vid denna del av punkten 2.

Låt mig, herr talman, sedan kommentera de två reservationer som också är fogade vid punkten 2 och som gäller avgiftsfinansiering av vägar och broar.

I reservationen 2 a föreslår herrar Lothigius och Clarkson från moderata samlingspartiet att Kungl. Maj:t får i uppdrag att snarast möjligt föranstalta om utökning av trafikledsbyggandet i enlighet med vad som anförts i motionerna 1973:738, punkten 2, och 1973:1343. Reservationen 2 b av herrar Gustafson i Göteborg och Sellgren, folkpartiet, föreslår att Kungl. Maj:t ges till känna vad utskottet anfört rörande avgiftsfinansiering av vägar och broar – innebärande att ett system med avgiftsfinansiering av större vägar och broar prövas försöksvis, som regel på sådana ställen där trafikanterna har acceptabel alternativ färdväg.

Liknande reservation gjordes vid förra årets riksdag, dock med en gemensam skrivning från folkpartiet och moderata samlingspartiet.

Den kommentar som kan fogas till föreliggande reservationer är i stort densamma som den jag gjorde när vi behandlade den här frågan förra året. Man kan konstatera att utskottet även i år, som motiv för sitt avstyrkande av motionerna, refererar vad 1960 års vägsakkunniga framhöll i sitt betänkande. De sakkunniga sade bl. a. att "grundregeln om att de för den allmänna samfärdseln nödiga vägarna och förbindelserna i princip skall byggas genom det allmänna och att avgifter inte får uttagas för deras begagnande är helt riktig samt i sig själv innebär stora fördelar". Dess tillämpning i praktiken ansågs bl. a. innebära, att "en angelägenhetsgradering av de för utbyggnad aktuella företagen sker samt att sådana företag vilkas tillkomst ej är tillräckligt motiverad ur ekonomiska eller

andra synpunkter ej kommer till stånd”.

Vägsakkunniga framhöll vidare, att även om behovet av en viss avgiftsfinansierad förbindelse vore så stort att en investering i och för sig sannolikt skulle vara företagsekonomiskt lönsam, kunde vid bedömandet av härom uppkommande frågor dock inte bortses från allmänna prioriteringsgrunder. För förbindelsens utförande måste nämligen kapitalmarknaden i motsvarande mån tas i anspråk — kanske till nackdel för andra viktiga investeringar. Avgörande för ställningstagandet härvid borde till sist vara omfattningen av samhällets totala resurser, vilka alltid måste framstå som begränsade. Frågan om avgiftsfinansiering borde också ses mot bakgrunden av den totala motorfordonsbeskattnings storlek.

Vad de vägsakkunniga i sitt betänkande framhöll gäller även i dag. När man nu från samhällets sida bygger upp en planerings- och prioriteringsmetodik för väginvesteringar, där hänsyn tas till bl. a. närings- och regionalpolitiska aspekter och till övrig samhällsplanering, kan en avgiftsfinansiering av vissa objekt inte bidra till ett totalt sett bättre resursutnyttjande. Riksdagen godtog ju också grunddragen i planerings- och prioriteringsmetodiken förra våren, och det fanns ingen reservation vare sig från moderata samlingspartiet eller från folkpartiet på den punkten.

Därtill kommer naturligtvis, herr talman, att starka rimlighets- och jämlikhetskrav talar mot en avgiftsfinansiering. När herr Lothigius här säger att det skulle öka jämlikheten om man införde avgiftsfinansierade vägar i det här samhället, är det nästan så att håret reser sig på ens huvud. Det innebär nämligen i realiteten att vägar skulle stå till förfogande för de människor som har råd att nyttja dem, medan däremot de som inte har råd är hänvisade till dåliga vägar — vägar som från trafiksäkerhetssynpunkt är mindre önskvärda. Att i talarstolen i riksdagen stå och säga att det från jämlikhetssynpunkt är bra med avgiftsfinansiering av våra vägar är härresande.

Till herr Gustafson i Göteborg vill jag säga: Vi har från socialdemokratins sida inte ändrat vår principiella inställning när det gäller avgiftsfinansiering av vägar och broar. Öresundsprojektet, som gäller en internationell förbindelse och som ersätter nuvarande avgiftsbelagda båt- och färjeförbindelser, kan inte jämföras med exempelvis en motorväg på E4 mellan Stockholm och Malmö, som är en för allmänt begagnande upplåten nationell väg. För att vi skall uppnå hög trafiksäkerhet måste all långväga trafik hänvisas exempelvis till en sådan motorväg, inte bara de bilförare som har lust att betala avgiften.

I reservationen tas inte upp det omfattande vägbyggande som sker med beredskapsarbeten — innevarande budgetår för 400 miljoner kronor, förra året för över 500 miljoner kronor. Detta gör att vägutbyggandet avsevärt tidigarelägges jämfört med den utbyggnad som kan ske med ordinarie medel. Det bör alltså i och för sig minska behovet av avgiftsbelagda vägar, vilket även de som inte hyser principiella betänkligheter mot sådana vägar borde inse.

Jag vill därför, herr talman, yrka avslag på dessa två reservationer och bifall till utskottets hemställan vid punkten 2, vilket i detta sammanhang innebär nej till avgiftsfinansiering av nationella vägar och broar.

Herr talman! Jag skall, även om tiden går undan, slutligen kommentera reservationen 3, som gäller de fasta förbindelserna över Öresund. Jag skall försöka fatta mig kort, trots det långa inlägg som herr Håkansson gjorde här tidigare beträffande denna reservation.

I reservationen framhålles att det pågående utredningsarbetet i första hand bör inriktas på utformningen av HII-förbindelsen. Om förbindelsen skall byggas som bro eller tunnel måste närmare övervägas. Vilket alternativ som än väljes måste dock enligt reservationen både landsvägs- och järnvägsförbindelse komma i fråga.

Som vi framhållit i utskottsmajoritetens yttrande har frågan om fasta förbindelser över Öresund varit föremål för ett synnerligen omfattande svensk-danskt utredningsarbete under en lång rad av år.

I det betänkande som de dansk-svenska Öresundsgrupperna lade fram 1967 föreslogs att den första fasta förbindelsen skulle utföras som en vägförbindelse och läggas i läget Malmö—Köpenhamn. I läget Helsingborg—Helsingör borde senare läggas en järnvägsförbindelse, eventuellt kombinerad med en vägförbindelse. Öresundsgruppernas förslag var baserade på ett mycket omfattande material. Olika alternativ till fasta förbindelser hade belysts från bl. a. ekonomiska synpunkter. En vägförbindelse i Malmö—Köpenhamn-linjen visade sig i samtliga fall vara den fördelaktigaste lösningen. Och plansynpunkter, främst på dansk sida, talade för en första vägförbindelse i det södra läget.

Vid remissbehandlingen av Öresundsgruppernas förslag instämde det övervägande antalet remissinstanser i gruppernas slutsats att den första vägförbindelsen borde läggas mellan Malmö och Köpenhamn. Ett klart förord för en sådan förbindelse gavs sålunda av bl. a. vägverket, planverket, länsstyrelserna i Malmöhus län, Kronobergs län, Blekinge län och Kalmar län, Näringslivets trafikdelegation och motororganisationerna.

Länsstyrelsen i Malmöhus län framhöll bl. a. att trafiken över en KM-förbindelse blir avsevärt större än över en HII-förbindelse på grund av att befolknings- och näringslivstyngdpunkterna, Storköpenhamn och Malmöregionen, ligger i söder. Vidare torde enligt länsstyrelsen de största relativa restids- och transportkostnadsvinsterna vara att vänta i KM-läget. Därtill kom enligt länsstyrelsen att den planerade storflygplatsen på Saltholm måste kombineras med en fast förbindelse i KM-läget.

Som bekant pågår för närvarande förhandlingar mellan de svenska och danska regeringarna om anläggande av en vägförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn. Som framgår av utskottets yttrande äger det emellertid samtidigt rum överväganden rörande en järnvägstunnel mellan Helsingborg och Helsingör. Frågan om en fast förbindelse i HH-läget ingår sålunda bland de spörsmål som för närvarande behandlas av de danska och svenska myndigheterna och regeringarna.

Utskottsmajoriteten har den bestämda uppfattningen att resultatet av pågående förhandlingar måste avvaktas -- det är ju en fråga som inte bara berör Sverige. Vi finner det inte lämpligt, ja, inte ens möjligt att den svenska riksdagen nu ensidigt fattar beslut i en fråga som i så hög grad även berör Danmark. Det vore sämsta tänkbara formen av nordisk samverkan.

Jag yrkar därför avslag på reservationen 3 och bifall till utskottets hemställan även på denna punkt.

Herr Gustafson i Göteborg tog i sitt inlägg upp en sak som jag vill beröra något, nämligen frågan om anslagen för ämbetsuppgifter och tjänster till utomstående skall gälla per kalenderår eller per budgetår. Utskottets majoritet har förståelse för de synpunkter som generaldirektören framförde när han besökte utskottet. Vi har på s. 11 framhållit att vi förutsätter att denna fråga blir föremål för en prövning i samband med uppgörandet av nästa års statsverksproposition.

Herr talman! I anslutning till anslagsfrågorna för vägväsendet har vi behandlat en mängd motioner som gäller enskilda vägobjekt i olika delar av landet. Liksom statsutskottet gjort under alla år har trafikutskottet i år och tidigare avstyrkt alla dessa motioner utan närmare motivering. Det finns ju en administrativ beredningsapparat, ett decentraliserat demokratiskt beslutsfattande i dessa frågor. Länsstyrelse, kommun och vägverk är där med om att diskutera fram vilka olika vägprojekt i skilda delar av landet som skall tas upp i flerårsplaner och långtidsplaner.

Jag vill säga till alla de motionärer som finns antecknade litet senare på listan att det är ett enigt utskott som menar att det inte är möjligt att riksdagen tar ställning till om den vägen eller den bron i det länet eller den vägen i annat län skall bli föremål för förbättringar eller nybyggnad. Vi har ett decentraliserat demokratiskt beslutsfattande på den här punkten, och det vore djupt olyckligt om riksdagen ändrade på den ordning som gäller i detta avseende.

Jag yrkar, herr talman, bifall till utskottets hemställan på den här punkten.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Herr talman! Herr Hugosson sade att oppositionens talesmän här hade använt så väldigt lång tid. Jag vill fästa uppmärksamheten på att oppositionens talesmän använde kortare tid än de hade angivit på talarlistan. Det gjorde däremot inte herr Hugosson, och jag har förståelse för det, för han har ju mycket att svara för.

Herr Hugosson var emellertid mycket oförsiktig när han började sitt anförande med att citera från det som generaldirektören sade inför trafikutskottet. Herr Hugosson gav nämligen en fullständigt felaktig bild av vad generaldirektören hade att anföra.

Låt mig påpeka att vägverket i sina petita bland de fyra målsättningar som verket har nämner att man skall hejda den sedan några år tillbaka pågående förstöringen av investerat vägkapital och i någon mån inhämta en del av det ackumulerade behovet när det gäller egentligt vägunderhåll. Man säger alltså att det här pågår en förstöring av investerat vägkapital, och den vill man hejda.

Vad har då generaldirektör Olhede sagt sedan den här propositionen framlagts? Han sade i ett uttalande i TV, att han skulle behöva 90 miljoner kronor för att hejda den pågående kapitalförstörelsen, och då skulle det ändå inte bli något över för att inhämta det eftersläpande behovet. Inför utskottet sade han — och det framgår av den handling som både herr Hugosson och jag har tillgänglig — att han kanske skulle kunna

lyckas hejda den pågående kapitalförstöringen på vägarna om han fick 50 miljoner kronor, men under tre mycket bestämda förutsättningar. Den första förutsättningen var att priserna och kostnaderna inte ökade med mer än 5 procent, den andra att han fick 100 miljoner kronor av AMS-medel just till vägunderhåll och den tredje att man kunde räkna med ytterligare en mild vinter. Under dessa förutsättningar skulle han kanske kunna hejda den pågående kapitalförstöringen genom ett anslag på 50 miljoner utöver det som statsrådet nu har föreslagit. Men om dessa förutsättningar inte finns, skulle ännu mer pengar behövas.

Det är sanningen om vad den ansvarige generaldirektören säger, och jag tycker det är angeläget att vi inte försöker dölja detta. Låt oss vara överens om att det är en riktig tolkning. Vi har inte tillräckligt med pengar för närvarande för att avhjälpa allt detta, men vi bör inrikta våra ansträngningar på att successivt inhämta eftersläpningen och få bättre förhållanden till stånd.

Herr DAHLGREN (c) kort genmäle:

Herr talman! Det fanns i herr Hugossons anförande några helt felaktiga påståenden som jag vill rätta.

Herr Hugosson gjorde gällande att jag och centerpartiet lämnade falska beskrivningar av det läge som nu råder när det gäller anslagen till vägar och var förvånad över att vi i reservationen på denna punkt hade tagit in regionalpolitiken som argument, eftersom departementschefen givit order till vägverket om hur man nu skulle inrikta arbetet med fördelningsplanerna. Det är, herr Hugosson, någonting som jag aldrig har bestritt. Det står också ordagrant i reservationen att så är förhållandet. Herr Hugosson har råkat ut för en begreppsförvirring, och sådant kan ju lätt hända ibland. Reservationen gäller anslaget till *drift* av allmänna vägar, men vad herr Hugosson stått och talat om är anslaget till *byggande* av allmänna vägar. Det är där man har dessa fördelningsplaner och det är där som arbetet skall inriktas på byggande som har regionalpolitisk betydelse.

Herr Hugosson är duktig i att citera, som utskottets ordförande också sade. Herr Hugosson slutade citatet av vad generaldirektören hade sagt exakt där herr Hugosson ur sin synpunkt borde sluta. Jag skall tillåta mig att fortsätta att läsa där herr Hugosson slutade.

Herr Hugosson citerade följande: "Anslagen till *drift* av statsvägarna har höjts med 110 milj kr, vilket nominellt är en betydande ökning." Därefter slutade herr Hugosson att citera, men nu skall jag alltså be att få fortsätta, herr talman. Det står: "Tyvärr är dock denna höjning inte tillräcklig för att upprätthålla en oförändrad standard. — — — Ett reallt oförändrat totalanslag innebär enligt vägverkets uppfattning en ökning av 1973 års anslag med 160 milj kr. Statsverkspropositionens ökning med 145 milj kr innebär således en real minskning av totalanslaget med 15 milj kr."

Herr Hugosson gjorde sedan kommentaren att de AMS-medel som vägverket här fick ledde till att ingen kapitalförstöring sker. Det är helt felaktigt, som utskottets ordförande har påpekat. Även med de anslag som lämnas av AMS-medel och de 100 miljoner kronor som centerpartiet har begärt blir det sammanlagda anslaget inte av den storlek som

vägverket har äskat.

Eftersom min repliktid nu är slut skall jag be att få återkomma senare, herr talman.

Herr LOTHIGIUS (m) kort genmäle:

Herr talman! Herr Gustafson i Göteborg och herr Dahlgren har med herr Hugosson resonerat om de felaktigheter som finns i påståendet vad gäller vägverkets chef. Jag har i mitt inlägg velat peka på den eftersläpning som skett med anledning av de många vägplaner som förelegat men som aldrig har uppfyllts. Man kommer faktiskt till resultatet att under dessa år har det för de svenska vägarna saknats omkring 3 miljarder kronor eller mer om man tar med en del av de önskvärda utbyggnaderna på motorvägssidan. Det visar en helt annan bild än den som herr Hugosson manade fram.

Påståendet att det skulle vara en falsk beskrivning av läget som oppositionen gjort är också helt felaktigt. Beskrivningen verifieras tvärtom av en lång rad referat från olika delar av landet. Det är referat av uttalanden av vägdirektörerna, alltså vägverkets män, som vet hurdana förhållandena är ute i landet. De har vid seriösa diskussioner anfört vad som refererats, och jag föreställer mig att det inte är några större överdrifter som där förekommer.

När herr Hugosson sedan tog upp frågan om tullvägarna refererade han till vägsakkunnigas synpunkter, men de ingick under 1960-talet i ett ideologiskt ställningstagande. Man ville inte ha avgiftsbelagda vägar för allmänheten, utan man ville ha ett annat finansieringssystem. Men det har ju hänt en del efter 1960! I år, alltså 1973, har Sveriges kommunikationsminister förklarat att nu skall vi införa vägavgifter på bron över Öresund – och då finns det ju förutsättningar att fortsätta på den linjen för att klara vägfrågorna för trafikanterna här i landet.

Det är alltså en jämlikhetsfråga, herr Hugosson. Om vi skapar bra motorvägar och tullvägar som förbilligar färden för bilisterna där, så skapar vi samtidigt bättre förhållanden för trafikanterna på de regionala vägarna, som då får en bättre ekonomi och mindre olycksfallsfrekvens. Och det betyder bättre jämlikhet, herr Hugosson!

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Herr Hugosson sade att oppositionen här kommer med litanior, och även jag inräknades visst i det sammanhanget. Ja, vi har tidigare inte agerat särskilt hårt i vägfrågorna, men i år har vi inte kunnat undgå att ta intryck av vägverkets propåer om i första hand vägunderhållet. De sakerna har också understrukits av vägfolk och bilister i hela landet, inte minst på de möten som det här har refererats till.

Vid den föredragning som vägverkets generaldirektör gjorde i utskottet och som herr Hugosson här talade om slogs fast att servicearbetena inte kan eftersättas. Det sades också att AMS-medel utgår på underhållssidan endast till det förstärkta vägunderhållet. Därför, sades det i den skrivelse vi fick, hade svårigheterna accentuerats för det egentliga vägunderhållet, främst då beträffande vägarnas slitlager. Vidare förklarade man att omfattningen av det egentliga vägunderhållet är beroende på

om medel kan överföras från andra konton, dvs. på storleken av de AMS-medel som det förstärkta vägunderhållet kan få.

Det är mot den bakgrunden vi finner det underligt att posten Egentligt vägunderhåll har skurits ned så starkt i förhållande till vad vägverket yrkat. Vi är på vår sida medvetna om att det belopp vi yrkat är för litet, men med tanke på den betydelse som man från vägverkets sida tillerkänner just det egentliga vägunderhållet tycker vi det verkar egendomligt att just det anslaget kraftigt har skurits ner.

Herr HÅKANSSON (c) kort genmäle:

Herr talman! Beträffande Öresundstrafiken och frågorna om en fast förbindelse över Öresund sade herr Hugosson – om jag inte missuppfattade honom – att de sakerna skulle trafikskottet och riksdagen inte lägga sig i. Men där har jag en helt annan uppfattning. Jag menar att detta är en så viktig fråga att man måste gå till botten med den redan från början. Har ärendet hunnit för långt, är situationen låst. Vi har i trafikskottet haft anledning att i vissa andra frågor konstatera att om man inte går in på ett tidigt stadium, så kommer man efter. Jag har vid några tillfällen försökt följa debatten i det danska folketinget, och där har man ventilerat dessa frågor.

Herr Hugosson sade att Öresundsgrupperna hade uttalat sig för att man skulle bygga förbindelsen MK tidigare. På den punkten har det gjorts olika uttalanden. Det fanns två expertgrupper, en teknisk och en trafikekonomisk, som hade utökats med en näringslivs- och planfrågekommitté. Mycket har också förändrats på de tio år som har gått sedan man började med arbetet. Vi ser nu på ett helt annat sätt på den regionala betydelsen. På ett ställe föreslås av utredningarna att man skall bygga en förbindelse HH 41, dvs. med enkelspårig järnväg och en fyrfilig landsväg, och att man vid samma tillfälle skall bygga en fyrfilig vägförbindelse i KM. Skulle man i stället vilja göra KM-linjen sexfilig, skulle man av ekonomiska skäl få vänta fem sex år innan man satte i gång med det.

Kommittéerna skisserar att vi bör ha ett ställningstagande till fasta Öresundsförbindelser klart till 1980. Vi är väl alla ense om att vi står vid ett vägskäl och att vi måste gå in för fasta förbindelser; annars klarar vi inte trafiken i Öresund. Jag har här en tidningsartikel som bara är en vecka gammal och som har rubriken: Trångt Öresund regleras genom en utsträckt filkörning. Vi måste således avlasta Öresund.

Herr HUGOSSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Enligt herr Gustafson i Göteborg ger jag en felaktig bild av vad vägverkets generaldirektör anser när jag citerar vad han sagt inför utskottet. Generaldirektören är en mycket omsorgsfull man: han har lämnat sitt anförande i skriftlig form. Jag sade ju tidigare att generaldirektören i sin fortsatta framställning inför utskottet naturligtvis inte var nöjd utan önskade ytterligare anslag. Jag har också sagt att om det funnits samhällsekonomiskt utrymme, så hade det varit bra om vi kunnat anvisa ytterligare medel.

Jag står fast vid mitt tidigare påstående att ni gör en falsk

verklighetsbeskrivning. Inte med ett ord och inte med en rad i era reservationer nämner ni de hundratals miljoner som går till våra vägar på grund av arbetsmarknadspolitiska åtgärder: förra budgetåret gällde det 140 miljoner, till drift av vägarna hittills i år 100 miljoner. Totalt har under de två senaste åren bortemot en miljard kanaliserats till vägväsendet via AMS, huvudsakligen då till byggandet. Detta omnämner ni inte i er svartmålning av situationen, och det var det jag menade var en falsk verklighetsbeskrivning.

I centerpartiets reservation talas om regionalpolitiska aspekter. Det är ju just när det gäller byggande av vägar som man har anledning att ta regionalpolitiska hänsyn. När det gäller drift och underhåll av våra vägar har man det däremot inte i samma utsträckning; man skall ju inte av några regionalpolitiska hänsyn eftersätta vägunderhållet i vissa delar av landet. Därför tycker jag att det är felaktigt att föra ett regionalpolitiskt resonemang på den punkten. Det skall föras när det gäller byggandet av vägar, och på den punkten är utskottets ledamöter överens.

Jag skall inte trötta kammarens ledamöter med sifferuppgifter över trafikvolym och väntad trafikvolym när det gäller de olika förbindelserna över Öresund. Men låt mig slå fast, herr Håkansson, att frågans avgörande inte gäller bara Sverige utan även Danmark. Det pågår förhandlingar, och då kan inte den svenska riksdagen ensidigt fatta ett beslut som binder den danska riksdagen och regeringen. Förbindelsen mellan Malmö och Köpenhamn har man från dansk sida prioriterat, men önskvärt är -- och det säger utskottet -- att vi får två förbindelser, en i södra läget och en i norra läget, och att vi i framtiden får en järnvägsförbindelse i HH-läget. Men att Sveriges riksdag nu ensidigt skulle fatta beslut anser vi vara felaktigt.

Herr DAHLGREN (c) kort genmäle:

Herr talman! Jag är ledsen att behöva konstatera att begreppsförvirringen hos herr Hugosson består. Det är så, att av anslaget till drift av allmänna vägar utgår bidrag till förbättrings- och förstärkningsarbeten. För de 100 miljoner kronor som vi begärt i vår motion och i vår reservation skulle man exempelvis kunna få 400 kilometer grusvägar förstärkta och försedda med oljegrus. Eller: vi skulle kunna bygga om 250 svaga broar så att dessa skulle tåla en belastning av 10/16 tons axel- och boggitryck. Det är, herr Hugosson, exempel på utomordentligt goda regionalpolitiska insatser som behövs i det här läget. De är så bra att vi anser att det även i nuvarande ekonomiska läge är en god investering att anslå 100 miljoner kronor för att kunna uppfylla den regionalpolitiska målsättningen.

Herr HÅKANSSON (c) kort genmäle:

Herr talman! Med anledning av herr Hugossons senaste inlägg vill jag säga att det är fullt klart att vi svenskar inte ensamma har att bestämma; det förekommer här ett samråd med danskarna. Men om jag inte missuppfattat saken diskuterar danskarna inbördes vad de vill prioritera. Den möjligheten bör vi ju ha även på det här hållet. Sedan får det bli en ömsesidig förhandling om slutresultatet. När det gäller frågan om vilken

förbindelse som bör byggas först har danskarna uttryckt farhågan att om den nordliga förbindelsen byggs först så kommer det att medföra ett ökat etableringstryck på norra Själland. Motsvarande förhållanden gäller för oss om den sydliga förbindelsen byggs först. Därför bör vi diskutera och försöka komma fram till en lösning som på bästa sätt tillgodoser båda ländernas gemensamma intressen.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Herr talman! Herr Hugosson säger att vi i vår reservation inte med ett ord nämnt de hundratals miljoner som går från arbetsmarknadsverket till beredskapsarbeten. Då vill jag på nytt understryka vad vägverkets generaldirektör sagt, nämligen att även om han får pengarna från arbetsmarknadsverket, så behöver han under gynnsamma förhållanden ytterligare 50 miljoner kronor för att kunna hejda den pågående kapitalförslitningen. Han får inte ett öre för att inhämta eftersläpningen på över 1 000 miljoner kronor när det gäller vägunderhållet.

Förra året kunde vägverket ersätta bara en tredjedel av förslitningen på vägarna. I år hoppas man komma upp till hälften, och med det nya anslaget kommer man ännu något högre. Men fortfarande är det så, som en vägdirektör sade på en av de regionala vägkonferenser som Vägföreningen anordnat, att vi har inte råd att halvsula vägarna; vi måste sätta på lappar här och där, och i många fall kan vi inte ens göra det, utan "bindsulan" slits bort. Det innebär dels risker från trafiksäkerhets-synpunkt, dels att det blir så oerhört mycket dyrare att från grunden sätta i stånd en väg, som man på detta sätt har försummat.

Jag vill än en gång upprepa: Låt oss se sanningen i ögonen, herr Hugosson. Varför inte säga att generaldirektör Olhede har rätt, för det har han. Här behövs insatser, och vi bör gemensamt söka skapa möjligheter att få bort den kapitalförstöring som för närvarande sker på våra vägar.

Herr HUGOSSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Förvisso skall man se sanningen i ögonen, herr Gustafson i Göteborg, och jag tycker verkligen att jag har gjort det, men jag har försökt att nyansera den svartmålning som oppositionens företrädare gjort sig till tolk för här när det gäller situationen på våra vägar. Jag sade det inledningsvis, jag sade det i min förra replik och jag skall säga det nu, herr Gustafson, att visst finns det behov av ytterligare medel till våra vägar. Jag sade också i mitt första inlägg, att visst hade vi från utskottsmajoriteten varit med om att anvisa de medlen, om det funnits samhällsekonomiskt utrymme härför. Men inte ens herr Gustafson kan ju anvisa dessa pengar. Herr Gustafson känner ett samhällsekonomiskt ansvar i motsats till sin mittenbroder, herr Dahlgren.

Det är inte fråga om någon begreppsförvirring från min sida, herr Dahlgren. De viktigaste regionalpolitiska insatserna åstadkoms inte genom underhåll av våra vägar utan genom byggande av vägar.

Visst skall man diskutera en fråga och samråda, herr Håkansson, innan man tar ställning. Den fråga vi nu debatterar har verkligen varit föremål för åtskilliga utredningar och diskussioner, och remissinstanserna har

framfört sina synpunkter. Det är riktigt, och den diskussionen skall jag gärna fortsätta med, herr Håkansson. Men det är någonting annat än att Sveriges riksdag ensidigt skall fatta ett beslut, som bl. a. binder det danska folketinget. Det är detta jag vänder mig emot.

Herr talman! Jag hann i min förra replik inte ta upp tullvägarna, vilka herr Lothigius omnämnde. Det är inte fråga om någon ändrad principiell inställning till en avgiftsfinansiering av vägar och broar, herr Lothigius. När det gäller nationella vägar och broar -- jag säger detta också till herr Gustafson -- har vi fortfarande den principiella inställningen att vägarna skall vara tillgängliga för alla. Inte bara den som har pengar i plånboken skall kunna nyttja dem. Men Öresundsförbindelsen är i dag avgiftsbelagd i form av färje- och båtavgifter, och om vi ersätter färjorna eller båtarna med broar, kan vi i det fallet tänka oss en avgiftsfinansiering, eftersom det är en internationell förbindelse.

Jag tycker att herr Lothigius skall fråga t. ex. herr Börjesson i Glömminge eller någon annan ölännings vad de skulle säga, om vi nu i efterhand skulle bestämma oss för att ta ut en avgift vid Ölandsbron. Hur skulle vägpolitiken bli i framtiden i detta land, om vi finge en borgerlig regering? Ni är djupt oeniga om medlen och eniga bara på en punkt, nämligen när det gäller att tala om vilka brister som finns.

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

Herr CLARKSON (m):

Herr talman! Det har ju redan utspunnit sig en livlig debatt om fasta förbindelser mellan Sverige och Danmark via Öresund, och herr Håkansson har mycket fullödigt redovisat den inställning som vi reservanter har i denna del av utskottsbetänkandet. Jag kan således fatta mig kort och skall därför bara be att få anföra följande.

Frågan om var och när Sverige skall inrätta fasta förbindelser med Danmark har varit föremål för utredningar och överväganden i många år. Man har kommit fram till olika resultat, men något definitivt besked har icke lämnats. För Helsingborg, som är centralorten i Nordvästskåne och passageställe för merparten av allt slags rullande trafik till Danmark, har ovissheten varit hämmande för utvecklingen på ett i många avseenden dyrbart sätt.

Ser man på kartan, finner man att lösningen på problemet är enkel: Vid Helsingborg är avståndet till Danmark bara några få tusen meter. Den kortaste vägen måste bli den billigaste, och följaktligen bör här tydligen en kombinerad landsvägs- och järnvägsbro byggas. En av de olika utredningarna, Öresundsdelegationen, har också kommit fram till det resultatet. All marktrafik mellan Sverige, Norge och delvis Finland å ena sidan och Danmark å den andra och därefter vidare till kontinenten flödar naturligen över Helsingborg och Helsingör. Den förbindelsen är i alla avseenden kontinental.

Men nu händer det sig att regeringen gärna ser att Köpenhamn blir huvudsäte för skandinavisk lufttrafik och sjöfart, och regeringen beslutar fördenskull att åta sig uppförandet av en bro mellan Malmö och

Saltholm, som är den tänkta storflygplatsens hemvist. Och inte nog med det; man åtar sig också att bekosta framdragandet av en tunnel mellan Saltholm och staden Köpenhamn, dvs. på danskt territorium! Skall man bjuda, så inte skall det ske med armbågen! Man motiverar sin generositet med att projektet med bro och tunnel skall avgiftsfinansieras, och då behövs det trafikunderlag, som storstäderna Malmö och Köpenhamn själva förmår generera. Man bortser från det rikssvenska intresset och lockar hela den trafik som i dag tar sig till Danmark över Helsingborg–Helsingör att i stället göra den stora omväg som broförbindelsen söder om Malmö kommer att bjuda på. Och för den spårbundna godstrafiken, som är mycket betydande, insisterar man på vidare utbyggnad av färjor, som är investerings- och driftmässigt föga lönande i jämförelse med en fast förbindelse, särskilt en sådan vid Helsingborg, som kan göras för både landsvägs- och järnvägstrafik till rimlig kostnad.

Regeringens politik går ut på att bygga ihop städerna Malmö och Köpenhamn. Vi reserverar vill bygga ihop Sverige med Danmark. Så enkel, och samtidigt så stor, är skillnaden mellan våra ståndpunkter.

Jag yrkar, herr talman, bifall till reservationen 3 i trafikutskottets betänkande nr 1.

Fröken HÖRLÉN (fp):

Herr talman! De flesta människor i vårt land betraktar Visingsö i första hand som en turistattraktion, och det är lätt att förstå. Vacker natur och historiska minnen i förening har här skapat förnämliga förutsättningar för den turistnäring som förmår utnyttja förhållandena. En förutsättning för att det skall kunna ske är emellertid att förbindelserna med fastlandet kan fungera tillfredsställande.

Samma förutsättning gäller naturligtvis också för att den bofasta befolkningen skall kunna försörja sig. För närvarande bor det ungefär 700 personer på ön. Mycket goda växtförhållanden gör det möjligt för en stor del av befolkningen att ägna sig åt trädgårdsodling, varvid man för avsättningen av sina produkter givetvis är beroende av förbindelserna med fastlandet, dvs. det 6 kilometer avlägsna Gränna. Trafiken med Gränna upprätthålls genom färjeförbindelse, som än så länge är kommunalt driven med statsägda färjor. Leden är betraktad som enskild väg, som dock på båda sidor är direkt anknuten till allmän väg på fastlandet, respektive Visingsö.

Vägverket har angett att varje tätort med minst 300 invånare bör ha en sekundär länsväg till sitt kommuncentrum. De 700 invånarna på Visingsö bör då rimligen ha en sådan kommunikation till Jönköping, som är nuvarande centralort för ön. Den enda överfarten till fastlandet är färjan till Gränna.

Enligt väglagens 21 § får enskild väg förändras till allmän väg, ”om vägen behövs för allmän samfärdsel eller annars är av synnerlig betydelse för det allmänna”.

Mot denna bakgrund har det varit naturligt för Jönköpings kommun liksom för länsstyrelsen i Jönköpings län att vidta åtgärder för att få färjeleden mellan Visingsö och Gränna förklarad som allmän väg. Detta har emellertid inte lyckats, då först vägverket avstyrkt och regeringen

sedrmera avslagit framställan. Vägverkets avstyrkan, får man förmoda, hänger samman med knappheten i fråga om de medel man har att röra sig med. Utgifterna skulle dock för statens del inte ha ökat i avsevärd grad, då kommunen redan anslagit över 1 miljon kronor till upprustningen av hamnanläggningen. Redan nu bidrar för övrigt staten med inköp av färjor liksom med viss del av kostnaderna för driften.

I motionen 1383 har herr Wirtén och jag i riksdagen fört fram förslaget att färjeleden mellan Visingsö och Gränna får karaktär av allmän väg med kronan som väghållare. Utskottet avstyrker visserligen formellt motionen under hänvisning till att frågan bör prövas i den för handläggning av vägärenden föreskrivna ordningen. Man har dock markerat som sin uppfattning att i förevarande fall särskilda förhållanden torde föreligga. Vid den framtida bedömningen av storleken på det statliga bidraget till färjeleden bör därför enligt utskottets enhälliga uppfattning hänsyn tas till dessa förhållanden.

Därmed har utskottet, så långt jag förstår, undanröjt de ekonomiska betänkligheter, som kan ha förorsakat den negativa behandlingen av ärendet i tidigare skeden. Vid kommande anslagsäskanden har följaktligen vägverket utskottets och – som jag hoppas – också riksdagens uttalade mening att stödja sig på när det gäller en ökning av anslagen till färjeleden. En förnyad framställning om färjeledens förändring till allmän väg i den för vägärenden föreskrivna ordningen borde därför också ha utsikt att leda till ett positivt resultat.

Det är från dessa utgångspunkter, herr talman, som jag yrkar bifall till utskottets framställning med avseende på motionen 1383.

Herr HAGBERG (vpk):

Herr talman! Jag har bara begärt ordet för att belysa det vansinniga i den nuvarande vägplaneringen. Jag har i motionen 1357 tagit upp ett fall, som bara är ett bland de många samhälls-, mark- och miljöfrågor, som helt förbises och nonchaleras.

Motionen föreslår att en del av den planerade nybyggnaden av riksväg 70 skall undergå förnyad prövning. Vägsträckan gäller 14 km, och omprövningen gäller de sista 6 kilometerna genom tätorten Gustafs, vilket inte skulle innebära någon större olägenhet; tvärtom skulle en omprövning medföra stora fördelar.

