

Onsdagen den 15 mars

Kl. 19.30

Förhandlingarna leddes till en början av herr tredje vice talmannen.

Onsdagen den

15 mars 1972

*Investeringsplan
för kommunika-
tionsverken m. m.*

§ 1 Utgifterna på kapitalbudgeten inom kommunikationsdepartementets verksamhetsområde

Föredrogs trafikutskottets betänkande nr 2 i anledning av Kungl. Maj:ts i propositionen 1972:1 gjorda framställningar i vad avser utgifterna på kapitalbudgeten för budgetåret 1972/73 inom kommunikationsdepartementets verksamhetsområde jämte motioner.

Punkten 1

Investeringsplan för kommunikationsverken m. m.

I propositionen 1972:1 hade Kungl. Maj:t (bilaga 8, s. 201–205 i utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 3 januari 1972) lämnat en sammanfattande redogörelse för kommunikationsverkens investeringar, avseende postverkets, televerkets, statens järnvägars och luftfartsverkets fonder, statens vägverks förrådsfond och sjöfartsverkets fond samt fonden för Södertälje kanalverk.

I detta sammanhang hade behandlats
dels motionen 1972:718 av herr Josefson i Arrie m. fl. (c),

dels motionen 1972:1210 av herrar Magnusson i Borås (m) och Söderström (m) vari hemställdes att riksdagen beslutade att anslagsramen för kommunikationsdepartementets kapitalbudget minskades med 125 miljoner kronor i förhållande till Kungl. Maj:ts förslag.

Utskottet hemställde

1. att riksdagen med avslag å motionen 1972:1210 som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört beträffande investeringsplan för kommunikationsverken m. m.,
2. att riksdagen skulle avslå motionen 1972:718.

Reservation hade avgivits

1. beträffande *minskning av medelsanvisningen* av herrar Lothigius (m) och Komstedt (m), som ansett att utskottet under 1 bort hemställa, att riksdagen med bifall till motionen 1972:1210 som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna vad reservanterna anfört beträffande investeringsplan för kommunikationsverken m. m.

Onsdagen den
15 mars 1972

*Investeringsplan
för kommunika-
tionsverken m. m.*

Herr LOTHIGIUS (m):

Herr talman! När nu trafikutskottets betänkande nr 2 behandlas, kan väl först konstateras att vi på de flesta punkterna är överens i utskottet trots de många motionerna. En av orsakerna till detta är vetskapen om under vilka knapphetens stjärnor vi lever i ekonomiskt hänsce. Det är en orsak till att moderata samlingspartiet känner sig tvingat att också i år föreslå ett slopande av den 10-procentiga marginal som finns utöver en föreslagen medelsförbrukning och som tillkommit för att genom departementen ge de olika verken en större rörelsefrihet i investeringshänseende.

Vi förstår väl smidigheten i en sådan princip och att det för verkschefernas del känns gott att ha den som en s. k. reserv. Befinner man sig emellertid i ett hårt ekonomiskt läge, får man finna sig i att begränsa sig och inte få utrymme att spela med en överpott.

Jag är på det klara med att man som helhet inte kan kalla detta för besparing, men man begränsar möjligheterna till icke absolut nödvändiga åtgärder. Verken tvingar sig själva att begränsa sina utgifter redan inom ramen för den föreslagna medelsförbrukningen, och då blir det, herr talman, indirekt en besparing. Verken tvingas hela tiden att leta efter möjligheter till besparingar. Skulle de av olika skäl vara tvingade till en ökning, får de gå tillbaka till departementet och till riksdagen och begära tilläggsanslag. Det är ett visst besvär, och det innebär att verket ånyo blir granskat av riksdagen, vilket tvingar till särskilda överväganden.

Herr talman! Det är endast detta jag har att här föredra, och jag yrkar med hänvisning härtill bifall till reservationen vid punkten 1.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman! Den här reservationen har återkommit år efter år, men jag måste erkänna att jag är ganska förvånad över att den har kommit den här gången. Under förra året fick vi nämligen ett bevis för hur angeläget det är att ha en marginal på 10 procent för den händelse det skulle vara möjligt av konjunkturmässiga skäl att överskrida den investeringsram som departementschefen ursprungligen hade tänkt sig.

Denna marginal användes under förra året till att öka investeringsramen för postverket, för televerket och för statens järnvägar. Med tanke på det läge som vi då hade, med en stor arbetslöshet i landet och då det var sund ekonomisk politik att öka investeringarna, måste det ha varit till stor fördel att det var möjligt att göra detta utan riksdagsbehandling. Det är klart att man kan säga att om riksdagen hade fått tillfälle att ta ställning, så skulle man teoretiskt sett kanske ha kunnat plocka ut något annat investeringsområde som varit mera angeläget. Men nog är vi alla överens om att de långa väntetider som vi har när det gäller telefoner mycket starkt motiverar investeringar där. Nog har vi t. ex. alla klart för oss att det var ett fel att statens järnvägar under förra högkonjunkturen måste avvisa en del fraktavtal för att man inte hade tillräckligt med godsvagnar.

Därför tror jag inte någon kan säga att det var fel att regeringen hade möjlighet att ingripa snabbt. Det är inte verken som har rätt att göra sådana saker. Det är regeringen som kan ingripa. Om regeringen måst gå

till riksdagen med detta hade det blivit en proposition, sedvanlig motionstid, behandling i utskott och därefter avgörande i riksdagen. Det skulle ha blivit ett dröjsmål i ett läge, då det av konjunkturmässiga skäl var utomordentligt angeläget att dessa investeringar kom till stånd. Nåväl, säger man, men hur blir det om konjunkturen förbättras och det på nytt finns anledning strama åt utgifterna? Ja, då kommer denna marginal inte att tas i anspråk! Därför är det riktigt som herr Lothigius säger att detta yrkande under normala förhållanden inte innebär någon samhälls-ekonomisk besparing.

Med dessa ord vill jag, herr talman, yrka bifall till utskottets hemställan.

Överläggningen var härmed slutad.

Mom. 1

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 1 av herrar Lothigius och Komstedt, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Lothigius begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

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

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 1 av herrar Lothigius och Komstedt.

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

Ja	—	227
Nej	· ·	32
Avstår	—	1

Mom. 2

Utskottets hemställan bifölls.

Punkten 2

Postverkets anslagsbehov

Kungl. Maj:t hade (s. 206-217) föreslagit riksdagen att dels för budgetåret 1972/73 under postverkets fond anvisa i statsrådsprotokollet angivet investeringsanslag av 41 000 000 kronor, dels bemyndiga Kungl. Maj:t att vid postverket inrätta en tjänst som byråchef i Ce 2 och en tjänst som planeringsdirektör i Ce 1, dels uppdra åt fullmäktige i riksgäldskontoret att tillhandahålla postverket en rörlig kredit uppgående till 120 000 000 kronor.

Onsdagen den
15 mars 1972

*Postverkets anslags-
behov*

I detta sammanhang hade utskottet behandlat motionen 1972:1237 av herr Ångström m. fl. (fp, c, m) vari hemställdts att riksdagen beslutade att på tilläggsstat för budgetåret 1971/72 anvisa ett anslag av 124,4 miljoner kronor till postverket som ersättning för icke lönsam tidningsdistribution och diligenstrafik, samt att på riksstaten för budgetåret 1972/73 anvisa ett anslag av 122 miljoner kronor till samma ändamål.

Utskottet hemställde

att riksdagen

1. till Posthus m. m. för budgetåret 1972/73 anvisade ett investeringsanslag av 41 000 000 kronor,
2. bemyndigade Kungl. Maj:t att vid postverket inrätta en tjänst som byråchef i Ce 2 och en tjänst som planeringsdirektör i Ce 1,
3. uppdrog åt fullmäktige i riksgäldskontoret att tillhandahålla postverket en rörlig kredit uppgående till 120 000 000 kronor,
4. skulle avslå motionen 1972:1237.

Herr ÅNGSTRÖM (fp):

Herr talman! I en bilaga till årets statsverksproposition uttalar kommunikationsministern att han inte är beredd att tillstyrka det anslag som postverket har begärt för budgetåren 1971/72 och 1972/73 för att täcka förlusterna för icke lönsam diligenstrafik och frakten av tidningar.

Trots de kraftiga taxehöjningarna den 1 oktober förra året beräknas postverket detta budgetår förlora omkring 120 miljoner kronor. För att klara likviditeten trots den här förlusten begär kommunikationsministern att postverket skall få en rörlig kredit på 120 miljoner kronor i riksgäldskontoret. Med denna provisoriska åtgärd – rörelsekrediten måste väl dock omvandlas i ett anslag om allt skall gå rätt till – kan man säga att nödlösningen är klar för året 1971/72. Men hur blir det då det kommande budgetåret 1972/73?

Jag har svårt att förstå hur trafikutskottet kan dra upp riktlinjerna för trafikförsörjningen genom postverkets busslinjer utan att ha den sista pusselbiten klar. Hur mycket pengar disponeras för postverkets busslinjer 1972/73? Väger man inte olika åtgärder mot varandra? Gör man inte prioriteringar i detta hedervärda utskott? Man måste väl t. ex. ha snuddat vid trafikförsörjningen i Norrland. I detta område sköter postverket norr om en linje Östersund -Sollefteå den största delen av den fasta befolkningens, näringslivets och turismens behov av person- och godstransporter. Den trafikerade väglängden utgör 8 700 kilometer. Som jämförelse kan nämnas att SJ:s hela banlängd utgör 11 500 kilometer. Posten transporterar också över 4 miljoner passagerare årligen. Det är alltså ett mycket stort trafikområde som omfattas, och den delen lämnas utanför planeringen.

På de trafiksvaga delarna har postverket att redovisa en förlust på 12,2 miljoner kronor för diligenstrafiken, och man kan räkna med att underskottet inte blir mindre för 1972/73. Om inte postverket kompenseras för den här förlusten måste det lägga om sin verksamhet på ett radikalt sätt - t. ex. gå över till lastbilstransporter av post längs vägarna och låta det icke lönsamma godset och de icke lönsamma norrlänningarna

stå vid väggkanten och vänta förgäves. Det är naturligtvis av stort intresse att få veta hur det skall bli på det här området, och det beskedet borde väl ha givits nu när servicen i stort diskuteras och bestäms.

Sedan har vi tidningsdistributionen. Frågan om hur postverkets underskott i tidningsrörelsen skall täckas gäller inte bara postverkets ekonomi utan också tidningarnas. Den berör dessutom i hög grad tidningarnas prenumeranter — särskilt i glesbygderna, där tidningsdistributionen av naturliga skäl är avsevärt kostsammare än i tätorterna.

Om postverket inte erhåller det begärda driftbidraget för den icke lönsamma tidningsdistributionen, är det självfallet att det måste kräva fullt kostnadstäckande taxor av tidningarna för denna distribution. Det kommer i sista hand att gå ut över dem som skall ha tidningarna.