Från stadsplanesynpunkt måste det te sig mycket märkligt att driva en riksväg rakt igenom ett samhälle och därigenom klyva detsamma. Genom en sådan åtgärd skulle samhället drabbas av en skada, som ej går att reparera på överskådlig tid. När man vill dra en riksväg på sådant sätt som planerats, har endast kortsiktiga intressen fått vara avgörande. Måste kommunikationerna mellan länets stora centra eller till huvudstaden ta sig så desperata uttryck att mindre samhällens intressen får stå åt sidan? Den planerade nybyggnaden av riksväg 70 är en sådan desperat åtgärd. Betänker man att en klyvning av ett samhälle även betyder stora bullerstörningar, måste man reagera häftigt mot de normer, som i praktiken får göra sig gällande. Dragningen av riksväg 70 genom tätorten Gustafs skall ske på ett sådant sätt, att bullerfrågan med all sannolikhet kommer att bli ett stort problem, om inte befolkningen flyttar från

denna bygd. Kommunikationsministern omtalade under ett TV-framträdande i januari att det kommer att bli skärpta bestämmelser om buller, vilka ovillkorligen skulle efterföljas.

Dragningen av vägen genom Gustafs enligt vägverkets nuvarande alternativ skulle bli ett skolexempel på ovarsam bullerplanering.

Det förekommer vidare – något som särskilt vi i Dalarna har haft mycket otrevliga erfarenheter av – att väg dras fram på mark som är helt olämplig. Det finns experter som bestämt påstår att vägunderlaget är helt olämpligt i det område som motionen avser och som vägverkets förslag gäller. Den är tjälfarlig och i övrigt olämplig som vägunderlag.

Planeringen i fallet Gustafs borde först visa att inga risker finns, innan man satsar medel till den senare delen av den aktuella utbyggnaden.

Gustafs har goda förutsättningar att samtidigt innehålla alla önskade samhällsaktiviteter: jord- och skogsbruk, tätortsbebyggelse, grönområden, trafikled, var och en på för ändamålet lämplig mark.

Vägverkets plan för dragning av riksväg 70 står i motsats till en planering i enlighet med de naturliga förutsättningarna och bör därför undergå förnyad prövning. Om vägen i stället drogs söder om Mora by, skulle dessa problem elimineras. Där skulle vägen kunna dras fram helt utanför samhället, den skulle kunna skäras ned i terrängen och det skulle finnas ett gott stycke tät skog, som skulle skydda det fåtal fastigheter som skulle bli berörda. Utförandet av vägen skulle dessutom förenklas, då det bl. a. finns betydligt bättre förutsättningar att gå under järnvägen nordväst om Mora by jämfört med, som nu planeras, söder om byn.

Man måste även acceptera det faktum att god jordbruksmark inte längre är en obegränsad tillgång. Om annan mark som ger likvärdig lösning för väg- och tätortsbebyggelse finns, bör man välja denna från jordbrukssynpunkt sämre mark. En dragning av riksväg 70 söder om Mora by skulle delvis gå över skogsmark och därmed tillgodose och vara till fördel för jordbruksintressena.

Ur statsplanesynpunkt måste flera fördelar nås med en utbyggnad av samhället kring Gustafs. Genom att dra en motortrafikled rakt igenom samhället skulle man förstöra den boendemiljö som redan finns. Det får inte vara så att tätorten Gustafs med omgivning skall exponeras för turisterna på bekostnad av befolkningen, som skulle få betala priset i form av en sämre boendemiljö.

Såväl från näringspolitisk, byggnadsteknisk och miljömässig som från ekonomisk och stadsplanesynpunkt är den vägsträckning som vägverket förespråkar olämplig.

Frågan är av principiell art och gäller huruvida riksvägar skall kunna dragas utan beaktande av de samhällens existens, som räkar hamna i riksvägens sträckning.

Herr talman! Jag yrkar bifall till förslaget i motionen 1357 att medel skall ges endast till de första åtta kilometrarna av den planerade nybyggnaden av riksväg 70.

Herr HUGOSSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Herr Hagberg började sitt anförande med att säga att den sträckning, som föreslagits för riksväg 70 vid Mora by, visar det

vansinniga i nuvarande vägplanering. Han avslutade med att säga att frågan är av principiell natur, och därför yrkade han bifall till motionen 1357.

Avslutningsvis i mitt inledningsanförande redogjorde jag för hur dessa frågor handläggs. När det gäller byggandet av riksvägar upprättas planerna av statens vägverk efter förslag som avges av länsstyrelsen. Länsstyrelsen i sin tur har att ta hänsyn till de synpunkter som kommunerna framför. Från kommunernas sida har man utomordentligt stora möjligheter att påverka länsstyrelsen, om man inte är nöjd med en vägsträckning eller handläggningen av ett vägärende. Om man inte lyckas påverka länsstyrelsen, föreligger möjligheter att överklaga det slutgiltiga beslutet hos Kungl. Maj:t. Men det torde vara helt omöjligt för riksdagen att fatta beslut om hur vägsträckningen skall vara i olika samhällen här i landet.

Vad herr Hagberg här kräver är att man skall gå ifrån det decentraliserade beslutsfattande som tillämpas, där kommunerna har utomordentligt stora möjligheter att påverka beslutsprocessen, och i stället gå över till ett centraliserat system, där regering och riksdag fattar beslut i varje vägärende i vårt land. Det kan, herr talman, inte vara en riktig utveckling, och därför yrkar jag avslag på motionen och bifall till utskottets hemställan.

Herr HAGBERG (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Det gäller i detta fall en förnyad prövning av de sista kilometrarna i vägprojektet. Herr Hugosson säger att detta skulle innebära en centralisering av beslutsfattandet. Ja, i och för sig skulle det bli ett centraliserat beslutsfattande, men principerna måste väl ändå prövas centralt. Om en länsstyrelse i ett fall har förbisett t. ex. bullerproblemet och den lokala opinionen inte fått gehör för sina synpunkter på detta, måste då inte riksdagen, när den ställs inför en sådan helt vansinnig planering som denna, se som sitt ansvar att få till stånd en förnyad prövning av problemet, t. ex. enligt de principer för bullerstörningar som kommunikationsministern utarbetat?

Herr HUGOSSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Är det så att den enskilda kommunen inte är nöjd med länsstyrelsens beslut eller är länsstyrelsen inte nöjd med vägverkets beslut, kan kommunen eller länsstyrelsen överklaga hos Kungl. Maj:t, och det kan man göra också i denna fråga – om man inte redan har gjort det. Det tycker jag är den riktiga administrativa vägen. Det finns klara direktiv i vägkungörelsen och kungörelsen om statsbidrag till väg- och gatuhållning om hur denna administrativa beredningsprocess skall gå till.

Vad herr Hagberg nu kräver är en ändring av dessa principer, och jag tror att det vore utomordentligt farligt, om vi skapade ett system där beslutsfattandet skulle åvila riksdagen, vilket skulle betyda att riksdagen måste ha klart för sig precis vilka vägbehov som föreligger i varje liten del av vårt land. Riksdagen kan inte ha dessa informationer, och därför menar jag att det skall vara ett decentraliserat beslutsfattande. Dock skall det finnas möjligheter för den enskilda kommunen att överklaga ett beslut, och sådana föreligger i dag. Jag tycker att detta system är tillfredsställande.

Herr HAGBERG (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Jag skall inte ta upp den formella gången i detta sammanhang. Det gäller såvitt jag kan se en politisk fråga, som innefattar en avvägning mellan olika intressen. Det skall nu till storstäderna – det skall för resten inte längre heta så utan det skall ha andra och vackrare namn – anläggas vägar, som dras fram utan att några hänsyn tas. Det är en politisk fråga, där de små samhällenas behov skall vägas in. Att låta enbart regeringen avgöra detta tycker jag inte får tillåtas eftersom det, som jag nämnt, gäller en principfråga. Det är därför jag har tagit upp ärendet. Den aktuella delen av ifrågavarande vägprojekt visar så väl hur man hänsynslöst går fram över ett samhälle, att riksdagen borde kunna ta ställning till ärendet.

Herr ERNULF (fp):

Herr talman! I motionen 475 har jag yrkat att riksdagen skall uttala sig för att motorvägen eller motortrafikleden Borås–Göteborg färdigställes i ett sammanhang utan det uppskov till en oviss framtid som den fastställda vägplaneringen innebär för vägsträckan Borås–Landvetter. För närvarande finns tidsbestämda planer i stort sett bara för sträckan från Göteborg till platsen för det nya storflygfältet i Härryda. Eftersom denna planering avser tiden fram till 1977 innebär det, att största delen av sträckan Borås–Landvetter inte kommer att färdigställas förrän någon gång efter år 1977.

Denna tidsplan är, herr talman, verkligen oroande. Både för Borås kommun och för Sjuhäradsbygden i övrigt är det av mycket stor betydelse att ha goda vägförbindelser med Göteborg. Angelägenheten blir ännu större, när den nya storflygplatsen i Härryda tas i bruk om några år. Den nuvarande riksväg 40 mellan Borås och Göteborg har för liten trafikkapacitet och är dessutom på många ställen klart trafikfarlig med en mycket stor olycksfrekvens.

I en interpellationsdebatt i riksdagens första kammare i april 1969 fick jag av dåvarande kommunikationsministern besked att motorvägen Borås–Göteborg hade hög prioritet, även om kommunikationsministern – det var statsrådet Lundkvist – inte kunde bestyrka uppgifter om att den skulle påbörjas redan år 1970. Men nu har vi ju år 1973, och ännu är det alltså ovisst när man kan räkna med att den blir färdigställd.

De upprepade uppskoven med vägbygget är verkligen oroväckande. Utskottet har avstyrkt min motion under hänvisning till att prioriteringen av vägbyggnader bör avgöras i särskild ordning, dvs. som nu sker genom vägverkets vägplanering med eller utan Kungl. Maj:ts beslut. Jag hoppas dock att man vid denna vägplanering skall ta hänsyn till angelägenheten av att Borås snarast får godtagbara vägförbindelser med Härryda storflygplats och med Göteborg.

Herr HENMARK (fp):

Herr talman! Under den punkt i trafikutskottets betänkande som vi just nu debatterar behandlas ett stort antal motioner. Man kan kanske förstå att utskottet vill spara arbete genom att helt enkelt bunta ihop dem och avstyrka dem. Jag förutsätter emellertid att bakom de här

motionerna ligger problem som inte låter sig så lätt avspisas.

Då vi förra året hade motsvarande debatt, mötte vi yttranden i både statsverkspropositionen och trafikutskottets betänkande som väckte gensvar hos många. Det antydde att i viss mån skulle nya bedömningsgrunder anläggas för investeringsanslagen. Departementschefen sade då i statsverkspropositionen: "Syftet med det av mig förordade utvidgade utvecklingsarbetet bör sammanfattningsvis vara att ta fram ett underlag, som gör det möjligt att klarlägga och värdera de grundläggande sambanden mellan väginvesteringar och vägnätets standard å ena samt bebyggelse- och näringslivsutvecklingen å andra sidan. Utifrån ett sådant underlag bör en utveckling ske av planeringsmetodik, som gör det möjligt att med utgångspunkt i en given investeringsnivå på ett bättre sätt än hittills bedöma och prioritera vägbehoven inom ramen för en till regionalpolitiken lämpligt anpassad vägpolitik.

I avvaktan på den arbets- och tidskrävande utvecklingen av en mera generellt tillämplig planeringsmetodik, som inrymmer möjligheter till vidare samhällsekonomiska och regionalpolitiska hänsyn, bör enligt min mening även på kortare sikt ett ökat utrymme under vissa förutsättningar kunna beredas för regionalpolitiska hänsyn vid överväganden beträffande väginvesteringar och andra åtgärder på vägområdet."

Trafikutskottet, som med tacksamhet mottog dessa ord från departementschefen, underströk hans uttalande och fortsatte: "Den integrerade väg- och trafikplanering som nu bör eftersträvas måste vidare ske i nära kontakt med samhällsplaneringen i stort och i högre grad än hittills samordnas med en aktiv lokaliserings- och regionalpolitik. — — — De resurser som avsätts för vägändamål bör i enlighet härmed fördelas på ett sådant sätt att alla delar av landet får ett vägnät som tillsammans med andra åtgärder skapar bättre förutsättningar för befolknings- och näringslivsutvecklingen. Lönsamhetsbedömningarna måste sålunda styras av kravet härpå.

En sådan allmän målsättning ger också departementschefen uttryck för. Han anser emellertid att det även på kortare sikt bör finnas möjlighet att i särskilda fall komplettera de rent trafikekonomiska utvärderingarna med samhällsekonomiskt betingade hänsyn till behovet av speciella regionalpolitiska åtgärder. Härvid åsyftas vägprojekt av särskild regionalpolitisk betydelse där de samhällseliga vinsterna uppenbarligen inte oväsentligt kan överstiga vad som följer av en ren trafikvinstkalkyl."

Nu kan man fråga sig hur resultatet har blivit. Det län som jag närmast representerar, Kristianstads län, har genom vägverkets direktiv för uppgörande av flerårsplaner erhållit ett relativt generöst investeringsanslag till riksvägar, ungefär 125 miljoner kronor. Men i direktiven har också angivits att för utbyggnad av E 6 och E 4, de två europavägarna som går genom länets nordvästra hörn, avsågs 120 miljoner kronor. För ett annat projekt, som vägverket sålunda också har anvisat medel till, avsågs 3 miljoner kronor. För övriga riksvägar finns praktiskt taget inga medel för hela den flerårsplanepериод som den här planen omfattar. Detta faktum har påpekats i motionen, och det är därför med förvåning jag konstaterar att trafikutskottet inte beaktat att den praktiska medelsplaneringen går tvärs emot utskottets eget yttrande och riksdagens beslut för ett år sedan.

Jag har givetvis ingen utsikt att vinna bifall till motionen och kommer därför inte att framställa något yrkande om det, men frågan om utbyggnad av riksvägarna i Kristianstads län kan inte vara slutgiltigt avgjord med beslutet i dag.

Ätminstone två vägvagnsnitt där är, som nämnts i motionen, i mycket beklagligt skick i förhållande till de trafiksäkerhetskrav man måste ställa på dem. De är av mycket avgörande betydelse för hela länets näringspolitik och regionalpolitik. En väg betjänar Österlenområdet – ett besvärligt område ur regionalpolitisk synpunkt – och en annan är den pulsåder som löper genom hela länet, från Kristianstad och bort till Helsingborg. Delar av den vägen är så smala och av så dålig kvalitet att vägen inte alls svarar mot de krav som måste ställas med hänsyn till trafikintensiteten.

Här måste göras någonting för att inte utbyggnaden skall stå stilla på dessa vägar t. o. m. 1977, vilket flerårsplanerna tyder på. Det måste göras något åt dessa vägar. Jag har gjort mig underrättad om att man har färdigprojekterat ett par vägobjekt för att kunna ta emot eventuell hjälp från arbetsmarknadsstyrelsen – om förhållandena skulle bli sådana att den sortens arbeten krävs. Jag anser det emellertid i vilket fall som helst nödvändigt att någonting görs åt dessa vägar inom Kristianstads län. Om motsvarande förhållanden råder även inom övriga län känner jag icke till. Man måste beträffande L-län uttrycka sin förvåning över att de rätt många miljoner kronor som ändå har anslagits, har koncentrerats till ett par vägar, som för länets näringsliv och regionalpolitiska problem egentligen har relativt begränsad betydelse.

Herr SJÖHOLM (fp):

Herr talman! Det får väl anses motiverat att en helsingborgare lägger sig i det här meningsutbytet, särskilt då det gäller reservationen 3 som rör fasta förbindelser mellan Sverige och Danmark.

Det har varit ett hit och dit i många år när det gäller denna fråga. Det som är allra viktigast att slå fast i dag är att det måste fattas ett beslut relativt snart för att kommunerna där nere skall kunna planlägga för framtiden. Detta gäller inte minst Helsingborg, som har en ytterst besvärlig bangårdsfråga, säkerligen känd för alla som kommit till Helsingborg sommartid. Vi har två stationer mellan vilka tåg dras, och det går en man med en röd flagga med låget efter sig – ganska grönköpingsmässiga förhållanden som vi måste komma bort från.

Vi har för Helsingborgs stad under ungefär 40 år förhandlat med SJ om ett bangårdsavtal. För inte så länge sedan slöts ett avtal, men vi hade inte väl hunnit hem från förhandlingarna förrän två av de mera harhjärtade och vankelmodiga representanterna hoppade av från avtalet av någon dunkel anledning. Det avtalet hade inneburit många fördelar för Helsingborg, eftersom färjetrafiken naturligtvis är till stort gagn för Helsingborg – den ger många sköna miljoner i kassan och ger många sysselsättningstillfällen för arbetskraften. Sedan får man väl hålla med om att rikspolitiskt är en tunnel att föredra.

Jag trodde att all tanke på en bro mellan Helsingborg och Helsingör hade slopats; det kommer nog som en kalldusch för miljövännerna i

Helsingborg att resonemanget om att bygga en bro över den vackraste delen av Sundet nu tas upp igen. Det har dessutom aldrig varit tal om annat än att den tunnel som diskuterats skulle användas endast för järnvägen och inte för biltrafiken.

Det har som sagt varit ett hattande hit och dit. Förra hösten var Danmarks kommunikationsminister i Malmö som Öresundsområdet gäst. Han sade då mycket kategoriskt att Danmark inte har det ringaste intresse av en tunnel mellan Helsingborg och Helsingör. Sedan gick det några månader, och då har danskarna tydligt ändrat ståndpunkt i den frågan.

Man må gärna bygga en bro mellan Malmö och Köpenhamn som finansieras med avgifter. Men de avgifterna måste naturligtvis vara så höga, att färjetrafiken mellan Helsingborg och Helsingör blir konkurrenskraftig, inte bara den statliga färjetrafik som förekommer utan även den färjetrafik som så framgångsrikt bedrivs av enskilda företagare och som för Helsingborg varit till så stort gagn.

Sedan är det en fråga som anmäler sig, nämligen om SJ prioriterar en färjetrafik mellan Trelleborg och Sassnitz. Mycket tyder på det – man har byggt nya stora färjor. Men varför skall vi i så fall ha en tunnel mellan Helsingborg och Helsingör som kanske inte kommer att bli så mycket trafikerad?

Det finns många aspekter på denna mycket viktiga fråga. Vi hoppas att statsrådet Norling slår sin bastanta näve i bordet och ser till att det verkligen blir ett beslut nu så att vi kan planlägga. I alla kommuner därnere, inte minst i Helsingborg, är vi bundna innan det blir ett beslut om hur frågan kommer att lösas. Det är viktigt att kommunerna hålls underrättade. Det kommunala sambandet kan man verkligen efterlysa i konkret form.

Jag håller med dem som säger att det vore underligt om riksdagen skulle, som reservanterna vill, besluta något i en fråga som är föremål för internationella förhandlingar. Vi kan naturligtvis ge till känna en uppfattning, men att vi skall besluta något finner jag helt uteslutet.

Med detta yrkar jag bifall till utskottets hemställan.

Fru THUNVALL (s):

Herr talman! Jag skall bara ta upp ett par punkter, som kanske likaväl hade kunnat behandlas under någon av de andra punkterna i utskottets betänkande. En av de frågor jag ämnar beröra är emellertid saltspridningen på vägarna, och den behandlas i betänkandet under punkten 2.

Trafiken och särskilt trafiksäkerheten är något som i hög grad berör medborgarna, eftersom vi alla är trafikanter så snart vi befinner oss utanför hemmet. Det är därför angeläget att ytterligare åtgärder vidtas i syfte att förbättra trafiksäkerheten. Förutom det som uträttas av samhället och det som görs beträffande utformningen av våra bilar kan trafikanten, som ofta påpekats, bidra till sin egen säkerhet genom att använda bilbältet och reflexmaterial. Det innebär givetvis inte hundra procentig säkerhet oavsett hur man kör eller går – eller som någon sade i samband med en kollision: "Jag hade ju dubbdäck och ändå kunde detta ske!" Man måste naturligtvis iakttå gällande trafikregler, ta hänsyn till

trafik liksom till vägens beskaffenhet och färdas med omdöme och under ansvar i alla fall. I väntan på ett obligatorium beträffande bilbälten liksom även reflexer måste kampanjerna fortsätta och intensifieras, som jag ser det.

Herr talman! Jag anser att saltspridningen, som visserligen hör till vägunderhållet men också kan vara en trafiksäkerhetsrisk, är viktig i trafiksäkerhetssammanhang. Även om jag inte undertecknat någon av årets motioner i frågan har jag vid flera tidigare tillfällen ansett det angeläget att saltspridningen upphör, och jag har begärt ordet för att kraftigt understryka den här frågans vikt. Men då vägverket har fått i uppdrag att sammanställa och utvärdera erforderligt material för frågans bedömning, som utskottet skriver under punkten 2 i sitt betänkande nr 1, vill jag i likhet med utskottet avvakta vad vägverket kan komma fram till, och därför har jag för dagen, herr talman, inget yrkande.

Herr WESTBERG i Ljusdal (fp):

Herr talman! Debatten om vägarna har tagit lång tid och engagerat många talare – alltför många, tycker säkert somliga. Men det är inte utan orsak som det har skett. Vägfrågorna är av utomordentligt stor vikt och berör så gott som alla människor i det här landet. Det allmänna vägnätets standard är en faktor av allra största betydelse när det gäller en landsdels, ett läns eller en bygds utveckling. Och enligt min mening har inte vägfrågorna rönt den uppmärksamhet som de förtjänar i den regionalpolitiska debatten och ännu mindre vid statsmakternas ställningstagande i regionalpolitiska frågor.

Vägbyggandet har i viss utsträckning använts som sysselsättningsprojekt i sysselsättningssvaga regioner – det gäller inte minst i mitt hemlän – och situationen hade varit väsentligt sämre om inte möjligheten att bygga vägar med beredskapspengar stått öppen. Men inte heller det vägbyggandet har skett i den omfattning som varit motiverad ur bl. a. regionalpolitiska synpunkter.

Den eftersläpning av tidigare planerad utbyggnad av vägnätet som vi kan konstatera måste betecknas som olycklig. Den har särskilt drabbat landsortsregionerna – inte minst Gävleborgs län, där vägnätet är långt ifrån tillfredsställande. Vi är i mycket starkt behov av ett förbättrat vägnät. Visserligen har vi vägsträckor som är mycket bra och en hel del har skett under de senaste åren – det skall villigt och med tillfredsställelse erkännas – men det är dock klart otillräckligt. Jag skulle kunna stå här en lång stund och räkna upp vägsträckor som är under all kritik. Jag har vid tidigare tillfällen talat om den s. k. timmerrännan, som för en kort tid sedan drabbades av ett väldigt svårt olycksfall. Jag har talat om "dödens väg" i det här sammanhanget. Jag skulle kunna tala om många andra vägsträckor där det är alldeles nödvändigt att något sker. Vi har vägar som redan nu måste avstängas för tung trafik, vägar som är trafikfarliga, vägar som är till hinder för en gynnsam utveckling – men jag skall inte fördjupa mig mera i detta. Jag har pekat på några exempel i min motion nr 1382, och jag hänvisar till den. Ett exempel vill jag ändå nämna.

Nog är det orimligt att den mesta trafiken från Norrland och söderut

via E 4 skall passera rakt igenom de centrala delarna av Gävle stad. Det måste vara ett riksintresse att en sådan sak rättas till så snart som möjligt. Det ärendet ligger långt framme i planeringen men om man börjar med det arbetet kommer det också att innebära att det mesta av våra vägpengar går dit och att avhjälpandet av alla de andra bristerna kommer att skjutas framåt i tiden.

Näringslivet i länet är i stort behov av ett förbättrat vägnät – det känner vi alla till. En förbättring av vägnätet kommer även alla invånarna till godo i form av snabbare förbindelser, säkrare trafik och bättre utvecklingsmöjligheter för länet. Och att den stimulansen verkligen behövs är alla som känner länet ense om. Jag har i motionen begärt ett tilläggsanslag för innevarande budgetår om 4 miljoner kronor för underhåll och förbättring av statliga vägar inom länet. För byggande och förbättring av riksvägar och länsvägar inom X-län åren 1973–1977 har jag begärt en kraftig höjning av medelstillelningen för de nämnda ären. Enligt min mening är det kravet väl motiverat, och jag vill därför yrka bifall till motionen 1382.

Herr MAGNUSSON i Nennesholm (c):

Herr talman! Våra vägars beskaffenhet är av mycket stor betydelse när det gäller en bygds möjligheter att leva vidare och utvecklas på ett naturligt sätt. Bra vägar betyder att näringslivets transporter kan fortgå året runt utan avbrott, vilket i sin tur betyder ökat intresse för nyetablering och utvidgning av företag. De dåliga vägarna betyder naturligtvis motsatsen.

Tyvärr är nu på många ställen i vårt land vägunderhållet otillräckligt, för att använda ett mildt uttryck, och förbättringsarbetet likaså. Jag skulle bra gärna vilja inbjuda kommunikationsministern till en bilresa från huvudorten i min nuvarande kommun, Reftele, till huvudorten i den blivande kommunen Gislaved en helt vanlig dag, utan att vägverket hade reda på besöket i förväg.

Det är inte bara den vägen som är dålig; vi har också andra vägar i den kommunen som vi har uppvaktat vägverket i länet om som visserligen kallas vägar men som under långliga tider inte är det. Folk tvingas ändå att på något sätt ta sig fram på dem. Jag kan ta ett exempel. Vi har ett par tre kilometer samfällighetsväg. Den blir långtradartrafiken under vissa tider på våren tvungen att ta i anspråk därför att den allmänna vägen är i så dåligt skick att den inte kan användas för sådan trafik.

Förra lördagen ringde en företagare till mig och klagade över vägen förbi och fram till sin industri. Han hade ringt både till vägförvaltningen och till ordföranden i kommunstyrelsen. Att han ringde berodde på att bilspeditionerna som fraktade råvarorna till företaget och de färdiga produkterna från företaget vägrade att utföra dessa transporter. Det var inte någon lång sträcka, och företagaren sade att 10–15 lass grus på de två kilometer av den allmänna vägen som det gällde skulle ha möjliggjort transporterna till och från hans industri. Men vägverket förklarade att man inte ens hade pengar till de gruslass som erfordrades och rekommenderade företagaren att flytta till närmaste stad eller till ett annat samhälle med sitt företag.

En företagare som bodde vid en annan väg i samma bygd rätade själv vägen och grusade även vissa stycken av den men blev då hotad med stämning för detta ingrepp. Han hade emellertid gjort det för att det skulle bli möjligt att ta sig fram till företaget.

Mot denna bakgrund måste man säga, att nog fanns det fog för den uppvaktning som länsmyndigheterna inom Jönköpings län gjorde hos kommunikationsministern med begäran om ökad anslagstilldelning till länet. Jag är rätt övertygad om att länets vägmyndigheter gör vad de rimligen kan göra -- det är pengarna som fattas.

De vanliga människorna har svårt att förstå att man, samtidigt som antalet bilar ökar och därmed också inkomsterna för staten ökar, starkt minskar vägenslagen *i kronor räknat* trots penningvärdeförsämringen och trots den ökade vägförslitning som sker genom den starka trafikintensiteten. Jag tror att man skulle komma till ett bättre resultat om man lät vägförvaltningarna i länen ta hand om i varje fall en del av de pengar som AMS nu får till vägarna. AMS skulle då kunna göra bedömningen utifrån sina utgångslägen. Risk finns nu att expansiva områden som hemma i Västbobygderna - där man har ett stort behov av vägar och vägförbättringar men där man inte har arbetslöshet blir utan pengar till vägar via AMS.

Till sist, herr talman, skulle jag bara vilja säga några ord med anledning av den motion om transportförhållandena när det gäller Visingsö som väckts. Utskottet har vid sin behandling av motionen uttryckt förhoppningen att man vid prövningen av frågan skall tänka på de särskilda förhållanden som gäller för Visingsö, så att det blir ökade möjligheter att ge statsbidrag och på det viset sänka kostnaderna för den bofasta befolkningen. Men förutvarande Visingsö kommun har ju genom olika framställningar till vägverket försökt att få en färjeförbindelse av det aktuella slaget till stånd, på samma sätt som den nuvarande huvudmannen Jönköpings kommun har gjort. Det har emellertid blivit samma dåliga resultat.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservationen 1 a.

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

Herr ÅKERLIND (m):

Herr talman! I motionen 765 har vi begärt att riksdagen som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna att *ingen minskning av anslagen jämfört med planerad nivå för 1973 bör tillåtas för de därefter närmast följande åren i vad gäller byggande av länsvägar inom Stockholms län samt byggande av riksvägar utanför Storstockholm inom Stockholms län.*

Anledningen till yrkandet är att flerårsplanerna för Stockholms län visar på så kraftiga nedskärningar, att om flerårsplanerna fullföljs och neddragningen av anslagen fortsätter även därefter följande år så finns det snärt inga anslag alls till vägbyggande i Stockholms län. Framför allt gäller det de yttre delarna av länet som regelmässigt eftersätts, men det får så småningom en negativ effekt för hela regionen. I den nya regionplanen sägs att man särskilt skall satsa på länets ytterområden.

Nynäshamn och Norrtälje kommuner har särskilt nämnts. Utan en förbättrad kommunikationsstandard kan det knappast ske.

Vägarna i länets ytterområden är i allmänhet byggda för länge sedan och för en helt annan trafik än den mycket tunga trafik som de belastas med i dag. Den tunga trafiken till de olika hamnarna för Finlandsfärjorna ökar kraftigt för varje år. En utbyggnad vid Hallstaviks pappersbruk gör att behovet av massaved där kommer att öka med över 50 procent inom en snar framtid. Det skall också köras på vägarna. Till det kommer den ökande fritidstrafiken.

Jag har själv kört bil kors och tvärs genom vårt land inom samtliga landskap utom Öland och Gotland. Min erfarenhet är att det naturligtvis finns många dåliga vägvägsnitt på olika håll i landet, men generellt sett är vägarna i Stockholms läns ytterområden bland de sämsta i hela landet. Det skall då ses mot bakgrunden av vad jag tidigare har sagt om den kraftiga ökningen av tung trafik och den ständiga trafikökningen på grund av den ökande fritidsbebyggelsen. Allt det här borde ju leda till en ökning av anslagen för Stockholms län. Men i stället planeras en kraftig sänkning.

Vid ett besök i Norrtälje uttalade statsrådet Norling den 9 september 1970 angående utbyggnaden av Kapellskärsvägen, att denna väg inte bara har en regional betydelse utan att den blir en internationell led. Det är därför nödvändigt att påskynda byggstarten. Statsrådet skulle personligen komma att kämpa för att få med Kapellskärsvägen när femårsplanen reviderades i slutet av nästa år – som han sade vid den tidpunkten.

Den 28 november 1972 uttalade statsrådet Norling här i kammaren i ett svar till herr Wirmark bl. a.: "Vi kan vara överens om att det är angeläget att en utbyggnad av Norrtäljevägen och Kapellskärsvägen sker så snart som möjligt." Något senare sade han: "Man skall dock inte glömma att vi även har andra vägar inom Stockholms län som det är angeläget att bygga ut."

Jag kan instämma i detta. Men vad har då hänt sedan dess? Enligt de fastställda flerårsplanerna har man för byggande av riksvägar och länsvägar i Stockholms län angett följande siffror: För 1973 – i runda tal – 164 miljoner. För 1974 164 miljoner, för 1975 153 miljoner, för 1976 127 miljoner, för 1977 94,9 miljoner, alltså nära 95 miljoner kronor. Det är alltså från år 1974 och framåt en sänkning varje år när det gäller det sammanlagda vägbyggnadsanslaget. Då får man tänka på att en stor del av detta går till riksvägarna inom Stockholmsområdet. Länsvägarna kommer tydligen att eftersättas ännu mera liksom riksvägarna utanför Storstockholm.

Enligt dessa flerårsplaner finns så pass nödvändiga vägombyggnader som Norrtäljevägen mellan Brottbys och Rösa och Kapellskärsvägen inte med alls – trots de tidigare uttalandena! Jag finner det högst märkligt att det är på det här sättet.

När det gäller byggande av länsvägar säger nu departementschefen i propositionen att "bortsett från Stockholms län, inom vilket byggandet av länsvägar beräknas minska med ca 27 miljoner kronor mellan år 1973 och 1974, innebär fördelningen att byggandet av länsvägar för landet i övrigt ökar med ca 12 miljoner kronor."

Trots de förhållanden som råder så beräknar alltså regeringen en minskning av anslagen med 27 miljoner kronor till länsvägar i Stockholms län för det närmaste året medan för landet i övrigt förutses en ökning med 12 miljoner kronor.

Man skulle kunna tro att trafikutskottet skulle ha någon mening om en så galen trafikpolitik, men utskottet säger absolut ingenting. Här har vi i motionen påvisat vad som håller på att ske och som visar hur galen vägpolitiken är när det gäller vägarna i Stockholms län. Men utskottet säger ingenting i sakfrågan. Vår motion avstyrks tillsammans med ett dussintal andra med en tom fras. Man *vill* inte eller *kan* inte säga något i sakfrågan. Jag tycker det är otillständigt. Det förstärker intrycket av att det håller på att växa fram en oligarki här i landet.

Herr talman! Jag yrkar bifall till motionen 765.

Herr HUGOSSON (s):

Herr talman! Här har en lång rad motionärer varit uppe, representanter för olika län. Älvsborgs län har representerats av herr Ernulf, Kristianstads län har representerats av herr Henmark, Jönköpings län av herr Magnusson i Nennesholm och fröken Hörlén och slutligen var herr Åkerlind uppe, som representant för Stockholms län. Samtliga har fört fram krav på ökade vägenslag till olika vägprojekt i respektive län.

Jag vill, herr talman, inte ifrågasätta angelägenheten av de vägbyggnadsprojekt som man här så varmt har talat för. Man har samtidigt uttryckt en viss förundran över varför utskottet inte har ägnat dessa motioner vederbörlig uppmärksamhet och att ett enigt utskott har avstyrkt de motioner man talat för och även en lång rad andra motioner i regionsfrågor. Orsaken till detta försökte jag klargöra i samband med ett replikskifte som jag hade med herr Hagberg. Det gällde då en vägsträckning uppe i Kopparbergs län.

Upprättande av flerårsplaner och långtidsplaner är en uppgift som har lagts på kommunerna och på länsstyrelserna för att sedan gå vidare till vägverket. Först om länsstyrelserna och vägverket inte är överens så går frågan till Kungl. Maj:t. I utskottet har vi den alldeles bestämda uppfattningen att denna beredning är den bästa. Det är ett decentraliserat beslutsfattande som man i så många sammanhang talar varmt för. Vi liksom vår föregångare, statsutskottets fjärde avdelning – behandlar därför de här regionala motionerna på detta sätt. Jag har klart för mig att många av riksdagens ledamöter vet om detta.

Jag diskuterade nyligen med en motionär som sade att visst vet vi om att riksdagen inte kan gå in och fatta beslut i enskilda vägprojekt, men jag borde väl ändå förstå att det här opinionsmässigt betyder mycket. Han fick, sade han, en tvåspaltare hemma i sin lokaltidning. Det är väl detta som är bakgrunden till att det kommer så många motioner här. Utskottet har alltså yrkat avslag på dessa motioner.

Sedan vill jag bara slutligen säga några ord till herr Åkerlind. Han pekar på att man drar ner anslagen i Stockholms län. Då skall man ha klart för sig att i en sådan här storstadsregion som Stockholms län blir det toppar vissa år vid färdigställande av t. ex. tunnelbanor. Det är ju otänkbart att ständigt och jämt ha anslagen på en viss nivå. Därför är det

inte riktigt att föra ett sådant resonemang som herr Åkerlind gjorde här. Det är alltså i verkligheten inte fråga om att man drar ner anslagen till Stockholms län. Vissa tidpunkter är det kostnadskrävande projekt som är på gång, och då höjer man anslagen.

Herr talman! Med detta mitt sista inlägg ber jag ännu en gång att få yrka bifall till utskottets betänkande.

Herr HENMARK (fp):

Herr talman! Det anförande som jag höll och som gällde Kristianstads län rörde närmast prioriteringen av det anslag som vägverket hade anvisat. Jag påvisade där att trafikutskottet förra året hade sagt i sitt betänkande, att man vid prioritering inom ett län måste ta hänsyn till länets regionalpolitiska och näringspolitiska förhållanden. Jag påpekade samtidigt att en flerårsplan som är uppgjord efter detta beslut och som nu är fastställd lägger hela investeringen på riksvägar på ett par Europavägar, som löper genom länets ena hörn. Detta tillgodoser icke länets regionalpolitiska eller näringspolitiska behov.

Det är visserligen sant att länsstyrelsen har – jag höll på att säga motvilligt – rättat sig efter vägverkets direktiv, men samtidigt har länsstyrelsen både i skrift och – tror jag – genom personlig uppvaktning sagt att detta inte är bra, att det inte räcker. Man får väl ha respekt för att en länsstyrelse i möjligaste mån vill ställa sig så att man inte kommer i direkt motsättning mot vägverket. Mot bakgrunden av trafikutskottets uttalande förra året står alltså detta faktum, att de nu uppgjorda planerna leder till att hela länets nät av riksvägar är ställda utan någon utbyggnad under den närmaste femårsperioden.

Herr MAGNUSSON i Nennesholm (c):

Herr talman! Jag sade inte, herr Hugosson, på något ställe i mitt anförande att jag kritiserade länets vägmyndigheter för deras prioritering av vägarbetena och vägförbättringarna. Jag sade att de gjorde så gott de kunde, och att jag inte på något sätt kunde anklaga dem. De hade fått för litet pengar och kunde inte göra mer än vad som skett. Jag yrkar därför, herr talman, bifall till reservationen I a som innebär att vägförvaltningarna i länen får ytterligare medel så att de får större möjligheter att verka inom respektive län.

Jag vill sedan, herr talman, när jag ändå har ordet, säga att när jag i mitt anförande tog upp Visingsöproblemet var det för att understryka den önskan som befolkningen på Visingsö har om färjeleden mellan Visingsö och Gränna får karaktär av allmän väg med kronan som väghållare, nämligen att den möjlighet till förhandsanmälan som nu finns bibehålles när det gäller bussar och annan service.

Herr ÅKERLIND (m):

Herr talman! Herr Hugosson säger, om jag uppfattade honom rätt, att utskottet inte behandlar regionala motioner. Det är märkligt, ty alla motioner skall väl sakbehandlas, såvitt jag förstår.

Herr Hugosson nämner att det finns toppar i tunnelbanebyggena. Jag har inte talat om tunnelbanebyggena, utan jag har talat om anslagen till

byggande av riksvägar och länsvägar. De siffror som jag läste upp visar att det kommer att ske en nedskärning med 27 miljoner kronor för Stockholms län när det gäller länsvägar. På s. 63 i propositionen anfördes följande:

”Bortsett från Stockholms län, inom vilket byggandet av länsvägar beräknas minska med ca 27 miljoner kronor mellan åren 1973 och 1974, innebär fördelningen att byggandet av länsvägar för landet i övrigt ökar med ca 12 miljoner kronor.”

Herr Hugosson, detta har ingenting med tunnelbanor att göra.

Jag vill bara konstatera att det här är fråga om en nedskärning för Stockholms län både när det gäller länsvägar och när det gäller riksvägar – det kan vi inte komma ifrån.

Herr HUGOSSON (s):

Herr talman! Jag vill ännu en gång slå fast att vi i trafikutskottet är fullständigt ense om och anser att det är länsstyrelserna ute i landet som skall göra olika prioriteringar inom ramen för de anslag som tilldelas länen och att detta inte är en uppgift för riksdagen. Det var detta som var grunden för mitt uttalande, herr Åkerlind.

Herr ÅKERLIND (m):

Herr talman! Herr Hugosson, jag tycker att det är en uppgift för trafikutskottet och riksdagen att uttala sig om vad som står i propositionen. De 27 miljoner som jag talar om är nämnda i propositionen.

Överläggningen var härmed slutad.

*Mom. 1*

Utskottets hemställan bifölls.

*Mom. 2*

**Hemställan**

Propositioner gavs på bifall till 1:o) utskottets hemställan, 2:o) reservationen nr 1 a av herr Dahlgren m. fl. samt 3:o) reservationen nr 1 b av herr Magnusson i Kristinehamn, och förklarades den förstnämnda propositionen vara med övervägande ja besvarad. Då herr Dahlgren begärde votering upptogs för bestämmande av kontrapositionen ånyo de båda återstående propositionerna, av vilka den under 2:o) angivna förklarades ha flertalets mening för sig. Sedan herr Magnusson i Kristinehamn begärt votering beträffande kontrapositionen, upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammarerna till kontraposition i huvudvoteringen angående trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 1 punkten 2 mom. 2 antar reservationen nr 1 a av herr Dahlgren m. fl. röstar ja, den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammarerna till kontraposition i nämnda votering antagit reservationen nr 1 b av herr Magnusson i Kristinehamn.

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

Ja — 74  
 Nej — 17  
 Avstår — 229

I enlighet härmed blev följande voteringsproposition uppläst och godkänd:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 1 punkten 2 mom. 2 röstar ja,

den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 1 a av herr Dahlgren m. fl.

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

Ja — 234  
 Nej — 67  
 Avstår — 19

#### Motiveringen

Propositioner gavs på godkännande av dels utskottets motivering, dels den i reservationen nr 1 c av herrar Gustafson i Göteborg och Sellgren anförda motiveringen, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Gustafson i Göteborg begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren godkänner trafikutskottets motivering i betänkandet nr 1 punkten 2 mom. 2 röstar ja,

den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren godkänt den i reservationen nr 1 c av herrar Gustafson i Göteborg och Sellgren anförda motiveringen.

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

Ja — 214  
 Nej — 87  
 Avstår — 18

*Mom. 3-6 samt 7 a och b*

Utskottets hemställan bifölls.

*Mom. 7c*

Positioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motionen nr 765 av herr Åkerlind och fru Mogård, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad.

*Mom. 7 d*

Utskottets hemställan bifölls.

*Mom. 7 e*

Positioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motionen nr 1382 av herr Westberg i Ljusdal i motsvarande del, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad.

*Mom. 8 och 9*

Utskottets hemställan bifölls.

*Mom. 10*

Positioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motionen nr 1357 av herr Hagberg, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad.

*Mom. 11–15*

Utskottets hemställan bifölls.

*Mom. 16*

Positioner gavs på bifall till 1:o) utskottets hemställan, 2:o) reservationen nr 2 a av herrar Lothigius och Clarkson samt 3:o) reservationen nr 2 b av herrar Gustafson i Göteborg och Sellgren, och förklarades den förstnämnda propositionen vara med övervägande ja besvarad. Då herr Gustafson i Göteborg begärde votering upptogs för bestämmande av kontrapropositionen ånyo de båda återstående propositionerna, av vilka den under 2:o) angivna förklarades ha flertalets mening för sig. Sedan herr Gustafson i Göteborg begärt votering även beträffande kontrapropositionen, upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren till kontraproposition i huvudvoteringen angående trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 1 punkten 2 mom. 16 antar reservationen nr 2 a av herrar Lothigius och Clarkson röstar ja, den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren till kontraproposition i nämnda votering antagit reservationen nr 2 b av herrar Gustafson i Göteborg och Sellgren.

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

Ja — 46  
Nej — 58  
Avstår — 216

I enlighet härmed blev följande voteringsproposition uppläst och godkänd:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 1 punkten 2 mom. 16 röstar ja,  
den det ej vill röstar nej.  
Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 2 b av herrar Gustafson i Göteborg och Sellgren.

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

Ja	—	224
Nej	—	93
Avstår	—	3

*Mom. 17--20*

Utskottets hemställan bifölls.

*Mom. 21*

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

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 1 punkten 2 mom. 21 röstar ja,  
den det ej vill röstar nej.  
Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 3 av herr Dahlgren m. fl.

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

Ja	—	219
Nej	—	92
Avstår	—	8

*Punkten 3*

**Trafiksäkerhet**

Kungl. Maj:t hade under punkten C (s. 70—74) hemställt att riksdagen till Statens trafiksäkerhetsverk: Förvaltningskostnader för budgetåret 1973/74 anvisade ett förslagsanslag av 14 518 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

1973:181 av herr Hermansson m. fl. (vpk) vari såvitt nu var i fråga (punkten 1) hemställt att riksdagen skulle besluta att under punkten C 1 Statens trafiksäkerhetsverk: Förvaltningskostnader för informationsverksamhet anvisa ytterligare 2 350 000 kronor eller ett förslagsanslag av sammanlagt 16 868 000, att avräknas mot automobilskattemedlen,

1973:316 av herr Söderström (m) samt

1973:489 av herr Åkerlind (m).

Utskottet hemställde  
att riksdagen skulle

1. med bifall till Kungl. Maj:ts förslag och med avslag å motionen 1973:181, punkten 1, till Statens trafiksäkerhetsverk: Förvaltningskostnader för budgetåret 1973/74 anvisa ett förslagsanslag av 14 518 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen,

2. avslå motionen 1973:316,

3. avslå motionen 1973:489.

Reservation hade avgivits

4. av herr Magnusson i Kristinehamn (vpk) som ansett att utskottet under 1 bort hemställa,

att riksdagen i anledning av Kungl. Maj:ts förslag och med bifall till motionen 1973:181, punkten 1 till Statens trafiksäkerhetsverk: Förvaltningskostnader för budgetåret 1973/74 anvisade ett förslagsanslag av 16 868 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk):

Herr talman! Det är enligt min uppfattning inget tvivel om att informationsverksamheten är en stor och viktig del av det problemkomplex som trafiksäkerhetsfrågorna utgör. Undersökningar har visat att det brister en hel del i bilisternas kunskaper beträffande trafikmärken och trafikregler. Många personer innehar körkort trots att de sällan kör i trafiken. Kunskaperna blir givetvis därefter. Drastiska exempel på hur det kan ligga till i det hänseendet redovisades i Aftonbladet den 16 mars efter en test som tidningen tillsammans med trafiksäkerhetsverket utfört. För de människor som kör bil mera sällan måste en ständig informationsverksamhet vara mycket värdefull. Men givetvis är den också värdefull för andra bilister. Särskilt påtagligt har informationen verkat när det gäller bilbältesanvändningen men också vid användningen av reflexer.

Den informationsverksamhet som bedrivs av trafiksäkerhetsverket siktar ju till att öka allmänhetens kunskaper om trafik och trafikregler och ge rekommendationer om uppträdandet i trafiken. Informationen sprids med hjälp av massmedia samt genom kursverksamhet och via trafiksäkerhetskommittéer, organisationer m. m. Under de närmaste åren kommer trafiksäkerhetsverkets informationsverksamhet att koncentreras på fortbildning av trafikanter. Meningen är att 1974 skall bli ett kunskapens år då trafikanter av olika slag skall intresseras att delta i fortbildning och låta testa sina kunskaper i trafik. Trafiksäkerhetsinformationen i skolan måste intensifieras liksom stödet åt det lokala trafiksäkerhetsarbetet.

Trots att olyckssiffrorna visar en nedåtgående tendens, särskilt om man ser dem i relation till det ökade antalet bilar, är de fortfarande tillräckligt fruktansvärda för att klargöra vikten av ett intensivt trafik-säkerhetsarbete. Varje år dödas över 1 000 personer i trafiken. Under 1960-talet omkom 12 007 personer i vägtrafiken. De relativt gynnsamma siffrorna för 1970-talets början får inte förleda oss att tro att allting ordnar sig utan kraftfulla åtgärder.

På trafiksäkerhetsverket anser man sig ha klara belägg för att folk använder säkerhetsbälte i större omfattning nu än tidigare. Man tror därvid att den intensiva information man gått ut med gett resultat. Siffrorna för dödade fotgängare har också minskat, och det bör ju tyda på att informationsverksamheten även här har verkat.

Mot den här bakgrunden har vi yrkat på ett högre anslag än vad som föreslås i statsverkspropositionen till informationsverksamheten i trafik-säkerhetsverkets regi. Ett bifall till vårt förslag skulle i sak innebära att trafiksäkerhetsverket skulle få vad det begärt.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservationen 4.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman! Trafikutskottet har med tillfredsställelse noterat de anslagshöjningar som Kungl. Maj:ts förslår i årets statsverksproposition när det gäller trafiksäkerhetsfrågor. Men höjningarna är helt otillräckliga när det gäller att vidta verksamma åtgärder mot trafikolyckorna. Anledningen till att utskottet nu nöjt sig med att tillstyrka Kungl. Maj:ts förslag är det meddelande som departementschefen lämnar i statsverkspropositionen enligt vilket han under våren kommer att tillsätta den arbetsgrupp för trafiksäkerhetsfrågor som riksdagen begärde förra året.

Departementschefen nämner den promemoria med förslag till målsättning för arbetet för ökad trafiksäkerhet som avlämnades av den tidigare chefen för trafiksäkerhetsverket generaldirektör Lars Skiöld. Denna promemoria har nu varit föremål för remissbehandling, och departementschefen säger att det i anslutning till bearbetningen av remissmaterialet kommer att övervägas i vilken utsträckning trafiksäkerhetsverkets förslag kan tjäna som underlag för arbetet i denna arbetsgrupp.

Vi har givetvis till årets riksdag fått ett mycket stort antal motioner i trafiksäkerhetsfrågor. Av arbetstekniska skäl har utskottet varit nödsakat att uppskjuta behandlingen av dessa motioner till höstriksdagen, då vi alltså får den stora trafiksäkerhetspolitiska debatten. Men eftersom departementschefen avser att tillsätta arbetsgruppen skulle jag dels vilja understryka vikten av att den kommer till stånd snart, dels vilja säga att den negativa behandling som Lars Skiölds promemoria fått av remissinstanserna inte bör föranleda att man helt lägger den åt sidan. Det finns en hel del områden där som kan behöva en ytterligare utredning, men jag tror att det är väsentligt att arbetsgruppen får arbeta på kort sikt – det bör inte bli någon lång och stor trafiksäkerhetsutredning, utan syftet måste vara att ur den stora katalog med åtgärder som finns i denna promemoria ta fram de åtgärder som snabbt kan vidtas och som samtidigt kan inpassas i ett mer långsiktigt program för trafiksäkerheten. Gruppen

bör undan för undan lägga fram detaljförslag, så att vi kan få till stånd verksamma åtgärder.

En sak som jag tycker är mycket värdefull i den Skiöldska promemorian är att man utgår från en kvantitativt angiven målsättning när det gäller att minska trafikolyckorna. Jag tror att det är sådana åtgärder som behövs för att vi parlamentariker skall vakna till insikt om vårt ansvar i detta hänseende.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Överläggningen var härmed slutad.

#### *Mom. 1*

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 4 av herr Magnusson i Kristinehamn, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Magnusson i Kristinehamn begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 1 punkten 3 mom. 1 röstar ja,

den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 4 av herr Magnusson i Kristinehamn.

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

Ja	—	300
Nej	—	14
Avstår	—	2

#### *Mom. 2 och 3*

Utskottets hemställan bifölls.

#### *Punkterna 4 - 6*

Kammaren biföll vad utskottet i dessa punkter hemställt.

#### *Punkten 7*

#### **Sjöfartsverket**

Kungl. Maj:ts förslag till medelsanvisning för budgetåret 1973/74 under de skilda anslagen innebar

att till Farledsverksamhet, exkl. isbrytning anvisades ett förslagsanslag av 104 317 000 kronor (punkten D 1, s. 125-126),

att till Isbrytning anvisades ett förslagsanslag av 34 845 000 kronor (punkten D 2, s. 126-127),

att till Fartygsverksamhet anvisades ett förslagsanslag av 10 920 000 kronor (punkten D 3, s. 127),

att till Övrig verksamhet anvisades ett förslagsanslag av 600 000 kronor (punkten D 4, s. 128).

I detta sammanhang hade behandlats motionerna

1973:107 av herr Öhvall m. fl. (fp),

1973:189 av fru Olsson i Helsingborg m. fl. (c) vari hemställdes

1. att riksdagen beslutade anhålla om utredning beträffande lotstväng för alla tankfartyg i svenska farvatten samt 2. att riksdagen hos Kungl. Maj:t begärde, att den svenska delegationen inom IMCO verkade för att få till stånd obligatorisk lotsplikt för alla tankfartyg vid färd genom Öresund,

1973:198 av herr Winberg m. fl. (m),

1973:759 av herrar Rosqvist (s) och Nilsson i Kalmar (s),

1973:1351 av herrar Eriksson i Arvika (fp) och Wirtén (fp),

1973:1358 av herr Hallgren m. fl. (vpk) vari föreslagits att riksdagen i skrivelse till regeringen uttalade sig för en sådan ändring i lots- och fyrkungörelsen, att lotsskyldighet i princip alltid förelåg för fartyg som trafikerade svenska kustvatten, kanaler och insjöar, dock med de undantag som anförts i motionen, samt hos regeringen hemställde om att förslag härom skyndsamt utarbetades och förelades riksdagen samt

1973:1375 av herr Petersson i Gäddvik m. fl. (m).

Utskottet hemställde

1. att riksdagen för budgetåret 1973/74 anvisade

a. till Farledsverksamhet, exkl. isbrytning, ett förslagsanslag av 104 317 000 kronor,

b. till Isbrytning ett förslagsanslag av 34 845 000 kronor,

c. till Fartygsverksamhet ett förslagsanslag av 10 920 000 kronor,

d. till Övrig verksamhet ett förslagsanslag av 600 000 kronor,

2. att riksdagen skulle

a. avslå motionen 1973:107,

b. avslå motionerna 1973:189 och 1973:1358,

c. avslå motionen 1973:198,

d. avslå motionen 1973:759,

e. avslå motionen 1973:1351,

f. avslå motionen 1973:1375.

Reservation hade avgivits

5. beträffande lotsskyldighet av herr Magnusson i Kristinehamn (vpk) som ansett att utskottet under 2 b bort hemställa,

att riksdagen i anledning av motionerna 1973:189 och 1973:1358 som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna vad reservanten anført angående viss lotskyldighet.

Herr HALLGREN (vpk):

Herr talman! I motionen 1358 till årets riksdag har yrkats att lotskyldighet i princip alltid skall föreligga för fartyg som trafikerar svenska kustvatten, kanaler och insjöar. Vi har i motionen anført att

undantag härifrån i vissa fall kan vara motiverade men att sådana undantag då skall preciseras. Vi har också givit exempel på tänkbara undantag.

Nu gällande bestämmelser regleras i lots- och fyrkungörelsen av år 1970 – SFS 698 – som i princip föreskriver lotsfrihet. Enligt 5 § i denna kungörelse kan Kungl. Maj:t med hänsyn till rikets säkerhet eller av andra skäl föreskriva skyldighet att anlita lots. Så har också skett i viss utsträckning beträffande tank- och bulkfartyg med farliga laster.

Men enligt sjöfartsverkets meddelande nr 22 år 1971 ges det också möjligheter till dispens från denna skyldighet. 1970 års beslut att upphäva lotsplikten måste ses som en liberalisering för rederierna som ger dessa ytterligare ekonomisk vinst. Detta sker på bekostnad av säkerheten för de ombordanställda. Dessutom utgör nu rådande förhållanden väsentligt större miljörisker, eftersom riskerna för haverier helt naturligt ökar. Vi betraktar beslutet som mycket olyckligt.

Det har visat sig att vissa rederier t. o. m. försöker övertala fartygsbefäl att avstå från att anlita lots där man tidigare ansåg det absolut nödvändigt. Många rederier - och då speciellt de mindre rederierna - försöker att klara sig helt utan lots. Sjöfolkets säkerhet sätts således på spel för att redarna på det sättet skall kunna göra sig en ekonomisk vinning.

Det är skrämmande att en grupp människor av de rikaste bland de rika i detta samhälle ges möjlighet att ytterligare berika sig genom att spara några tusenlappar på varje resa som företas utan att anlita lots, samtidigt som detta innebär ökade risker för både människoliv och miljökatastrofer längs landets kuster.

Det har t. o. m. förekommit att rederier mutat fartygsbefälhavare att avstå från anlåtande av lots, där man tidigare ansett detta vara nödvändigt. Befälhavaren har, utöver den lön som har utgått, fått en viss extra ersättning, om han har avstått från att anlita lots. Som exempel på det kan nämnas - och det har nämnts tidigare i kammaren i en annan debatt - att sträckan mellan Pater Noster och Vallhamn utan lots ger befälhavaren en extra inkomst på 100 kronor vid varje tillfälle.

Storfinansen och dess medlöpare har aldrig tvekat när det gäller valet mellan lönarbetarnas liv och säkerhet och sina egna profiter. Vi kan heller inte räkna med någon moralisk upprustning i dessa kretsar. Redarna kommer alltid att i första hand se till sina profiter, och de kommer alltid också att sträva efter att öka dessa. Människor med sådan moral kan inte ges några förmåner av det slag som nu har skett. Därför bör lotsfriheten, som riksdagen fattade beslut om 1970, upphöra.

Utskottsmajoriteten har i sitt betänkande hänvisat till att sjöfartsverket har för avsikt att utöka lotsplikten med stöd av 5 § i lots- och fyrkungörelsen. Därmed anser utskottsmajoriteten att motionärernas yrkande i stort sett skulle vara tillgodosett. Som motionär kan jag inte instämma i denna mening. Med vetskap om att sjöfartsverket har gjort framställning om en utvidgning av lotsplikten och att vissa torrlastfartyg även skulle omfattas med hänsyn till farliga laster etc. låter det kanske bestickande, och många tycker kanske att det skulle räcka med detta. Men som vanligt har sjöfartsverket redan i sin hemställan poängterat att

dispens från den föreslagna skärpningen naturligtvis skall få förekomma. Vad vi som motionärer vill ha till stånd är en obligatorisk lotsplikt och att det inte skall vara sjöfartsverkets sak att lämna dispens. De undantag som kan tänkas förekomma skall i kungörelse preciseras. Det blir således ett omvänt förhållande mot vad som nu råder.

En annan väsentlig fråga är att det för närvarande är ytterst svårt att rekrytera behörigt sjöbefäl på grund av alltför dåliga anställningsförhållanden. För närvarande är det inte mindre än 17 procent av sjöbefälet som inte har erforderlig behörighet. Detta är en uppgift som lämnats av Fartygsbefälsföreningen de senaste dagarna. Detta understryker ytterligare vikten av att lotsplikten skärps.

Herr talman! Sjöfolkets säkerhet och trygghet måste gå före redarnas profitintressen. Det kan inte accepteras att besparingar görs på bekostnad av säkerheten för de ombordanställda. Med hänvisning till vad som anförts i motionen och vad jag nu sagt yrkar jag bifall till reservationen 5 av kamrat Magnusson i Kristinehamn.

Fru THUNVALL (s):

Herr talman! Under en tidigare punkt i detta betänkande tog jag upp ett par trafiksäkerhetsfrågor på land. Nu gäller det en trafiksäkerhetsfråga till sjöss, nämligen skyldigheten att anlita lots. I likhet med föregående talare vill jag ta upp den frågan.

Sedan lots- och fyrkungörelsen om i princip allmän lotsfrihet antogs 1970, har det visat sig att frågan om en ökad skyldighet att anlita lots kanske bör prövas på nytt. Sjöfartsverket har gjort framställning till Kungl. Maj:t i den riktningen nu. Den bestämmelse som utfärdats beträffande skyldigheten att anlita lots i fråga om vissa tankfartyg med last av råolja och liknande samt med allmänfarlig last i bulk finner jag angelägen med tanke på de stora miljö- och säkerhetsrisker, som en grundstötning eller annat slag av olycka skulle kunna medföra.

Sedan allt flera fartygschefer börjat avstå från att anlita lots, måste lotsarnas antal skäras ned, och risken är – som jag ser saken – att många av de yngre, välutbildade lotsarna söker annat arbete och ej finns att tillgå vid ett eventuellt ökat behov. Det erforderliga antalet anställda lotsar är givetvis svårare att bestämma med den ordning som nu gäller, dvs. när frågan om huruvida lots skall anlitas eller ej oftast läggs i händerna på fartygets kapten eller vederbörande fartygs ägare. Det stora antalet större tankfartyg i våra farvatten och framför allt de många utländska fartyg med utländskt befäl som inte känner våra farvatten eller våra allt starkare krav på miljöskydd måste medföra ökad lotsplikt. Därför har jag, herr talman, velat framlägga dessa synpunkter på problemen.

En jämnare arbetsfördelning liksom även arbetstid är givetvis önskvärd, men svårigheterna att i dag uppnå detta får inte undanskymma vikten av god lotsberedskap. Utskottet förutsätter i sitt betänkande att utvecklingen på området följs och att i anledning härav eventuellt erforderliga åtgärder vidtas.

Även om jag kan ge herr Hallgren rätt i en hel del av vad han har sagt, ser jag utskottets skrivning som positiv i mitt syfte. Detta ger mig för

dagen inte anledning till något annat yrkande än om bifall till utskottets hemställan på denna punkt.

Herr ROSQVIST (s):

Herr talman! Nuvarande regler för fartyg att nyttja lotsar i svenska farvatten baseras på ett beslut enligt propositionen 119 år 1970 och i anslutning därtill dåvarande statsutskottets förslag, som bifölls av riksdagen.

Tidigare fanns ingen skyldighet för fartyg att anlita lotsar. Från utrikes ort kommande och till utrikes ort avgående fartyg var lotspliktiga, men härmed menades att fartyget måste erlägga lotspengar vare sig det hade lots eller inte. Gick fartyget utan lots, erlades dock endast halva avgiften. Inrikes fartyg var helt befriade från lotsplikt.

Beslutet från 1970 har resulterat i att vi nu för vissa fartyg – beroende på lasten – i vissa områden har en straffsanktionerad lotsskyldighet. Sålunda är för närvarande alla fartyg med last i bulk av s. k. farliga kemikalier enligt en lång, specificerad förteckning absolut skyldiga att anlita lots i leder i svenskt inre farvatten samt i Mälaren och Vänern. Detsamma gäller tankfartyg överstigande 1 200 bruttoton med last av råolja i Stockholms och Göteborgs skärgårdar och tankfartyg om 1 600 bruttoton inom vissa andra kustområden, liksom *alla* fartyg över 400 bruttoton, som saknar VHF-telefoni, vid gång i Göteborgs och Stockholms skärgårdar, detta därför att det bedömts som en nödvändig säkerhetsfaktor att från större lotsade fartyg kunna kommunicera med mötande fartyg som eventuellt går utan lots.

Som framgår av utskottets betänkande i dag föreslås av sjöfartsverket en ytterligare skärpning av lotsskyldigheten; den frågan prövas nu av Kungl. Maj:t. Bl. a. föreslås skärpningen gälla för andra fartyg än tankers, dvs. torrlastfartyg, detta för att i skärgården eliminera vissa risker. Större fartyg utan lots håller gärna mitt i farleden, och vid möten gör sig osäkerheten gällande då det kan krävas att fartyget lämnar åtminstone mitten av farleden fri för att släppa fram annat större fartyg. Frågan om lotsskyldigheten skall följas av verket, och här anser man sig ha en motivering för en skärpning. Utskottet har i princip ingen invändning häremot.

Under senare år har statistiken pekat på att benägenheten att utnyttja lots har minskat. Men antalet hamnanlöp har också minskat. Det sker en koncentration av trafiken. Fartygen har blivit större och kan inte längre anlöpa små lastageplatser inne i skärgårdar. Även om den skeppade kvantiteten gods ökar, i vissa fall markant, blir antalet fartyg mindre.

Emellertid har jag en uppgift att t. o. m. vecka 12 i år har utförts 10 918 lotsningar mot 9 424 förra året. Det är en ökning med ca 15 procent. Det vore enligt min uppfattning glädjande ur flera synpunkter om den trenden kunde hållas.

Sjöfartsverket försöker numera bedriva en aktiv marknadsföring när det gäller att sälja de tjänster i form av sjösäkerhet som lotsningen utgör. Man bedriver en aktiv information om verksamheten och kan med rätta peka på att lotsningen i skärgårdar, trängre farleder och hamnanlöp utgör en avsevärt säkerhetshöjande faktor för sjötrafiken. Rabatter

tillämpas för linjerederiers fartyg när man förbinder sig att obligatoriskt utnyttja lotsar för sina fartyg i vissa leder. Lotstaxan har den konstruktionen att den bör animera till att köpa den här sjösäkerhetstjänsten.

I reservationen sägs att rederierna ur besparingssynpunkt försöker förmå befälhavarna att inte anlita lots. Därigenom prutar man på säkerheten. Tyvärr förekommer nog detta, men det är ett problem som vi inte löser med en generell lotsskyldighet i Sverige.

Herr Hallgren säger att riskerna ökat i och med att absoluta lotsplikten försvann. — Sådan lotsplikt har aldrig funnits!

Herr Hallgren sade också att det är skrämmande att de rikaste bland rika kan bli rikare genom att spara på utgifter för säkerheten och utsätta andra för risker. Ja, herr Hallgren, det kan jag instämma i, om det nu blir ökade risker utan generell lotsplikt. Men sjöfarten är internationell, och det är skilda synpunkter på frågan om lotstjänsten. Vi har exempelvis en granne på andra sidan Östersjön vilken börjar bli en betydande sjöfartsnation. I en artikel i Pravda för en tid sedan uttalade vice ministern i sjöfartsministeriet i Sovjet, Stanislav Alexandrovitj, angående sovjetiska fartyg som uthyrts till andra länder inom det socialistiska blocket, att de sovjetiska sjömännen för att spara på kostnaderna underlåtit att anlita lots i flera utländska hamnar. Vice sjöfartsministern sade sig värdesätta högt  *dessa heroiska handlingar i den proletära internationalismens namn.*

Det kan som synes, herr Hallgren, vara olika uppfattningar om vad en minskning av benägenheten att anlita lots innebär. Om man fortsätter med sådana åtgärder som sjöfartsverket har vidtagit, vilka är fotade på det beslut som riksdagen fattade 1970, och skärper reglerna om man ser att det verkligen behövs, tror jag dock att man följer rätt linje.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr HALLGREN (vpk):

Herr talman! Till herr Rosqvist vill jag säga, att även om det till äventyrs skulle finnas — vilket jag naturligtvis inte betvivlar — en sådan mening på myndighetshåll i Sovjet, hindrar detta inte mig från att framföra min uppfattning. Om denna riksdag beslutar om lotstvång, kommer detta också att gälla utländska fartyg. Jag anser dessutom att de bör anlita lots, eftersom säkerheten till sjöss måste garanteras i varje avseende och olycksfallsrisken nedbringas till ett minimum. Lotsskyldighet skulle naturligtvis vara ett medel i detta strävande. Självfallet kommer vi aldrig helt ifrån vare sig grundstötningar eller haverier, men den av oss föreslagna åtgärden skulle vara ett medel för att motarbeta sådana olyckor.

Vidare måste jag säga att det inte hjälper om vi talar varmt för att en sådan åtgärd är behjärtansvärd. Att utskottsmajoriteten skriver väl om motionerna — det finns nämligen fler motioner med samma yrkanden — betyder ju inte att säkerheten för sjöfolket förbättras i något avseende. Jag kan inte säga till sjöfolket att dess säkerhet blir bättre därför att trafikutskottets majoritet skriver vänligt om en motion där vissa yrkanden ställs.

Med anledning av påståendet att anlöpen blir färre och att utveck-

lingen går mot allt större fartyg vill jag säga, herr Rosqvist, att det också planeras en väsentlig ökning av antalet mindre fartyg för utökandet av feedertrafiken från mindre hamnar till större centralhamnar. Man kan därför inte räkna med att den nuvarande trenden fortsätter, utan det kan bli ett större antal mindre fartyg. Därmed ökar också anlöpen i hamnarna.

Herr ROSQVIST (s):

Herr talman! Statistiken över olyckorna i skärgården och i övrigt kring våra kuster visar att olycksantalet icke på något sätt förändrats till det sämre sedan de nya bestämmelserna trätt i kraft efter 1970. Det tyder väl i viss mån på att de nya förordningarna vad gäller skyldigheten att ta lots inte har haft negativ inverkan.

Herr Hallgren anförde som ett exempel feedertrafiken, dvs. när mindre fartyg hämtar laster i vissa hamnar och levererar dem till större fartyg i exempelvis Göteborg. Feederfartygen blir bundna till speciella hamnar. De kommer att gå samma rutter flera gånger i veckan, och jag tycker att det vore en överlappsgärning att då kräva att befälhavarna obligatoriskt skall anlita lots. Vi har ett ansvarskännande befäl på de svenska fartygen, och jag tror att de motstår eventuella påtryckningar från vissa redares sida när det gäller att spara på utgifter. Utgifter för säkerheten – det vågar jag säga – prutar man inte på.

Herr HALLGREN (vpk):

Herr talman! Feedertrafiken går inte efter bestämda rutter. De feederfartyg som nu finns i trafik går på Helsingfors, på Polen, på Danmark och över huvud taget på alla Östersjöhamnar, och de för sina laster till Göteborg eller någon annan centralhamn, exempelvis Stockholm eller Helsingborg. Det blir således inte en inkörd rutt för dessa fartyg.

Man får ju hoppas att kuraget är så pass gott hos de svenska fartygens befälhavare att de kan stå emot påfrestningar från vissa rederier i form av mutor och sådant, men vi kan ju aldrig garantera det.

Överläggningen var härmed slutad.

*Mom. 1 och 2 a*

Utskottets hemställan bifölls.

*Mom. 2 b*

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 5 av herr Magnusson i Kristinehamn, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Hallgren begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 1 punkten 7 mom. 2 b röstar ja,  
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 5 av herr Magnusson i Kristinehamn.

Onsdagen den  
28 mars 1973.

*Ersättning till sta-  
tens järnvägar för  
drift av icke lön-  
samma järnvägs-  
linjer m. m.*

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

Ja	—	294
Nej	—	15
Avstår	—	8

*Mom. 2 c — 2 f*

Utskottets hemställan bifölls.

*Punkterna 8 14*

Kammaren biföll vad utskottet i dessa punkter hemställt.

*Punkten 15*

*Ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägs-  
linjer m. m.*

Kungl. Maj:t hade under punkten F 1 (s. 162—172) hemställt att till Ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägslinjer m. m. för budgetåret 1973/74 anvisades ett anslag av 380 000 000 kronor.