Tidningsdistributionen beräknas ge ett underskott på 62,7 miljoner kronor för innevarande budgetår. De höga kostnader som postverket således skulle ha att ta ut av tidningarna skulle innebära en synnerligen hård press på deras redan mycket ansträngda ekonomi. Tidningarna måste naturligtvis kompensera sig genom att kraftigt höja sina priser — framför allt i glesbygderna, eftersom tidningarnas distributionskostnader där är högst.

Det kan inte vara riktigt, anser jag, att statsmakterna bidrar till en sådan utveckling. Den skulle ju också betyda att starka hinder reses för pressens möjligheter att utföra sina samhällsuppgifter i informationens och opinionsbildningens tjänst, och den tjänsten bör också glesbygderna få del av. Ett sådant agerande skulle dessutom rimma dåligt med det presstöd som staten funnit angeläget att ge i olika former i andra sammanhang.

Herr talman! Jag finner det angeläget att framföra detta. Det är märkligt att det inte har anvisats några medel för den här verksamheten för budgetåret 1972/73 och inte heller redovisats hur driftkapitalet, som nu disponeras som en rörlig kredit, skall omvandlas till ett anslag eller på annat sätt trollas in i årets budget.

Herr talman! Med stöd av vad jag anfört vill jag yrka bifall till motionen 1237.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman! Trafikpolitiken får kammaren möjlighet att diskutera senare under riksdagen med anledning av det betänkande som trafikutskottet kommer att avlämna om den. Vad vi nu har att besluta om är de anslag till postverket som är upptagna i statsverkspropositionen. Departementschefen har sagt att han återkommer till frågan om vilka åtgärder som behövs för att få en balans i postverkets ekonomi, och när detta förslag kommer från Kungl. Maj:t får riksdagen tillfälle att ta ställning till det.

Jag vill med anledning av vad herr Ångström här sade understryka att några inskränkningar i postverkets verksamhet inte finns angivna i det här betänkandet. Jag yrkar bifall till utskottets hemställan.

Överläggningen var härmed slutad.

Mom. 1-3

Utskottets hemställan bifölls.

Mom. 4

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motionen nr 1237, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad.

*Punkten 3***Televerkets anslagsbehov**

Herr HUGOSSON (s):

Herr talman! I anslutning till denna punkt skall jag ta upp en detalj. I motionen 1199, som har väckts av herr Hovhammar m. fl., har yrkats att riksdagen skall begära hos Kungl. Maj:t att postnummer skall införas i telefonkatalogen för varje abonnent. Detta krav har ett enhälligt utskott avslagit bl. a. därför att det skulle ställa sig ytterligt kostsamt och vara administrativt mycket besvärligt med nuvarande manuella arbetsrutiner. Att jag har begärt ordet i anslutning till den här motionen beror på att det sedan ett antal år på de första sidorna i telefonkatalogen funnits uppgifter om postnummer för de i telefonkatalogen upptagna postadresserna. Det har, tycker jag, varit mycket värdefullt att ha dessa uppgifter i telefonkatalogen. Man har ofta använt telefonkatalogen som ett adressregister, och det vore bra att i samma bok kunna få uppgifter även om postnummer. I de telekataloger som håller på att tryckas finns inte dessa uppgifter med av kostnadsskäl.

År 1971 kostade införandet av dessa uppgifter 513 000 kronor, vilket motsvaras av ett genomsnittligt pris per sida på 5 850 kronor. Att kostnaderna är så höga betingas av att televerket i detta sammanhang låter postverket betala annonspris.

Det kan alltså synas vara mycket – 513 000 kronor. Men jag har i dag från Annonns-Krantz infordrat uppgifter om priserna för en annonsida i årets telefonkatalog. I Stockholmsdelen kostar den 25 803 kronor, i Göteborgsdelen 13 542 kronor och i Malmödelen 10 614 kronor. Ystad och Gotland klarar sig undan med 5 490 kronor, medan man i övriga områden i landet får betala 8 052 kronor för en helsidesannons i telefonkatalogen. Så mycket pengar kan naturligtvis inte postverket anslå för att få dessa uppgifter införda i telefonkatalogen. Det rör sig om sammanlagt 95 sidor i telefonkatalogerna. Men på dessa sidor finns det en hel del reklam, så det är totalt 88 sidor som det här gäller. Postverket kan alltså inte klara dessa 88 sidor, trots att postverket gärna skulle vilja ha den här informationen i telefonkatalogen.

Jag tycker att det är beklagligt att televerket måste ta ut annonspris av postverket för detta. Jag kan inte finna någon anledning att ta ut högre kostnader än de verkliga kostnaderna för televerket. I grundlagen, herr talman, finns det fortfarande någon formulering om att myndigheterna skall räcka varandra handen, och jag tycker att televerket skulle ha räckt postverket handen i den här frågan. I dag är det faktiskt 91 procent av alla postförsändelser som har postnummer. Det uppges att det är mycket

få bland befolkningen som vet att postnumren återfinns i telefonkatalogen, och det är ju beklagligt; det beror väl på dålig marknadsföring.

Att den här informationen försvinner ur telefonkatalogen tycker jag är synd, och det tycker jag naturligtvis speciellt därför att jag varit en av dem som sett till att den kommit in där.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman! Får jag först säga att jag personligen har stora sympatier för de synpunkter som herr Hugosson här framfört. Men jag har begärt ordet för att understryka en sak som utskottet framhåller, och det är detta att utskottet utgår från att frågan om att föra in postnumret i adressen vid varje telefonabonnents namn omprövas vid en framtida övergång till datasystem. Anledningen till att utskottet har avstyrkt motionen är att vi fick upplysningar om att med det manuella system som man för närvarande har skulle en sådan här omläggning vara mycket besvärlig och kosta en hel del pengar.

Men jag vill säga i själva sakfrågan, att postnumret är den mest väsentliga delen av en adress. Postnumret säger mera än adressorten, därför att det finns flera postnummer på en och samma adressort. Postnumret är alltså på det sättet en bättre anvisare om var en människa bor än adressorten, som ju i princip helt skulle kunna uteslutas, om vi tänkte riktigt rationellt. Om därför telefonkatalogen i framtiden skall uppta adressen på varje abonnent är det ju naturligt att man har med den väsentligaste delen av adressen.

Jag tror att det finns stora sympatier för denna tanke i utskottet, men det är upplysningarna om de kostnader som skulle uppstå med det manuella system man för närvarande använder som har gjort att utskottet avstyrkt motionen.

Jag ber att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr BÖRJESSON i Falköping (c):

Herr talman! Bara några ord i anslutning till punkten 3 i trafikutskottets betänkande nr 2 som vi nu behandlar.

Jag har tillsammans med förste vice talman Torsten Bengtson väckt en motion, nr 522, där vi hemställer att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om en utredning om övergång till en för hela landet enhetlig telefontaxa. I vår motion har vi pekat på önskvärdheten, inte minst ur rättvisesynpunkt, av att telefontaxan utformas på ett sådant sätt att hänsyn icke skall tagas till var vederbörande abonnent bor i landet. Telefontaxan bör utformas på liknande sätt som gäller beträffande brevportot.

Tiden bör nu vara inne, med hänsynstagande till bl. a. telenätets utbyggnad, att införa en enhetstaxa för hela landet. Denna kunde lämpligen utformas så att en periodavgift inregistreras för var tredje minut oavsett om samtalet sker inom riktnummerområdet eller ej. Genom en sådan taxeändring skulle en utjämning av teletaxorna komma till stånd i syfte att skapa större rättvisa mellan olika abonnenter.

Herr talman! Utskottet har icke tagit ställning till frågan om en s. k. enhetlig telefontaxa, med hänsyn till att telefontaxeutredningens förslag är under remissbehandling. Utredningens förslag har ännu ej prövats av

Onsdagen den
15 mars 1972

*Televerkets anslags-
behov*

televerkets styrelse, men när så skett kommer det att underställas Kungl. Maj:t för slutligt avgörande. Under sådana förhållanden anser sig utskottet ej ha skäl att ta ställning till själva sakfrågan.

Jag har full förståelse för utskottets ståndpunkt och har därför inget att erinra. Jag vill understryka vad utskottet anfört om det angelägna i att de sålunda framlagda förslagen snarast genomförs samt att det fortsatta utredningsarbetet fullföljs i enlighet med riksdagens tidigare gjorda uttalande rörande behovet av en utjämning av teletaxorna.

Herr talman! Jag har inget yrkande.

Herr förste vice talmannen BENGTON (c):

Herr talman! Tekniken inom teleområdet har gått mycket snabbt framåt, och när det gäller automatiseringen har vi inom vårt land nästan helt och hållet klarat av den. Det förvånande är emellertid att taxesättningen inte alls har följt med den tekniska utvecklingen. Telefontaxorna baseras alltså delvis på ett gammalt system, då det fordrades ganska omfattande manuella insatser för att förmedla samtalen. Sådana insatser görs inte numera. Om man frågar en tekniker på detta område om det är någon större skillnad på samtal som utväxlas t. ex. inom Ystad och samtal mellan Ystad och Haparanda, får man till svar att skillnaden ligger endast i kabelkostnaden. I övrigt finns det egentligen inga skillnader. Om man då vet att kabelkostnaden är ytterst ringa, så kommer man ju fram till att det egentligen borde vara enhetliga telefontaxor.

Det har också gjorts andra tekniska framsteg på teleområdet. Med de tidigare koaxialkablarna kunde man exempelvis expediera ett par tusen samtal samtidigt, men numera kan man ta tiotusen samtal på samma kabel utan några större anordningar. Kostnaderna för kablarna har sålunda blivit mycket lägre. Jag kan inte säga säkert, men det är möjligt att kostnadsskillnaden inte är mycket större än för ett brev som skall befordras längre eller kortare sträcka. Och då skulle konsekvensen vara att alla telefonsamtal skall kosta lika mycket, eftersom man ju bör utgå från den reella kostnaden.

Nu har emellertid utskottet inte direkt tagit ställning till taxefrågan utan hänvisar till 1969 års telefontaxeutredning, som man säger har långtgående förslag till regional utjämning. Det är ju bra. Men vi har motionerat i detta ämne åtskilliga år, och varje gång har det sagts att detta är ett omfattande arbete; därför har också frågan uppskjutits gång på gång, och vi dras alltså med dessa konstiga telefontaxor, som är baserade på ett gammalt system.

När utskottet refererar till nämnda utredning säger utskottet emellertid någonting som jag har reagerat mot. Det står i betänkandet att det bedöms som orealistiskt att räkna med exakt samma kostnader. Ja, om man tolkar uttrycket exakt mycket hårt, så kan man kanske hålla med om det, men i stort sett är ju kostnaden egentligen densamma oavsett var man ringer inom landet, och då kan jag inte beteckna det som något annat än en sorts tröghet eller konservatism att man inte låter taxesättningen följa med i den tekniska utvecklingen. Jag hoppas verkligen att man ser litet mera modernt på denna fråga och följer med

tekniken när taxorna skall fastställas.