I detta sammanhang hade behandlats motionerna

1973:42 av herrar Henmark (fp) och Jonsson i Mora (fp),

1973:87 av herrar Börjesson i Falköping (c) och Eriksson i Bäckmora (c),

1973:307 av herr Carlshamre m. fl. (m) vari hemställt att riksdagen hos Kungl. Maj:t begärde att SJ anmodades att 1. utvidga 67-kortsförmånen till att omfatta resa även i första klass tågupé fr. o. m. den 1 juli 1973, 2. snarast efter ett riksdagsbeslut fram till den 1 juli 1973 tillåta 67-kortsinnehavare att resa i första klass tågupé mot erläggande av normalt mellanskillnadspris mellan första- och andraklassbiljett,

1973:479 av herr Hermansson m. fl. (vpk) vari såvitt nu var i fråga (punkterna 3—4) föreslagits att riksdagen under F 1 Ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägslinjer m. m. anvisade 1 800 000 kronor för olönsam trafik på linjen Övertorneå—Pajala, att riksdagen under F 1 Ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägslinjer m. m. anvisade ett från 100 000 kronor till 200 000 kronor ökat anslag avseende icke lönsamma järnvägsanstalter samt

1973:1362 av herr Jonsson i Mora m. fl. (fp) vari yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t skulle hemställa om att åtgärder vidtogs så att 1. även änkepensionärer enligt lagen om allmän försäkring och som uppnått 60 års ålder berättigades utnyttja 67-kortet med resor, 2. 67-kortet gjordes gällande för resor i första klass, 3. 67-kortets tidsmässiga giltighet utsträcktes att gälla hela året utan begränsningar.

Utskottet hemställde

1. att riksdagen med bifall till Kungl. Maj:ts förslag samt med avslag på motionen 1973:479, punkterna 3 och 4, till Ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägslinjer m. m. för budgetåret 1973/74 anvisade ett anslag av 380 000 000 kronor,

2. att riksdagen skulle

a. avslå motionen 1973:42,

b. avslå motionen 1973:87,

c. som sin mening ge Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört i anledning av de i motionerna 1973:307 och 1973:1362, punkten 2, upptagna frågorna rörande 67-kortet,

d. avslå motionen 1973:1362, punkterna 1 och 3.

Reservation hade avgivits

6. av herr Magnusson i Kristinehamn (vpk) beträffande linjen Övertorneå—Pajala och icke lönsamma järnvägsanstalter som ansett att utskottet under 1 bort hemställa,

att riksdagen i anledning av Kungl. Maj:ts förslag och med bifall till motionen 1973:479, punkterna 3 och 4, till Ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägslinjer m. m. för budgetåret 1973/74 anvisade ett anslag av 381 900 000 kronor.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk):

Herr talman! Linjen Övertorneå—Pajala betraktas av tradition som en bandel trots att på densamma endast bedrivs landsvägstrafik. Linjen, som är 40 år gammal, har en speciell bakgrund. Den trafik som går där kallas Sveriges enda landsvägståg, och anledningen till detta är att SJ-kunderna kan skriva frakthandlingar för gods till Pajala precis som om orten hade en järnvägsstation. Skillnaden är att godset rullar på landsväg de sista tolv milen, men det är SJ-folk som sitter vid rattarna. Riksdagen fann det nämligen år 1929 för dyrt att bygga järnväg ända till Pajala, och därför sattes det in bussar och lastbilar i stället.

Som många andra bandelar går nu även linjen Övertorneå—Pajala med förlust, och SJ begär i årets petita 1,8 miljoner kronor som ersättning för upprätthållande av den olönsamma landsvägstrafiken här uppe.

Det är väl utan vidare klart att den här linjen har stor betydelse för transportförsörjningen i området där uppe. Många kommunala och andra initiativ har också tagits för att förhindra en nedläggning. Man har framhållit att om transportförsörjningen försämras ytterligare kan det bli dödsstöten för näringslivet i bygden. Arbetslösheten har alltid varit ett allvarligt bekymmer i Tornedalen. Ungdomen flyr bygden, och det vikande befolkningsunderlaget ger givetvis ökade skatter. Övertorneå fackliga centralorganisation har i den situationen krävt att AP-fonderna skall tas i anspråk för industrialisering i området.

Departementschefen har lämnat SJ:s begäran om ersättning för trafiken på den här bandelen utan avseende. Det är emellertid vår uppfattning att ett bifall till SJ:s begäran av befolkningen skulle uppfattas som ett stöd och ett löfte om att trafiken skall komma att bibehållas på linjen.

Nr 54

Onsdagen den  
28 mars 1973

*Ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägslinjer m. m.*

Onsdagen den  
28 mars 1973

*Ersättning till sta-  
tens järnvägar för  
drift av icke lön-  
samma järnvägs-  
linjer m. m.*

Under rubriken Icke lönsamma järnvägsanstalter omtalar SJ att under budgetåret 1971/72 lades 85 olönsamma järnvägsanstalter ned, av vilka 14 var bemannade. Härutöver avbemannades 32 järnvägsanstalter. Dessutom övergick 42 järnvägsanstalter till Stockholms lokaltrafik vid försäljningen av Roslagsbanan. Utifrån förhållandena under detta budgetår har man beräknat ersättningsbebehovet för sådana olönsamma järnvägsanstalter som regeringen har bestämt skall bibehållas till 200 000 kronor. Riksdagen beslöt nämligen 1968 att kommuner, som med hänsyn till trafikförsörjningen anser att en olösam järnvägsanstalt bör bibehållas, kan göra framställning därom till regeringen. I anledning av sådana framställningar har regeringen i en del fall ålagt SJ att bibehålla viss trafik eller att i övrigt vidta särskilda anordningar för trafikförsörjningen.

Det förtjänar i detta fall påpekas att kravet om ersättning för drift av olönsamma järnvägsanstalter återfanns i Järnvägsmannaförbundets s. k. tiopunktsprogram för en bättre trafikpolitik. Det är vår uppfattning att detta anslag borde utökas för att ge möjligheter åt kommunerna att upprätthålla en viss bemanning på stationer där trafiken kanske inte är så stor men som ändå har en betydelsefull roll i servicehänseende. Det kan nog också ifrågasättas om kommunerna verkligen känner till de möjligheter som för närvarande föreligger att begära sådana anslag.

Departementschefen har uttalat sig för oförändrat anslag för det här ändamålet, men med hänvisning till vad jag sagt yrkar jag att SJ tillerkänns den uppräknig av anslaget till 200 000 kronor som begärts.

Jag skall också passa på att säga några ord om det s. k. 67-kortet som har uppmärksamrats i många motioner. Utskottet har kunnat ena sig om en skrivning som betonar att detta kort är en förmån som bör bibehållas och även utvidgas, främst till att gälla vid resor i första klass och på områden där detta skulle medföra en harmonisering med bestämmelserna i övriga nordiska länder.

Jag skulle i det här sammanhanget särskilt vilja trycka på angelägenheten av att en harmonisering med övriga nordiska länder kommer till stånd. Av egen erfarenhet vet jag att människor, boende t. ex. i Norge, gärna vill begagna sig av möjligheten att resa i Sverige genom att använda det "Honnör-kort" som man har i Norge. Detsamma gäller säkert pensionärerna i Danmark, där man har liknande förmåner. Det borde inte vara omöjligt att få till stånd någon form av harmonisering av de olika nordiska ländernas rabattkort för pensionärer. Detta skulle säkerligen uppskattas och bli en källa till glädje för många pensionärer i respektive länder.

Herr talman! Med detta vill jag yrka bifall till reservationen 6. Samtidigt vill jag påpeka att den slutsiffra som står i reservationen är felaktig; det skall vara 381,9 miljoner kronor. Departementschefen har yrkat ett anslag på 380 miljoner kronor till icke lönsamma järnvägar. Vi föreslår ytterligare anslag på 1,8 miljoner kronor till linjen Övertorneå-Pajala och 100 000 kronor till icke lönsamma järnvägsanstalter.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman! Frågan om anslag till icke lönsamma järnvägslinjer är inte bara en fråga om 1,9 miljoner kronor, som herr Magnusson i

Onsdagen den  
28 mars 1973*Ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägs-linjer m. m.*

Kristinehamn har talat om; statens järnvägar har begärt 100 miljoner kronor mer än de har fått. Man kan fråga sig varför utskottet inte har tagit upp detta till behandling. Anledningen är mycket enkel: Principfrågan om ersättning till olönsamma järnvägslinjer kommer att behandlas av utskottet i samband med motioner om trafikpolitiken. Vi får alltså, när det betänkandet kommer upp, tillfälle att närmare gå in på principerna för ersättning i detta hänseende.

Med den motiveringen yrkar jag avslag på den reservation som herr Magnusson i Kristinehamn har avgivit.

Jag skall i detta sammanhang liksom herr Magnusson i Kristinehamn säga några ord om 67-kortet. Det är en sak som har intresserat trafikutskottet under flera år. Utskottet har emellertid inte gjort några framställningar därför att SJ har sagt att man håller på att överväga en ändring på detta område. Förra året skrev utskottet att det vore av värde om översynen av rabattbestämmelserna kunde resultera i en samlad bedömning och att prövningen påskyndades och resultatet redovisades i statsverkspropositionen i år.

Om man nu går till årets statsverksproposition, finner man bara att vissa undersökningar pågår och att resultatet av undersökningarna avseende 67-kortet väntas föreligga under 1973. Då skulle man möjligen kunna säga att utskottet och riksdagen får ge sig till tåls ytterligare ett år, men det har inte utskottet gjort. Anledningen till det är att vi tagit del av vad som står i statens järnvägars petita för kommande budgetår. Där har SJ gjort vissa uttalanden och säger bl. a.: ”I och med att pensionsförmånerna blivit bättre och pensionärerna i ökad omfattning har egen bil eller erbjuds billiga resmöjligheter med personbil som medresenärer har det låga biljettpriset på SJ 67-kort inte längre samma lockelse till merresor på SJ. Därmed har de företagsekonomiska motiven för rabattformen ytterligare försvagats.”

Av detta tycks det framgå att man inom statens järnvägar är rädd för att det skall resa för många pensionärer med tåg. Den uppfattningen har vi inte kunnat dela i utskottet. Vi tycker att det är bra om så många som möjligt reser. Helst skall så många pensionärer resa, genom en aktiv försäljningsverksamhet, att ökningen av resorna kan skapa ett nytt företagsekonomiskt utrymme för en utvidgning av förmånerna. SJ har tydligen tänkt sig att begränsa de här förmånerna utan att gå till riksdagen – vilket är i enlighet med praxis – och det är därför utskottet tyckte att nu var det riktigt att säga ifrån.

Först och främst säger utskottet enhälligt att 67-kortet skall kunna användas också vid resa i första klass. Tidigare har det sagts: ”Det här går nog inte, för det är så ont om plats i första klass att pensionärerna inte skulle få utrymme där.” Men när vi nu har sett de stora, och skickliga, annonskampanjer som SJ för närvarande bedriver – Unna dig att åka i första klass – tycker vi att vi skall unna också pensionärerna att åka i första klass med de rabattmöjligheter som 67-kortet ger. Det är klart att det blir dyrare att resa för pensionärer, även med 67-kort, i första än i andra klass, och därför kanske inte så särskilt många kommer att göra det, men de skall i alla fall ha möjligheten.

Enligt upplysningar som jag har fått – jag har inte kontrollerat dem –

Onsdagen den  
28 mars 1973

*Ersättning till sta-  
tens järnvägar för  
drift av icke lön-  
samma järnvägs-  
linjer m. m.*

kan den som har studeranderabatt få lösa ett tillägg för skillnaden mellan första och andra klass, under det att en pensionär inte ens har möjlighet till det utan, om han eller hon åker första klass, måste betala fullt förstaklasspris.

Vad kan det då finnas för motiveringar för pensionärer att åka första klass? Det gäller här framför allt sovvagnsresor. Det kan hända att äkta makar som är pensionärer är skröpliga och behöver hjälpa varandra, och det finns ingen möjlighet att göra det, som sovvagnarna nu är anordnade, om man inte åker första klass sovvagn. Det är speciellt med tanke på det som utskottet här gör sitt uttalande.

Utskottet säger också att man bör ”pröva ytterligare utvidgning av förmånerna – framför allt på områden där detta skulle medföra en ökad harmonisering med bestämmelserna i övriga nordiska länder”. Jag skulle faktiskt vilja be vår kommunikationsminister att ha ett öga på hur SJ handlar i det fallet – den närvarande ledamoten av SJ:s styrelse vill jag ge samma rekommendation – så att vi kan vara säkra på att det klara uttalande som riksdagen här gör kommer att följas upp i beslut inom SJ.

Herr talman! Jag yrkar bifall till utskottets hemställan.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Jag vet mycket väl att frågan om ersättning till icke lönsamma järnvägar gäller mer än 1,9 miljoner kronor som det här talats om. Det är ett stort gap mellan det som SJ har krävt och det som departementschefen har tillstyrkt i år i fråga om ersättning till icke lönsamma järnvägar.

Jag betraktar detta som en mycket stor fråga. I princip anser jag att SJ skall ha ersättning för den trafik som upprätthålls på icke lönsamma järnvägar. Men eftersom olika uppfattningar har uppkommit mellan SJ och de sakkunniga, som kommunikationsministern har tillsatt för att granska de här förhållandena, så får vi väl återkomma till den frågan.

Men vad som gör att man nu kan yrka bifall till anslaget på 1,8 miljoner till linjen Övertorneå -Pajala är ju att SJ hela tiden har skilt ut detta yrkande och har det som ett delyrkande. Jag vidhåller att ett godkännande av det anslagskravet skulle innebära en uppmuntran för bygden där uppe. Det skulle kännas som om man fick litet råg i ryggen när det gäller att kämpa för att behålla den här linjen, som ju ändå måste ha en mycket stor betydelse för transportförsörjningen.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Herr talman! Som jag sade förut har SJ begärt 100 miljoner och inte 1,9 miljoner till olönsamma järnvägslinjer. Men det förhållandet att SJ inte får dessa pengar nu innebär ju inte att de här linjerna, som man inte får ersättning för, kommer att nedläggas. Det blir tillfälle att när vi senare skall debattera trafikpolitiken i allmänhet närmare inskräpa sanningen i det påståendet.

Herr HENMARK (fp):

Herr talman! Efter trafikutskottets ordförandes och herr Magnussons i Kristinehamn ord om 67-kortet finns det kanske inte stora möjligheter

Onsdagen den  
28 mars 1973

*Ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägs-  
linjer m. m.*

att säga någonting som är bättre. Jag vill bara, eftersom jag har en motion i ärendet, understryka att den behandling som här har skett är utomordentligt tillfredsställande.

Frågan är kanske rätt liten i och för sig, men det gäller dock över 1 miljon pensionärer. Dessa har i nuläget inte i någon större utsträckning utnyttjat 67-kortet. Enligt de undersökningar jag har gjort är det knappt var femte pensionär som har utnyttjat detta. Man måste ju sätta ett frågetecken inför ett så ringa utnyttjande av en dylik förmån. Jag tror att förklaringen är att såsom bestämmelserna för våra 67-kort är utformade så är de inte användbara för kortare resor utan endast för sådana resor som kostnadsmässigt överstiger 9 kronor. Det skulle, tror jag, vara mycket attraktivt för våra pensionärer om de finge åka även på korta sträckor med denna rabatt. Det skulle säkert också tillföra statens järnvägar en hel del nya resenärer.

Det bästa förslaget är det som såvitt jag kan förstå herr Magnusson i Kristinehamn kom med, nämligen att våra pensionärer skulle få ett slags honnörskort. Jag har varit inne på en liknande tanke i den motion som jag och herr Jonsson i Mora har lämnat in, nämligen att man borde kunna låta pensionärerna åka på ett slags identitetskort. Det gör ju våra studerande, och en pensionär borde väl ha samma förmåner som en studerande.

Om det inte visar sig lämpligt att genomföra det förslaget, borde man i varje fall införa ett sådant system att 67-kortet får ett betydligt lägre pris än det har nu. 22:50 som kortet kostar i dagens läge är för den som har endast folkpension ett icke obetydligt belopp.

Vidare borde kortet kunna gälla exempelvis för ett år. Genom att det nu gäller bara för fem resor, som dessutom skall vara avverkade inom ett år, kommer på varje resa som man gör minst 4:50 att läggas på av själva kortkostnaden, och detta gör att det inte blir så gynnsamt med 67-kort.

Utskottet säger i sitt betänkande att de här yrkandena delvis bygger på andra förutsättningar än dem som nu ligger till grund för bestämmelserna om 67-kortet, och det är väl riktigt. Men sedan säger utskottet — och jag upplever det som ett faktiskt tillstyrkande av motionen — om motionsyrkandena: "De bör enligt utskottets mening ingå i en mera långsiktig prövning av SJ:s taxefrågor." Vi hade i motionen begärt att Kungl. Maj:t skulle ge detta uppdrag till SJ. Jag fattar det nu som om riksdagen direkt ger uppdraget till SJ, och jag tycker inte det är mindre tillfredsställande att så sker.

Herr talman! Mot denna bakgrund yrkar jag bifall till trafikutskottets hemställan i detta ärende.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Jag vill bara rätta en liten missuppfattning från herr Henmarks sida.

Jag uttalade mig väl inte för något slags identitetskort som skulle gälla i stället för det nuvarande 67-kortet. Jag hänvisade till att i Norge finns någonting som kallas för Honnör-kort, som i stort spelar samma roll som vårt 67-kort, och vad jag åsyftade var att man borde försöka åstadkomma en harmonisering mellan de olika nordiska länderna härvidlag, så att man

Onsdagen den  
28 mars 1973

*Ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägs-  
linjer m. m.*

kunde låta pensionärerna resa i respektive länder med kort som vore utformade på ungefär samma sätt. Om kortet skall utformas som ett identitetskort eller ej har jag inte tagit ställning till — det var tydligen en missuppfattning från herr Henmarks sida.

Herr BÖRJESSON i Falköping (c):

Herr talman! Jag vill gärna instämma i vad trafikutskottets ordförande anförde om utvidgning av SJ:s 67-kort till att gälla även resor i första klass och om att SJ måtte stimulera till en utökning av pensionärsresorna, så att det blir företagsekonomiskt lönsamt för SJ med sådana resor.

Men, herr talman, anledningen till att jag begärt ordet är att jag vill säga några ord i anslutning till trafikutskottets behandling av motionen 87. I denna motion hemställs ”att kvinna med hustrutillägg, som under makens levnadsår haft 67-kort, skall tillerkännas sådant kort även sedan hon blivit änka trots att hon inte är folkpensionär”. Utskottet avstyrker motionen med hänsyn inte minst till, som utskottet skriver, de svåra gränsdragningsproblem som skulle kunna uppkomma vid ett bifall till motionen.

Jag skulle vilja fråga utskottets talesman: Vad är det för gränsdragningsproblem som kan uppkomma? Här gäller det en kvinna som haft hustrutillägg före makens bortgång och som därmed också har fått 67-kort. Det är bara fråga om att denna kvinna skall få behålla sitt 67-kort efter makens bortgång. Hennes ekonomiska ställning kan knappast ha förbättrats genom makens bortgång. Ett borttagande av 67-kortet för hennes räkning innebär att en social förmån upphör med ty åtföljande ekonomiska konsekvenser.

Herr talman! Ett enhälligt utskott har avstyrkt motionen 87, varför jag finner det föga meningsfullt att yrka bifall till motionen.

Herr TURESSON (m):

Herr talman! Det är två frågor som berörs i denna debatt och som jag gärna vill säga några ord om. Den första frågan gäller 67-kortets giltighet. Jag har självfallet full förståelse för önskemålet att utvidga kortets giltighet till första klass och är helt beredd att verka för det i den position jag har — under förutsättning att det är förenligt med SJ:s företags-ekonomiska intressen. Och det tror jag det kan vara. Men det är naturligtvis en avvägningsfråga i vad gäller tillgången på platser som kan ställas till förfogande för rabatterade priser.

Den andra frågan gäller det av SJ begärda tillskottet av statsmedel för att täcka underskottet på busstrafiken på linjen Övertorneå-Pajala. Avslaget i propositionen på den framställningen från SJ är ett klart avsteg från 1963 års riktlinjer för trafikpolitiken. Så länge detta 1963 års beslut gäller skall SJ naturligtvis ha ersättning för olönsam trafik, som företaget åläggs att bedriva av andra skäl än företagsekonomiska, t. ex. regionalpolitiska, sociala eller andra.

SJ har ingenting emot att bedriva sådan trafik, om Kungl. Maj:t ålägger företaget att göra det, men underskottet på den trafiken skall betalas över statsbudgeten. Gör man inte det, så kommer SJ att redovisa förlust, eftersom företaget inte kan lägga över kostnaderna på annan

trafik. Och detta, herr talman, är skäl nog för mig att i den kommande voteringen rösta för reservationen 6.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman! Resonemanget om de 1,8 miljoner kronor som herr Turesson här åsyftade är ju i princip tillämpligt också på de 100 miljoner kronor som SJ begär som ersättning för olönsam järnvägstrafik. I utskottet har vi varit av den uppfattningen att hela denna fråga bör diskuteras i samband med frågan om den mera långsiktiga trafikpolitiken.

Vad sedan gäller herr Börjessons i Falköping fråga vill jag försäkra att vi i utskottet har ägnat det ärendet ingående uppmärksamhet, och givetvis finns det skäl som talar för herr Börjessons motion. Men det finns också gränsdragningsvårigheter. Jag skall här nämna en sådan svårighet och tar som exempel en kvinna som har hustrutillägg men som inte har uppnått folkpensionsålder.

Om hon inte haft hustrutillägg hade hon alltså inte kunnat använda något 67-kort på järnvägen. Nu får hon göra det ändå, därför att det anses skäligt att om makarna vill ut på en resa, så skall hustrun kunna följa med sin man, som är folkpensionär och har 67-kort. Men sedan tänker vi oss att mannen avlider. Herr Börjesson har alldeles rätt i att hustruns ekonomiska förutsättningar inte förbättras därigenom utan snarare försämras. Men det motiv som fanns för införande av 67-kort för kvinnan med hustrutillägg har nu bortfallit. Och det finns många ensamstående kvinnor i hennes ålder som då skulle kunna säga: Om jag som ensamstående kvinna har dålig ekonomi men inte får nedsättning på biljettpriset vid resa med tåg, varför skall då hon få det, när hon nu är ensamstående och har det mycket bättre ekonomiskt än jag?

Det kan ju finnas många sådana fall, och det är gränsdragningsvårigheter av den arten som gjort att vi i utskottet, trots att vi har insett det behjärtansvärda syftet, inte har kunnat tillstyrka herr Börjessons motion.

Herr BÖRJESSON i Falköping (c):

Herr talman! Jag ber att få tacka trafikutskottets ordförande för denna komplettering.

Jag kan naturligtvis förstå resonemanget, att andra ensamstående kvinnor kan säga sig: Jag får inget 67-kort, varför skall då en ensamstående kvinna som haft hustrutillägg ha det? Men den kvinna som har ett 67-kort, vilket dras in i och med att maken går bort, upplever det så, att man rycker undan en social förmån som hon har. Och hennes ekonomiska ställning har ju ingalunda blivit bättre i och med att maken går bort.

Vi skall också komma ihåg att det är ett rätt begränsat antal kvinnor det här kan vara fråga om. Hustrutillägg utgår om hustru till pensionär fyllt 60 år och inte har egen folkpension. Det fordras vidare att makarna varit gifta i fem år. I vissa fall kan man göra undantag; hustrun kan få hustrutillägg innan hon fyllt 60 år eller om makarna varit gifta kortare tid än fem år, men det är i undantagsfall. Det är alltså en mycket liten grupp kvinnor som drabbas av denna indragning av 67-kortet, som de upplever som en mycket stor orättvisa: man drar in en förmån som de tidigare har

Nr 54

Onsdagen den  
28 mars 1973

*Ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägs-linjer m. m.*

Onsdagen den  
28 mars 1973

*Utrikesterminalen  
på Arlanda samt  
Bromma flygplats,  
m. m.*

haft.

Jag är tacksam för svaret, och jag skall, herr talman, vidarebefordra det till dem som har varit i kontakt med mig i detta ärende.

Överläggningen var härmed slutad.

*Mom. 1*

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 6 av herr Magnusson i Kristinehamn, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Magnusson i Kristinehamn begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 1 punkten 15 mom. 1 röstar ja,  
den det ej vill röstar nej.  
Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 6 av herr Magnusson i Kristinehamn.

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

Ja	-	296
Nej	-	15
Avstår	-	1

*Mom. 2*

Utskottets hemställan bifölls.

*Punkterna 16 och 17*

Kammaren biföll vad utskottet i dessa punkter hemställt.

*Punkten 18*

Lades till handlingarna.

**§ 9 Utrikesterminalen på Arlanda samt Bromma flygplats, m. m.**

Föredrogs trafikutskottets betänkande nr 6 i anledning av motioner rörande utrikesterminalen på Arlanda samt Bromma flygplats, m. m.

I detta sammanhang hade behandlats motionerna

1973:742 av fru Eriksson i Stockholm m. fl. (s, c, fp, m) vari föreslagits 1. att förslagshandlingar till en utrikesterminalbyggnad på Arlanda flygplats skulle upprättas enligt rundahusprincipen, som framlagts av en arkitektgrupp, och läggas till grund för avgörandet i en jämförelse med den lösning som redan höll på att utarbetas, och 2. att kostnaderna enligt 1. fick täckas av det begärda byggnadsanslaget,

Onsdagen den  
28 mars 1973

*Utrikesterminalen  
på Arlanda samt  
Bromma flygplats,  
m. m.*

1973:755 av herr Nilsson i Kalmar m. fl. (s) vari hemställda att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t skulle uttala sig för att utredningen rörande den framtida lokaliseringen av flygtrafiken vid Bromma flygplats genom tilläggsdirektiv gavs i uppdrag att även skyndsamt pröva förutsättningarna för att behålla Bromma och övriga nu befintliga närflygplatser intakta för trafik med tystgående kortfärltsflygplan från 1970-talets slut samt

1973:1360 av herr Håkansson m. fl. (c, fp) vari hemställda att riksdagen hos Kungl. Maj:t skulle anhänga att de sakkunniga med uppdrag att utreda den fortsatta lokaliseringen av flygverksamheten på Bromma flygplats gavs sådana tilläggsdirektiv att de fick möjligheter att pröva frågan om lokalisering av flygplatser även med beaktande av möjligheterna att utveckla flygplan som inte åstadkom problem från bullersynpunkt.

Utskottet hemställde  
att riksdagen skulle

1. avslå motionen 1973:742,
2. avslå motionerna 1973:755 och 1973:1360.

Reservationer hade avgivits

1. beträffande utrikesterminalen på Arlanda av herr Lothigius (m) och Clarkson (m) som ansett att utskottet under 1 bort hemställa,

att riksdagen med bifall till motionen 1973:742 som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna vad reservanterna anfört rörande utrikesterminalen på Arlanda m. m.,

2. beträffande Bromma flygplats m. m., av herrar Dahlgren (c), Lothigius (m), Persson i Heden (c), Sellgren (fp), Håkansson (c), Clarkson (m) och Taube (fp) som ansett att utskottet under 2 bort hemställa,

att riksdagen i anledning av motionerna 1973:755 och 1973:1360 i skrivelse till Kungl. Maj:t skulle anhänga att utredningen rörande den fortsatta lokaliseringen av flygverksamheten på Bromma flygplats genom tilläggsdirektiv gavs i uppdrag att även skyndsamt pröva förutsättningarna för att behålla Bromma flygplats med beaktande av möjligheterna att utveckla flygplan som inte åstadkom problem från bullersynpunkt.

Herr DAHLGREN (c):

Herr talman! Reservationen 2 till trafikutskottets betänkande nr 6 gäller lokaliseringen av flygplatser för inrikesflyg. Starka miljöskäl har kunnat anföras för att avlägsna flygplatserna från tätbebyggda områden. Av bl. a. bullerskäl bör den växande flygtrafiken förläggas på betryggande avstånd från bostadsbebyggelse. Såvitt jag förstär var också detta anledningen till att kommunikationsministern sommaren 1972 tillkallade sakkunniga med uppdrag att utreda den fortsatta lokaliseringen av flygverksamheten på Bromma flygplats. Avsikten är alltså att flygverksamheten skall flyttas bort från Bromma till annan plats inom regionen.

En sådan lösning kan vara befogad med de flygplanstyper som hitintills kommit till användning. Det är emellertid uppenbart att nackdelarna med en perifer lokalisering av flygplatserna är stora. Långa

Onsdagen den  
28 mars 1973

*Utrikesterminalen  
på Arlanda samt  
Bromma flygplats,  
m. m.*

avstånd mellan flygplats och tåttort skapar restider som tar bort mycket av de tidsvinster som resenären gjort med själva flygningen.

När man bedömer frågan om flygplatslokaliseringen finns det därför anledning att också ta hänsyn till den utveckling som äger rum då det gäller flygplanstillverkningen. Mycket arbete läggs ned på att få fram mera tystgående maskintyper. I motionen 1360 av herr Håkansson m. fl. omnämns flera projekt som håller på att bearbetas. Man har uppenbarligen nått mycket goda resultat i detta arbete. Buller- och avgasproblemen uppges vara i det närmaste eliminerade. Dessutom lär det vara så att de motorer som det här rör sig om, s. k. fläktmotorer, har den fördelen att bränsleekonomin blir bättre ju tystare de går.

Dessa flygplan kräver förhållandevis korta start- och landningsbanor, och de uppges ge mindre virveffekter i luften. Härigenom får flygfälten ökad kapacitet. I en artikel i Handelstidningen den 24 mars i år hävdar departementssekreterare Lars Ettarp att bullerproblemets eliminering och frekvenshöjningen gör att t. ex. Bromma flygplats med utnyttjande av kortfältplan får kapacitet att ta emot hela inrikesflyget, i vart fall fram till år 2 000.

Det är naturligtvis angeläget att tillvarata de möjligheter som de tystgående kortfältplanen ger. De sakkunniga med uppdrag att utreda den fortsatta lokaliseringen av flygverksamheten på Bromma flygplats har enligt sina direktiv att förutsättningslöst pröva olika alternativa lägen, dock inte en fortsatt drift av Bromma.

Olika opinionsyttringar tyder på att det kan bli svårt att finna en plats där flyget kan känna sig välkomnat av de kringboende. Med tanke på detta och inte minst mot bakgrunden av att man kan räkna med tystgående plan inom en snar framtid bör enligt vår mening de sakkunnigas prövning innefatta också Bromma flygplats. Som vi även erinrar om i reservationen är placeringen av en flygplats för inrikesflyget i Stockholmsområdet med hänsyn till Stockholms betydelse för landsorten i hög grad en viktig fråga även för befolkningen utanför Stockholmsregionen, vilket också har poängterats i motionen 755 av herr Nilsson i Kalmar m. fl.

Jag yrkar, herr talman, bifall till reservationen 2 i trafikutskottets betänkande nr 6.

I detta anförande instämde herr Dockered (c).

Herr SELLGREN (fp):

Herr talman! Frågan om den framtida flygverksamheten på Bromma har varit föremål för många och inte sällan heta debatter både här i riksdagen och i andra fora.

Särskilt brännande blev situationen när Linjeflyg begärde dispens för provflygning med en ny jetplanstyp, Fokker F 28. Jet är som bekant förbjudet för reguljär trafik på Bromma med hänsyn till den hittills vanligen höga bullernivån för jetplan av större typ.

För att Linjeflyg skall kunna fortsätta med den inrikes flygverksamheten är det ett livsvillkor för bolaget att flygplansflottan förnyas. Den nuvarande uppsättningen av Convair Metropolitan är i genomsnitt 19 år

gammal. Det är helt klart att en otidsenlig plantyp för med sig försämrad driftsekonomi och otillfredsställande service för resenärerna. Redan genom den trafikpolitik vi accepterat, som bl. a. innebär krav på kostnadstäckning, ligger de inrikes flygpriserna i vårt land högt i förhållande till andra länders.

Om man därtill får ett tryck på taxenivån genom kostnadskrävande propellerplan, skall man inte förundra sig över att flygbenägenheten sjunker och kostnadskurvan skär intäktskurvan, vilket i klartext betyder att företaget går med förlust.

En förutsättning för att den inrikes flygtrafiken skall kunna utvecklas normalt är alltså övergång till tidsenliga och driftekonomiska plan, och då måste det bli jet. Linjeflygs dispensansökan tillstyrktes av luftfartsverket. I samband med behandlingen i departementet var den lokala opinionen så stark att kommunikationsministern i samband med dispensmedgivandet satte som riktpunkt att Bromma flygplats skulle avvecklas år 1978. Jag tror han fattade beslutet med smärta. För att kunna fullfölja detta beslut tillsattes en utredning om den fortsatta lokaliseringen av flygverksamheten på Bromma flygplats. Avsikten är att finna lämpliga flygplatsalternativ för de skilda aktiviteter som nu förekommer på Bromma. Det sannolika är att utredningen föreslår att den reguljära trafik som bedrivs av Linjeflyg flyttas till Arlanda och övriga aktiviteter till någon annan plats.

I det här inlägget skall jag närmast beröra de reguljära flygförbindelserna. Beträffande övrig flygverksamhet vill jag endast anmärka att utredningen enligt min mening sannolikt fått en närmast omöjlig uppgift, eftersom närflygplatsfrågan tidigare varit föremål för noggranna inventeringar utan att man nått några acceptabla lösningar.

Det synes mycket anmärkningsvärt att hänsyn tagits uteslutande till den lokala opinionen i Stockholm. Dessutom framhålls att denna är fullkomligt enig. Jag vill inte polemisera mot detta mera än genom att säga att jag på goda grunder hyser tvivel om hur stor den enigheten egentligen är.

Däremot *vet* jag att de människor som behöver använda flyget för att resa till Stockholm – och det torde vara den helt övervägande delen av resenärerna – kräver att i hjärtat av Sverige finns en närflygplats. Samtliga linjer som nu trafikerar Bromma är att hänföra till typen medel- och kortdistansflyg, och för att dessa skall vara attraktiva krävs närflygplatser. Arlanda kan härvidlag inte betecknas som närflygplats.

Det har framhållits i tidigare debatter, i de motioner som behandlats av utskottet och i reservationen 2 till det betänkande vi nu behandlar att utvecklingen mot tystgående plan är snabb. Redan det omstridda Fokker F 28 utgör ett stort steg i den riktningen. Jag finner det därför angeläget att vad luftfartsverket anförde i sitt yttrande över besvären, nämligen att utredningen borde beakta förutsättningarna att bibehålla Bromma, inte negligeras.

Jag vill liksom herr Dahlgren referera till artikeln i Göteborgs Handels- och Sjöfarts-Tidning av departementssekreterare Lars Ettarp i inrikesdepartementet. I artikeln redogörs för hur det runt om i världen projekteras tystgående kortfäلتsflygplan. Före 1970-talets slut kommer det att finnas

Nr 54

Onsdagen den  
28 mars 1973

*Utrikesterminalen  
på Arlanda samt  
Bromma flygplats,  
m. m.*

Onsdagen den  
28 mars 1973

*Utrikesterminalen  
på Arlanda samt  
Bromma flygplats,  
m. m.*

leveransfärdiga plan med en bullerutbredning som är cirka en tjugondel av vad dagens flygplan ger. Även Sverige ligger långt framme i detta utvecklingsarbete genom SAAB:s medverkan inom Europlane Ltd. Några få år innan SAAB kommer ut på marknaden med ett miljövänligt flygplan, som kan trafikera de få närflygplatser vi har, är man alltså i den svenska riksdagen beredd att lägga ned en närflygplats som Bromma. Ett genomförande av kommunikationsministerns intentioner skulle följaktligen medföra en utflyttningskostnad för Brommaflyget, beräknad till cirka 120 miljoner kronor — jag har inte kontrollerat kostnaden, men den torde ligga någonstans i den storleksordningen — och samtidigt begränsa marknaden för ett svenskt tystgående flygplan. Var finns logiken och den långsiktiga planeringen i ett sådant beslut?