Herr talman! Jag har för dagen inget yrkande.

Herr HOVHAMMAR (m):

Herr talman! Jag vill här anknyta till vad som sägs i motionen 1199, som har väckts från företagarhåll representerande tre olika partier här i riksdagen. Motionärerna önskar där att postnummer till varje abonnent snarast införs i telefonkatalogen.

För många människor har telefonkatalogen i dag blivit en adresskalender, och i en sådan kalender vill man ju finna så många fullständiga och exakta uppgifter som möjligt. Eftersom postnummer numera är obligatoriska och då ganska hårda bestämmelser finns om att man skall använda sig av sådana nummer har vi ansett det vara viktigt – och det har också från många håll framförts önskemål härom – att postnummer skall medtagas i telefonkatalogen.

Jag tycker också att utskottet har behandlat denna fråga ganska positivt, även om utskottet har yrkat avslag på motionen, och jag vill tacka herrar Hugosson och Gustafson i Göteborg för de inlägg som de här gjort och som vittnade om en positiv tolkning av motionens innehåll. Detta innebär väl, att när en övergång till data blir aktuell – och det händer ju nu mycket på dataområdet – kommer hela denna fråga att omprövas. Jag tackar för utskottets positiva skrivning.

Herr talman! Jag har inget direkt yrkande att ställa.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman! Med anledning av vad som här har anförts beträffande önskemålen om en enhetlig teletaxa för hela landet vill jag säga några ord.

Det finns motioner på denna punkt från olika partier. Frågan har ju också varit mycket brännande. Det sägs nu att motionerna återkommer år efter år, och man tycker liksom att ingenting händer. Jag vill då understryka vad utskottet säger, nämligen för det första att televerket redan har fattat beslut om taxelättnader för telefonsamtal med centralort i eget kommunblock, och de genomförs nu successivt. För det andra finns ett förslag från telefontaxeutredningen som säger att den högsta avståndsklassen skall slopas. Det innebär faktiskt att ambitionerna att få till stånd "ett rundare Sverige" praktiskt taget uppfylls – maximiavståndet, där den högsta avgiften utgår, är enligt detta förslag inte större än vad Sverige är brett; ringer man längre avstånd än Sverige är brett utgår ingen högre taxa för det. Detta telefontaxeutredningens förslag, som nu är föremål för prövning, innebär ett ganska stort steg framåt. Men vi skall inte inbilla oss att det går att genomföra detta utan kostnader. Dels blir det investeringskostnader, dels måste man räkna med ökade taxekostnader på de kortare avstånden, om man skall åstadkomma en utjämning.

Här har inte ställts något yrkande, och utskottet har ju också varit mycket positivt till tanken på en mer enhetlig teletaxa. Jag vill även på denna punkt yrka bifall till utskottets hemställan.

Överläggningen var härmed slutad.

Utskottets hemställan bifölls.

Nr 41

Onsdagen den
15 mars 1972

*Televerkets anslags-
behov*

Onsdagen den
15 mars 1972

*Statens järnvägars
anslagsbehov*

Punkten 4

Statens järnvägars anslagsbehov

Kungl. Maj:t hade (s. 236–261) föreslagit riksdagen att dels för budgetåret 1972/73 under statens järnvägars fond anvisa i statsrådsprotokollet angivet investeringsanslag av 342 200 000 kronor, dels uppdra åt fullmäktige i riksgäldskontoret att för beredande av ytterligare rörelsemedel åt statens järnvägar tillhandahålla verket en från 150 000 000 kronor till 250 000 000 kronor ökad rörlig kredit, dels bemyndiga Kungl. Maj:t att i enlighet med vad departementschefen förordat i statsrådsprotokollet inrätta tjänster på löneplan C vid statens järnvägar.

I detta sammanhang hade utskottet behandlat
dels motionen 1972:84 av herr Björck i Nässjö (m),

dels motionen 1972:87 av herr Romanus m. fl. (fp, s, c, m),

dels motionen 1972:197 av herr Hermansson m. fl. (vpk), såvitt nu var i fråga,

dels motionen 1972:1190 av herr Eriksson i Ulfsbyn (c),

dels motionen 1972:1200 av herr Hovhammar m. fl. (m, c, fp) vari yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t skulle anhålla att åtgärder vidtogs, så att en tågfarjeförbindelse mellan Ystad och Świnoujście med det snaraste kunde upprättas,

dels motionen 1972:1206 av herr Larsson i Borrby m. fl. (c, m) vari hemställtts att riksdagen som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna att förutsättningar borde skapas för en tågfarja mellan Świnoujście och Ystad,

dels motionen 1972:1235 av herr Åkerlind (m) vari hemställtts att riksdagen som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna vad i motionen anförts om en utbyggnad av Roslagsbanan.

Utskottet hemställde
att riksdagen

1. med bifall till Kungl. Maj:ts förslag och med avslag å motionen 1972:197, nämnda motion såvitt nu var i fråga, till Järnvägar m. m. för budgetåret 1972/73 anvisade ett investeringsanslag av 342 200 000 kronor,

2. uppdrog åt fullmäktige i riksgäldskontoret att för beredande av ytterligare rörelsemedel åt statens järnvägar tillhandahålla verket en från 150 000 000 kronor till 250 000 000 kronor ökad rörlig kredit,

3. bemyndigade Kungl. Maj:t att i enlighet med vad departementschefen i statsrådsprotokollet förordat inrätta tjänster på löneplan C vid statens järnvägar,

4. skulle avslå motionen 1972:84,

5. skulle avslå motionen 1972:87,
6. skulle avslå motionen 1972:1190,
7. skulle avslå motionen 1972:1235,
8. skulle avslå motionerna 1972:1200 och 1972:1206.

Nr 41

Onsdagen den
15 mars 1972

*Statens järnvägars
anslagsbehov*

Reservation hade avgivits

2. beträffande tåg färjeförbindelse mellan Ystad och Świnoujście av herrar Håkansson (c) och Komstedt (m), som ansett att utskottet under 8 bort hemställa,

att riksdagen med bifall till motionerna 1972:1200 och 1972:1206 som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna vad reservanterna anfört rörande inrättande av en tåg färjeförbindelse mellan Ystad och Świnoujście.

Herr HÅKANSSON (c):

Herr talman! I motionerna 1200 och 1206 framföres förslag om att förutsättningar bör skapas för inrättande av en tåg färjeförbindelse mellan Ystad och Świnoujście i Polen. Förslaget innebär en påbyggnad av den sedan 1964 igångvarande färjeförbindelsen mellan dessa orter.

Man kan angripa frågan från olika aspekter. Internationella intressen företrädes främst från polsk sida. Från svensk sida finns starka kommunala och regionala intressen som lägger stor vikt vid frågans positiva lösande.

Jag skall här anföra några av de motiveringar som framföres i frågan.

Från polsk sida har visats stort intresse. De polska myndigheterna har gjort stora ekonomiska insatser, bl. a. vid hamnanläggningen i Świnoujście, vilken bygges ut för att tjänstgöra även som tåg färjeläge. Vidare har man investerat i de redan trafikerande färjorna. Men i Polen är man också beredd att svara för nya tåg färjor som behövs till en utökad trafik.

De gjorda investeringarna i terminalen och i de tre fartyg som nu trafikerar Ystad omfattar ett belopp på ca 100 miljoner svenska kronor.

Vidare planeras byggandet av två nya tåg färjor. Beställningarna skulle eventuellt komma att läggas hos ett svenskt varv.

Den pågående såväl gods- som persontrafiken har ökat kraftigt från år 1967 till år 1971. Lastbilarnas antal har ökat från 937 till 8 800, personbilarnas från 7 100 till 16 000, och passagerareantalet har ökat från 45 000 till 83 000 personer.

Trafikunderlaget för en tåg färja skulle enligt polsk bedömning för närvarande omfatta 600 000 ton.

Beträffande framtidsprognosen omnämnes att produkter som t. ex. järn, plåt och kol är varor till vilka det behövs direkta järnvägsförbindelser för att ha möjlighet att öka handeln. Vidare understrykes att om varor från Sydeuropa, Mellersta Östern och Sovjetunionen transporterades transit genom Polen skulle detta innebära betydligt ökade godsmängder, och häri skulle då ingå handeln inte bara med Sverige utan också med övriga nordiska länder.

Enligt gjorda marknadsundersökningar skulle handeln mellan Sverige och Polen innebära en betydande ökning av godsvolymen till att om tio år vara mellan 800 000 och 1,2 miljoner ton.

Onsdagen den
15 mars 1972

*Statens järnvägars
anslagsbehov*

Detta var något om de polska åtgärderna. Från svensk sida är det främst Ystads kommun som visat intresse för denna trafik.

De i Ystad vidtagna investeringarna belöper sig till ca 24 miljoner kronor. Till detta har arbetsmarknadsstyrelsen lämnat bidrag med ca 5 miljoner kronor. I samband härmed har både från regeringshåll och från arbetsmarknadsstyrelsen framhållits den stora lokaliseringpolitiska betydelse som Polentrafiken har och att en fortsatt trafikutveckling skulle vara gagnande, inte bara för närområdet utan för hela östra Götaland.

Men alla synpunkter från centralt håll är inte lika positiva.

Statens järnvägar, som gör sin bedömning helt utifrån egen företags-ekonomisk synpunkt, hyser tveksamhet om att öppna tåg färjeled Sydskåne—Polen. Om underlag föreligger för en sådan och valet står mellan Ystad och Trelleborg, väljer statens järnvägar Trelleborg därför att man har trafik där redan tidigare

Sådana ställningstaganden från statens järnvägars sida har vi fått möta tidigare, och de är alltför ensidiga. Får en sådan inställning råda, innebär detta ytterligare försämring av andra lokaliseringmöjligheter.

Men bakom Ystads hemställan om utvidgning av trafiken till även en tåg färja står en stark opinion. Länsstyrelserna i Kristianstads och Malmöhus län förordar ur regionalpolitisk synpunkt just Ystad. Man betonar kraftigt att en tåg färjeled mellan Ystad och Polen skulle utgöra en betydande förstärkning av den färjetrafik som redan är i gång. En sådan utbyggnad skulle medverka till en bättre lokalisering och därigenom lätta trycket på sydvästra Skåne.

Samma uppfattning har lantbruksorganisationerna och företagarföreningen, som understryker att ur näringspolitisk synpunkt en lokalisering av tåg färja mellan Polen och Ystad skulle bli en stimulans för ett allsidigare näringsliv i de sydöstra regionerna.

Av den förvärvsarbetande befolkningen i denna region svarar jordbruket för en hög andel. Industrisidan domineras av mindre företag, varav flera inom livsmedelsbranschen.

En tåg färja mellan Ystad och Polen skulle med de trafikunderlagsberäkningar som tidigare anförts få en betydande godsvolym. Detta skulle väsentligt förbättra utnyttjandet av järnvägslinjen Ystad—Malmö. Järnvägstrafiken löper jämsides med den delvis färdigbyggda riksvägen Ystad—Malmö, vilken väg erhållit status E 14 och fortsätter mot kontinenten via Polen, Tjeckoslovakien och Österrike och där färjorna förbinder som en flytande landsväg.

Då regeringen har att avgöra denna fråga är det reservanternas uppfattning att riksdagen nu som sin mening skall uttala att denna nya tåg färjeförbindelse bör komma till stånd och lokaliseras i enlighet med motionärernas förslag.

Med detta, herr talman, yrkar jag bifall till reservationen 2 vid punkten 4 i trafikutskottets betänkande nr 2.

I detta anförande instämde herrar Taube (fp) och Henmark (fp).

Herr KOMSTEDT (m):

Herr talman! Riksdagen behandlar många olika förslag till regionalpolitiska åtgärder; det har vi upplevt inte minst under förmiddagens debatt. I trafikutskottets betänkande nr 2 behandlas också under punkten 4 någonting som handlar om lokaliseringspolitik – motionerna 1200 och 1206, som tar upp frågan om tåg färjeförbindelse mellan Ystad och Świnoujście i Polen. Jag behöver kanske, herr talman, säga Ystad i Sverige, därför att de som bor i de sydöstra delarna av Sverige upplever det ibland som om de kanske inte tillhörde Sverige – med den behandling de delarna ofta får.

Den föreslagna färjeförbindelsen är inte bara en polsk och en svensk angelägenhet. Även andra öststater än Polen – såsom Tjeckoslovakien och Ungern – använder oftast denna kommunikationsled. Man har haft en färjeförbindelse på den nämnda sträckan under några år och den har haft en mycket positiv utveckling. Godsmängden har ökat undan för undan och i dag uttransporteras ca 1 000 tunga fordonskombinationer per månad.

Nu har polackerna emellertid framfört att det även finns gods som är lämpat för tåg färja, och den framställningen har gjorts för lång tid sedan. Polackerna är nu angelägna om besked från regeringens sida huruvida de får kommunikationer med Ystad eller om denna tåg färjetrafik kommer att gå till en annan del av Skåne. Det är en dragkamp mellan Ystad och Trelleborg om denna färjeförbindelse. Polackerna har vid flera tillfällen klart uttalat att de endast är intresserade av kommunikationen med Ystad.

Man för naturligtvis automatiskt in diskussionen på kostnader, och det skall man göra därför att upprättandet av dylika kommunikationer oftast innebär avsevärda kostnader. I Ystad har man snart färdig en terminal, som är byggd med anledning av den färjetrafik man redan bedriver dvs. för de tre färjor som nu trafikerar linjen Ystad–Świnoujście. Terminalen är emellertid mycket väl lämpad för att ta emot även en tåg färja. Investeringarna i denna terminal är delvis gjorda med AMS-medel. Statens kostnader för en ytterligare investering, vid ett bifall till begäran om tåg färja mellan Ystad och Świnoujście, är inga alls. Den järnvägslinje som behöver dras ut till färjeläget är ungefär 150 meter lång och Ystads kommun har visat sig villig att stå för den kostnaden. När det gäller de stora kostnaderna, dvs. för själva fartygen, har polackerna klart uttalat att de helt står för dem.

Det skulle alltså vara en ur svensk synpunkt mycket god affär att säga ja till linjen Ystad–Świnoujście. Den ökade öststatshandeln bör vara ett argument för att lägga denna kommunikationsled via Polen. I andra debatter, som gällt vår vidare handel med västsidan och vår anslutning till EEC, har det framförts att vi har en alltmer ökad marknadsandel på den östra sidan av Europa, och det är riktigt -- den marknadsandelen ökar år för år. Då bör man naturligtvis ta en viss hänsyn till de länder som skall trafikera en blivande kommunikationsled.

Länsstyrelserna i såväl Malmöhus län som Kristianstads län har uttalat sig positivt för Ystad i den här frågan, och det har även företagareförbund och lantbruksförbund gjort.

Onsdagen den
15 mars 1972

*Statens järnvägars
anslagsbehov*

Sydöstra Skåne är ett område som man mycket väl kan nämna då det är tal om regioner med svag sysselsättning. Området har åderlåtits av en strukturförändring, som inneburit att lantbruket rationaliserats och människorna tvingats att flytta västerut. Det är därför att hälsa med stor tillfredsställelse om sydöstra Skåne skulle få denna kommunikation. Både Ystad och Trelleborg ligger som bekant i Malmöhus län, men detta till trots har alltså länsmyndigheterna tagit ställning för Ystad. Jag bor visserligen på andra sidan om länsgränsen, men skall man kunna få en positiv utveckling för sydöstra Skåne, måste man se hela sydöstra Skåne som en enhet, trots att de fem kommunblock som ingår där ligger på båda sidor om länsgränsen. En förutsättning för att bygden över huvud taget skall få en chans i framtiden är att man samordnar intressena. Sysselsättningen i sydöstra Skåne *skulle kunna* få en puff framåt -- det är ingenting som säger att man får det i och med den här kommunikationsleden, men det har visat sig att kommunikationer är en förutsättning för att näringar skall etablera sig i ett område. Det är två saker som man därvid frågar efter, nämligen kommunikationer och skolor. För att kunna dra till sig näringslivet måste vi kunna peka på goda kommunikationer. Men frågan gäller naturligtvis inte bara sydöstra Skåne -- stora delar av södra Sverige och hela landet skulle ha nytta av att dessa kommunikationer kom till stånd.

Polackernas negativa inställning till Trelleborg skall jag inte här gå in på, men de har uttalat att de inte vill tänka sig något annat alternativ än Ystad.

Detta är en typisk lokaliseringspolitisk fråga. Riksdagen skulle visa prov på handlingskraft om den gav Kungl. Maj:t till känna att man förordar Ystad i dragkampen om färjeleden till Polen.

Herr talman! Jag vill med detta yrka bifall till reservationen 2 som gäller punkten 4.

I detta anförande instämde herr Hovhammar (m).

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman! Vi har i utskottet ägnat denna fråga mycket stort intresse, eftersom vi förstår vad den betyder från regionalpolitisk synpunkt för dessa delar av landet.

Vi bad sättssekreteraren i kommunikationsdepartementet Hassle att komma upp till utskottet, och han gav en ingående föredragning om läget. Efter att ha lyssnat till den föredragningen kom majoriteten i utskottet till uppfattningen att frågan icke är så utredd att riksdagen för närvarande kan göra ett direkt ställningstagande. Bl. a. pågår överläggningar mellan polska och svenska myndigheter. Här har i debatten redovisats vad polackerna säger och inte säger, men faktum är att de officiella överläggningarna mellan Polen och Sverige icke är slutförda. Eftersom denna angelägenhet berör både Polen och Sverige är det ganska naturligt att man, innan man tar direkt ställning i riksdagen, avvaktar utgången av de polsk-svenska samtalen.

Detta är anledningen till att utskottet inte har funnit sig kunna göra något direkt ställningstagande. Jag vill dock understryka vad utskottet

har sagt, nämligen att man "förutsätter att vid frågans bedömning skäligen hänsyn tas till regional- och lokaliseringspolitiska aspekter".

Med det uttalandet vill jag, herr talman, yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr PETERSSON i Röstånga (fp):

Herr talman! I november förra året ställde jag en fråga till inrikesministern om tåg färjeförbindelsen mellan Ystad och Polen och då främst med regionalpolitisk motivering. Jag hävdade, att en sådan färjeförbindelse kan utgöra ett viktigt komplement för att styra investeringar till sydöstra Skåne, där befolkningsutvecklingen varit negativ under decennier och bidragit till att Skåne fått den befolkningsmässiga slagsida som för närvarande råder.

Inrikesministern delade min uppfattning och menade att en komplettering av nuvarande färjeförbindelse med en tåg färjeförbindelse skulle kunna förbättra områdets utvecklingsmöjligheter, att frågan också har andra viktiga aspekter samt att den skulle prövas av regeringen under den närmaste tiden. Sedan dess har åtskilliga månader förflutit och man väntar fortfarande lika otåligt på ett definitivt besked i Ystad, i sydöstra Skåne och i Trelleborg icke att förglömma, som anser att en ny tåg färjeförbindelse går ut över den som finns sedan gammalt mellan Trelleborg och DDR.

Jag har med intresse lyssnat på herrar Håkanssons och Komstedts argumentering. Jag instämmer i den regionalpolitiska bedömningsgrunden att Polentrafiken får anses ha stor lokaliseringspolitisk betydelse för näringslivet i sydöstra Skåne samt att näringslivet i berörda delar av landet måste få all den stimulans som är möjlig att ge.

Jag är emellertid inte övertygad om att reservationen i sig själv – med min bedömningsgrund – i sak är starkare än utskottsmajoritetens skrivning, som ju förutsätter att vid frågans bedömning skäligen hänsyn skall tas till regionala och lokaliseringspolitiska aspekter. Av denna anledning, herr talman, och på grund av att riksdagen med stor majoritet kommer att ställa sig bakom hemställan i detta utskottsbetänkande samt att Kungl. Maj:t, som nu så att säga har alla fakta i målet, kommer att pröva frågan inom kort, avser jag för min del att rösta för utskottets hemställan.

Herr ÅKERLIND (m):

Herr talman! Jag har i motionen 1235 anfört att en utbyggnad av Roslagsbanan till normal spårvidd och med anknypning till det övriga järnvägsnätet av olika anledningar är befogad och att Kungl. Maj:t snarast bör vidta åtgärder för att en sådan utbyggnad kommer till stånd samt att riksdagen ger Kungl. Maj:t till känna detta som sin mening.

Nu har trafikutskottet under den punkt vi här behandlar uttalat sig om motionen och avstyrkt den.

Som jag har anfört i motionen visar all erfarenhet att goda väg- och järnvägsförbindelser betyder mycket för en bygds utveckling. Ett ökat antal järnvägsförbindelser skulle medföra att trafiktrycket på vägarna kunde minskas, och detta gäller i högsta grad Stockholms län. Trafik-

Onsdagen den
15 mars 1972

*Statens järnvägars
anslagsbehov*

lederna in mot Stockholm är få och blir mycket hårt belastade. Trafiken i regionen kommer troligen att bli ännu större framdeles på grund av utvecklingen av Finlandstrafiken. Den ökar som vi vet lavinartat från år till år.

Det är därför nödvändigt att något avlasta vägarna genom en upprustning och breddning av Roslagsbanan. En sådan utbyggnad mellan Hallstavik och Stockholm skulle också stimulera fler företag att etablera sig i de norra delarna av Stockholms län, där fler arbetstillfällen förvisso behövs, lika väl som i många andra delar av våra avfolkningsbygder.