Vill man ha en förutsättningslös utredning angående flygtrafiken på Bromma, måste rimligtvis alla tänkbara alternativ prövas. Det kravet måste ställas av hänsyn till alla som berörs av den aktuella flygverksamheten. Det gäller inte minst de människor i Stockholms närhet som blir tänkbara mottagare av det buller Brommaborna inte accepterar. Man blir ju inte av med bullret bara genom att man flyttar på det. Den enda utvägen är att påverka den tekniska utvecklingen, så att bullerkällan bekämpas, och därvidlag är vi, som jag antytt, på god väg att nå riktiga lösningar. I det läget är det helt ofattbart, ja oacceptabelt, att en utredning bedrivs med så begränsade direktiv som Brommautredningen arbetar efter.

I reservationen 2 föreslår vi att den utredningen får vidgade direktiv, och till denna reservation ber jag att få yrka bifall.

Herr NILSSON i Kalmar (s):

Herr talman! I motionen 755 har jag och några medmotionärer hemställt om att utredningen rörande den framtida lokaliseringen av flygtrafiken vid Bromma flygplats genom tilläggsdirektiv ges i uppdrag att skyndsamt pröva förutsättningarna för att behålla Bromma och övriga befintliga närflygplatser intakta för trafik med tystgående kortfärlts-flygplan från 1970-talets slut.

Utskottet har yrkat avslag på denna hemställan, och jag skulle därför vilja säga några ord om bakgrunden när det gäller Bromma flygfält. År 1947 upplät Stockholms stad Bromma flygplats till staten på 50 år. Avtalet gäller alltså nästan fram till år 2 000. Staten avkrävdes då en försäkran om att upprätthålla flygtrafik på Bromma under dessa 50 år. Samtidigt förband sig Stockholms stad enligt avtalet att ej vidta åtgärder, varigenom statens utnyttjande av flygplatsen fördröades eller försvårades.

Vad håller man nu på att göra här, och vilka är motiven? Jo, i dag kräver man från Stockholms kommun att Bromma flygplats skall läggas ned. Till detta reagerar utskottet på följande sätt: "Mot bakgrund av det anförda och särskilt med hänsyn till den opinion i frågan som råder på kommunalt håll, har utskottet ej ansett sig kunna tillstyrka motionerna såvitt gäller flygverksamheten på Bromma."

Egentligen är det rätt märkligt att utskottet över huvud taget inte nämner någonting om detta avtal. Att man från Stockholms sida inte gör så är fullt begripligt, men jag hade nog väntat mig att så skulle ha skett

Ondsdagen den  
28 mars 1973

*Utrikesterminalen  
på Arlanda samt  
Bromma flygplats,  
m. m.*

från utskottet. Det är frestande att fråga utskottet vilken hänsyn man är beredd att ta till den kommunala opinionen i övriga delar av landet. Det måste för utskottet finnas anledning att beakta den kommunala opinionen inte bara i Stockholm utan också i andra regioner som är berörda av denna fråga. Jag har ett flertal bevis för att det ute i landet i dag föreligger ett betydande motstånd mot en nedläggning av Bromma flygplats.

Här har förut nämnts att Brommas vara eller inte vara inte enbart är en Stockholmsangelägenhet. Stockholm är landets huvudstad med merparten av vår riksomfattande service, och för oss i landsorten är det av utomordentligt stor betydelse att kunna nå landets administrativa centrum så snabbt och billigt som det över huvud taget är möjligt. Detta måste man försöka förstå i Stockholm. Vi har problem, som gör att vi i och för sig kan begripa att bullret är besvärande, men vi kräver samtidigt att Stockholms kommun tar hänsyn till landsortsintressena. Man skulle kunna säga, att Bromma flygplats är en riksangelägenhet på samma sätt som byggandet av Stockholms tunnelbanor är det.

Att inrikesflyget fungerar på bästa sätt är av utomordentlig betydelse för många av våra regioner ute i landet. Att motarbeta detta eller utvecklingen över huvud taget på detta område är enligt min mening omöjligt. Det går inte att hindra människornas krav på säkra och snabba transporter.

Det bör vidare uppmärksammas att en stor del av den bebyggelse som nu störs vid Bromma har tillkommit efter det att flygplatsen blev uppbyggd. Hur överensstämmer detta med avtalet? Man har byggt i Brommaområdet i full vetskap om att det kan bli störningar, och då kan man näppeligen efteråt komma och ställa de krav som man nu gör.

Eftersom utvecklingen nu går mot mera tystgående flygplanstyper finns det all anledning att lugna sig och i varje fall utreda frågan. Här har förut talats om utvecklingen på flygets område. Initierade bedömare hävdar i dag att flygets bullerproblem kommer att i det närmaste vara helt försvunna inom loppet av 10 à 12 år. Utvecklingen mot tystgående flygplan pågår alltså för fullt ute i världen. Från svensk synpunkt är detta av utomordentligt stor betydelse framför allt med tanke på SAAB:s vidare utveckling och med hänsyn till att SAAB har ingått i ett utvecklingsbolag just på detta område. Tillsammans med övriga vinster, ekonomiska och andra, skulle detta kunna öppna möjligheter för SAAB:s utveckling på den civila sidan. Det förutsätter ett engagemang från statens sida så att vi får fram en produkt, som SAAB kan tillverka för den händelse militärflyget kommer att stoppas mer eller mindre. Flygplan av typ Viggen kommer vi väl knappast att få i fortsättningen.

Bullermattan från ett tystgående s. k. QTOL-plan har beräknats bli mycket liten. Jag skall visa detta på TV-skärmen. Den översta bilden illustrerar dagens konventionella flygplans bullermatta, medan den nedre bilden visar den bullermatta som dessa tystgående plan skulle lämna. Detta innebär att det för Brommas del skulle bli mycket obetydliga störningar. Som synes är det en utomordentligt stor skillnad.

Samtidigt med denna utveckling på flygplanssidan skulle vi vara beredda att nu skrota våra närflygplatser. Man kan allvarligt ifrågasätta

Onsdagen den  
28 mars 1973

*Utrikesterminalen  
på Arlanda samt  
Bromma flygplats,  
m. m.*

om det kommer att göras en rimlig avvägning mellan regionalpolitiska hänsyn ute i landet och Stockholms jag skulle vilja säga markspekulativa intressen.

Förutsättningarna för ett bra inrikesflyg är att man kan utnyttja den bästa tekniken och att man kommer ifrån långa och tidsödande marktransporter som också fördyrar. Sturup kan belysa vad som händer när man flyttar ut flygplatserna alltför långt från befolkningscentra.

Linjeflygs totala trafik på Sturup har gått ned med stora tal. För linjen Malmö–Norrland och vice versa är nedgången 15 procent, för Göteborg–Malmö 23 procent, för Visby–Malmö 16 procent, för Kalmar–Malmö 39 procent och för Ronneby–Malmö hela 62 procent, i genomsnitt en nedgång på 27 procent. Det är att märka att dessa siffror gäller efter avdrag för inställda turer, där man tagit hänsyn till inställandet på grund av dåligt väder. Det är således inte vädret som är boven i dramat i detta fall utan det är helt den placering som flygplatsen har fått.

Det är för övrigt inte så märkligt. En person som skall flyga tur och retur Stockholm–Malmö får i dag åka buss 16 mil, eller om man så vill sträckan Stockholm–Norrköping. Det innebär dessutom att han får en reell kostnadsökning för resan på ungefär 40 kronor. Resande till Göteborg kommer så småningom att få uppleva ungefär detsamma. För resande från Stockholm till Malmö eller Göteborg betyder detta kanske inte så mycket, eftersom det på dessa sträckor finns snabba tågförbindelser. Men vad händer i övriga regioner i landet, om Linjeflyg tvingas flytta till exempelvis Arlanda? Då riskerar enligt min uppfattning inrikesflyget att helt förlora sin roll i regionalpolitiken. Detta i ett läge då vi beslutat och håller på att besluta om utflyttning av statliga verk till vissa regioner i landet, som kommer att vara beroende av snabba kommunikationer inte minst till Stockholm.

I stället för en planerad utbyggnad – för den händelse att Brommafältet bibehålles – i Kramfors, Linköping, Arboga, Örebro, Skara och Trestad och vad det nu kan bli fråga om uppstår stora svårigheter för de orter som i dag trafikeras av Linjeflyg.

Man kan fråga sig vad det kostar att skrota ned Bromma flygplats och vad det kostar att flytta till Arlanda och bygga nytt där. Vad en nedskrotning av Brommafältet skulle kosta känner jag inte till och har inte några beräkningar på, men kostnaderna för flyttning till Arlanda har beräknats, som förut sagts, till 120 à 150 miljoner kronor.

Jag frågar mig: Vem skall betala – Stockholms kommun eller staten? Den frågan skulle jag vilja ha ett svar på. Om staten skall betala, hävdar jag på det bestämdaste att innan beslut i denna fråga fattas bör en avvägning ske mot andra regioners behov av investeringar i flygplatser ute i landet. Det kan inte vara rimligt att lägga pengarna på detta utan att samtidigt väga in vilka behov regionerna i landet i övrigt har. Jag tror inte att det finns någon flygplats ute i den s. k. landsorten som inte i dag har behov av betydande investeringar, och det skall också vägas in i sammanhanget. Jag vill understryka att detta är en regional jämlikhetsfråga av mycket hög dignitet.

Förutom det förhållandet att flyttningskostnaderna blir betydande beräknas också driftkostnaderna av olika slag bli betydligt större på

Onsdagen den  
28 mars 1973

*Utrikesterminalen  
på Arlanda samt  
Bromma flygplats,  
m. m.*

Arlanda. Det rör sig om miljonbelopp. Jag kan nämna att bara en genomsnittlig ökning av flygtiden genom väntan eller försenade inflygningsprocedurer på endast en minut i genomsnitt för Linjeflygs linjerörelser i Arlandaområdet innebär en ökad årskostnad för Linjeflyg på 1 330 000 kronor; är den genomsnittliga förseningen två minuter blir kostnadsökningen 2 660 000 kronor per år osv.

Nu är det väl inte bestämt att Arlanda skall väljas, men siktar man på det, är det väl tveksamt om Arlanda över huvud taget i dagens läge kan ta emot Linjeflyg med hänsyn till de stora trafiktoppar Linjeflyg har morgon och kväll. Jag tror att det kommer att betyda svårigheter att göra det, och det kan i sin tur medföra inskränkningar i verksamheten.

Andra utredningar som har gjorts i Stockholms län har visat, som herr Sellgren förut sade, att något alternativ till Bromma finns inte på acceptabelt avstånd från centrum. Det har vidare av experter hävdats att i slutet av 1970-talet och början av 1980-talet kommer kapaciteten på Bromma under alla förhållanden inte att räcka till. Det innebär att man ånyo måste flytta inrikestrafiken. Vart den då skall flyttas vet väl ingen, men en ny flyttning blir i så fall nödvändig. Jag ifrågasätter: Kan det vara en klok investering som man här har tänkt sig att göra?

Dessutom bör vi inte bortse från behovet av en alternativflygplats i Stockholmsregionen. Jag anser att en nedläggning av Bromma innebär kostnader av sådan storleksordning att förslaget inte är acceptabelt i dagsläget. Det innebär också, som jag förut har pekat på, regionala olägenheter för landet i övrigt av sådan karaktär och storleksordning att förslaget inte heller av den anledningen kan accepteras. Det innebär för övrigt så stora nackdelar i förhållande till eventuella fördelar att de sakkunniga också bör pröva ett bibehållande av Bromma med hänsyn till de tystgående plan som vi vet kommer att kunna tas i trafik.

Mitt och mina medmotionärers yrkande i motionen 755 har upptagits i reservation nr 2, och det innebär, herr talman, att jag vid omröstningen avser att rösta på den reservationen.

Herr CLARKSON (m):

Herr talman! När man lyssnar till debatten om trafikutskottets betänkande nr 6 och därmed om de båda stora civila flygplatserna i Stockholms närhet, har man intrycket att det trots allt är olyckligt att debatten om dessa ting förs gemensamt. Det hade av många skäl varit bättre om vi talat om Bromma för sig och, som jag strax kommer att göra, om Arlanda för sig.

Jag har skrivit ner några synpunkter om Bromma men finner som vanligt att de tidigare talarna har radat upp de flesta av de skäl som jag har kommit på. Jag skall därför lämna mitt lilla manuskript på den punkten och mera spontant säga någonting om Bromma.

Bromma är faktiskt en av de allra bästa europeiska civilflygplatserna, särskilt om man jämför den med dem som ligger mycket nära de stora huvudstadsregionerna. Bromma är en tillgång rent landningsfrekvensmässigt, har ett bättre klimat – bra mycket bättre – än det näraliggande Arlanda har. Vidare kan man, som redan sagts, av trafiksäkerhetsskäl inte ha endast en stor flygplats i huvudstadsregionen. Det måste finnas två.

Onsdagen den  
28 mars 1973

*Utrikesterminalen  
på Arlanda samt  
Bromma flygplats,  
m. m.*

Någon har sagt att det bara är att flytta Bromma. Att bygga en ny flygplats kostar väl, herr kommunikationsminister, några hundra miljoner, och det skall ju någon betala. Att flytta Bromma flygplats kostar alltså mycket pengar, att rusta upp den kostar kanske bara tiondelen. Regeringen bestämmer sig för att plöja upp en flygplats, vilket jag tycker är olyckligt, och bestämmer sig för att låta den andra expandera på ett som jag också tycker olyckligt sätt.

Detta var mina privata synpunkter. Vad jag och min kollega från moderata samlingspartiet har tagit ställning till i Brommaärendet är egentligen att man i dag inte skall bestämma att Bromma skall vare sig försvinna eller ligga kvar. Vi vill att den nu tillsatta utredningen skall få tilläggsdirektivet att undersöka båda möjligheterna. Man bör inte i dag ta ställning och säga att flygplatsen skall bort eller ligga kvar. Man bör låta utredningen på sakliga grunder komma fram med material som ger oss tillräckligt underlag för att besluta om Brommas framtid. Bromma ligger kanske olämpligt i dag ur miljösynpunkt och boendesynpunkt, men det kan hända att den ligger alldeles förträffligt om fem–sex eller tio år. Det skall man inte utesluta.

Därmed har jag förklarat vår inställning, och jag yrkar, herr talman, bifall till reservationen 2 vid trafikutskottets betänkande nr 6.

Jag går så över till frågan om Arlandautbyggnaden. Jag gläder mig åt att statsrådet Norling är här och lyssnar på den plädering jag skall göra mot den tilltänkta utformningen av utrikesterminalen. Jag kommer om en stund att för kammaren presentera det rundahusalternativ som jag är säker på att de flesta av kammarens ledamöter känner till alltför litet om. Jag kommer att göra det genom att visa färgdiabilder på TV-skärmen – för första gången här i kammaren. Jag säger det redan i början av mitt anförande för att försöka locka alla de kammarledamöter som nu sitter på sina rum och hör detta anförande att komma hit ned.

Men vida viktigare tycker jag faktiskt att det är att jag med denna plädering kan få vår kommunikationsminister att tänka efter om det inte finns någonting som inte är bra i detta fall, om man inte skall tänka över riktigt noga en gång till när det gäller Arlandaterminalens utformning. Sasom den nu är tänkt att utformas, herr Norling, blir den byggd enligt det skräckexempel på terminalbyggnader som Kastrup utgör – och vars nackdelar vi alla känner till. Den terminal som finns på Kastrup är passagerarovänlig, och man tänker bygga en likadan på Arlanda, fast i något förminskad upplaga.

Herr Lothigius och jag har i reservationen 1 vid trafikutskottets betänkande nr 6 yrkat bifall till motionen 742 till årets riksdag av fru Eriksson i Stockholm m. fl. I motionen föreslås för det första att förslagshandlingar till en utrikesterminalbyggnad på Arlanda flygplats måtte upprättas enligt rundahusprincipen och läggas till grund för avgörandet i en jämförelse med den lösning som redan håller på att utarbetas. För det andra föreslås i motionen att kostnaderna för detta få tas av det begärda statsanslaget.

I januari 1971 presenterade den s. k. rundahusgruppen en rad generella byggnader för stora hallar för kungl. byggnadsstyrelsen. KBS fann detta intressant och frågade gruppen om denna byggnadstyp kunde

appliceras på program Arlanda 70. Av olika anledningar hade någon arkitektävling om Arlandas utrikesterminal inte kommit till stånd, vilket KBS beklagar. KBS såg nu en möjlighet att få en utvärdering av åtminstone två alternativ. KBS tillhandahöll gruppen program Arlanda 70 och övrigt erforderligt material.

I september samma år gjorde KBS en kostnadsjämförelse mellan rundahus- och fingerhusalternativen och fann att runda huset blev ca 15 miljoner kronor billigare. KBS betraktade det som ett villkor för att runda huset skulle vidareutvecklas att det var billigare, vilket deras egen kostnadsberäkning också visade att det skulle bli.

Runda huset presenterades genom KBS:s försorg för luftfartsverket i november samma år. Vissa propäer framfördes då av luftfartsverket, vilka rundahusgruppen beaktade, och terminalens utformning ändrades i överensstämmelse härmed. I februari 1972 överlämnade rundahusgruppen vissa handlingar i informationspärm till luftfartsverket och KBS. Med dessa som underlag har KBS gjort en kalkyl, som visar att runda huset blir ca 12 miljoner kronor billigare än fingerhusalternativet. Denna kalkyl omfattar byggnad, plattform, ramp och utrustning. Det är den kalkyl som fortfarande gäller.

Under tiden har rundahusgruppen kontaktat olika myndigheter såsom brandchefen i Märsta, yrkesinspektionen och brandinspektionen och redogjort för byggnadens funktion och i samtliga fall fått principgodkännande, innebärande att gällande normer och krav uppfylls i rundahusalternativet. Luftfartsverket redovisade sina och SAS:s synpunkter vid två sammanträden i april. Dessa synpunkter byggde på felaktiga antaganden och visade att man inte till fullo förstått runda husets funktion.

Rundahusgruppen fick vid dessa sammanträden knappast någon tid till förfogande att bemöta påståenden men gjorde det senare, bl. a. genom skrivelser och vid den uppvaktning hos kommunikationsministern som gruppen gjorde i maj samma år. Statsrådet Norling lät ärendet gå på remiss till luftfartsverket som upprepade sina tidigare framförda felaktiga påståenden. Trots att dessa punkt för punkt bemötts, klarlagts och tillbakavisats i rundahusgruppens digra remissinlaga lämnade departementet gruppens önskan att få göra förslagshandlingar för att få till stånd en objektiv, rättvisande utvärdering utan åtgärd. Ärendet togs upp i två interpellationer och i en enkel fråga under höstriksdagen i fjol, men som bekant var herr Norling inte beredd att ompröva sin ställning.

För att ge riksdagen tillfälle att yttra sig i denna riksviktiga fråga, väcktes den av mig tidigare nämnda fyrpartimotionen med fru Nancy Eriksson i Stockholm som första namn.

Jag avser i detta anförande ingalunda att lägga tyngdpunkten på önskemålet att få rundahusalternativet realiserat på Arlanda utan framför allt att vända mig mot den handläggning som varit i ärendet. Jag skall nu redogöra för hur det hela har gått till.

Sedan KBS bestämt sig för att få runda huset belyst efter program Arlanda 70 meddelades luftfartsverket att det fanns ett alternativ och att det vore värdefullt att studera detsamma ingående och på lika villkor med fingeralternativet. Förslagshandlingar för runda huset skulle ge ett tillräckligt underlag för en rättvis bedömning.

Onsdagen den  
28 mars 1973

*Utrikesterminalen  
på Arlanda samt  
Bromma flygplats,  
m. m.*

KBS har erinrat om att vid tiden för tidigare yttrande några alternativa lösningar ej förelåg, och således hade KBS vid det laget bara att godkänna programillustrationen till fingerlösningen.

KBS hade förutsatt en av KBS och luftfartsverket gemensam bedömning av rundahusalternativet. Detta skedde inte, utan luftfartsverket gjorde bedömningen av rundahusförslaget tillsammans med de konsulter som ritat fingerhusalternativet. Ett sådant partiskt förfarande måste anses helt otillfredsställande.

Vad gäller marktrafik till och från terminalen ansåg av KBS kallad utomstående konsult att någon rättvis värdering inte kunde ske utan att rundahusalternativet gavs samma förutsättningar som fingerlösningen. Detta har inte beaktats.

Vad gäller markfordon har luftfartsverket framhållit att det måste planeras med hänsyn till ökad användning av antalet fordon per passagerare. Detta måste ju från transportsynpunkt vara fullständigt fel, eftersom trenden går mot ökat antal passagerare per fordon, dvs. kollektiv trafik.

Invändningarna mot rundahusalternativet är oriktiga även i detta avseende. Rundahusförslaget tar hänsyn till ökad kollektiv trafik med central utformning av sådan trafik till terminalen.

Luftfartsverket anser att utbyggnadsplanen är likvärdig för finger- och rundahusförslagen. Kan man verkligen säga så när man vet att rundahusförslaget fullt utbyggt drar 250 000 kvadratmeter mindre mark i anspråk? Detta har inte heller beaktats i luftfartsverkets remissvar.

De båda alternativen är likvärdiga ur ventilationssynpunkt. Ventilationen löses med konventionella metoder. Yrkesinspektionen, brandchefen i Märsta och brandinspektionen anser att trafikramp och huset i övrigt går att ventileras och brandskydda med sedvanliga metoder, och därmed är rundahusförslaget fullt lämpligt ur arbetsmiljösynpunkt.

Inte heller denna viktiga synpunkt beaktas i luftfartsverkets remisskrivelse, utan SAS:s PM har fått ligga till grund för svaret även i dessa frågor.

Vad gäller personalbehovet i den kommande terminalbyggnaden har det redovisats hur en minskning kan ske i rundahusförslaget. Så kan t. ex. personal sparas med hänsyn till placering och utformning av passfilter, serveringslokaler och butiker. Detta har kunnat ske tack vare husets flexibla utformning. Luftfartsverket har inte beaktat dessa möjligheter heller i sitt remissvar.

Rundahusgruppens bemötande av SAS:s PM har heller inte beaktats. Och ändå handlar det om sådana väsentliga uppgifter som lutningen på passagerarbryggor, nivåflyttningar med bagage, rulltrappor, ytuppgifter m. m. m. m.

Luftfartsverkets påstående att det är på eget initiativ rundahusgruppen arbetat är felaktigt! Gruppen har tillfrågats av KBS om möjligheterna att på en generell lösning anpassa Arlanda 70-programmet. Förutsättningen har vidare varit att den kalkyl som KBS upprättade ej visade högre kostnad än fingerlösningen. Det har jag redan sagt att den inte gjorde. KBS:s kostnadskalkyl visade lägre kostnad än fingerlösningen, varför utredningsarbetet enligt rundahusförslaget fortsatte.

Det framgår att under handläggningen något egentligt samråd inte

skett mellan luftfartsverket och rundahusgruppen. Luftfartsverket har inskränkt sig till kritiska kommentarer till rundahusförslaget vid några sammankomster.

Det framgår även av luftfartsverkets remissvar att rundahusgruppen blott erhållit vissa dimensioneringsanvisningar och bara en del av luftfartsverkets utredningsmaterial. Det måste anses helt otillfredsställande och direkt felaktigt med en sådan handläggning av ett ärende av detta slag och denna dimension.

Alla uppgifter med tillhörande handlingar från samrådsmöten skulle ha lämnats till utredningsgruppen för rundahusförslaget för att möjliggöra en saklig bedömning. Nu har i stället en illa underbyggd kritik levererats. Det har gått prestige i ärendet. Departementet har måst fatta sitt beslut på underlag som inte varit fullödigt och allsidigt belyst. Detta är verkligen mycket otillfredsställande. Rundahusförslaget har dock visat stor styrka i anpassbarhet och passagerarvänlighet och när det gäller investerings- och driftkostnader. Det är ovillkorligen nödvändigt att rundahusförslaget ges samma förutsättningar som fingeralternativet, och därför måste förslagshandlingar tas fram också för det.

Med hänsyn till projektets stora betydelse hade tävlingsformen varit den mest ändamålsenliga. Det går inte att bara åberopa vissa experter; detta visar många genomförda arkitekttävlingar. Som exempel kan nämnas sjukhusbyggen, där intressanta och mycket användbara idéer många gånger har lämnats av förslagsställare som inte tidigare har sysslat speciellt med sjukhusbyggnad.

Att åberopa tidsnöd är inte heller godtagbart, eftersom projektansvariga i god tid borde ha planerat för denna form av konkurrens för att på så sätt få den bästa terminalbyggnaden på Arlanda uppförd.

När ett alternativ så tidigt som hösten 1971 delgavs luftfartsverket genom KBS:s försorg skulle luftfartsverket ha planerat så, att alla de uppgifter och material som fanns tillgängliga kunde ha ställts till rundahusgruppens förfogande. Likaså är det självklart att sammankomster borde ha skett kontinuerligt med rundahusgruppen. Ett sådant sätt att sköta handläggningen hade också givit underlag för sakliga bedömningar av projekten. Det hade besparat kammaren denna debatt och givit landet den utformning av terminalbyggnaden som varit den riktiga både ur funktionssynpunkt och ur ekonomiska synpunkter. Tryckta anvisningar från finansdepartementet finns och skulle ha följts. När nu endast programillustrationer funnits att föreläggas regeringen borde ett bättre och mer genomarbetat material, dvs. förslagshandlingar, rörande båda alternativen i stället ha lagts fram för likvärdig bedömning. Hade frågan skötts på det sättet hade vi haft en helt annorlunda situation i dag, därom är jag övertygad.

Jag har med detta klandrat handläggningen av detta ärende. Jag kommer nu att lämna kammaren en kort beskrivning av rundahusalternativet; jag gör det i form av kommentarer till några diabilder som jag visar på kammarens TV-skärm.

I runda huset angör de 20 flygplanen husets periferi runt hela omkretsen. Alla uppställningsplatser är helt likvärdiga och kan ta emot vilka flygplanstyper som helst. Särskilt för jumbojet är detta fördelaktigt.

Onsdagen den  
28 mars 1973

*Utrikesterminalen  
på Arlanda samt  
Bromma flygplats,  
m. m.*

Flygplanen kan för egen kraft – dvs. utan bogsering – angöra alla platser runt huset utan att störa någon annan verksamhet.

Runda huset är inte större än att det rymms mellan fingrarna i fingeralternativet. Detta visar fördelen av en kompakt lösning.

Passagerarna förflyttar sig i runda huset företrädesvis i radiell riktning. I fingeralternativet däremot sker förflyttningen i husets längdriktning, ut i fingerspetsarna. Bilangöring kan ske i runda huset var som helst utefter den runda angöringssträckan utanför incheckningshallen. Efter avstigning förflyttar sig passagerarna radiellt mot husets mitt och passerar incheckningen, som är av genomströmningstyp. Passageraren väljer sedan den rulltrappa som ansluter till aktuell avgångsgate. De största flygplanen kan i runda huset angöra nära passkontrollen, vilket inte är fallet i fingeralternativet, där de endast kan angöra längst ut på fingrarna; detta betyder långa gångavstånd.

Det är att märka att över hälften av antalet gates i fingeralternativet är belägna i fingerspetsarna vilket medför att huvuddelen av passagerarströmmarna får de längsta gångavstånden.

Nästa bild visar fingeralternativet med några av de trånga passagerarna för resenärerna. De avresande anländer i fingeralternativet med buss eller bil till avstigningsrampen utanför avgångshallen. Resenär som korttidsparkerar måste i fingeralternativet förflytta sig med bagage i två olika rulltrappor. Härvid måste man efter första rulltrappan korsa mötandehallen för att sedan ta en ny rulltrappa. I runda huset kommer resenären direkt till avgångshallen från parkeringen utan nivåförflyttning.

Efter incheckningsförfarandet i fingeralternativet måste resenären vända sig om och bana sig väg genom den bakomvarande kön. I runda huset fortsätter passageraren rakt fram efter incheckningen, varför inga orienteringsproblem uppstår. Passagerarna förflyttar sig sedan i båda alternativen genom passkontrollen in i avgångshallen.

Vilka passagerarströmmar och konfliktsituationer som då kan uppstå i fingeralternativet framgår av nästa bild, som visar passkontroll och passagerarströmmar i fingeralternativet och i runda huset. Om vi först tittar på runda huset finner vi att någon egentlig störning av passagerarströmmarna ej äger rum i samband med passkontroll och förflyttning till och från gates, restaurang, tax-free shop och liknande aktiviteter.

I fingeralternativet förflyttar sig resenären efter passage av passkontrollen i mittkorridoren ut till aktuell gate. Här möter han hemvändande resenärer som skall leta sig fram till rulltrappan, vilken leder ned till bagageutlämningen. En transferpassagerare skall i fingeralternativet likaledes möta hela passagerarströmmen och leta sig fram till den över 200 meter långa korridoren, som går till det andra fingret. Samtidigt försiggår här korsande passagerarströmmar från och till bl. a. gates, cafeteria och tax-free shop. Vi måste ställa oss frågan: Kan detta såväl i dag som i framtiden anses ur planerings- och miljösynpunkt acceptabelt? När jag gick igenom de här bilderna sade jag mig att detta nästan är en illustration av en modern myrstack. Folk korsar varandra och krokar med varandra ideligen. Det är precis som på Kastrup. Man kan samtidigt konstatera att någon direkt förbättring av detta förhållande inte är möjlig på grund av fingerlösningens dåliga flexibilitet och anpassbarhet.

Onsdagen den  
28 mars 1973

*Utrikesterminalen  
på Arlanda samt  
Bromma flygplats,  
m. m.*

Följande bild visar hur passfiltren kan dimensioneras efter olika resandeströmmar. Passfilter för ankommande och avgående passagerare är i runda huset belägna på samma våningsplan och är utformade så att det är möjligt att under lågtrafiktid endast ha en passkiosk bemannad. Under högtrafiktid ges dessutom möjlighet till ett bättre utnyttjande av kapaciteten i kontrollen, då man kan ha flera filter öppna i den mest trafikerade riktningen. Bilden visar ett av de ställen i runda huset där man kan spara personal. Runda huset blir genom sin kompakta utformning mer driftekonomiskt än fingeralternativet.

I fingeralternativet innebär uppdelningen i fyra passfilter att man på chartersidan får två passkontroller men kontroll för avgående i ett övre våningsplan och kontroll för ankommande i våningsplanet under. Samma förhållande gäller i fingret på reguljärsidan. Fingeralternativet ger således en lösning som kräver fyra på olika ställen placerade passfilter och måste därför ges ökade driftkostnader, dvs. personalkostnader.

Vi ser på nästa bild hur det är med sektorsutnyttjandet i runda huset. Vid lågtrafiktid behöver endast en del av huset användas. Beroende på lågtrafikens omfattning kan denna sektor regleras, vilket åskådliggörs med de olika färgmarkeringarna på bilden. Det är ett antal sektorer -- man kan inskränka sig till ett minimum vid låg resandefrekvens och sedan flytta ut efter hand som det behövs. Sektorsanvändningen under lågtrafiktid medför också en lämplig koncentration av flygplanen till den aktuella sektorn, vilket i sin tur medför en koncentration av ramptjänst och bagagehantering med kortaste möjliga förflyttningar på plattan. Sektorsuppdelningen visar också exempel på att driftkostnaderna kan hållas nere i förhållande till fingeralternativet, när alltid minst ett finger måste vara i drift, alltid mer än hälften av anläggningen bemannad.

Jag visar nu ett interiörperspektiv, av vilket framgår att när den avresande passageraren passerat passkontrollen har han en direkt och god överblick över alla de gates som kan komma i fråga för honom. Någon osäkerhet när det gäller att hitta rätt behöver inte föreligga.

Den ankommande passageraren ser i runda huset genast vid inträdet i utrikesvänthallen den passkontroll som han har att passera. Ingen osäkerhet kan råda om vart han skall gå. Den ankommande passageraren i fingeralternativet ser oftast inte passkontrollen. Dels kan den ligga ända upp till 175 meter längre bort, dels skymts den ofta av olika passagerarströmmar i mittkorridoren och av skyltning för olika aktiviteter.

Jag visar nu på TV-skärmen en viktig bild av uppställningsplatserna för flygplanen samt miljön på plattan.

I fingeralternativet kan jumbojet endast angöra terminalen på de yttersta platserna på respektive finger. Totalt kommer det att endast finnas plats för fyra jumbojet i fingeralternativet. Så länge den befintliga inrikesterminalen finns kvar kan endast tre jumbojetplan angöra terminalen. Vid de båda innersta platserna i fickan mellan fingrarna kan endast den minsta flygplanstypen -- t. ex. DC-9:or -- angöra terminalen. Om denna flygplanstyp utgår ur trafik i framtiden kan dessa platser inte utnyttjas för större plan. Uppställningsmöjligheterna är således fixerade och inte flexibla.

I runda huset däremot kan jumbojet angöra terminalen vid minst 12

Onsdagen den  
28 mars 1973

*Utrikesterminalen  
på Arlanda samt  
Bromma flygplats,  
m. m.*

gates, och vid en utökning av plattan är det möjligt att angöra på samtliga platser. Flexibiliteten är således mycket stor för runda huset. Man bör även notera att i runda huset kommer alla flygbolag att få lika fördelaktiga avgångsplatser.

Som alla vet alstrar jetflygmotorer buller, avgaser och kraftiga luftströmmar. Som framgår av bilden blir i fingeralternativet förhållandena i fickan mellan fingrarna ej särskilt miljövänliga. Buller, jetavgaser och damm och sand som virvlas upp koncentreras här när flygplanen för egen maskin förflyttar sig ut på banan efter "push out". Vi måste ställa oss frågan hur länge en sådan arbetsmiljö för dem som sysslar med flygplans- och bagagehantering samt transporter kommer att accepteras. Man kan befara att det redan när Arlandas utrikesterminal skall tas i bruk framkommit sådana krav på bättre arbetsmiljö att terminaler av typen fingerlösning kan bedömas som oacceptabla.

Som framgår av bilden rör sig flygplanen däremot vid rundahusalternativet hela tiden tangentiellt utefter den cirkulära fasaden. Det uppstår således inga liknande miljöproblem som i fingeralternativet, utan här går jetströmmarna fritt ut över nejden och inte in i arbetslokalerna.

Här visar jag en mycket viktig bild rörande utbyggnadsmöjligheter och kollektiv transport.

Den utbyggnad av Arlandas utrikesterminal som nu är aktuell motsvarar i båda alternativen prognosen för 1980. När passagerarmängden ökar och terminalerna blir för små finns i runda huset en inre utbyggbar överyta på cirka 3 000 kvadratmeter.

Normalt förutsätts i båda alternativen att en ny terminal byggs. Fingrarna i fingeralternativet kan inte förlängas eftersom de då inkräktar på taxibanorna.

Fullt utbyggt år 2000 kommer Arlanda i rundahusalternativet att bestå av tre runda kompakta terminaler och i fingeralternativet av en krans av fingerbyggnader.

Som framgår av bilden friläggs i runda huset betydande markytor, ca 250 000 kvadratmeter, som kan användas för andra ändamål. Genom denna markbesparing samt genom de billigare byggnadskostnaderna och den enklare framtida anslutningen till spårbunden trafik kan besparingarna då uppskattas till minimum 100 miljoner kronor.

Som också framgår av bilden kan anslutning av kollektiva transportmedel ske mycket enklare i runda huset än i fingeralternativet. Dels behövs i runda huset endast en station till följd av det koncentrerade läget, dels kan spåren läggas helt bredvid befintliga byggnader och plattor, vilket medför en betydande förenkling och kostnadsbesparing. I fingeralternativet måste den kollektiva banan sprängas ner under både plattor och byggnader. Dessutom erfordras två stationer.

Vid jämförelsen framstår runda huset klart som det mest fördelaktiga alternativet. Det har god utbyggnadsmöjlighet, är enkelt att ansluta till spårbunden kollektiv trafik samt är markbesparande och inte minst kostnadsbesparande.

Jag visar nu på TV-skärmen en bild av den mycket viktiga bansträckningen på Arlanda. Det föreligger ännu inget beslut om hur sträckningen av den nya landningsbanan blir på Arlanda. Luftfartsverket förordar som

Onsdagen den  
28 mars 1973

*Utrikesterminalen  
på Arlanda samt  
Bromma flygplats,  
m. m.*

bekant en nord-sydlig sträckning, medan t. ex. Märsta bullerkommitté av bullerskäl rekommenderar en öst-västlig bana. Fingeralternativet har placerats och utformats med tanke på att nästa bana blir nord-sydlig. Det är inte möjligt att utan en omprojektering flytta fingeralternativet och använda det för öst-västlig sträckning. Alternativet med runda huset är däremot oberoende av bansträckningarna, eftersom huset är helt symmetriskt. Någon svårighet att utnyttja runda huset vid öst-västliga huvudbanor på Arlanda finns således inte, vilket framgår av bilden där ett förslag på inpassering av terminalområdet mellan de två öst-västliga banorna redovisas. Detta är en mycket viktig synpunkt.

Min sista bild på TV-skärmen visar att runda huset ansluter sig helt till den internationella trenden för flygplatser. Över hela världen har man kommit fram till att det är denna form som bäst tillvaratar flygets och passagerarnas miljökrav och bekvämlighet. Skall vi då i Sverige låsa oss vid en föråldrad princip från propellerplanens tid, nu när det finns ett framtidsanpassat alternativ i runda huset?

Fru talman! Luftfartsverket har av okänd anledning låst sig vid en föråldrad lösning, som utvecklades under flygets propellerepok. Utvecklingen i världen i dag går mot runda eller halvrunda terminaler, där flygplanen enklare kan förflytta sig runt terminalen samt där angöringen av olika flygplansstorlekar blir valfri på annat sätt. Miljön på "plattan" är dessutom bättre ur arbetssynpunkt än vad som är fallet i fickan mellan fingrarna. Som exempel på trenden ute i världen kan nämnas de delcirkelformade terminalerna i Dallas Fort Worth i USA, som när de är fullt utbyggda är världens största terminal och den första i världen som konstruerats för jumbojetåldern. I USA finns även Kansas City vars terminal har samma runda form. Tysklands nya storflygplats utanför Hamburg, Kaltenkirchen, får passagerar- och flygplansvänlig struktur i delcirkelform.

Det är upprörande att detta alternativ inte har givits tillfälle att värderas på likvärdig betingelse som fingerhusalternativet. Det är ett rättvisekrav att förslagshandlingarna i enlighet med motionärernas krav upprättas för båda alternativen. Fördenskull, fru talman, yrkar jag bifall till reservationen I i trafikutskottets betänkande nr 6.

I detta anförande, under vilket fru andre vice talmannen övertog ledningen av kammarens förhandlingar, instämde herrar Gernandt (c), Komstedt (m), Johansson i Växjö (c) och Björck i Nässjö (m).

Fru ERIKSSON i Stockholm (s):

Fru talman! Efter den ingående redogörelse som herr Clarkson lämnat både för det projekt som vi vill föra fram till prövning och för utvecklingen på flygets område är det onödigt för mig att gå in på någon längre beskrivning. Jag hade en omgång med herr statsrådet före jul i den här frågan. Den förlades till en rekordartad tidig morgon och blev kanske därför litet mer hetsig än den annars skulle ha blivit. Då var statsrådet alldeles läst vid det förslag som luftfartsverket lämnat och sade bestämt att endast det skulle prövas. Efter denna redogörelse av herr Clarkson och med hänsyn till de uppgifter herr statsrådet sedan dess fått tror jag att

Onsdagen den  
28 mars 1973

*Utrikesterminalen  
på Arlanda samt  
Bromma flygplats,  
m. m.*

han kanske fått en annan inställning eller i alla fall blivit en aning nyfiken på vad det andra förslaget egentligen innebär. Kanske finns det nu utsikter till att även detta förslag tas upp till granskning.

Hur handläggningen gått till och om det begåtts något fel tillkommer det inte oss här i dag att säga någonting om. Om det inte har gått juste till, så är det konstitutionsutskottets sak att ta upp det.

Jag är tacksam mot utskottet som verkligen tagit sig tid med ärendet. Utskottet har hört företrädare för den arkitektgrupp som lämnat in ett förslag som kallas runda huset och har över huvud taget lagt ned ordentligt med arbete på detta i den bråda tid riksdagen nu har. Att utskottet sedan ändå är tveksamt när det gäller att ändra på något som gått så långt som detta kan jag förstå. Varken ett utskott eller en riksdag är ju egentligen något forum som kan bedöma om det ena förslaget eller det andra bör föredras. Det är mycket svårt att här gå in på sådana detaljer som skulle kunna ge avgörande svar på de frågor som fortfarande står öppna efter utskottets behandling.

Vi har sagt att påståendet att runda huset skulle bli dyrare inte håller mot bakgrund av de uppgifter vi har fått. Vi tycker att det ligger mycket sunt förnuft i slutsatsen att det snarare skulle bli billigare, eftersom det är en kompakt byggnad och det alltså är mindre byggnadsarbete som skall utföras. Därav följer också att vi betvivlar att det skulle bli dyrare i drift. Det har visst inte utskottet sagt någonting om, men det har framförts tidigare. Vi säger att det är naturligt att det blir billigare i drift, eftersom man med detta alternativ inte behöver förlägga de olika servicefunktionerna på olika ställen, vilket man måste om man väljer att bygga de här långa fingrarna; man kan koncentrera en del av servicen och därför använda mindre personal.

Vi som har velat ha fram rundahusalternativet till prövning har slagits av att det förefaller som om det skulle bli bekvämare för passagerarna, som om det skulle göra det lättare att hålla flygplatsen i ordning. Vi räknar väl ändå med att så småningom få ett flyg som är mer frekventerat än det är i dag. Vi har sett vår närmaste granne råka i bryderi med den typ av lösning som man nu är färdig att göra om i Sverige så pass långt efter det att den genomfördes i Danmark. Vi menar att det skulle ligga en trygghet i att bägge förslagen prövades lika ordentligt.

Jag vet att statsrådet har sagt att han har sett på detta förslag och hört talas om det. Jag vet också att man på luftfartsverket säger sig ha sett det och anser sitt eget bättre. Men det är väl ändå riktigare att båda förslagen får föras fram, att de granskas jämsides så att man får ett begrepp både om kostnaderna — där man även kan ta upp detaljer — och om möjligheterna att använda lösningen även i framtiden när behovet av flygservice blir större.

Vi anser också att det har ett visst värde för Sverige att få en flygterminal som är modern och som inte verkar gammaldags och passé redan när vi bygger den. Vi har inte haft — det får vi väl säga — så förtvivlat stor lycka med vårt flyg, vare sig med placeringarna eller med utformningen av flygterminalerna. Det har inte varit så mycket att hänga i julgranen och visa fram för folk som kommit hit, om man nu vill lägga den synpunkten på det.

Onsdagen den  
28 mars 1973

*Utrikesterminalen  
på Arlanda samt  
Bromma flygplats,  
m. m.*

Jag hoppas i detta fall inte på riksdagen. Det finns ingen möjlighet för dem som inte sitter i bänkarna och mycket dåliga möjligheter för dem som sitter i bänkarna att göra sig en riktig föreställning om vilket av dessa alternativ som är bäst. Men jag hoppas ändå att statsrådet skulle vilja ta så pass allvarligt på denna sak, att han inte efteråt kan förebrås för att han inte tog all den notis om förslaget som han hade bort göra. Jag tycker att det skulle vara bra om han var en flott och generös person som såg litet framåt och som inte fäste sig vid den hårda ordväxling vi hade här före jul eller vid att det uppkommit motsättningar mellan en myndighet och människor utanför myndigheten, utan i stället såg det hela litet ovanifrån och med en framtidsblick och verkligen ville få veta vilket alternativ som är det bästa. Då är jag för min del övertygad om att rundahusförslaget icke skulle ligga i lä. Det slutliga avgörandet kommer ändå att få träffas av statsrådet, men det skulle kännas tryggare om man inte kunde förebrå en myndighet eller ett statsråd för trångsynthet i ett sådant här fall. Jag har inte gjort det – jag har ännu inte förebrått statsrådet – men jag är rädd för att han senare kan råka ut för den beskyllningen om han inte vädrar ur den här frågan och granskar den noga. Det är sannerligen ingenting genant för ett statsråd att ta sig litet ytterligare betänketid i en sådan här fråga. Det spelar faktiskt en ganska stor roll och för dem det berör kommer den att ha betydelse under lång tid framåt.

Med detta ber jag att få yrka bifall till reservationen 1 av herrar Lothigius och Clarkson.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Fru talman! Jag hade hoppats att inte behöva gå upp i den här debatten, allra helst som det i utskottet finns en majoritet för den lösning som jag och därmed också regeringen förordat. Det finns emellertid ögonblick här i livet när man liksom känner på sig att det inte hjälper vad vanliga levnadsregler säger. Det kommer stunder när man får klart för sig att det, om inte medvetet så nästintill, görs försök att vända det som är riktigt till att verka oriktigt.

Jag vill börja med att säga till herr Clarkson att det är lätt att med förföriska bilder agitera inför riksdagen för rundahusalternativet. Så lätt har inte jag och regeringen i övrigt gjort det för oss, att vi under några snabbt flyende minuter har lagt fram vår uppfattning inför ett auditorium av vilket man – med all respekt för dess oändliga kunskaper – inte kan begära att det på några få minuter skall bilda sig en definitiv uppfattning i en så komplicerad fråga. Man bör alltså inte ta för givet att man på detta sätt kan klara upp så invecklade ting. Jag har respekt för att herr Clarkson inte kan använda mer tid. Då skulle han antagligen förlora bara av den orsaken. Det finns anledning att säga att man i sådana här frågor kanske får lov att gå litet djupare än vad som skett hittills.

Jag kan försäkra fru Eriksson i Stockholm att vad som är genant för ett statsråd är ganska likgiltigt i detta ögonblick. Det är ganska likgiltigt huruvida ett statsråd blir belagd med trångsyn eller någonting annat. Vad det nu gäller är ju inte huruvida mitt humör skall vara si eller så, innan vi slutar här i kväll, utan huruvida vi på lång sikt skall kunna lösa problemen beträffande terminalerna ute på Arlanda flygplats. I det perspektivet

Onsdagen den  
28 mars 1973

*Utrikesterminalen  
på Arlanda samt  
Bromma flygplats,  
m. m.*

spelar mitt eventuella välbefinnande en mycket obetydlig roll.

Strax före jul hade vi - fru Eriksson i Stockholm, herr Wennerfors och herr Wirmark -- en stilla stund tillsammans här i kammaren, när klockan var mellan tre och fyra en morgon. Det var strax innan kammaren åtskildes för julferien. Jag kan inte påminna mig, fru Eriksson, att det var några speciellt hårda tag oss emellan. Vi var väl så trötta allihop att något ord kanhända föll fel, men i övrigt har jag en känsla av att den debatten kanske, om vi får skryta, vi fyra som var med, hade förtjänat att bli avlyssnad av några till. Men man skall inte en sådan gång begära ens av sin bästa vän att han skall orka sitta kvar, när klockan går mot fyra fem på morgonen.

Vad var det vi då sysslade med här i kammaren i anledning av den interpellation och de enkla frågor som var ställda? Jo, precis det som vi i dag på nytt upplever. Det värsta av allt var ett medvetet, eller i bästa fall omedvetet, försök att misstänkliggöra luftfartsverket och byggnadsstyrelsen; ett misstänkliggörande av de två myndigheter som är Kungl. Maj:ts verkställighets- och beslutsorgan när det gäller dessa frågor och ett bortseende från alla andra relevanta fakta som naturligtvis följer med en sådan här diskussion med risk för att diskussionen kanske blir litet längre då.

De frågor som vid det tillfället ställdes och de påståenden som görs i dag visar att de olika beslut som fattats i Arlandaärendet inte till alla delar blivit kända för alla. Jag ber därför om kammarledamöternas överseende, om jag tar några minuter i anspråk och talar om min och därmed Kungl. Maj:ts version av Arlandaärendets handläggning.

I december 1969 överlämnade luftfartsverket till Kungl. Maj:t en översiktlig utredning om Arlandas framtida utbyggnad. För att granska förslaget tillkallade Kungl. Maj:t i januari 1970 särskilda sakkunniga, den s. k. Arlandagruppen 70, förkortat Ag 70. Gruppen avlämnade i juli samma år, alltså 1970, sin rapport som sedan remissbehandlades. Ag 70 hade i stort sett inga invändningar mot verkets förslag men föreslog ändå en viss nedbantning av projektet.

I fråga om stationsbyggnadens utformning hade luftfartsverket föreslagit en principmodell, som innebar en central huskropp, i vilken funktioner såsom incheckning och bagagesortering samlas, och två plattformsenheter, kring vilka flygplanen ställs upp. Ag 70 fann att verkets förslag kunde läggas till grund för det fortsatta planerings- och projekteringsarbetet.

Luftfartsverket inkom sedan -- det var i december 1970 -- med förslag till byggnadsprogram för stationsbyggnaden. Programmet byggde på de grundläggande förutsättningar och principer som hade redovisats i utbyggnadsplanen men med anpassning till de synpunkter som arbetsgruppen Ag 70 hade fört fram.

Efter en ingående beredning inom kommunikationsdepartementet och sedan överenskommelse med Stockholms läns landsting hade träffats om bidrag till bl. a. kostnaden för projekteringen meddelade Kungl. Maj:t i januari 1972 föreskrifter för det fortsatta utrednings- och projekteringsarbetet, avseende stationsbyggnaden. Kungl. Maj:t föreskrev bl. a. att arbetet skulle bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med de förut-

sättningar som hade angivits i verkets byggnadsprogram och med beaktande, som jag sade förut, av vad Arlandagruppen 70 hade anfört i fråga om vissa möjliga kostnadsbesparande åtgärder.

Kort tid därefter – jag talar alltså nu om januari 1972 – kontaktades kommunikationsdepartementet av en arkitektgrupp som hade utarbetat översiktligt förslag till annan utformning av stationsbyggnaden, det s. k. runda huset. Efter ett antal kontakter med departementet och uppvaktningar hos mig i ärendet inkom arkitektgruppen i maj i fjol med skrivelse, i vilken man hemställde att rundahusförslaget skulle läggas till grund för genomförande eller, om det presenterade materialet inte ansågs tillräckligt, att förslaget skulle få föras fram till förhandlingsstadiet.

Yttrande i ärendet angående det s. k. rundahusförslaget avgavs i juni månad av luftfartsverket i samråd med byggnadsstyrelsen. Till det yttrandet fogades bl. a. en inom SAS utarbetad promemoria. Lägg märke till, ärade kammarledamöter, att fram till den här stunden i diskussionen i dag har ingen, förrän jag nu gör det, nämnt den roll som SAS har i detta spel! Luftfartsverket och byggnadsstyrelsen och SAS var starkt kritiska mot rundahusförslaget. Det framgick bl. a. av att luftfartsverket och byggnadsstyrelsen hade fäst avgörande betydelse redan vid det förhållandet att rundahusalternativet var ofördelaktigt från driftkostnadsynpunkt. Verken fann det, som man uttryckte det, "ostridigt att personalökningen skulle bli minst 80 personer jämfört med det av luftfartsverket utarbetade förslaget". Rundahusförslaget visade inte upp sådana fördelar att dessa uppvägde kravet på ökad personal. SAS ansåg för sin del att förslaget på väsentliga punkter var, som man sade, helt oacceptabelt. Med hänsyn därtill och till resultatet av ytterligare beredning inom mitt departement, innefattande en samlad funktionell och ekonomisk värdering av rundahusalternativet, lämnade Kungl. Maj:t i beslut den 27 juli 1972 arkitektgruppens skrivelse utan åtgärd.

Jag vill, fru talman, om den av luftfartsverket framtagna modellen – alltså det alternativ som nu har framlagts – framhålla att det tillgodoser alla rimliga servicekrav till godtagbara anläggnings- och driftkostnader – detta som motvikt mot vad herr Clarkson nu anförde i samma fråga. Förslaget har föregåtts av omfattande utredningar i vilka ingått studier – märk väl! – av befintliga och planerade stationsbyggnader på ett stort antal flygplatser runt om i världen. Jag kommer strax tillbaka till den delen, eftersom herr Clarkson ville göra gällande att fingeralternativen skulle vara på väg att spela ut sin roll runt om i världen, medan rundahusprincipen däremot skulle vara på något slags segertåg ute i världen.

Det förslag vi nu fastnat för bygger på en väl beprövad internationellt accepterad princip som anpassats till Arlandas trafikförhållanden och till Arlandas geografiska förutsättningar. Det val som har träffats om utformningen av Arlandas stationsbyggnad för utrikes trafik innebär naturligtvis inte någon bindning till en viss principiell utformning av stationsbyggnader över huvud taget – detta sagt med hänvisning till vad fru Eriksson i Stockholm anförde om att här skulle finnas någon form av total lösning för all framtid i allt tänkande som har att göra med flygplatser och deras utformning. Så är naturligtvis icke fallet.

Onsdagen den  
28 mars 1973

*Utrikesterminalen  
på Arlanda samt  
Bromma flygplats,  
m. m.*

Vad vi diskuterar här är Arlandas utrikesterminal. Utformningen av andra stationsbyggnader får avgöras med utgångspunkt från omständigheterna i varje särskilt fall. Omständigheter som påverkar utformningen av stationsanläggningar är bl. a. flygtrafikens karaktär, andelen terminalerande trafik respektive transittrafik, transfertrafik, fördelningen på inrikes- respektive utrikestrafik, flygtrafikens omfattning, flygbolagens, tullens, polismyndigheternas expeditiöns- och kontrollrutiner och mycket annat.

Det är viktigt att vi i sådana här frågor drar erfarenheter av lärdomar som vunnits i andra länder. Så sker också genom att luftfartsverket som en naturlig del av sin verksamhet fortlöpande studerar befintliga flygplatser, studerar flygplatsprojekt, sammanträffar med specialister i olika länder som planerar och sköter driften av flygplatserna och sköter trafiken. I konkreta projekt som t. ex. skett i Arlandafallet anlitar luftfartsverket naturligtvis också internationell expertis på konsultbasis.

I luftfartsverkets prövning har alltså våra två fackmyndigheter på området deltagit, luftfartsverket och byggnadsstyrelsen. Verken har i sin tur nära samarbetat med den största kunden på Arlanda nämligen SAS. Jag vill framhålla att det är naturligt för mig att fästa den allra största vikt vid vad fackmyndigheterna säger. Luftfartsverket skall äga och driva byggnaden och det har då ett krav på sig att låta byggnaden få en sådan utformning att den på bästa möjliga sätt tillgodoser servicekraven från olika nyttjare, dvs. passagerarna och de myndigheter och företag som skall bedriva verksamhet inom anläggningen, främst flygbolagen, luftfartsverket, polisen och tullen som jag tidigare sade. Samtidigt måste det ske på ett sätt som medför de lägsta kostnaderna. Anläggningen skall kunna förräntas. Kostnaderna för anläggningen liksom luftfartsverkets övriga driftkostnader måste täckas genom intäkter som verket får genom avgifter lagda på flygtrafiken och andra nyttjare av verkets tjänster. Det är viktigt att hålla också detta i minnet vid bedömningen av verkets förslag och Kungl. Maj:ts beslut.

Men en viktig intressent i sammanhanget är naturligtvis flygföretagen, som får bära huvudbördan av de ekonomiska konsekvenserna av luftfartsverkets olika åtgärder. Mot den bakgrunden, fru talman, är det alltså av särskild betydelse att huvudintressenterna – luftfartsverket och flygbolagen, i det här fallet närmast företrädna av SAS – funnit att det av luftfartsverket förordade alternativet är den klart bästa lösningen på Arlandas terminalbyggnadsbehov. Man avvisar det s. k. rundahusalternativet som mindre funktionellt och – vilket är det viktigaste – alltför dyrt i drift. Vill herr Clarkson för ett ögonblick, om han nu betvivlar luftfartsverkets och byggnadsstyrelsens kompetens, på samma sätt omyndigförklara SAS, som har sin verksamhet förlagd till Arlanda? Skall inte de om någon vara måna om att försöka få det bästa möjliga utbytet när man skall köpa tjänster? Skulle SAS på grund av någon för mig helt obekant lust att slösa med pengarna kunna tänkas förorda ett alternativ ute på Arlanda, som ur deras synpunkt skulle vara mindre ekonomiskt fördelaktigt? Jag skulle känna SAS dåligt, om så vore fallet. Det förefaller mig som om de som här talar för runda huset tyvärr inte brytt sig om att sätta sig in i vad den av luftfartsverket förordade

lösningen på Arlanda egentligen innebär.

Herr Clarkson gjorde det mycket enkelt för sig när han skulle tala om nackdelarna av luftfartsverkets alternativ, som också är Kungl. Maj:ts förslag. Då fanns det bara negativa sidor. Här skedde t. o. m. den koppling mellan fingeralternativet på Arlanda och exempelvis Kastrup som jag för länge sedan trodde att vi skulle ha hört för sista gången. Hur länge får en osanning fladdra omkring i luften utan att infångas och definitivt förpassas till något annat ställe? Men herr Clarkson är fortfarande i gott sällskap när han gör sådana här jämförelser som den mellan Arlandas blivande fingeralternativ och Kastrup. Jämförelsen blir inte mer sann för det. Det finns fortfarande arkitekter och pressfolk som liksom herr Clarkson kopplar samman likheten mellan det som skulle komma på Arlanda och Kastrup.

Jag skall nu ta upp det igen till den verkan det hava kan. Det är inte så att Arlandaterminalen blir något nytt Kastrup. Det karakteristiska för luftfartsverkets alternativ är att man eftersträvat att hålla gångavstånden så korta som möjligt. Det har skett genom att flygplanen ställs upp genom nos-in-principen och genom att flygplanen placeras runt fingertoppen. Samtidigt har man gjort fingrarna så att säga självförsörjande genom att dit förlägga utrikes- eller transithallar med vad därtill hör av kafeterior, taxfree shops och andra butiker, hygienutrymmen, vilrum osv. Därigenom har fingrarna blivit bredare än normalt är fallet vid liknande lösningar.

I det förslag som nu är fastlagt blir fingrarna maximalt ca 160 meter långa och ca 30 meter breda. Som jämförelse kan jag då nämna att på Kastrup har de två äldsta fingrarna en längd av 310 respektive 340 meter; det nya fingret inklusive förbindelsegången med rullande trottoar har en längd av 590 meter. Det skall alltså ställas mot det maximala mått som kan komma i fråga vid Arlanda, nämligen 160 meter.

Jag tycker det är rent ut sagt värdeslöst att i en diskussion av den här karaktären medvetet, för det måste det vara, göra sådana här felaktiga jämförelser. Det kan inte finnas någon annan förklaring än att man genom siffror, som verkar imponerande, i sin negativism skall försöka vända bort blicken från vad som är riktigt. Jag reagerar starkt mot ett sådant sätt att göra jämförelser. Samma jämförelser gjordes nämligen i december 1972, och nu skriver vi snart april 1973.

Låt mig också, fru talman, ytterligare något beröra frågan om det runda huset. Det sägs att ibland, när man nu bygger nya stationsbyggnader på utländska flygplatser, sker det efter rundahusprincipen. Också detta konstaterande bemötte jag i december, men förvisso kanske man bör kommentera det en gång till.

Herr Clarkson anförde här en del exempel. Jag hörde inte alla, men i den utredning som har föregått förslaget om Arlandaterminalen har man undersökt alla exempel som är värda att undersöka. Jag kan bara nämna att stationsbyggnaden på Torontos flygplats – för att nu börja någonstans – och Pan Americans ursprungliga, numera helt ombyggda byggnad på Kennedyflygplatsen visserligen har vissa drag gemensamma med rundahusförslaget men är omkring tio år gamla. I fråga om Toronto kan jag nämna att enligt uppgifter erfarenheterna av den runda

Nr 54

Onsdagen den  
28 mars 1973

---

*Utrikesterminalen  
på Arlanda samt  
Bromma flygplats,  
m. m.*

Onsdagen den  
28 mars 1973

*Utrikesterminalen  
på Arlanda samt  
Bromma flygplats,  
m. m.*

terminalanläggningen varit så dåliga att några nya sådana byggnader inte planeras när anläggningen skall byggas ut. Pan Americans terminal på Kennedyflygplatsen är numera helt ombyggd. De övriga terminalanläggningar som kan tänkas och som kanske också nämndes här – jag tror, att Dallas angavs men jag vet inte om Nairobi nämndes – har visserligen rund form men är planerade efter helt andra principer än det rundahusförslag som vi här diskuterar.

Jag har, fru talman, studerat ritningar över ett antal under senare tid byggda eller planerade stationsbyggnader på större flygplatser på olika håll i världen. I intet fall har byggnaderna utförts efter en princip som liknar runda huset. Det åligger herr Clarkson att bevisa att så skulle vara fallet. Det förekommer visserligen anläggningar med rund form men med en helt annan uppbyggnad. Ett exempel är Paris' nya flygplats Roissy som tas i bruk 1974 och vilkens terminalbyggnad väl är den som kommer rundahusförslaget närmast. Den har dock en annan uppbyggnad, bl. a. vad gäller vägtrafikanläggningen som inte tillåts gå inuti byggnaden, vilket ju föreslås här, utan som i Paris så att säga klättrar utanpå i en spiral runt byggnaden. Det är intressant att notera att nästa terminalbyggnad som planeras att tas i bruk där nere år 1977 över huvud taget inte blir rund, vilket de ursprungliga planerna förutsatte, utan rektangulär till formen. Man håller alltså tvärtom, herr Clarkson, redan på att lära om.

Det finns ett par andra anläggningar av rund typ. Jag vill minnas att herr Clarkson nämnde anläggningen i Kansas City, som togs i bruk i fjol somras. Den är av samma typ som den i Dallas, som jag nämnde tidigare. Dessa anläggningar skiljer sig fullständigt från det förslag som herr Clarkson här talar om. De är nämligen av s. k. linjär typ, i princip liknande inrikesterminalen på Arlanda – men givetvis med andra dimensioner – som av olika skäl, bl. a. med hänsyn till vägföringsproblem, böjts av i mer eller mindre runda former. I dessa fall får man en terminal som formas till en stor cirkel bestående av en förhållandevis smal huskropp. Cirkeln är helt öppen i mitten där marktrafiken rör sig eller kan parkera. Det finns inte tillstymmelse till verklig likhet med det förslag som herr Clarkson här talar om.

Fru talman! Den genomgång av olika byggda eller planerade anläggningar som jag gjort visar i stället att den vanligast förekommande lösningen är av den typ som vi nu stannat för, dvs. med en centralbyggnad varifrån pirar eller fingrar går ut, runt vilka flygplanen ställs upp.

Jag kan nämna några exempel. Den nya byggnaden på Düsseldorfs flygplats, färdig i år, den nya byggnaden på Paris Orly, färdig 1971, den nya byggnaden på Melbournes flygplats, färdig 1970, och den nya stationsanläggningen på Newark's flygplats, färdig 1972, har centralkroppar från vilka går ut korridorer fram till satelliter vid vilka flygplanen står uppställda – alltså i princip fingrar med flygplanen samlade vid fingertopparna. Stationsbyggnaden på Tokyos nya flygplats, färdig i år, har utförts enligt liknande princip.

Fru talman! Jag skall inte hålla i gång med det här så länge till. Men här har man talat om en rad fördelar med rundahusalternativet. Alla de fördelarna har redovisats av förslagsställarna i nästan likalydande termer under vår och myndigheternas behandling av ärendet. Vad gäller

Onsdagen den  
28 mars 1973

*Utrikesterminalen  
på Arlanda samt  
Bromma flygplats,  
m. m.*

luftfartsverkets och byggnadsstyrelsens analys av rundahusalternativet och jämförelsen med fingeralternativet kan jag väl få nämna att verken har visat hur gångavstånden för passagerarna i båda alternativen är ganska lika, men det är flera vertikalförflyttningar i runda huset, vilket gör det sämre från framför allt de handikappades synpunkt. Passagerarna har också svarare att orientera sig i det runda huset. Tillfarten till runda huset går i tunnel under flygplansplattformen och ansluter till två rundfarter och angöringsgator som vardera är mellan 400 och 500 meter långa. De är dessutom helt inneslutna i byggnaden.

Det torde inte ens med mycket avancerade ventilationsanordningar vara möjligt att åstadkomma en godtagbar miljö för den personal som får sin arbetsplats nere i dessa rundfarter. Detta som en precis motsatt uppfattning till vad herr Clarkson här gör gällande när det gäller arbetsmiljön för dem som skall vara där. Jag hävdar bestämt mot bakgrund av de undersökningar som har skett att det blir icke en godtagbar miljö för de människor som skall arbeta i dessa 400–500 meter långa gator, som ligger helt inneslutna och under markytan. För att bemanna expeditioner, kontroller, ramporganisation och annat krävs, som jag sagt förut, minst 80 årsanställda mera i det runda huset. Rundahusanläggningen är dessutom i vissa delar underdimensionerad, och skall man kompensera det blir det dyrare att bygga om än fingeralternativet.

Vid jämförelsen har bedömningen av runda huset skett efter dess huvuddrag, och jämförelsen har visat att det runda huset totalt sett inte ger några fördelar framför det alternativ som vi fastnat för.

Jag tror, fru talman, att det sedan finns bara en sak att tillägga men en viktig sådan. Arbetet med Arlandas nya stationsanläggning har nu pågått i flera år. Alla ansträngningar görs för att få fram den länge önskade nya stationsbyggnaden. Om det skall kunna ske enligt planerna, dvs. att anläggningen skall kunna tas i bruk i slutet av 1976, måste arbetet få bedrivs som det nu pågår och inte ytterligare splittras på diskussioner och analyser av andra tänkbara lösningar. Med risk för att bli missförstådd vill jag säga att jag hoppas verkligen innerligt att luftfartsverket och byggande organ nu skall få den absolut nödvändiga arbetsron. Det är nödvändigt också med hänsyn till den flygande allmänheten, som i hög grad blir lidande redan genom de förseningar som har uppstått fram till nu.

Fru talman! Vi må ha vilken uppfattning vi vill i de här frågorna. Vi lär inte kunna enas efter den här diskussionen. Men kvar står ändå att alla som tänker utnyttja Arlanda väntar på den nya stationsbyggnaden. I den debatt som pågått om Arlanda i många år har man ofta fått höra frågan, och jag får höra den oftare och oftare: Blir detta aldrig färdigt någon gång? Skall inte vi här i Sverige, som vill vara så framträdande på alla möjliga områden i övrigt, någon gång under de år som återstår av 1900-talet lyckas visa ett svenskt ansikte utåt när det gäller en internationell flygplats?

Jag vill gärna sluta med att säga följande: Den som efter de redogörelser jag har lämnat i kammaren vid flera tillfällen — han må sedan tycka att vi borde ha varit ännu grundligare när vi prövade de här

Onsdagen den  
28 mars 1973

*Utrikesterminalen  
på Arlanda samt  
Bromma flygplats,  
m. m.*

alternativen – fortfarande insisterar på att det skall ges möjlighet att lägga fram nya förslagshandlingar, nya alternativ, påtar sig ett oerhört stort ansvar för den framtida flygtrafiken i detta land. Han kommer att få möta en opinion – som vi hittills trots allt har besparats – som kommer att säga: Nu har ni bestämt er för att vi aldrig skall få en internationell flygplats av någon riktig karaktär! De två tre år, kanske fyra fem, som skulle tillkomma ytterligare om vi skulle ge möjlighet att lägga fram nya alternativ skulle – det kan jag försäkra herr Clarkson och övriga som deltar i denna diskussion – vara förödande för svenskt flyg och i första hand för svenskt internationellt flyg.

Herr CLARKSON (m) kort genmäle:

Fru talman! Kort genmäle varar, som kammarens ledamöter vet, bara tre minuter. Jag har alltså endast dessa 180 sekunder på mig att bemöta det mycket långa anförande som statsrådet Norling höll.

Jag har inte velat misstänkliggöra, och gjorde det inte heller med min beskrivning, någon instans eller något verk. Statsrådets beskrivning innehöll inte heller någonting som gjorde det troligt att det fanns någonting att misstänkliggöra. Men grundfelet är att man inte har låtit förslaget om runda huset utarbetas så långt att det utgör tillräckligt underlag för en saklig och objektiv bedömning. Vad statsrådet Norling än säger bestrider jag att man på departementet haft chans att genombeta det förslaget på det sättet.

Statsrådet talade om SAS i detta fall och att det inte nämnts. Jag nämnde SAS, men jag gick runt SAS därför att jag tycker att SAS på sitt sätt är – vilket statsrådet Norling bekräftade – part i målet. SAS är ett företag som jag personligen är stor vän av, och jag anser att SAS skall ha alla förmåner av objektiv karaktär som det kan få i sin konkurrens med andra flygbolag. Men det finns *en* konkurrensförmån som SAS inte får ha, statsrådet Norling, nämligen att låta passagerarnas bekvämlighet och behandling eftersättas.

Jag är inte säker på att SAS har alla flygbolag bakom sig när företaget säger att det vill ha fingeralternativet och inte runda huset. Jag har i alla fall tagit del av en skrivelse från ett flygföretag, där det heter att runda huset är mycket intressant och mycket gynnsamt. Jag har hört att de övriga flygbolagen åtminstone inte är eniga om att sluta upp vid SAS:s sida i detta fall. Hur det än är så får naturligtvis SAS, genom att Arlanda är SAS:s huvudterminal i Sverige, med fingeralternativet vissa konkurrens fördelar framför andra – jag tänker då på placeringen utmed fingrarna.

Den internationella expertisen har jag också hört talas om men inte sett mycket av.

Statsrådet talade om Kastrup. Han höll med mig om att det är ett skräckexempel, men sade att den nya terminalen på Arlanda inte skulle bli sådan. Han påstod att jag angav felaktiga jämförelsetal. Jag erkänner att de nästan kilometerlånga gångarna i Kastrupterminalen inte återfinns i den nu tänkta nya Arlandaterminalen, men gångarna är i alla fall ungefär 320 meter från fingerspets till fingerspets – den additionen klarar vi väl båda? – mot de 65 meter som är förmånligast i runda huset.