De här synpunkterna har också framförts från företagarehåll i flera olika sammanhang. Man har från företagarehåll visat mycket stort intresse för att få en utbyggnad av Roslagsbanan till stånd. Sådana önskemål har uttalats från t. ex. Holmens bruk, som ju äger pappersbruket i Hallstavik, och från Stockholms läns företagareförening.

I yttrandet över regionplanen har Norrtälje kommun direkt begärt denna utbyggnad, därför att den skulle gynna industrin, framför allt i Rimbo och Hallstavik. Övriga berörda kommuner har också varit klart positiva och uttalat att Roslagsbanan måste behållas och upprustas. Man har t. ex. från kommunalt håll i Täby sagt att det behövs en enorm upprustning av Roslagsbanan för att täcka framtidens behov. Man anser alltså att framtidens behov kommer att kräva det.

Utskottet avstyrker motionen bl. a. med hänvisning till att förhandlingar förts mellan SJ och Stockholms läns landsting om banans överförande i landstingets ägo. Vad de förhandlingarna ledde till vet vi nu. Landstinget får köpa järnvägen mellan Stockholm och Rimbo. Däremot får man inte köpa delen mellan Rimbo och Hallstavik. Man får inte heller köpa stationsbyggnaden vid Stockholms Östra och stationsbyggnaden med tillhörande mark och anläggningar i Rimbo. Om SJ beslutar sig för att sälja stationsbyggnaderna i Rimbo och Stockholm står alltså landstinget med en järnväg, men utan ändstationer. Det blir konsekvensen.

Utskottet säger också att frågan om utbyggnad till normal spårvidd och därmed sammanhängande frågor bör prövas vid eventuella förhandlingar mellan närmast berörda transportintressenter och järnvägsmyndigheter. Som jag tidigare har sagt tycks företagarerepresentanter och kommunala myndigheter vara helt ense om att Roslagsbanan bör rustas upp och helst breddas till normalspår. Berörda transportintressenter som utskottet talar om har alltså sagt sin mening i frågan. Ägarskapet till banan har genom uppgörelsen mellan landstinget och SJ delats på ett olyckligt sätt, vilket inte tycks göra det lättare för kommuner och företag att förhandla sig fram till förbättringar.

I utskottets utlåtande sägs till slut: "Någon åtgärd från riksdagens sida synes sålunda ej påkallad."

När frågan häromdagen debatterades i Stockholms läns landsting yttrades bl. a. att kritik mot landets trafikpolitik inte bör föras i landstinget. Men var skall den då föras? Inte i landstinget, säger man, och någon åtgärd från riksdagens sida anser trafikutskottet inte heller påkallad. Allt mot bakgrunden av att trafikanterna enhälligt kräver förbättringar — och mycket talar för att sådana måste till om inte vägarna

skall bli ännu mer överbelastade än för närvarande. Det går enligt min mening inte att bolla den här frågan från den ena instansen till den andra och säga att problemet får lösas på något annat sätt. Det går inte att säga som i landstinget att kritik inte skall drivas i landstinget, och som i riksdagens trafikutskott att någon åtgärd inte synes påkallad från riksdagens sida. Man bollar bara frågan fram och tillbaka utan att någonting sker, medan trafikanterna är intresserade av att något händer. Jag anser inte att vi från riksdagens sida kan nöja oss med detta bollande under förhoppningar om att någon annan skall göra något. Vi bör själva ta initiativet här i riksdagen.

Därför, herr talman, ber jag att få yrka bifall till motionen 1235 år 1972. Ett bifall till motionen innebär att riksdagen som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad i motionen anförts om önskvärdheten av en utbyggnad av Roslagsbanan.

Herr LARSSON i Borrby (c):

Herr talman! Rent underhållningsmässigt tror jag det var förståndigt av herr talmannen att låta oss få en tur på Roslagsbanan som omväxling till turerna mellan Ystad och Świnoujście! Jag hade emellertid tänkt att något få kommentera de motioner och den reservation som rör frågan om den svenska tågfarjeförbindelsen från Ystad till Polen, den förbindelse som vi så innerligt hoppas skall bli verklighet.

Jag vill gärna instämma med dem som här tidigare har talat för reservationen. Även om utskottet har en liten nyans av vänlig skrivning, så anser jag inte - till skillnad från herr Petersson i Röstånga - att den skrivningen räcker för mig. Den här frågan är enligt min mening så väl utredd, behandlad från så många olika aspekter och bedömd så noggrant att det föreligger inget hinder för de ombud som valts att representera vårt folk i Sveriges riksdag att uttala sig i frågan, även om den är föremål för överväganden i regeringen. Vi har ju i samband med frågestunder fått löften om ställningstaganden: första gången skulle ett avgörande ske i månadsskiftet november december, därefter vid årsskiftet, sedan flyttades det fram till månadsskiftet januari februari. Tidpunkten är inte helt avgörande, men för hela den bygd som berörs är detta en alltför allvarlig fråga för att SJ:s ensidiga bedömning skulle få bli avgörande för regeringens ställningstagande. Det är också därför frågan är föremål för så stor uppmärksamhet.

Det är nog riktigt som utskottets ordförande sagt att det alltjämt pågår förhandlingar med Polen. Men vi vet också att den ansvarige ministern Tarantowic i Warszawa redan i oktober/november klart bestyrkte de siffror som här har nämnts av bl. a. herr Håkansson i Asmundtorp. Jag tycker att det är ganska underligt om SJ:s ledning kan ifrågasätta riktigheten i de uppgifter som ges från ett främmande land. Jag skulle vilja föra in en fråga: Måste det inte bedömas som en ganska ovänlig handling, om man här i Sverige inte skall vara beredd att ta emot gods som sändes från ett främmande land till svensk mark? Det rör sig om en åtgärd som, utan att det skulle kosta några pengar, skulle kunna bidra till att något förbättra balansen mellan den västra kanten av Skåne och den östra - att häva den slagsida som vi här har fått. Jag vågar påstå

att vi på Österlenkanten inte ofta har besvärat riksdagen i fall där vi vet att det förekommer problem av likartad karaktär i nästan hela vårt land. Detta är emellertid en så speciell angelägenhet att vi har tillåtit oss att besvara riksdagen och be om ett klart ställningstagande i Ystads favör.

Det är mot denna bakgrund, herr talman, som jag också ber att få ansluta mig till dem som har yrkat bifall till reservationen 2.

Herr PETERSSON i Röstånga (fp) kort genmäle:

Herr talman! Herr Larsson i Borrby och jag har i sak samma uppfattning i denna fråga. Vi har emellertid olika uppfattningar om huruvida utskottets skrivning eller reservationen är bäst ägnad att föra frågan framåt. Trafikutskottet förutsätter att Kungl. Maj:t kommer att ta hänsyn till regionala och lokaliseringpolitiska aspekter. Jag anser för min del att det är en stark skrivning, som en stor riksdagsmajoritet kommer att ställa sig bakom. Med hänsyn till detta och till att Kungl. Maj:t inom kort skall pröva frågan vidhåller jag min uppfattning att majoritetens skrivning är den bästa.

Herr MÅRTENSSON (s):

Herr talman! Det är först och främst glädjande för en ystadsbo att konstatera det intresse som finns för färjeförbindelser med i detta fall Polen. Jag har med intresse lyssnat på de talare som har anfört praktiskt taget allt vad som kan anföras till fördel för en tåg färjeförbindelse med Polen. Jag konstaterar att allt vad som nu har anförts och anføres i dessa dagar i stort sett överensstämmer med vad vi från socialdemokraternas Sydöstskånekommitté anförde redan i september 1971 vid en uppvaktning hos kommunikationsministern. Jag behöver inte upprepa vad vi då anförde, eftersom det sammanfaller med vad som nu här har framhållits.

Anledningen till att jag nämner socialdemokraternas Sydöstskånekommitté nu är att herr Håkansson framhöll lantbrukarorganisationernas intresse för denna fråga.

För att göra bilden fullständig skall man kanske också nämna att såväl den politiska som den fackliga arbetarrörelsen 1967 inför den nedåtgående trend som vi då hade i sydöstra Skåne gick in för att i organiserad form försöka på olika sätt vända utvecklingen där. Jag nämner detta också därför att jag tycker att det är litet vårdslöst av herr Komstedt att här göra gällande att vi i sydöstra Skåne på något sätt skulle ha behandlats särskilt illa. Han måste vara dåligt underrättad. Jag skulle inför kammaren kunna redovisa en rad åtgärder, som har vidtagits från regeringshåll och av arbetsmarknadsstyrelsen under senare år för att förbättra sysselsättningen i sydöstra Skåne, men jag skall nu avstå från detta. Så är det emellertid, och det är bara att konstatera att herr Komstedt tydligen inte vet någonting om det.

Jag nämnde att alla de skäl som anförts för en färjeförbindelse redan har redovisats, och vi från sydöstra Skåne är naturligtvis glada åt all den uppslutning vi kan få i denna fråga. Låt mig bara tillägga med adress till herr Komstedt att vissa förutsättningar redan har skapats. Den utbyggnad som gjorts av färjeläget i Ystad har skett efter det att vi uppvaktat regeringen och AMS, som ställt medel till förfogande.

När det nu gäller att ta ställning här i dag, vill jag framhålla att vi som representerar socialdemokraterna i sydöstra Skåne delar herr Peterssons i Röstånga uppfattning att det uttalande utskottet gör är starkt. 13 av utskottets 15 ledamöter står bakom uttalandet, representerande alla de fem i riksdagen företrädda partierna. Jag bedömer det som en styrka att så många har ställt sig bakom ett yttrande som är så positivt. Har man litet erfarenhet av riksdagsarbete, så vet man att det inte är så förfärligt ofta som utskott skriver positivt, när enskilda ledamöter motionerar i något ärende, och det är ytterst sällsynt att ett utskott är så positivt som i det här fallet.

Herr talman! Med det anförda vill jag ha deklarerat att vi som tillhör Sydöstkånekommittén kommer att rösta för utskottets hemställan.

I detta anförande instämde herrar Johansson i Simrishamn, Alf Pettersson i Malmö och Johnsson i Blentarp (samtliga s).

Herr KOMSTEDT (m):

Herr talman! Det är möjligt, herr Mårtensson, att jag är värdslös, men jag tror inte att det är så farligt i den här frågan i alla fall. Det är väl en tolkningsfråga vad som är positivt för sydöstra Skåne. Det är en tolkningsfråga även bland herr Mårtenssons egna partikamrater.

Herr Mårtensson talade om uppvaktningen för kommunikationsministern. Med kännedom om herr Mårtenssons djupa förankring i departementet måste jag ställa frågan: Varför har inte trappspringet givit något resultat? Det borde ha givit resultat, eftersom herr Mårtensson har möjligheter att påverka bedömningen i kanslihuset. Den Sydöstkånekommitté, som nu företräder herr Mårtenssons parti, borde genom att rösta för reservationen medverka till ett snabbt och för Ystad positivt ställningstagande.

När man har erfarenhet från riksdagsarbetet så vet man hur det brukar gå till, sade herr Mårtensson. Jag kan inte peka på någon lång erfarenhet och är antagligen alldeles för grön för bedömande här, men jag har fått lära mig i mitt vanliga jobb att de besked som finns är ja eller nej. Det finns inget jäså.

Utskottet förutsätter att Kungl. Maj:t i sin prövning skall ta skälig hänsyn. Det där är också en fråga om tolkning. "Skälig hänsyn" är för mig luddigt. Det finns ja eller nej, herr Mårtensson, och jäså finns inte. Skälig hänsyn och positiv skrivning må så vara, men vad människorna vill ha är ett besked. De vill att herr Mårtensson skall bekänna färg och säga om han är för en tåg färjeförbindelse eller inte. Det är det avgörande. Den här frågan är faktiskt så pass angelägen för oss där nere att vi borde från alla partiers sida visa intresse för att få ett positivt jakande uttalande från riksdagen när det gäller våra regionalpolitiska strävanden.

Herr MÅRTENSSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Det är klart att det hade varit enklare om utskottet sagt antingen ja eller nej och ingenting annat. Men nu har inte utskottet sagt jäså heller. Man har gjort ett uttalande i positiv riktning, vilket jag bedömer som synnerligen värdefullt och som alltså — om riksdagen ställer

sig bakom det – måste hälsas med tillfredsställelse.

Herr Komstedt menar väl inte allvar, när han vill att jag skall svara om jag är för Polenfärjan eller ej? Det är klart att jag är. Det behöver inte herr Komstedt fråga om. Vad beträffar frågan om att det dröjer så länge innan regeringen kan komma att ta ställning, så har utskottets ordförande anfört att det beror på de förhandlingar som pågår mellan Sverige och Polen. Resultatet av dessa förhandlingar måste vi och regeringen givetvis avvakta innan man tar ställning till denna fråga.

Herr KOMSTEDT (m) kort genmäle:

Herr talman! Jag måste ändå ställa mig frågande trots herr Mårtenssons deklarationer att jag inte behöver vara tveksam. Det är jag för att herr Mårtensson ändå ställer sig bakom ett yrkande om avslag på motionerna.

Herr MÅRTENSSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Här gäller det att bedöma – och det är det vi har gjort – vilket som är bäst att satsa på i denna situation, att rösta för en reservation som såvitt jag förstår kommer att avslås av kammaren eller att ställa oss bakom ett utskottsbetänkande där man verkligen bemödar sig om att gå så långt i positiv riktning som över huvud taget kan anses möjligt i denna situation. Det är förklaringen till vårt ställningstagande.

Herr HÅKANSSON (c):

Herr talman! Utskottets ärade ordförande nämnde att utskottet har använt mycken tid till att diskutera frågan, och han undersökte dess vikt. Det är riktigt att vi har diskuterat frågan ingående. Man har från utskottsmajoritetens sida skrivit positivt – det kan inte direkt bestridas. "Skälig hänsyn" står det. Men man stryker också under att det är SJ:s övervägande och bedömningar som man väntar på, och det är väl SJ som är den fördröjande parten. Efter vad man har förstått av olika uttalanden är man från polsk sida klar över sin linje. Där har det sagts ifrån att blir det ingen tåg färjetrafik över Ystad, blir det ingen tåg färja, utan då kommer man att fortsätta med bil, och man kommer att öka biltransporterna. Då måste vi fråga oss: Är det lyckligt att vi får en ökning av den tunga trafiken från Polen som nu är ett faktum?

SJ ser detta ensidigt från sin sida. Man vill koncentrera så mycket som möjligt till stambanan. Det är naturligtvis bättre ur SJ:s synpunkt, men ur fördelnings- och lokaliseringssynpunkt i ett vidare perspektiv är det inte lyckligt. Jag har således den uppfattningen att polackerna är helt klara i sin inställning, men här är det SJ:s bedömning som fördröjer regeringens ställningstagande.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman! Jag vill bara komplettera herr Håkanssons referat av vad utskottet skriver. Utskottet säger inte att det är statens järnvägar som skall göra den slutliga prövningen. Utskottet säger att färjeförbindelsen för närvarande övervägs av statens järnvägar "och avses vidare underställas Kungl. Maj:ts prövning". Det är självklart att en fråga av den

regionalpolitiska vikt som det här gäller inte kan få avgöras av statens järnvägar; den måste bli föremål för en mer allsidig bedömning.

Med anledning av herr Akerlinds yrkande vill jag, herr talman, yrka bifall till utskottets hemställan i fråga om motionen 1235 med den motivering som utskottet har angivit.

Nr 41

Onsdagen den
15 mars 1972

Statens järnvägars
anslagsbehov

Överläggningen var härmed slutad.

Mom. 1-6

Utskottets hemställan bifölls.

Mom. 7

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motionen nr 1235, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Akerlind begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 2 punkten 4 mom. 7 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit motionen nr 1235.

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

Ja	—	262
Nej	—	26
Avstår	—	11

Mom. 8

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 2 av herrar Håkansson och Komstedt, 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 2 punkten 4 mom. 8 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 2 av herrar Håkansson och Komstedt.

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	—	229
Nej	—	61
Avstår	—	10

Onsdagen den
15 mars 1972

*Luftfartsverkets
anslagsbehov*

Punkten 5

Luftfartsverkets anslagsbehov

Kungl. Maj:t hade (s. 262–278) föreslagit riksdagen att för budgetåret 1972/73 under luftfartsverkets fond anvisa i statsrådsprotokollet angivet investeringsanslag av 88 000 000 kronor.

I detta sammanhang hade behandlats
dels motionen 1972:353 av herrar Nilsson i Agnäs (m) och Winberg (m),

dels motionen 1972:711 av herr Clarkson m. fl. (m, c, fp) vari hemställdes att riksdagen hos Kungl. Maj:t skulle anhålla om utredning angående allmänflygets vidare utveckling,

dels motionen 1972:725 av fru Sundström m. fl. (s),

dels motionen 1972:1194 av herr Gustafsson i Byske m. fl. (c, s, fp, m, vpk),

dels motionen 1972:1234 av herr Wirmark m. fl. (fp) vari föreslagits att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställde om utredning och förslag syftande till att slopa kommuns skyldighet att bidra till finansieringen av investeringar i primärflygplatser.

Utskottet hemställde
att riksdagen

1. till Flygplatser m. m. för budgetåret 1972/73 anvisade ett investeringsanslag av 88 000 000 kronor,
2. skulle avslå motionen 1972:1234,
3. skulle avslå motionen 1972:353,
4. skulle avslå motionen 1972:711,
5. skulle avslå motionen 1972:1194,
6. skulle avslå motionen 1972:725.

Reservation hade avgivits

3. beträffande finansieringen av investeringar i primärflygplatser av herrar Lothigius (m) och Komstedt (m), som ansett att utskottet under 2 bort hemställa,

att riksdagen i anledning av motionen 1972:1234 i skrivelse till Kungl. Maj:t skulle anhålla om utredning och förslag syftande till att slopa kommuns skyldighet att bidra till finansieringen av investeringar i primärflygplatser.

Vid denna punkt hade avgivits särskilda yttranden

- a. beträffande finansieringen av investeringar i primärflygplatser av herr Gustafson i Göteborg (fp) och fröken Hörlén (fp), samt
- b. beträffande industriflygfält i Borlänge av herrar Mellqvist (s) och Karlsson i Malung (s).

Herr LOTHIGIUS (m):

Herr talman! Förra året hade moderata samlingspartiet en motion som gick ut på att man för vissa primärflygplatser, som i huvudsak förde internationell trafik, skulle bilda bolag mellan stat och kommun och eventuellt även andra intressenter för att därigenom skapa större möjligheter att anpassa dessa flygplatser utveckling till de verkliga förhållandena. Man skulle komma ifrån den bundenhet som nuvarande avtal medför, man skulle befrias från den tunga administrationen, man skulle göra investeringsbedömningar ur räntabilitets- och effektivitetssynpunkt i högre grad än nu, man skulle kunna gå andra vägar för finansiering utan att hamna i en debatt om annan prioritering och man skulle kunna använda inkomstmedel på ett friare sätt, direkt insatta i utveckling, underhåll och förbättring.

Hade man gjort detta från början, så skulle man enligt vår mening inte ha hamnat i det skandalösa läge som t. ex. Arlanda befinner sig i och som, utan överdrift, har skadat vårt anscende som en högt utvecklad industrination, känd – åtminstone tidigare – för effektivitet och god ordning. Vi tror att den anordningen också skulle ha givit oss samma möjligheter att genom statskassan understödja utvecklingen på de inhemska banorna ute i landet.

Vi avstod från bolagsyrkandet i år för att samla oss till nästa år. När nu emellertid herr Wirmark motionerar om att primärflygplats av Arlandas typ inte skall subventioneras av angränsande kommuner på grund av sin specifika rikskaraktär, vill vi ge en chans till en debatt och ett ställningstagande i frågan. Det är nämligen från mina utgångspunkter inte alls klart att vi skall ha det förfarande som vi nu har i fråga om Arlanda trots 1963 och 1970 års riksdagsbeslut. Jag anser att vi i detta speciella fall hindrar Arlandas utbyggnad, hindrar de snabba och nödvändiga besluten, samtidigt som det är orätt att kommunen skall nödgas bidra med stora belopp till ett riksintresse. En bolagsbildning med kommunen vore en helt annan sak, den vore direkt en god affär för kommunen. Nu, med den ekonomiska uppgörelse som finns, är det snarare tvärtom.

Jag kan förbereda kammaren på att säkert någon kommer att säga: Lothigiuss har fel, det här är en god affär också för kommunen. Jag tror det blir svårt att övertyga mig om att eländet Arlanda är en god affär för kommunen eller ens blir det med nuvarande konstellation och med det arbetssätt som används. Till Arlanda kommer ju mest genomgångstrafik, och Stockholm skulle alltså inte få stor nytta av detta som man gör gällande. Jag tror att de utbyggnadsplaner som nu görs är av den kostnadsstorleken, exempelvis i förhållande till det mycket enklare och effektivare Kastrop, att räntabiliteten på Kastrop är skyhögt högre än vad man kan åstadkomma i framtiden för Arlanda.

Sedan, herr talman, är det inte guld allt som glimmar – med buller och miljöproblem, långa färdvägar och hög trafikintensitet. Den stolta närings- och befolkningskoncentrationen, som i går räknades som en positiv ekonomisk faktor, räknas i morgon som en negativ. Så konstig har världen blivit – eller så positivt förändrad, om man så vill.

Jag ber att nu få överlåta till herr Wirmark att argumentera vidare för sin motion, men jag yrkar bifall till reservationen 3.