Runda huset är en innovation, statsrådet Norling. Förslaget kanske är unikt i sitt slag, och det borde därför ges stöd. Det kunde ha blivit en svensk exportvara. Statsrådet säger att runda huset är handikappvänligt. Det är väl värre för de handikappade att ta sig fram långa avstånd horisontellt än att åka hissar vertikalt! Jag tänker på bekvämligheten för passagerarna och inte på flygbolagen när jag agerar för runda huset, herr Norling.

Fru ERIKSSON i Stockholm (s) kort genmäle:

Fru talman! Det var intressant att statsrådet i dag erkände att de rundahusmodeller som han tidigare dömde ut inte var av den typ som det här är fråga om. Det är alldeles riktigt; detta är det kompakta runda huset, och det har en helt annan konstruktion.

Sedan tycker jag nog att det var litet ojust att på slutet tala så mycket om att nu skall SAS – eller byggnadsstyrelsen eller luftfartsverket – få arbetsro. Vem har stört dess arbetsro? Och vem har fördröjt bygget i Arlanda? Det kan inte vara rundahusprojektet, som enligt herr Norling presenterades så sent som förra året, som har fördröjt hela företaget så länge. Det var väl att ta till för mycket! Man bör kunna diskutera lugnt i sådana här frågor.

Jag anser fortfarande att det hade varit lyckligt om detta projekt blivit prövat, men jag inser att det inte blir det. Då hakar jag mig fast vid vad statsrådet litet tidigare tillkännagav, att därmed har man inte för all framtid tagit ställning mot en konstruktion av denna sort. Jag hoppas att den vid ett annat tillfälle blir prövad i så god tid att man hinner se alla fördelar och inte avfärdar förslaget därför att det är ont om tid.

Herr MELLQVIST (s):

Fru talman! Efter det anförande som statsrådet Norling har hållit och de inlägg som följt därefter skall jag vad gäller själva Arlanda fatta mig ganska kort och i huvudsak uppehålla mig vid utskottets synpunkter på utbyggnadsplanerna. Jag går helt förbi de diskussioner som har förts mellan de ansvariga myndigheterna och den arkitektgrupp som har kommit in i bilden.

Arkitektgruppen har faktiskt med en aktivitet som man sällan möter på alla sätt försökt beskriva sina synpunkter på den här frågan, och självfallet har ingen velat förmena arkitekterna den rätten. Vi har inom utskottet haft förmånen att få träffa arkitektgruppen. Tiden var kanske i knappaste laget, men gruppen hade också möjlighet att mera individuellt träffa företrädare för trafikutskottet.

Det har förts fram en massa material som skulle bevisa runda husets överlägsenhet gentemot det s. k. fingerhusalternativet, som de ansvariga myndigheterna har fört fram och som Kungl. Maj:t har tagit ställning för. Kanske man också har slagit över när det gäller att försöka bevisa runda husets förträfflighet gentemot fingerhuset. Herr Clarkson har med bilder försökt illustrera det förträffliga rundahusalternativet. Han har inte lyckats att klara utskottet på samma sätt som han nu hoppas klara kammaren. Av utskottets 15 ledamöter är det ju endast två som har stannat för tanken på runda huset och fört fram den i en reservation.

Onsdagen den  
28 mars 1973

*Utrikesterminalen  
på Arlanda samt  
Bromma flygplats,  
m. m.*

Nog har det förekommit litet av överslag när man har talat om förträffligheten i det runda huset. Jag har redan nämnt att arkitektfirman som sådan har gjort det med en bravur som kanske är ganska enastående, men självfallet ligger det inom de rättigheter som tillkommer en förslagsställare att plädera för det som man tycker vara rätt och rimligt i sammanhanget.

Statsrådet Norling har hänvisat till vad SAS, alltså den största kunden på Arlanda, har framfört. Jag skulle bara vilja haka på det genom att referera några synpunkter som har framkommit vid de många diskussioner som har förts kring de här alternativen. En av direktörerna i flygbolaget sade vid ett tillfälle att man fann det "otänkbart att man i dagens läge med krav på god arbetshygien skall erbjuda personal lokaler med risker för koloxidförgiftning och utan tillgång till dagsljus. R-alternativet medför från början en mängd krav på tekniska lösningar för att tillgodose de krav man i dag accepterat för en god arbetsmiljö."

Det skulle kunna anföras flera liknande citat just från företrädare för den personal som skall ha sitt arbete förlagt till det tänkta huset.

Man blir väl litet konfunderad, för att inte säga ledsen, av de överord som ibland har fällt i den här debatten. Det finns en tidning som heter Skandinavisk arkitektur- & byggnadstidning. Den har haft en ganska uppmärksam ledare, vars innehåll i stort sett sammanfaller med de synpunkter som herr Clarkson här gjort sig till talesman för. Där sägs bl. a. så här:

"Inom den närmaste tiden skall fattas ett viktigt beslut som kommer att få stor betydelse för flygtrafikens framtida utveckling i Sverige. Det är beslutet om Arlandas fortsatta utbyggnad. Ni kanske blir förvånad och höjer på ögonbrynen. Har inte ett sådant beslut redan blivit fattat? Nej! Riksdagen har i denna viktiga fråga blivit satt ur spel och med alla medel blivit hindrad från att agera. Man *har kunnat* agera pro forma, men inte de facto. Riksdagens inflytande tycks i detta fall endast vara en formalitet och inte någonting reellt.

Är detta lösa påståenden? Nej! Ändå kan jag endast skriva hälften av vad jag vill. Detta uppenbara maktmygel. En minister stödd av experter satsar hela sin prestige på att genomföra en sak mot bättre vetande. Här har ett verk bestående av mäktiga tjänstemän kunnat agera fullständigt obhindrat tillsammans med ett flygbolag som skulle ha stora fördelar om fingeralternativet blir genomfört. Man uppträder gemensamt understöd av en amerikansk konsult, som gör tummen ner för det runda. Har någon påverkat honom som i stället vill ha fingeralternativet genomfört.

Konsulten börjar sitt 'opartiska' brev till luftfartsverket med — — — . Denne senare kan sedan stå och le betraktande fingerlösningen i trygg förvisning om att det runda aldrig kommer att få en sportslig chans till rättvis bedömning. Och dessutom i den trygga förvisningen om att ha en minister som satsar sin tunga stofthydda på att göra detta till en fullständigt oslagbar kombination, som ingen opinion eller riksdag rår på. Detta mina damer och herrar är Sverige modell 73!"

När man får läsa sådana övertramp i en diskussion om olika lösningar är det inte utan att man frågar sig vilka ärenden som vederbörande är ute i. Jag tror inte att det är bara strävan att få ett i och för sig kanske

mycket förtjänstfullt alternativ föreslaget – eller rättare sagt jämförbart med det som det ansvariga verket i detta fall har enats kring – utan att det kan vara också några andra för oss vanliga riksdagsmän mer eller mindre dimmiga äventyr som ligger bakom.

Inom utskottet har de båda alternativen presenterats av luftfartsverket, byggnadsstyrelsen och arkitektgruppen, som jag tidigare nämnde. Men givetvis har utskottet ej haft möjlighet till en mera ingående prövning av de båda förslagen, och det är ganska naturligt. Först och främst besitter ju inte utskottet den tekniska kunnsighet som väl är en förutsättning, utan utskottet är hänvisat till att beakta den granskning som rundahusalternativet har underkastats. Därvid har utskottet inte övertygats om nödvändigheten av att i det sammanhanget ett annat alternativ också skall ytterligare utbredas och prövas. Utskottet utgår ifrån att Kungl. Maj:ts och vederbörande myndigheter i den ordning som gäller för handläggning av statliga byggnadsärenden noggrant prövat alla för bedömningen av frågan relevanta faktorer. Rent allmänt vill utskottet framhålla önskvärdheten av att vid byggprojekt av denna storlek tänkbara alternativ granskas på likvärdiga grunder på sätt som tillämpas för statliga byggnadsprojekt.

Det skall framför allt betonas – det har statsrådet redan gjort och jag vill understryka det ännu en gång – att vi också har haft en uppvaktning från styrelsen för AB Stockholmsregionens flygplatsinvesteringar, det landstingskommunala bolag som bl. a. svarar för finansiering av de kommunala åtagandena på Arlanda. Från det hållet har man uttalat att någon som helst försening av projektet som en omprojektering skulle medföra – med de extra kostnader detta skulle leda till genom en omprövning av Kungl. Maj:ts beslut om den nya stationsbyggnaden – nu ej bör ske. Detta har man faktiskt understrukit med den skärpa som man måktade. Det har självfallet också gjort ett starkt intryck på utskottet att man inte kan, i den tidssituation som nu är rådande, vara med om att arbeta fram förslagshandlingar till detta nya projekt, för därigenom måste en tidsförlust uppstå som inverkar menligt, sett med utgångspunkt i den tidtabell som man har tänkt sig och som innebär att man skall få den nya stationsbyggnaden på Arlanda att fungera någon gång 1976.

Fru Eriksson i Stockholm var inne på frågan om de framtida sträckningarna av banorna ute vid Arlanda. Även det har självfallet utskottet diskuterat. Det var ju en vital fråga alldenstund det föreligger olika förslag med sträckningsalternativ till de tänkta nya banorna. Utskottet har från den ansvariga myndigheten, som är luftfartsverket, fått försäkringar om att någon som helst lösning för olika alternativa lösningar av problemet med banornas sträckningar inte förekommer, om nu, som utskottet utgår ifrån, riksdagen beslutar på sätt som här har föreslagits och som innebär att fingeralternativet skall komma till utförande.

Jag skulle därmed kunna lämna Arlanda – jag tycker att det kanske är nog sagt med det som hittills har förekommit och de synpunkter som jag här har refererat från utskottets handläggning av den motion som föranlett utskottets ställningstagande.

Trafikutskottets betänkande nr 6 upptar ju inte endast Arlanda, utan

Nr 54

Onsdagen den  
28 mars 1973

*Utrikesterminalen  
på Arlanda samt  
Bromma flygplats,  
m. m.*

Onsdagen den  
28 mars 1973

*Utrikesterminalen  
på Arlanda samt  
Bromma flygplats,  
m. m.*

här kommer också Bromma flygplats in i bilden. Här har, som redan framhållits från denna talarstol, flera ledamöter motionerat om att den utredning som pågår och som väl snart är inne i sitt slutskede skall få tilläggsdirektiv att även ta upp spörsmålet om på vilket sätt man skall kunna behålla Bromma flygplats efter 1978.

Det har i den debatt som förts talats om restiden samt om kortfärltsplan, som ur teknisk synpunkt är mera bullervänliga, varigenom man mer eller mindre skulle kunna eliminera de bullerstörningar som inte minst när det gäller miljön är så besvärande för många människor. Herr Sellgren var också inne på höga biljettpriser och sade att den lokala opinion som utskottet hänvisar till är inte enig. Han berättade också för oss att inte minst vårt svenska flygbolag SAAB är i färd med att framställa nya plan. Huvudmotionären, herr Nilsson i Kalmar, har här – på samma sätt som han gjort i sin motion – pläderat för att den utredning som jag nämnde skulle få dessa tilläggsdirektiv, och han hänvisar bl. a. till att riksdagen inte har att ta hänsyn bara till Stockholms problem utan också till opinionen i landet i övrigt.

Självfallet kan man tycka att för att bereda dem som bor i andra delar av landet snabba förbindelser till och från Stockholm skall vi ha kvar en flygstation mitt i själva centrum av huvudstaden. Det skulle helt naturligt, hävdar man, innebära väldiga tidsbesparingar. Jag vill då bara hänvisa till att enligt de upplysningar som jag fått genom utskottet rör det sig om tidsvinster eller tidsförluster – vilket man vill – på ca 20 minuter. Det blir en förlängd restid på ca 20 minuter för den händelse man stannar för att lokalisera inrikesflyget till Arlanda. Längre tid är det inte fråga om. Vid de uppmätningar som SL gjort har man kommit fram till mellan 18 och 20 minuter; den uppgiften får självfallet stå för SL.

Från Stockholms kommuns sida har man sagt att man är intresserad av att få ner denna restid med några minuter. Det skulle alltså kunna vara möjligt att en dag, när trafikförhållandena blivit något annorlunda här i själva citykärnan, få ner förlängningen av restiden till ca 15 minuter, om man förlägger inrikestrafiken till Arlanda.

Utredningen skall alltså undersöka vilka flygplatser man kan ha här i Stockholmsregionen. Men framför allt har denna utredning, som man nu vill ge tilläggsdirektiv, kommit till med sikte på en avveckling av flygverksamheten på Bromma på några års sikt. Utredningen tillsattes ju i juni 1972 i samband med att Stockholms kommun överklagade luftfartsverkets medgivande till Linjeflyg att under en försöksperiod använda jetflygplan av typ Fokker 28 i sin inrikestrafik. Vid det tillfället framhöll departementschefen att allmänt gäller att flygplatsfrågan i förening med Linjeflygs ansökan att få förnya sin flygmateriel måste prövas mot bakgrund av en samlad bedömning av de olika intressen och faktorer som har betydelse i sammanhanget. Inte minst gäller det då, uttalade departementschefen, att på en gång beakta de rimliga miljökrav som stora delar av Stockholmsregionen kan ställa och samtidigt ta hänsyn till de regionalpolitiska krav på effektiva och snabba flygförbindelser med Stockholmsområdet som landet i övrigt har.

Det är en sådan samlad värdering som lett till att flygplatsfrågan skyndsamt har kommit att utredas med sikte på, som jag redan

Onsdagen den  
28 mars 1973

*Utrikesterminalen  
på Arlanda samt  
Bromma flygplats,  
m. m.*

framhållit, en avveckling av flygplatsen ute på Bromma. En sådan avveckling och flyttning skall ske senast under loppet av 1978. Motionärerna och reservanterna sätter sitt hopp till sådana effektiva förändringar och en sådan utveckling av flygplanen att det inte medför några bullerproblem, men det är just de olägenheterna som departementschefen har beaktat i sitt ställningstagande till avvecklingen av flygverksamheten på Bromma. Som utskottet anför kan utvecklingen inom flygtekniken visserligen anföras som skäl för bibehållande av en närflygplats – även om den inte ligger vid Bromma – men det är utskottet väl bekant att det på kommunalt håll i Stockholm råder full enighet om att Bromma flygplats skall avvecklas. Kommunalmännen framhåller att flygverksamheten på Bromma flygplats medför allvarliga bullerstörningar för invånarna i västra Stockholm samt i delar av Solna och Sundbyberg. Det är mot denna bakgrund och med tanke på den starka opinion som råder, inte minst på kommunalt håll, som utskottet inte har ansett sig kunna tillstyrka motionerna om flygverksamhet på Bromma. Utskottet har inte heller ansett sig kunna tillstyrka ett generellt ställningstagande till övriga befintliga närflygplatser. Men självfallet har utskottet förutsatt att Kungl. Maj:t och berörda myndigheter noggrant följer utvecklingen och eventuellt vidtar erforderliga åtgärder i anledning av avvecklingen av Bromma flygplats och de problem som därmed kommer att uppstå.

Sedan vill jag under ett par minuter uppehålla mig vid vad herr Nilsson i Kalmar sade. Herr Nilsson talade om det stora behovet av att från olika orter ute i landet kunna resa snabbt till Stockholmsregionen, och jag har angivit vad en utflyttning till Arlanda betyder i tidstillägg jämfört med den tid det i dag tar att resa från Bromma till stadens centrala delar. Men som herr Nilsson också i viss mån var inne på har vi under den senaste tiden ju fått flygplatser som ligger utanför storstädernas centrala delar. Jag tänker här närmast på Sturup, som redan har tagits i bruk, och på Härryda flygplats – eller Landvetter flygplats, som den kanske kommer att heta – som vi får om några år och som innebär en avveckling av Torslanda flygplats i Göteborg. För att klara miljö- och bullerproblemen i städernas kärnområden tvingas vi sålunda flytta flygplatserna – även om detta kostar pengar – till sådana områden som är mindre känsliga för det buller och de andra olägenheter som är förenade med den flygtrafik vårt inrikesflyg i dag bedriver.

Herr Nilsson frågade också vad som händer när flygtrafiken flyttas till Arlanda, och det kan väl ingen riktigt svara på. Men är det så mycket som kan hända? Vi har redan nu en betydande inrikestrafik till och från Arlanda. SAS:s stora stamlinjenät här i landet har ju Arlanda som sin stationsort, och som jag sade får man därigenom ett tidstillägg på mellan 18 och 20 minuter jämfört med den tid det tar att resa från Bromma till Stockholms centrum. Det får man måhända acceptera i dagens läge. Men på sikt kanske man kan reducera den tiden. Tidsvinsten blir ju ändå ganska stor om man använder flyget, jämfört med om man använder andra kommunikationsmedel.

Sedan ställdes också frågan huruvida staten skall betala ett eventuellt nytt flygfält, om Bromma avvecklas omkring 1978, som beslutat är. Ja, hittills har staten varit ganska generös när det gäller att anlägga flygplatser

Onsdagen den  
28 mars 1973

*Utrikesterminalen  
på Arlanda samt  
Bromma flygplats,  
m. m.*

och har tillsammans med kommuner och landsting svarat för de kostnader som varit förenade med anläggandet av flygstationer runt om i landet. Jag förutsätter att den principen också kommer att tillämpas för den händelse man får en ny närflygplats som ersättare för Bromma eller om man får bygga ut Arlanda för att helt kunna ta över det inrikesflyg vi har nu och det som vi kan förvänta under år som stundar.

Med det anförda, fru talman, yrkar jag bifall till utskottets hemställan i angivna punkter.

Herr CLARKSON (m) kort genmäle:

Fru talman! När jag med några vänner diskuterade den väntade debatten om Arlanda i dag, sade jag att om argumentnöden blir mycket stor så kommer man att dra fram koloxidförgiftningsfaran i runda huset. Jag vill nu med en gång säga att den faran kan alla motståndare till runda huset helt bortse från, även om inte statsrådet Norling tror det och inte herr Mellqvist heller. Man måste väl i alla fall tro mer på vad yrkesinspektionen säger om sådana saker än på vad någon SAS-direktör anförtror herr Mellqvist. Det kommer inte att finnas den ringaste risk för försämrad arbetsmiljö, vare sig när det gäller luften eller någonting annat, i runda huset jämfört med fingerhusalternativet.

Man har här talat om en försening. Runda huset är konstruerat på sådant sätt att det, även om man skulle besluta ta fram förslagshandlingar, kommer att kunna färdigställas helt till samma tidpunkt som fingerhusalternativet, nämligen till 1976.

Till sist vill jag säga att jag tyckte att herr Mellqvist var ute på mycket tunn is när han började tala om intressen som inte var fullt klarlagda. Sådana insinuationer tycker jag vi skulle bespara oss. Jag har varken misstänkliggjort statsrådet Norling, herr Mellqvist eller dem som har berett ärendet. Jag tycker att man skall förskona debatten sådana insinuationer. Demokratin mår bäst av att vi verkligen försöker reda ut det här till det bästa. Det har varit min avsikt, och den tror jag vi skall försöka hålla fast vid.

Herr NILSSON i Kalmar (s) kort genmäle:

Fru talman! Utskottets ordförande angav i sitt anförande att differensen i restid mellan Stockholm—Bromma och Stockholm—Arlanda skulle vara 20 minuter. Det är inte riktigt, i varje fall inte enligt de tidtabeller som för närvarande finns. I dem är skillnaden 25 minuter. Och även om den skillnaden kanske inte är så stor så kommer det att bli fråga om en avsevärd skillnad i pris. Jag nämnde tidigare att en resenär Malmö—Stockholm tur och retur kommer att få göra en bussresa som motsvarar sträckan Stockholm—Norrköping. Han får dessutom en pridfördyring på 40 kronor. Det kommer, herr Mellqvist, att inträffa när vi gör den här operationen.

Jag har naturligtvis ingenting emot utredningen om Bromma. Den är väl bra. Kommer den utredningen fram till att det från bullersynpunkt, av ekonomiska skäl osv. är en omöjlighet att ha Bromma kvar, så skall naturligtvis Bromma läggas ned. Men vad jag ville ha fram var att den nu arbetande utredningen skall göra en allsidig utredning av problemen. Man

Onsdagen den  
28 mars 1973

*Utrikesterminalen  
på Arlanda samt  
Bromma flygplats,  
m. m.*

skall inte bara ta hänsyn till behov och förhållanden i Stockholmsregionen utan också göra värderingar i förhållande till övriga regioner i landet som är berörda av detta. Jag tror inte att vi i dag har någon terminal i landsorten där det inte föreligger behov av utbyggnad av stationsplattor och serviceanordningar. Det är denna värdering jag anser att man bör göra samtidigt som man utreder huruvida Bromma flygplats bör finnas kvar eller inte, varvid givetvis hänsyn skall tas till bullerproblem.

Visst förekommer det bullerstörningar i Brommaområdet, men hur pass omfattande dessa är finns det väl inga direkta uppgifter om. Vi vet att det råder delade meningar om vad som är rätt och vad som är fel i detta sammanhang. Därför skall jag inte gå in på den saken – det får väl utredningen klargöra. Jag anser emellertid att det är rimligt att denna utredning tar hänsyn till alla förhållanden som påverkar denna sak – utvecklingen mot tystare plan, SAAB:s behov av tillverkning av civilflygplan vilket skulle tillgodoses i detta sammanhang, jämförelser i fråga om i investeringar och mycket annat.

Herr SCHÖTT (m):

Fru talman! För min del skall jag begränsa mig till frågan om Bromma flygplats, en – det vill jag med skärpa framhålla – utomordentligt viktig fråga, inte minst ur regionalpolitisk rättvisesynpunkt.

Personligen har jag haft förmånen att som ledamot i en regional flygkommitté på nära håll följa inrikesflygets utveckling sedan Linjeflygs start i april 1957. Den första linjen gällde för övrigt Kalmar – den första plats där man lyckades komma in med civilflyget på ett militärt flygfält. Utvecklingen av inrikesflyget har varit glädjande. Den har betytt ofantligt mycket för hela landet – inte minst för sydöstra Sverige inklusive Gotland med deras dåliga kommunikationer och speciella förhållanden.

Låt oss konstatera att denna inrikesflygets utveckling ej hade varit möjlig utan Bromma flygplats med dess centrala läge i huvudstaden, där de flesta flygresenärer har sina ärenden.

Obestriddligen har planerna på slopandet av Bromma väckt stor oro. Förra året hade jag tillfälle att delta i en uppvaktning hos kommunikationsminister Norling i kanslihuset. I den uppvaktningen deltog en rad landshövdingar och representanter för olika regionala flygkommittéer. Uppvaktningen täckte stora delar av vårt land, främst de delar som är mest beroende av flygförbindelserna med huvudstaden. Jag fick ett mycket starkt intryck av den här uppvaktningen och den övertygande redovisningen från olika landsändar. Enigt vädjade man till regeringen att medge Linjeflyg försöksverksamhet med Fokker 28 på Bromma, vilken flygplats man ansåg omistlig.

Sammanfattningsvis konstaterade statsrådet Norling att det ej förekommit några överord vid uppvaktningen och att den givit en klar bild av ärendets stora betydelse och riksviktiga karaktär.

Givetvis beklagar även jag de olägenheter som flyget på Bromma innebär. Såvitt jag förstår är dessa olägenheter för Brommaborna emellertid inte så våldsamma som man på sina håll vill göra gällande.

Dessutom har vi, såsom här tidigare belysts, att räkna med en teknisk

Onsdagen den  
28 mars 1973

*Utrikesterminalen  
på Arlanda samt  
Bromma flygplats,  
m. m.*

utveckling, sannolikt snabbare än man tidigare tänkt sig, som innebär att olägenheterna kommer att minska – ja, kanske nästan helt försvinna.

Jag har en bestämd känsla av att även folk i Bromma, främst många av de där anställda, börjar ifrågasätta klokheten i att avveckla flygplatsen. Ekonomiskt synes det mig direkt förkastligt med en avveckling av Bromma. En sådan avveckling skulle, såsom det tidigare har redovisats, medföra kolossala investeringskostnader på annat håll och högre flygpri- ser och därmed en försenad fortsatt utveckling av vårt inrikesflyg – ja, i värsta fall en tillbakagång av detta.

Vidare: Var vi än placerar en flygplats måste därmed följa vissa olägenheter. Stockholm måste såsom huvudstad kunna erbjuda hela landet den service som en central flygplats utgör. Bromma fyller för närvarande väl sin uppgift som central flygplats för inrikesflyget och kan, såvitt jag förstår, göra det under många år ännu. Det måste därför anses vara en rimlig begäran att den nu pågående utredningen ges tilläggsdirektiv, innebärande även uppdraget att skyndsamt pröva förutsättningarna för att behålla Bromma flygplats.

Än en gång vill jag understryka att Brommas bibehållande är en riksangelägenhet. Framtidens dom skulle onekligen och med rätta bli hård, om vi här i riksdagen i dag inte skulle ge Bromma en chans, inte ens låta alternativet med ett bibehållande av Bromma flygplats ingå i utredningsuppdraget.

Fru talman! Jag ber att få yrka bifall till reservationen 2 och vädjar till kammarens ledamöter att rösta på denna reservation.

Herr MELLQVIST (s) kort genmäle:

Fru talman! Herr Schött ifrågasatte klokheten i regeringens beslut att avveckla Bromma flygplats under 1978. Det är klart att herr Schött kan kosta på sig att ifrågasätta klokheten som sådan, men ett faktum är att den övervägande delen av befolkningen i Stockholmsområdet har obehag av den utökade flygaktiviteten just på Bromma. De mätningar som inte minst Stockholms kommun har gjort genom sin hälsovårdsnämnd har givit till resultat sådana tal, som bildar underlag för påståendet att flygplatsen är av störande karaktär och därför snarast möjligt bör avvecklas.

Utskottet har vid sitt ställningstagande ansett dessa synpunkter vara i hög grad bärande, och utskottet har sagt att skall man nu ge tilläggsdirektiv till den arbetande utredningen kan detta medföra en risk för att beslutet om 1978 av många människor betraktas som mer eller mindre uppluckrat. Det vill vi inom utskottsmajoriteten inte vara med om.

Utskottet anser att sista ordet är sagt: att Bromma flygplats, även om det kommer att dra kostnader, bör avvecklas mot bakgrunden av de sanitära olägenheter trafiken för med sig, inte bara för de närboende utan även för kringboende på ganska stora avstånd.

Visst är det riktigt att man så lätt som möjligt skall kunna komma från landets olika hörn till Stockholms centrala delar. Men ligger då Arlanda så förfärligt långt bort, om jag uppehåller mig vid det alternativet? Är det så förfärligt besvärande för dem som flyger från Luleå, Malmö eller Göteborg och till Arlanda? Betyder denna tidsförskjutning på några och

femton minuter så ofantligt mycket att man mot den bakgrunden måste låta flygplatsen vara kvar i Stockholms inre delar och ta allt obehag detta medför – givetvis inte för dem som flyger men för dem som bor i dessa trakter? Just detta ligger bakom utskottsmajoritetens ställningstagande.

Nr 54

Onsdagen den  
28 mars 1973

*Utrikesterminalen  
på Arlanda samt  
Bromma flygplats,  
m. m.*

Herr SCHÖTT (m) kort genmäle:

Fru talman! Jag har inte förnekat att vissa olägenheter kan vara förenade med Bromma flygfält. Men jag vill understryka att de måste anses vara små i jämförelse med de olägenheter det innebär för landet i övrigt att flygplatsen flyttas från Bromma.

Jag tycker inte vi skall ta så lätt på kostnaderna. Jag vill vidare betona vad som tidigare sagts, nämligen att man runt om i landet för närvarande anser att kolossalt mycket pengar läggs ned på vissa stora flygplatser medan man får avstå från att få sina egna flygplatser utbyggda på det sätt som behövs.

Här råder onekligen ett visst motsatsförhållande mellan Stockholms intressen och det övriga landets intressen. Men vill Stockholm vara huvudstad, får Stockholm också erbjuda oss den service som en central flygplats innebär. Som vi vet finns det andra huvudstäder som har flygplatsen i centrum. Jag kan inte heller inse att olägenheterna i Bromma är så stora som här gjorts gällande.

Herr MELLQVIST (s) kort genmäle:

Fru talman! Det var en ganska märklig deklaration som herr Schött här gjorde. För att herr Schött och andra resande från övriga delar av landet skall komma in någon minut tidigare till stadens centrala delar än ni skulle göra, om ni exempelvis landar ute på Arlanda, skulle de människor som bor vid Bromma flygplats behöva utstå detta obehag!

Jag tycker att det är ett fruktansvärt krav som ställs på dem bara för att komforten skall öka för en del människor från landets olika delar genom att de tjänar några minuter på att landa på Bromma flygplats i stället för ute på Arlanda.

Herr SCHÖTT (m) kort genmäle:

Fru talman! Jag beklagar att herr Mellqvist fört ner debatten på en så låg nivå.

Den mening som jag här har gjort gällande delas av deltagarna i den stora uppvaktning som jag tidigare nämnt om. I den deltog ett halvt dussin landshövdingar och representanter för en rad regionala flygkommittéer. Det gällde för oss att hävda att man från regionalpolitisk rättvisesynpunkt bör bibehålla Bromma.

Förenkla inte frågan till att vara en fråga om komfort för mig!

Herr HJORTH (s):

Fru talman! Jag tycker det är glädjande att flygets roll i de allmänna kommunikationerna så livligt diskuteras, även om i flera fall synpunkter och invändningar mot vissa projekt kommit fram väl sent i debatten.

Flyget är ett snabbt och bekvämt trafikmedel, som i hög grad har framtiden för sig – även om det alltså är för dyrt för att attrahera den

Onsdagen den  
28 mars 1973

*Utrikesterminalen  
på Arlanda samt  
Bromma flygplats,  
m. m.*

breda allmänheten. I fråga om charterresor till utlandet har dock utvecklingen varit enorm, och den väntas fortsätta. Även allmänflyget har gått starkt framåt under senare år.

Jag tänkte, fru talman, i huvudsak uppehålla mig kring byggandet av utrikesterminalen på Arlanda, men låt mig ändå först säga några ord om Bromma flygplats.

Jag vill poängtera betydelsen för hela landet av att det finns goda flygförbindelser med Stockholm. Det måste fördenskull finnas en flygplats i staden eller i dess närhet. Samtidigt måste givetvis beaktas störningar som en flygplats innebär och som har poängterats i debatten. Jag är ändå, måste jag säga, förvånad över den kompakta ovilja som tycks finnas i Stockholmsregionen mot både Bromma och andra alternativa flygplatser, med tanke på att man i landets övriga kommuner faktiskt tävlar om att få en flygplats. Stockholm har dock ett stort ansvar gentemot det övriga landet att lösa denna angelägna uppgift.

Den stora utredningen om den framtida lokaliseringen av flygverksamheten på Bromma pågår som bekant under ledning av generaldirektör Olhede, och några snabba resultat är väl inte att vänta med hänsyn till de svårigheter som är förknippade med detta uppdrag.

Den andra utredningen, som det uppdrogs åt luftfartsverket att göra och som avsåg en snabb utflyttning av utrikeschartern till Arlanda, utflyttning av visst allmänflyg samt andra störningsreducerande åtgärder för Bromma, är dock slutförd. Den utmynnar i rekommendationer om att utrikes charterflyg överflyttas till Arlanda med början den 15 maj i år, att taxi- och affärsflyg med i utlandet registrerade flygplan hänvisas till Arlanda, att målflyget flyttas ut och att det skolflyg som inte är beroende av Bromma hänvisas till andra flygplatser.

Luftfartsverket anser också att Skå-Edeby bland befintliga flygplatser är det gynnsammaste alternativet ur miljösynpunkt när det återstående allmänflyget skall utflyttas från Bromma.

Motionerna i den här frågan går ut på att eventuellt behålla Bromma med tanke på utvecklingen med miljövänligare plan. Man vill i varje fall att den möjligheten prövas i samband med utredningen om en ny inrikesflygplats. I sig själv förefaller kanske denna begäran rimlig. Frågan hänger dock ihop med försöksverksamheten med Fokker 28 och med den starka opinion som den väckt med tanke på miljöaspekterna. En förutsättning för denna försöksverksamhet var att Bromma skulle avvecklas, och man får se det hela som en paketlösning och ett sätt att dämpa den infekterade debatten.

Även om jag sålunda har förståelse för de synpunkter, som framförts både i motionerna och i reservationen, tror jag som saken nu ligger till att det vore olyckligt att på nytt riva upp denna debatt. Men om samma motstånd gör sig gällande vid lokaliseringen av den nya inrikesflygplatsen, finns ändå inget annat val än att bibehålla Bromma.

Också i fråga om Arlandas utbyggnad har det rests många invändningar. Det har skrivits och sagts mycket beträffande runda husets alla fördelar, om fingerlösningens otidsenlighet och om många andra nackdelar när det gäller utformningen av den nya utrikesterminalen. Herr Clarksons långa plädering för runda husets stora överlägsenhet gentemot

Onsdagen den  
28 mars 1973

*Utrikesterminalen  
på Arlanda samt  
Bromma flygplats;  
m. m.*

luftfartsverkets förslag får säkert fler än mig att misstänka att det förslaget, när allt kommer omkring, inte är så bra som man har framhållit. Herr Mellqvist var ju inne på liknande tankegångar.

Motionen går ju ut på att förslagshandlingar måste upprättas även för runda huset som en jämförelse med fingeralternativet. Men faktum är som framhållits tidigare här att runda huset noggrant har prövats men befunnits vara ett sämre alternativ; framför allt är det behäftat med ur funktionell synpunkt betydande nackdelar. Både byggnadsstyrelsen och luftfartsverket, den s. k. Arlandagruppen 70, vilken som särskilt sakkunnig utsetts av Kungl. Maj:t, har ju ingående analyserat rundahusförslaget men samstämmt funnit att det inte kunde läggas till grund för fortsatt utrednings- och projekteringsarbete.

SAS har för sin del som kommunikationsministern framhöll funnit arkitekt Billgrens förslag helt oacceptabelt i ett stort antal väsentliga avseenden och kan inte heller finna att det bör ligga till grund för det fortsatta utbyggnadsarbetet. Man anser till och med att utredningen om den alternativa terminalutformningen har bromsat upp planeringsarbetet och därigenom äventyrat tidsplanen. De utländska flygbolagen har ju en samorganisation, vilken informerats både om det Billgrenska förslaget och om Arlanda 70-projektet, dvs. luftfartsverkets förslag. Från samorganisationens sida har man förklarat sig ej ha något intresse av rundahusförslaget.

Luftfartsverkets förslag har utarbetats av folk, som har många års erfarenhet inom området. Det har givetvis föregåtts av ingående, omfattande utredningar och man har som nämnts studerat olika flygplatser och även sådana på planeringsstadiet både i Europa och i Amerika. Förslaget är därtill anpassat efter de lokala förhållandena på Arlanda. Det är här inte heller frågan om någon vanlig konventionell fingerlösning, utan det gäller breda fingrar som är till stor del självförsörjande med service av olika slag. Gångavstånden är heller inte avskräckande och kan inte alls jämföras med Kastrup som man här har gjort. En överenskommelse mellan staten och AB Stockholmsregionens flygplatsinvesteringar har ju också träffats, och en icke oväsentlig sak är att luftfartsverkets förslag är både billigare att bygga och billigare i drift.