Nr 41

Onsdagen den
15 mars 1972

*Luftfartsverkets
anslagsbehov*

Onsdagen den
15 mars 1972

*Luftfartsverkets
anslagsbehov*

Herr WIRMARK (fp):

Herr talman! Tillsammans med några andra folkpartister har jag i motionen 1234 återkommit till frågan om finansiering av investeringar i primärflygplatser. Redan förra året hade vi, samma motionärer, väckt förslaget, som här redan sagts, att ett bolag skulle bildas för Arlanda flygplats gemensamt för staten och kommunerna i regionen. Detta bolag skulle låna upp erforderliga medel för investeringar, varigenom både staten och de båda landstingen, Stockholms läns landsting och Uppsala läns landsting, skulle befrias från att behöva bidra till investeringskostnaderna för denna flygplats, som redan på grund av sin dominerande utlandstrafik ger väsentliga vinster ... och vinster som i dag inte nyttiggörs flygplatsen. Riksdagen avslog emellertid motionen. Vägledande var tanken att Arlanda flygplats inte skulle ges någon särbehandling i det här avseendet.

I år har vi återkommit med ett förslag om att riksdagen hos Kungl. Maj:t skulle begära att frågan om ett generellt slopande av kommuns skyldighet att bidra till finansieringen av sådana här investeringar utreds och att regeringen sedan lämnar förslag till riksdagen i detta syfte. Enligt gällande riktlinjer skall kommunen eller kommunerna som berörs svara för markkostnaden och 37,5 procent av kostnaderna för byggande av anläggningar. På kommunernas investeringsbidrag skall luftfartsverket utbetala ränteersättning enligt statens normalränta. Amortering av bidraget sker fr. o. m. året efter det budgetår varunder anläggningen tagits i bruk. Det betyder alltså att kommunerna fungerar som bank åt staten. Tar man i betraktande att kommunernas bidrag kommer att återbetalas under en mycket lång tid, ända upp till 40 år anläggningstiden oräknad, förstår man vilka likviditetssvårigheter detta kan skapa för en kommun eller ett landsting som redan brottas med stora problem när det gäller att låna upp pengar till de allra nödvändigaste kommunala investeringarna. Olägenheterna förvärras av att de kommunala bidragen troligen får finansieras genom lån med betydligt kortare amorteringstid än den tid som gäller för återbetalningen från luftfartsverket. Till irritationen bidrar också att den kommunala upplåningen bara kan ske till räntesatser som ligger högre än den som gäller för den av staten utbetalade ersättningen.

Det är, herr talman, inte att undra på att Svenska kommunförbundet i en skrivelse till herr Norling påtalat de här problemen. Kommunförbundet säger följande i denna skrivelse, daterad den 17 december förra året och underskriven av borgarrådet Inge Hörlén:

”Vid ett flertal tillfällen har statsrådet Norling deklarerat att kommunerna har det primära ansvaret för den lokala trafiken. Enligt styrelsens mening bör, om en rationell ansvarsfördelning mellan stat och kommun skall kunna åstadkommas, staten då ta det fulla ansvaret för övrig trafik, dvs trafik av regional och rikskaraktär. Statsmakterna bör således helt ansvara för samtliga de flygplatser som krävs för att upprätthålla en tillfredsställande transportförsörjning på riks- och regionnivå.

Statsmakterna har, inom ramen för den trafikpolitiska målsättningen, fastlagt en kostnadsansvarighetsprincip innebärande att varje trafikgren

skall svara för sina kostnader. Enligt styrelsen bör dock denna kostnadsansvarighetsprincip inte leda till att den civila luftfarten bär alla de kostnader som är hänförliga till civil luftfart. Statsmakterna bör, i likhet med vad som gäller beträffande järnvägstrafiken, genom bidrag till luftfartsverket köpa alla de *olönsamma* tjänster samhället anser luftfartsverket bör utföra.

Systemet med kommunala bidrag för investeringar i primärflygplatser bör således, enligt styrelsens mening, avskaffas.”

Kommunförbundet betecknar vidare det nuvarande systemet som ”ur administrativ synvinkel synnerligen tungrott” och slår fast att eftersom stat och kommun principiellt nyttjar samma kreditmarknad är det lämpligast att ”staten helt svarar för den erforderliga upplåningen till flygplatsinvesteringar”.

Här har alltså kommunernas egen intresseorganisation skarpt kritiserat det nuvarande systemet. Borde inte detta föranleda både kommunikationsministern och trafikutskottet att tänka om i den här frågan? Det är ju uppenbart att det nuvarande systemet är tungrott. Staten och kommunerna måste ju komma överens – skulle kommunen inte vilja sluta en överenskommelse försenas utbyggnaden och investeringarna. Det kan väl inte vara ett rationellt system för att planera och upprätthålla en tillfredsställande flygtransportförsörjning.

Förhållandena framstår, herr talman, som mest orimliga när man betraktar Arlanda. Den första bild av Sverige som många utländska flygresenärer – till nästan 80 procent består Arlandas trafik av utrikestrafik och charter till och från utlandet – får vid Arlanda är sannernligen inget vackert visitkort. Jag tänker på den trängsel och brist på utrymme som där möter, på de trånga och otidsenliga lokalerna som tar emot passagerarna och som ofta medför en besvärande köbildning med långa, mycket långa, ringlande köer. Dessa lokaler måste givetvis snabbt ersättas av nya och bättre. Det framstår som så mycket mer nödvändigt när man vet att passagerarantalet ökar med en explosiv snabbhet. Enligt propositionen hade Arlanda 1970 mer än 2,5 miljoner passagerare. År 1971 var siffran över 2,8 miljoner. Prognosen säger att Arlanda 1975 får ta hand om ytterligare 1 miljon passagerare och 1980 mer än det dubbla antalet, 6,2 miljoner.

Till bilden hör att Arlanda är en god affär. Jag påpekade i debatten förra året att överskottet beräknas ligga på ca 20 miljoner kronor per år. Under mitten av 1970-talet sjunker det något på grund av de stora investeringar som måste göras, men prognosen visar att överskottet sedan stiger snabbt igen, för att i mitten på 1980-talet uppgå till ca 85 miljoner kronor. Fram till budgetåret 1985/86 kommer Arlanda troligen att ge minst 500 miljoner kronor i ackumulerat överskott, och fram till samma tidpunkt måste landstingen lämna investeringsbidrag till Arlanda åtminstone av storleksordningen 350 miljoner kronor. Redan för de närmaste fem åren beräknas bidraget uppgå till 100 miljoner kronor.

Nu resonerar väl utskottet som i fjol, att vinsten på Arlanda hjälper till att betala underskottet på andra flygplatser. Då vill jag säga att den effekten kan man få ändå, även om man slopar kommunernas bidrag. Vad jag finner orimligt och stötande – och det har också alla ledande

Onsdagen den
15 mars 1972

*Luftfartsverkets
anslagsbehov*

politiker inom Stockholms läns landsting gjort, oavsett partitillhörighet – är att en geografiskt begränsad del av landets befolkning, nämligen skattebetalarna inom Stockholms och Uppsala län, skall bidra med krediter till utbyggnad av en flygplats som redan ger så god vinst. Vari består det solidariska i ett sådant system, som innebär att en anseelig börda läggs på *en* region?

Nej, som Kommunförbundet förutsätter bör flygplatsernas utbyggnad vara en statens affär, och om delar av denna verksamhet inte bär sig kan det täckas av överskottet från de flygplatser som går med vinst eller vid behov genom bidrag från staten som ersättning för de olönsamma tjänster man begär. Dessa bidrag, om det nu blir några, skulle alla medborgare oberoende av bosättningsort få vara med om att betala. Då slipper vi så uppenbara regionala orättvisor som vi har i dag.

Herr talman! Detta är inte bara en Stockholmsfråga utan också en fråga om hur vi smidigast och mest ändamålsenligt skall bedriva utbyggnaden av våra flygplatser. Som jag ser det finns det inget rimligt skäl till att kommunerna skall fungera som bank åt staten. Och fränsett det är det absurt att begära bidrag av kommunerna för en statlig verksamhet av denna typ, när kommunernas utrymme på lånemarknaden begränsats så starkt. Kommunerna disponerar ju i dag knappt 10 procent av lånemarknaden, samtidigt som de kommunala investeringarna har ökat kraftigt i förhållande till de totala investeringar som görs här i landet. Är det då klokt att lägga sten på börda och begära av kommunerna att de skall låna ut pengar till staten – och detta under så lång tid som det här gäller? Nej, herr talman, det system som vi motionärer förordar, och som reservanterna förordar, skulle vara både enklare och rättvisare. Därför blir min slutsats, att ju förr man omprövar den nuvarande ansvarsfördelningen mellan staten och kommunerna, desto bättre är det.

Med detta, herr talman, vill jag yrka bifall till reservationen 3, som vid punkten 5 har avgivits av herrar Lothigius och Komstedt.

I detta anförande instämde herrar Romanus, Norrby i Åkersberga och Tobé (samtliga fp).

Herr MELLQVIST (s):

Herr talman! Det är riktigt, som de båda föregående talarna sade, att det inte är något nytt spörsmål som tas upp till behandling i kväll. Det är en fråga som varit föremål för resonemang vid tidigare riksdagar. Så sent som förra året godkändes en proposition angående riktlinjerna för ersättning till kommunerna för bidrag till investeringar i de s. k. primärflygplatserna.

Här har mycket värtaligt beskrivits de eländiga förhållanden som är rådande på vår största flygplats, Arlanda; här har talats om groteska förhållanden, ett skandalöst läge osv. Alldeles givet är att förhållandena på Arlanda är besvärliga – det skall ingen förneka. Men detta är problem som man efter hand löst, än så länge kanske mera provisoriskt, men så småningom kommer det att resultera i en ny stationsbyggnad, och därmed är självfallet problemen ur världen.

Men själva kärnan i resonemanget är den trafikpolitik som sträcker sig

tillbaka till 1963 års beslut, som innebar att de olika trafikgrenarna själva skulle bära sina kostnader. På det byggde man vidare 1967, då man utarbetade de principer som jag just talat om och som godtogs av riksdagen så sent som förra året. De innebär att kommunerna och staten betalar 37,5 procent av kostnaderna för våra primärflygfält. Man kan väl inte, som några här vill, plocka russin ur den stora kakan. Vi ser det mera som ett solidariskt åtagande att de övriga orter som inte har tillgång till dessa större flygplatser också får sina kostnader täckta genom denna princip, som riksdagen så sent som i fjol ställde sig bakom. Det kan inte få vara så att överskottet från den stora flygplatsen Arlanda helt skall grävas ned i förbättringar av den flygplatsen och ingenting mer. Överskottet måste i rimlighetens namn kunna fördelas och komma exempelvis den flygplats till del som herr Lothigius har närmast till – jag tänker på flygplatsen i Jönköping – eller flygplatsen i Umeå eller andra flygplatser som helt naturligt inte har samma förutsättningar att skapa ett sådant underlag för sin rörelse att den ger en sådan vinst som de tre största flygplatserna kan redovisa.