Man har, som sagt, påpekat att fingerlösningen är otidsenlig. Bl. a. var fru Eriksson i Stockholm och jag tror även herr Clarkson här inne på detta. Nu kan ju också den ringformiga byggplanen-rundahusalternativet betraktas som ett böjt finger. Detta rundahusfinger har dock flygplanen uppställda bara på ena sidan, och detta ofördelaktiga förhållande är en av orsakerna till att väningsytan blir väsentligt större med rundahusalternativet än med Arlanda 70. Vad som i det senare fallet förordas är ett internationellt beprövat system, som man efter ingående utredningar och studier slutligen har kommit fram till.

Jag hade helt ambitiöst tänkt redogöra för gången av detta ärende, men då statsrådet Norling och i viss mån även herr Clarkson har gjort detta kan jag glädja kammaren med att avstå från det. Utredningsarbetet påbörjades redan 1968 och har sedan fortsatt under alla dessa år. Mot den bakgrunden, som jag nu avstår från att skildra, vill jag alltså påstå att runda huset både har fått en seriös behandling och har utvärderats först

efter en ingående teknisk och ekonomisk granskning. Riksdagen kan inte stå till svars med en ytterligare tidsförskjutning, då vi vet att förhållandena på Arlanda pockar på en snar lösning.

Jag yrkar med detta, fru talman, bifall till utskottets hemställan.

Herr WIRMARK (fp):

Fru talman! I trafikutskottets betänkande, som vi nu diskuterar, hänvisas i fråga om Arlandaterminalens utbyggnad till den interpellationsdebatt, som ägde rum i december förra året. Det sägs av utskottet att för- och nackdelar hos de båda utbyggnadstyperna då var föremål för en ingående debatt. Ja, fru talman, vi som hade ställt frågor ville ha för- och nackdelar med de båda alternativen belysta. Men för kommunikationsministern var saken avgjord. Han var lika opåverkbar när han slutade den debatten som när han började. Statsrådet hade beslutat sig och var inte villig att göra någon ytterligare prövning. Samma inställning har ju också kommunikationsministern redovisat här i dag.

Vi kräver i motionen att förslagshandlingar också får upprättas för rundahusalternativet så att denna lösning sedan på ett jämbördigt sätt kan jämföras med luftfartsverkets förslag. Därigenom skulle för- och nackdelar kunna framstå klarare; man skulle få fram funktionsstuderade handlingar med en fullständig ytfördelning för alla nyttjarna, vilket man hittills inte haft, och med exakt detaljinformation om driftkostnaderna.

Sådana förslagshandlingar skulle, om riksdagen beslutar i enlighet med motionen och reservationen, kunna bli färdiga till i början av hösten och skulle enligt uppgifter som förefaller trovärdiga inte behöva föranleda någon försening av projektet. Om rundahusalternativet antas, kan man mycket väl hinna med arbetena inom föreskriven tid. Om det inte antas, bör arbetena med det andra alternativet kunna fullföljas i planerad takt.

Både herr Mellqvist och kommunikationsministern har resonerat som om förseningen är ett faktum om man tar fram förslagshandlingar. Herr Norling sade att de som talar för förslagshandlingar för rundahusalternativet tar på sig ett stort ansvar, och han delgav kammaren den uppfattningen att det t. o. m. kunde bli en försening på fem år.

Jag tycker, fru talman, att bevisbördan ligger på dem som påstår att det blir försening, och kommunikationsministern får här lägga fram bevis för att det skulle bli en försening på fem år.

Det finns ingenting i gällande ordning för statsmakternas handläggning av statliga byggnadsärenden som hindrar att en sådan vidare utredning som vi krävt kan ske. I den skrift om handläggning av statliga byggnadsärenden som finansdepartementet publicerade 1968 konstateras nämligen att ett byggnadsobjekt normalt av Kungl. Maj:t prövas i två omgångar, nämligen dels när byggnadsprogram utarbetas, dels när huvudhandlingar färdigställts och en noggrannare kostnadsberäkning gjorts. I skriften sägs: "Normalt skall självfallet ett alternativ beträffande byggnadens utformning redovisas redan i byggnadsprogrammet. Erfarenhetsmässigt får man emellertid räkna med att sådana kan komma att aktualiseras vid den förnyade prövningen av projektet." Det skulle alltså vara helt i denna anda, som enligt finansdepartementets skrift skall prägla handläggningen av statliga byggnadsärenden, om denna allsidigare och

grundligare prövning skedde.

I interpellationsdebatten frågar jag herr Norling om han inte måste medge detta – men jag fick inget svar. Jag ställer därför frågan igen och då till utskottets talesman: Hade det inte varit i enlighet med andan i den åberopade skriften att ytterligare pröva för- och nackdelar med det kompakta alternativet av typ rundahuset? Om utskottet anser det -- och det är en passus i utskottets yttrande som tyder på detta – är det då inte ologiskt att utskottet ändå kommer fram till slutsatsen att en sådan prövning inte bör ske?

Kommunikationsministern sade i dag att fingerhusalternativet tagits fram av luftfartsverket. Vid sin prövning av alternativförslaget har luftfartsverket också förordat sin egen lösning. Det är den som nu ligger till grund för den fortsatta projekteringen. Jag kan inte finna annat än att det vore rimligt att höra andra sakkunniga som inte tidigare varit involverade i ärendets behandling. Genom att tillåta att förslagshandlingar framarbetas för båda alternativen skulle det vara möjligt.

Varför anser inte utskottsmajoriteten att det vore värdefullt att få saken belyst från annat håll? Det är ju en av de centrala frågorna. Det gäller ju ändå här en investering på många hundra miljoner kronor och en utbyggnad som det senare inte går att ändra på.

Utskottet säger i sitt yttrande att man inte haft möjlighet att närmare gå in på det ena alternativets för- och nackdelar i förhållande till det andra alternativet. Fru talman! Jag skall inte heller ge mig in på en lång debatt om för- och nackdelar, men låt mig ställa ett par frågor. Är det inte ostridigt att fingerprincipen ger långa gångavstånd för passagerarna, långa transportsträckor för bagage och tidsödande rörelser för flygplanen på marken? Sänker inte detta i sin tur flygplatsens kapacitet? Innebär Kungl. Maj:ts och utskottets ställningstagande att man anser att sådana här nackdelar är ofrånkomliga? Är det fel att rundahusalternativet skulle ge mindre avstånd?

Hur är det möjligt att göra en bedömning av de båda alternativen om man inte har i detalj funktionsstuderade handlingar för båda alternativen? Hur kan man då på ett säkert sätt bedöma så fundamentala faktorer som personalåtgång, miljö för anställda och passagerare, tidsåtgång för färdigställande, driftkostnader och anläggningskostnader? Det måste ju ändå vara dessa faktorer som är avgörande vid ett ställningstagande.

Herr Norling tog speciellt upp kostnads- och personalfrågorna och redogjorde för SAS:s invändningar mot rundahusalternativet. Jag vill med anledning härav påpeka, som jag gjorde i interpellationsdebatten, att SAS:s yttrande inte har stått oemotsagt. Rundahusgruppen har ju bemött SAS:s slutsatser och påpekat att personalkostnaden bl. a. berodde på att man räknade med en tredelning av ankomsthallarna. Men rundahusgruppen har framfört att om man i stället har endast en ankomsthall – och det har ju på ritningarna visats skisser med just en ankomsthall – erhålls en personalbesparing och även en kostnadsbesparing i förhållande till det andra alternativet.

Jag kan personligen inte ta ställning till dessa motstridiga uppgifter, men jag tycker att redan det faktum att olika uppgifter står mot varandra ändå är ett argument för att ytterligare en prövning bör ske, så att man

Onsdagen den  
28 mars 1973

*Utrikesterminalen  
på Arlanda samt  
Bromma flygplats,  
m. m.*

får ett säkert faktaunderlag. Den situationen kan väl inte, herr Norling, vara ett argument mot rundahusalternativet.

Fru talman! I ett projekt av denna betydelse, ett projekt som drar mycket höga kostnader och som blir avgörande för vårt ansikte utåt på Sveriges största flygplats, är det rimligt att båda de föreliggande alternativen kan bli föremål för en likvärdig behandling och bedömning. Det kan bara ske om också det kompakta alternativet förs fram till förslagshandlingar.

Om sakskalet talar för det – och detta är jag övertygad om – skall givetvis inga andra skäl stå i vägen för den bedömningen. Jag vill därför instämma i fru Erikssons i Stockholm vädjan till kommunikationsministern om att medge ytterligare en prövning. Jag yrkar därför bifall till reservationen 1 av herrar Lothigius och Clarkson.

Herr LINDAHL (s):

Fru talman! Först en personlig deklARATION. Vid behandlingen av Stockholmsregionens flygplatsproblem har jag varit emot nya utredningar angående utformningen av utrikesterminalen på Arlanda och inte heller velat riva upp beslutet om utflyttning från Bromma flygplats 1978. Jag tror nämligen att ett bifall till reservationerna kan leda till olyckliga förseningar och ytterligare dröjsmål. Det kan, som kommunikationsministern någon gång har uttryckt saken, leda till att dessa frågor kommer att i den stora Stockholmsregionen kännetecknas av en allmän handlingsförlamning.

Målsättningen att den nya anläggningen på Arlanda skall kunna tas i bruk i slutet av 1976 är mycket viktig. Vi vill skapa lättnad för en sedan flera år hårt plågad allmänhet. Även personalen på Arlanda har haft och har det kämpigt.

Jag önskar ingen försening av projektet. Ett bifall till reservationen 2 kan betyda en försening på, har man sagt, ett och ett halvt år eller kanske mer. Mot den bakgrunden är det en smula anmärkningsvärt att herr Lothigius i dag uppträder som reservant.

Herr Lothigius, som vill att vi alla skall vara så glada, var en djupt sorgsen man när han i mars 1971 här i riksdagen diskuterade tillståndet på Arlanda. Han sade: "Jag skall bara konstatera att våra största flygplatser med internationell trafik" – framför allt åsyftades då Arlanda – "i vissa hänseenden anses vara en skamfläck för vårt land; att turister m. fl. från ett flertal andra länder som dansar ned på våra flygplatser tror sig komma till ett u-land när de kommer till oss. Bakgrunden till detta är att vi inte förstått flygets snabba utveckling eller – om vi förstått den – icke tagit konsekvenserna därav. – – – Se på Arlanda, bedrövelsens bedrövelse för vårt land, där person- och godstrafik icke fungerar tillfredsställande, i otidsenliga lokaler, där plasttält fått vara långvariga provisorier och där människor som kommer ned från andra länder får ett intryck av att de befinner sig på en militärflygplats i ett krigförande land."

Det var herr Lothigius i mars 1971. Jag trodde då att han om någon skulle vara vän av raska beslut, men så uppträder han inte i dag. Två år senare är han reservant i det här ärendet. Jag tycker att det hela inte

riktigt går ihop.

Fortfarande är det min förhoppning att den nya stationsbyggnaden skall kunna tas i bruk hösten 1976. Det återstår trots allt tre svåra år ute på Arlanda, innan vi kommer fram till den efterlängtdade lösningen. Ett argument för mig har varit att inte bidra till en försening. Vidare har jag fäst vikt vid de försäkningar vi fått från luftfartsverket om att dagens beslut inte innebär någon låsning av framtida bansträckning. Jag är nämligen anhängare av det miljövänliga alternativet, dvs. bansträckning öst-väst.

Ett beslut nu i enlighet med utskottets betänkande innebär, såvitt jag kan förstå, byggstart redan i år.

Reservanternas förslag betyder dessutom ökade projekteringskostnader på, har man sagt, två à tre miljoner kronor. Det kan naturligtvis inte vara något avgörande argument, men det bör likväl nämnas. Många är ju anhängare av sträng sparsamhet.

Så långt Arlanda. Sedan några synpunkter på Bromma flygplats.

Jag vill starkt betona att det också är ett Stockholmsintresse med goda flygförbindelser mellan huvudstaden och landet i övrigt. Vi vill verkligen ge den resande allmänheten bästa tänkbara flygservice. Jag instämmer med herr Schött i den uppfattningen att goda flygförbindelser med huvudstaden är en riksangelägenhet. Därom råder inga delade meningar. Men överbetona inte de negativa verkningarna av inrikesflygets överförande till exempelvis Arlanda.

Från olika håll har anförts att restiderna till och från Arlanda är väsentligt längre än restiderna till och från Bromma. Den faktiska restiden från Stockholms centrum är högst 20 minuter längre till Arlanda än till Bromma. Lika väl som man räknar med en utveckling på luftfartens område måste man räkna med en motsvarande utveckling på landkommunikationernas. Tidsskillnaden på 20 minuter borde väsentligt kunna nedbringas och efter hand komma att sakna all betydelse. Vi har i utskottet fått en redogörelse för de arbeten som är på gång, de funderingar man har för att ytterligare avkorta den restid som nu för en del människor naturligtvis kan förefalla besvärande. Men där pågår en utveckling, och då kan inte olägenheterna te sig alltför stora.

Men det här är också en miljöfråga. I många år har det konstaterats att flygverksamheten på Bromma flygplats innebär svåra bullerstörningar för ett stort antal människor i Stockholmsregionen, men framför allt naturligtvis runt flygplatsen. Det rör sig om problem som kommer att bestå oavsett vilka flygplan som används. Med den utveckling av inrikesflyget som kan förväntas – på den punkten är vi alla optimister – kommer dessa problem att bestå och förvärras.

Det finns folk, även riksdagsmän, som tycker att alla större städer är otrivsamma, inte minst på grund av bullret. Jag kan försäkra att det väckte en allmän tillfredsställelse när regeringen genom direktiven till utredningen tog ställning i juni 1972. Jag har undrat om reservanterna i trafikutskottet från centerpartiet, från folkpartiet och från moderata samlingspartiet har uppmärksammat att det har pågått en debatt i många år – en debatt som kännetecknats av stort engagemang från många människor. Det hade varit önskvärt om borgerliga Stockholmspolitiker

Nr 54

Onsdagen den  
28 mars 1973

*Utriketerminalen  
på Arlanda samt  
Bromma flygplats,  
m. m.*

Onsdagen den  
28 mars 1973

*Utrikesterminalen  
på Arlanda samt  
Bromma flygplats,  
m. m.*

hade informerat sina partikamrater från andra delar av landet.

Det vore enligt min mening olyckligt om riksdagen nu skulle riva upp den kompromisslösning angående Bromma flygplats, med utflyttning senast 1978, som alla partier i Stockholms kommun har accepterat och funnit vara en god lösning. Jag har sett att Oskar Lindkvist kommer efter mig på talarlistan. Han kan väl bekräfta riktigheten i detta påstående: att man över alla partigränser har varit överens i Stockholms kommun. Alla partier stod alltså, enligt de uppgifter jag har fått, bakom när regeringen tog hänsyn till bostadsmiljön och trafikplaneringens krav. En viktig uppgift för den kommunala planeringen är att göra fritidsmiljön attraktiv och trivsamt.

Vi har på socialdemokratiskt håll i trafikutskottet – oavsett var vi bor i landet – velat ta stor hänsyn till den opinion i frågan som råder på kommunalt håll. Man tycker sig kanske nu ändå, våren 1973, skönja en lösning av de här problemen – under förutsättning att vi inte åstadkommer en ytterligare försurning. En snabb lösning av dessa frågor är av intresse, enligt mitt förmenande, inte bara för dem som bor i Stockholmsregionen, utan jag håller med herr Schött om att det här är ett riksintresse.

Beträffande Arlanda hoppas jag sålunda på byggstart redan i år och beträffande Bromma: Låt den av generaldirektör Olhede ledda utredningen utan tilläggsdirektiv slutföra sitt arbete redan i år utan ny osäkerhet och nya fördröjningar!

Herr SELLGREN (fp) kort genmäle:

Fru talman! Jag är mycket angelägen om att inte debatten skall bli onödigt lång, men jag vill ändå bemöta herr Lindahl en smula. Han ger något av en information till kammaren om att den här debatten har pågått här i Stockholm i många år. Det är vi alla medvetna om, därför att motsvarande debatt har pågått ute i landet.

Vad som närmast föranledde mig att gå upp i talarstolen var hans vädjan till de borgerliga riksdagsmännen från Stockholm att tala oss utifrån landet till rätta i den här frågan. Jag vill gärna returnera den uppmaningen till herr Lindahl. Hur har det t. ex. gått med kontakterna med de socialdemokratiska riksdagsmännen ute i landet? Hur har det gått med möjligheten att få herr Nilsson i Kalmar att tänka om? Detta är inte en fråga där det skiljer mellan partierna, herr Lindahl.

Jag sade i mitt första inlägg att enigheten inte är total i Stockholm. Jag var med vid ett tillfälle då det överlämnades en petitionslista med 300 namn på personer som bodde mycket nära Bromma flygplats och som ansåg att Bromma flygplats borde vara kvar.

Herr SCHÖTT (m) kort genmäle:

Fru talman! Jag är naturligtvis tacksam för att herr Lindahl underströk att frågan om huvudstadens flygplats och dess belägenhet är en riksangelägenhet.

Vad vi riktar oss bestämt mot är att man inte vill låta utredningen se på alternativet att bibehålla Bromma flygplats. Man undrar: Vad är anledningen? Vågar man inte ta med detta alternativ i utredningen? Är

Onsdagen den  
28 mars 1973

*Utrikesterminalen  
på Arlanda samt  
Bromma flygplats,  
m. m.*

man rädd för att utredningen skall visa att nackdelarna med Bromma är överdrivna och att fördelarna med dess bibehållande är underskattade?

Jag vill också hänvisa till exempelvis landshövding Thure Andersson i Karlskrona och landshövding Rolf Edberg i Karlstad. De kan bättre än jag utveckla hur betydelsefullt det är för folk ute i landet att vi har Bromma kvar.

Till slut vill jag säga att det är fel om man tror att sista ordet är sagt i fråga om Bromma – sådant har ju antytts här i dagens debatt.

Herr LINDAHL (s) kort genmäle:

Fru talman! Det kanske var litet känsligt, herr Sellgren, att jag vädjade; men det gjorde ju även herr Schött för en stund sedan – han vädjade på sitt sätt. Jag beklagar nämligen att alla borgerliga ledamöter i trafikutskottet från skilda håll i landet uppträtt som trädgård på ett snöre. Jag har den uppfattningen, att detta inte borde vara en partiskiljande fråga. Jag är den ende i trafikutskottet från Stockholmsregionen, men efter sedvanlig omsorgsfull prövning har socialdemokraterna i utskottet inte velat gå emot en entydig kommunal opinion i Stockholmsregionen. Det är mot den bakgrunden jag tycker att det kunde vara på sin plats att lätta litet på partibandet.

I en ledare i Expressen i söndags skrevs följande:

”De borgerliga i riksdagens trafikutskott vill riva upp kommunikationsministerns kompromiss om Bromma flygplats. Det tyder inte på särskilt gott omdöme. Statsrådet Norlings beslut att tillåta jet-trafik på Bromma en kort övergångstid men samtidigt planera för inrikesflygets bortflyttning från flygplatsen var en klok avvägning mellan bostadsmiljöns och trafikplaneringens krav.”

Jag säger bara: Lyssna på Expressens råd!

Herr SELLGREN (fp) kort genmäle:

Fru talman! Jag kan mycket väl förstå att Expressen var angelägen att tillgodose det överväldigande antal läsare som tidningen har i Stockholm.

Det skulle vara intressant att veta hur den socialdemokratiska gruppen i trafikutskottet skulle ha ställt sig om herr Nilsson i Kalmar eller någon av hans medmotionärer hade suttit i trafikutskottet. Jag tror inte att enigheten i denna fråga är så stark inom det socialdemokratiska partiet, och jag tycker det är ett hälsotecken att var och en bedömer denna fråga utifrån sina egna sakliga utgångspunkter.

På förslag av fru andre vice talmannen beslöt kammaren uppskjuta den fortsatta överläggningen rörande detta betänkande samt behandlingen av återstående på dagens föredragningslista upptagna ärenden till kl. 19.30.

## § 10 Interpellation nr 65 om åtgärder för rening av vattnet i Idefjorden

Ordet lämnades på begäran till

Herr GUSTAFSSON i Undevalla (s) som yttrade:

Fru talman! Idefjorden på gränsen mellan Sverige och Norge är i dag en i stort sett död fjord beroende på alltför stort utsläpp av organiska och

andra föroreningar från Halden. Framför allt kommer dessa föroreningar från pappersmasseindustrin i Halden.

Svenska och norska regeringarna tillsatte 1969 delegationer med uppgift att uppta förhandlingar rörande föroreningarna i Idefjorden och angränsande vattenområden.

Dessa delegationer har varit verksamma i snart fyra år, men hittills har inte sådana resultat uppnåtts att någon lösning av problemet kunnat åstadkommas. Fortfarande sker utsläpp av föroreningar i Idefjorden i oförminskad omfattning.

Problemet tycks inte ligga på det formella planet. Procedurfrågorna utgör inget hinder för frågans lösning.

Sedan den 1 januari 1971 gäller i Norge en lag om förbud mot vattenförorening som ger norska myndigheter möjligheter att meddela förbud mot dylika utsläpp. De tekniska utredningarna är också klara.

Den kvarstående frågan, som inte är löst, är det ekonomiska komplexet. Kostnaderna för ett reningsverk vid pappersmassefabriken i Halden beräknas uppgå till 80–100 miljoner norska kronor. Det berörda norska företaget är inte berett att ensamt bestrida dessa kostnader, och norska staten har hittills inte ansett sig kunna bidra till finansieringsfrågans lösning.

Under senaste tiden har stora muddermassor från Tistas mynning vid Idefjorden börjat dumpas i fjorden. Detta ökar givetvis mängden av föroreningar i oroväckande grad. På senare tid har de börjat sprida sig till vattenområdena utanför Strömstads tätort. Viktiga badplatser kan komma att spolieras om inte kraftåtgärder snart vidtas för att hindra utsläppen av dessa föroreningar.

Eftersom frågan berör vitala svenska intressen är energiska åtgärder från regeringens sida motiverade för att åstadkomma en lösning av den.

Jag hemställer därför om kammarens tillstånd att till herr jordbruksministern få framställa följande fråga:

Är statsrådet beredd att vidta ytterligare åtgärder för rening av vattnet i Idefjorden?

Denna anhållan bordlades.

## § 11 Interpellation nr 66 ang. reformer på det kyrkliga området

Ordet lämnades på begäran till

Fru JONÄNG (c) som yttrade:

Fru talman! Den 21 mars meddelade regeringen vid en presskonferens att den inte avser att förelägga riksdagen något förslag angående ändrade förhållanden mellan kyrkan och staten. Detta skall ses mot bakgrunden av de starka invändningar som från skilda håll riktats mot det förslag som i maj 1972 framlades av 1968 års beredning om stat och kyrka. Jag delar uppfattningen att ett genomförande av beredningens förslag inte skulle skapa tillfredsställande förutsättningar för religiös verksamhet i enlighet med trosfrihetens principer.

Att beredningsförslaget ej kommer att läggas till grund för någon

proposition får emellertid inte hindra reformverksamhet på det kyrkliga området. Med bibehållande av de band mellan kyrkan och staten som församlingsstyrelselagen ger är det i hög grad angeläget att reformer genomförs. Det gäller inte minst att ge svenska kyrkan en organisation som ligger i linje med dagens demokratiska synsätt. Därvid bör de riktlinjer som 1968 års kyrkomöte angav för en centralstyrelse för kyrkan och för organisationen på församlings- och stiftsnivåerna övervägas. Dessutom bör en friare ställning för kyrkan gentemot staten diskuteras när det gäller frågor angående kyrkoböcker och liturgi samt tillsättning av befattningshavare.

Vissa frågor som gäller förhållandet mellan svenska kyrkan och de fria samfunden bör också skyndsamt ses över. Bl. a. bör nu föreliggande hinder för gemensamt utdelande av nattvarden avlägsnas, något som 1970 års kyrkomöte uttalat sig till förmån för. Vidare måste samhällets ekonomiska stöd till de fria samfunden byggas ut. Många av dessa verkar nu under knappa villkor på grund av växande omkostnader, delvis uppkomna med myndigheternas medverkan; införandet och höjningarna av arbetsavgivaravgiften kan därvid nämnas som exempel. Trossamfunden måste ha likvärdiga ekonomiska villkor. Därför krävs en förstärkning av statens bidrag till de fria kristna samfunden.

Invandrarkyrkornas möjligheter att arbeta måste också förstärkas. Frågan om frivillig anteckning av samfundstillhörighet i folkbokföringen bör övervägas. Såväl 1970 års kyrkomöte som Katolska biskopsämbetet har uttalat önskemål om detta.

Med hänvisning till det anförda anholder jag om kammarens medgivande att till herr statsministern få ställa följande fråga:

Är herr statsministern beredd lämna kammaren en redogörelse för regeringens syn på frågan om reformer på det kyrkliga området?

Denna anhållan bordlades.

## § 12 Interpellation nr 67 ang. behandlingen av de s. k. särskilt vårdkrävande inom mentalvården

Ordet lämnades på begäran till

Herr MÖLLER (fp) som yttrade:

Fru talman! Tillåt mig citera ur ingressen till ett stort reportage i Göteborgs-Posten den 18 mars:

”Hur otroligt det än låter sitter i dagens sociala välfärds-Sverige ett stort antal människor inspärrade på mentalsjukhus på obestämd tid, trots att de inte kan betraktas som mentalt sjuka. Det rör sig om kriminella personer – mestadels tjuvar, bedragare och vanerymmare – som samhället inte kan föra till rätta genom fängelsestraff. ’Vårdtiden’ är inte fastlagd. Perioder om 30–40 år är ingen ovanlighet. I humanitetens tecken kallar man dessa personer för ’särskilt vårdkrävande’. I praktiken innebär det att de inte får någon vård alls utan hålls inspärrade under rigorösa säkerhetsmått.”

En forskningsrapport från psykologiska institutionen vid Stockholms

universitet ger detaljerade upplysningar (Thomas Jensfelt och Björn Resare: Särskilt vårdkrävande, del V: Fasta paviljongerna vid Sätters och Västerviks sjukhus, 1972). I dess slutkapitel sammanställs den förödande bild som gäller för de intagna. Patienterna följer en låst dagsrutin. "Möjligheterna till avvikelser från schemat är små. De får inte röka när de känner sig röksugna, bada när de känner sig smutsiga, gå ut på gården när de vill ha frisk luft osv. . . I samband med utförande av olika dagliga aktiviteter (med vilket avses att stiga upp, tvätta sig, gå och äta, gå ut på gården osv.) förs patienterna omkring i flock. Exempelvis, när patienterna på Västerviks fasta paviljong ska äta, låser man först in dem i dagrammet varefter de släpps in i matrummet. . .

*Rollberövande.* En intagen hamnar definitionsmässigt i rollen som patient. Avgränsningen från yttrevärlden innebär att studier, barnuppfostran och annat avbryts. Dessa aktiviteter kan inte tas upp där avbrottet skedde vid en eventuell utskrivning. Rollen som äkta man beskärs, vid besök övervakar personal att inga sexuella kontakter får förekomma. . .

*Inskrivningsscen.* Avklädnad av individen både bokstavligt och bildligt. Vid inskrivningen visiteras den intagne, fråntas kläder och personliga tillhörigheter, badas, rakas och klipps. . .

*Förlust av ägodelar.* Möjligheter till egentlig förvaring på en hylla eller i ett skåp vid sängen saknas i regel. . ."

Rapporten konstaterar i annat sammanhang att avdelningslivet på paviljongerna präglas av sträng avskildhet och intensiv kontroll. De förhållanden som redovisas överensstämmer i stort med fenomen som en forskare (E. Goffman) beskrivit som karakteristiska drag hos *totala institutioner*. Men därtill lägger rapporten: "Det som skiljer de fasta paviljongerna från de institutioner som Goffman beskriver är för det första storleken. Dessa institutioner är större och innefattar ett större antal intagna. För det andra beskriver Goffman aktiviteter, typ av arbete, på institutionerna. Paviljongerna är i stort sett i avsaknad av dylika aktiviteter och präglas snarare av kompakt passivitet. . . *Träning i sociala aktiviteter* förekommer inte. Man kan snarare tala om att vistelsen på paviljongerna har reducerat dem. Vardagliga aktiviteter som vanligtvis förekommer i hem, arbete, i umgänget med medmänniskor m. m. förhindras. Det är förhållanden som för patienterna innebär en ytterligare avskärmning från samhället och den civila miljön. . . Han blir föremål för en räkka av förnedringar, degraderingar, förödmjukelser och profaneringar mot sin självuppfattning. Hans självuppfattning blir systematiskt, *ofta oavsiktligt*, mortifierad."

Alagd tystnad under måltiderna, bad eller dusch var fjortonde dag, överallt tittgluggar som inte ger en patient möjlighet att en minut vara för sig själv, arbete praktiskt taget utan anknytning till patienternas yrken och utan utbildning inom något arbetsområde – detta är andra fakta i undersökningen, som utfördes 1970.

Fru talman! Mycket av det jag här redogjort för har inget med vård att göra. Det är i stället fråga om regelrätt förvisning från samhället.

Dessa förhållanden måste i grunden ändras. Det behövs mindre enheter, satsning på terapi och gruppsamtal, mer personal. Till betydande

del fordrar detta ökade resurser. Men om den officiella beteckningen utsäger att det här gäller *särskilt vårdkrävande* människor så skall de också, om samhället är konsekvent, få särskild vård och inte mest bara skuffas undan, än mindre så att senare återanpassning försvåras.

Till stor del är det inte fråga om personer som kan sägas vara farliga för andras liv och hälsa. Många är dömda för upprepade stölder och bedrägerier och för andra saknas uppgifter om skälet för intagningen, eftersom detta inte behövde anges före 1967.

En särskild arbetsgrupp inom Landstingsförbundets regionvårds-kommitté, den s. k. AÖV-gruppen, framlade i juni 1971 en preliminär PM med förslag till riktlinjer för försöksverksamhet rörande vården av särskilt vårdkrävande patienter. Arbetsgruppens förslag torde inom kort leda till försöksverksamhet enligt behandlingsmetoder som kallas "terapeutiskt samhälle". Dess PM är hållen i en positiv anda och är ett uppriktigt försök att påvisa problemen och ange riktlinjer för försöksverksamhet.

Men samtidigt bestyrker arbetsgruppens PM de missförhållanden som föreligger. Personalbrist "framtvingar på sina håll även inhumana rutiner bl. a. tidig inlåsning kvällstid av patienterna på rummen", arbetsträningen inriktas inte på bearbetning av patienternas arbetshinder eller på övning i lagarbete, även fritidssysselsättningen är bristfällig. Och man slår fast: "Enligt vad arbetsgruppen kunnat konstatera vid sina studiebesök tycks nuvarande vårdmiljöer för de särskilt vårdkrävande patienterna i viss utsträckning snarare innebära en passiv förvaring än ett aktivt behandlingsprogram. Behandlingsmiljöernas utformning har präglats av en pessimistisk inställning, och säkerhets- och skyddsaspekterna har kommit i förgrunden. . . Som tidigare framhållits saknar patienterna känsla av egenvärde och självidentitet. Vårdmiljön får inte göra det värre för patienten i dessa avseenden och heller inte befordra infantilisering och passivitet."

Det nu angelägna är att en eventuell försöksverksamhet -- som skulle omfatta på sin höjd *några* sjukhus -- dels inte får hindra de självklara, *omedelbara* förbättringar som fordras över hela fältet och som kan ske utan försök, dels inte heller får hindra den personalutökning som uppenbarligen *snarast* erfordras. Marginella kostnadsskäl får inte stå i vägen för en humanisering av en nu inhuman form av "vård".

Det är också angeläget med förstärkning av personalen inom socialstyrelsen hos överinspektören för den psykiatriska sjukvården, så att inspektion oftare kan ske.

Med hänvisning till det anförda ber jag om kammarens lillstånd att till herr socialministern få rikta följande frågor:

1. Anser socialministern att nuvarande regler och praxis på sjukhusen beträffande de s. k. särskilt vårdkrävande skyndsamt behöver ändras?
2. Anser socialministern att en genomgripande och tillräcklig förbättring av förhållandena på sikt endast kan äga rum genom att personalförstärkning också sker?
3. Anser socialministern att gradvis övergång till mindre enheter är att föredraga?
4. Anser socialministern att en personalförstärkning inom social-

styrelsen hos överinspektören för den psykiatriska sjukvården är nödvändig för att denne skall ha möjlighet att utföra erforderliga uppgifter?

Denna anhållan bordlades.

§ 13 Upplästes följande till kammaren inkomna ansökan:

Till riksdagens kammare

Härmed anhålles om ledighet från riksdagsgöromålen fr. o. m. den 3 t. o. m. 13 april för egna angelägenheter.

Stockholm den 28 mars 1973

*Britt Mogård*

Kammaren biföll denna ansökan.

§ 14 Anmälades och bordlades Kungl. Maj:ts propositioner:

Nr 90 med förslag till ny regeringsform och ny riksdagsordning m. m.

Nr 91 angående ändrat belöningssystem för statsanställda m. fl.

§ 15 Anmälades och bordlades följande motioner:

Nr 1667 av herr *Lundberg m. fl.*

avlämnad i anledning av Kungl. Maj:ts proposition 1973:15 angående godkännande av vissa internationella överenskommelser på den intellektuella äganderättens område, m. m.

Nr 1668 av herr *Hjorth m. fl.*

avlämnad i anledning av Kungl. Maj:ts proposition 1973:50 angående medlen i den fortsatta regionalpolitiska stödverksamheten m. m.

Nr 1669 av herrar *Jönsson i Arlöv* och *Wiklund i Härnösand* avlämnad i anledning av Kungl. Maj:ts proposition 1973:54 angående vuxenutbildning

Nr 1670 av herr *Henmark m. fl.*

avlämnad i anledning av Kungl. Maj:ts proposition 1973:55 angående omlokalisering av viss statlig verksamhet

Nr 1671 av herr *Bergqvist m. fl.*

avlämnad i anledning av Kungl. Maj:ts proposition 1973:85 angående utgifter på tilläggsstat III till riksstaten för budgetåret 1972/73

§ 16 Meddelande ang. enkla frågor

Meddelades att följande enkla frågor denna dag framställdes, nämligen av

Nr 156 Herr *Sjöholm* (fp) till herr justitieministern angående lagstiftningen rörande boxning:

Är statsrådet tillfreds med gällande lagstiftning rörande boxning

som innebär att beträffande identiskt lika betenden dels stadgas brottspåföljd upp till sex månaders fängelse, dels sanktioneras bidrag av allmänna medel till denna "brottsliga" verksamhets bedrivande?

Nr 54

Onsdagen den  
28 mars 1973

---

Nr 157 Herr *Ekinge* (fp) till herr kommunikationsministern om förbättring av hamnmöjligheterna på Gotland:

Vilka åtgärder avser statsrådet vidtaga för att förbättra hamnmöjligheterna på Gotland?

Nr 158 Herr *Johansson* i Holmgården (c) till herr finansministern angående anbudsgivningen vid uppförande av byggnader för statliga ändamål:

Anser statsrådet det vara lämpligt att länets egna byggföretag inte ges möjlighet att delta i anbudsgivningen då det gäller uppförande av byggnader för statliga ändamål, t. ex. vid byggandet av den tekniska högskolan i Luleå?

§ 17 Kammaren åtskildes kl. 17.58.

In fidem

SUNE K. JOHANSSON

*/Solveig Gemert*