Det är denna princip utskottet vill slå vakt om. Det har såvitt vi kan se inte inträffat något som kan motivera att utskottet i dag frångår det beslut som fattades så sent som 1971. Vi vidhåller att ännu inga nya bevis anförts som kan rubba utskottet i dess tidigare ställningstagande. Samarbetet mellan staten och kommunerna är vedertaget, och det finns inga motiveringar för att nu överge det för bolag eller för att på annat sätt kringgå riksdagens beslut. Detta samarbete ger såvitt jag kan förstå en något så när riktig avvägning när det gäller kostnaderna.

Vi har tidigare i dag diskuterat lokaliseringspolitik. Jag tycker att det är en form av lokaliseringspolitik att man med överskotten från de större flygplatserna hjälper de mindre flygplatserna att klara sin ekonomi – det är ju så det fungerar. Därför är det intressant att fråga i första hand herr Wirmark om han har uppfattningen att man skall upphöra med dessa försök att skapa något så när jämlika förhållanden mellan olika orter i landet. Utskottet anser att detta är en sådan angelägenhet när det gäller flyget och primärflygplatserna.

Det har inte framkommit något i de motioner som har väckts vid årets riksdag utöver det som är känt sedan förra året. Deras klämmor har fått en annan motivering än de hade i fjol, men därutöver finns ingenting nytt. Därför föreslår utskottet att motionerna inte föranleder någon riksdagens åtgärd, till vilket jag yrkar bifall.

Till denna punkt har jag fogat ett särskilt yttrande, och jag skulle vilja i detta sammanhang säga några ord om just detta. Vi har lagt fram en motion som syftar till att det s. k. industriflyget skulle kunna aktualiseras, kanske genom en utredning från Kungl. Maj:ts sida. Självfallet har vi inte på den punkten fått något bifall från utskottet. Men jag skulle till detta särskilda yttrande vilja knyta några reflexioner, och det skulle vara att dagens industrilokaliseringar präglas av en strävan att komma fram till landets kustområden, beroende på behovet av båtfrakt. Detta medför i sin tur att inlandsområdena och inte minst Bergslagsområdet har tilldragit sig ett minskat intresse för framför allt industriell lokalisering. Man kan förvänta att för ett stort antal industrier kommer intresset för fraktflyget

att öka, och det finns gott om exempel på produkter som är fraktokänsliga och som skulle vara intressanta att tillverka i anslutning till ett välbeläget flygfält.

Det är sådana här synpunkter som ligger till grund för vårt särskilda yttrande under punkten 5 b. Även om vår motion är mycket framåt-syftande och utvecklingen själv bidrar till ett förverkligande av de synpunkter som vi har redovisat avstår jag i dag från att yrka bifall till motionen.

Herr LOTHIGIUS (m) kort genmäle:

Herr talman! När det gäller trafikpolitiken beträffande vägarna, järnvägarna osv. har vi varit och är de främsta förespråkarna för att upprätthålla 1963 års trafikpolitiska beslut.

Men när det gäller enskilda detaljer i frågeställningen, exempelvis primärflygplatser, där man har att kämpa på det internationella planet och har att slåss mot utvecklingsföretag i andra länder, måste man ta skeden i vacker hand och inrätta sig därefter för att kunna bygga upp en liknande verksamhet och inte komma på efterkälken. Vi anser att verksamheten såsom den är upplagd har hindrat oss från att bygga ut våra primärflygplatser så att vi kan möta den internationella konkurrensen, och det, herr talman, är bakgrunden till vårt ställningstagande.

När vi sedan använder ordet skandalös när det gäller Arlanda så är det bara ett upprepanande av vad trafikanterna på Arlanda säger, inte vad vi själva i varje del påstår.

Herr WIRMARK (fp) kort genmäle:

Herr talman! Herr Mellqvist frågade mig om det var min åsikt att det överskott som nu skapas i Arlanda skulle grävas ner där och inte komma övriga flygplatser i landet till del, i den mån det nu räcker till. I mitt första inlägg sade jag flera gånger att man kan bibehålla det nuvarande solidariska systemet även om man slopar de kommunala bidragen. Även om man ger en rimlig del av överskottet till Arlanda – och det betyder alltså en snabbare utbyggnad än för närvarande – så kommer det att räcka till även för bidrag åt andra delar av landet.

Min åsikt är att luftfartens utveckling är en riksangelägenhet som vi alla solidariskt bör bära. Om transfereringarna inte räcker till mellan flygplatser som går ihop och sådana som inte bär sig är det enda rimliga att alla medborgare bidrar till att via staten täcka underskottet. Då måste var och en bidra efter sin förmåga, eftersom statsskatten är progressiv, och då undviker vi regionala orättvisor av den här typen. Jag upprepar: Vad finns det för skäl till att kommunerna skall tjänstgöra som bank åt staten just på det här området, och det i ett läge när kommunernas likviditetssituation är mer ansträngd än någonsin?

Jag ber att få upprepa övriga skäl, för herr Mellqvist hade ju inte hört några bevis för våra påståenden. Det nuvarande systemet är tungrott och kan lätt leda till administrativa problem om den statliga parten och kommunparten inte kommer överens. Det nuvarande systemet leder också till en regional orättvis belastning på medborgarna, vilket inte kan vara eftersträvanvärt. Läger man därtill de allmänt principiella skäl som

finns finner man att sakskaalen talar för att vi skall slopa de kommunala bidragen och därmed också för att vi skall ompröva 1967 års beslut samt de följdbeslut som fattats. Det är dithän vi har syftat. Att riksdagen vid flera behandlingar bekräftat ett beslut som vi tycker är dåligt hindrar inte i och för sig att riksdagen inte i dag bör fortsätta att bekräfta det beslutet; man kan och bör ompröva det.

Herr MELLQVIST (s) kort genmäle:

Herr talman! Jo, herr Wirmark, jag lyssnade till vad som sades, och jag har även läst Kommunförbundets skrivelse, från vilken herr Wirmark i huvudsak hämtat argumenten i sitt anförande.

Något som är mycket väsentligt i detta sammanhang är att kommunerna också vill ha ett inflytande över primärflygfälten -- och det inflytandet kanske de får lättast genom att själva vara delägare och själva svara för viss del av kostnaderna. Vi har många exempel på att landstingen, inte minst landstinget i Stockholms län, har bullerproblem som de är mycket intresserade av. Om jag inte tar fel kommer en utredning i detta avseende att presenteras under torsdagens eller fredagens lopp. På grund av de här problemen har kommunerna behov av att gå in som delägare i flygplatserna på det sätt som nu sker för att också kunna påverka byggnationen som sådan. Därigenom kan de kanske få sina egna synpunkter beaktade på ett annat sätt än om staten själv uppträder som byggare och allenaägare till fälten. Det är ett mycket gott skäl för att bibehålla det nuvarande systemet.

Jag skulle vilja säga till herr Lothigijs: Visst går det att göra jämförelser med andra länder. Det går mycket bra, och det kan vi göra på olika områden -- även på detta; jag vill bara erinra om att det sker något på primärflygfältens område just nu. Det skapas en storflygplats utanför Göteborg, Härryda, och det skapas en storflygplats i Skåne -- flygplatser som står klara inom de närmaste åren. Det kommer också att ske något på Arlanda som kommer att avlägsna de svårigheter som för närvarande finns där ute.

Jag yrkar bifall till utskottets hemställan.

Herr LOTHIGIUS (m) kort genmäle:

Herr talman! Det är alldeles riktigt att det sker en del i vårt land på det här området, men det sker så förbålt långsamt, ärade vice ordförande i trafikutskottet. Och det är bakgrunden till att vi vill ha en förändring härvidlag. Vi har kommit efter när det gäller flygplatserna i förhållande till det övriga Europa; det är det som är bekymmersamt och det är det som gör att kostnaderna blir så mycket högre än man annars skulle kunna räkna med.

Man skulle mycket väl ha kunnat lösa frågan om kommunernas behov av medinflytande om herr Mellqvist -- och riksdagen -- hade tillgodosett våra önskemål föregående år genom att skapa en bolagsform där man mer fristående hade kunnat arbeta med dessa problem.

Onsdagen den
15 mars 1972

*Luftfartsverkets
anslagsbehov*

Herr WIRMARK (fp) kort genmäle:

Herr talman! Jag konstaterar att herr Mellqvist nu talade om kommunernas och landstingens inflytande. Låt mig då säga att staten har det avgörande inflytandet över tillkomsten av en flygplats. Jag tycker därför att min linje är logisk när jag hävdar att med det avgörande inflytandet också bör följa det fulla ansvaret för investeringarna.

För övrigt vill jag när herr Mellqvist efterlyser skälen för en ändring av nuvarande system säga att man också till honom kan ställa den motsatta frågan: Varför behålla nuvarande system? Bevisbördan ligger nämligen snarast på dem som försvarar det nuvarande systemet, vilket har så uppenbart ologiska inslag, som t. ex. detta att 37,5 procent kommunala bidrag medför mycket litet inflytande.

Herr CLARKSON (m):

Herr talman! Jag har tillsammans med herr Sellgren från folkpartiet, herr Gernandt från centerpartiet och min partikamrat herr Brundin lämnat in en motion, nr 711, i vilken vi begär att Kungl. Maj:t skall tillsätta en utredning om allmänflygets vidare utveckling. Denna motion har trafikutskottet behandlat i sitt betänkande som föreligger här i dag, och utskottet har tagit ställning till motionen i en ganska positiv anda. Trafikutskottet hänvisar till att Kungl. Maj:t har uppdragit åt luftfartsverket att "utarbota normer och anvisningar till grund för flygplatsplaneringen ävensom i anslutning härtill verkställa översyn av vissa författningsbestämmelser på luftfartsområdet". Detta är i och för sig gott och väl, men jag hoppas det inte verkar överdrivet pessimistiskt när jag säger att det inte är till fyllest; i varje fall går det alldeles för långsamt för att de primära mål som vi med vår motion siktat till skall kunna uppnås. Trafikutskottet skriver vidare i sitt betänkande att det dessutom pågår "utredningsarbete, som genom en särskild arbetsgrupp inom kommunikationsdepartementet inletts för att skapa bättre betingelser för en övergripande trafikplanering på det regionala planet". Även i det avsnittet hyser jag tvivel om att det har någon positiv effekt på det syftemål vi har med motionen. När man här talar om "trafikplanering på det regionala planet" är jag inte säker på att allmänflyget verkligen blir föremål för någon särskild uppmärksamhet på det området.

I själva verket, herr talman, är allmänflyget ett missförstått kommunikationsmedel, missförstått och felvärderat av de flesta, därför att man inte känner till vad allmänflyget egentligen är, vilket snabbt och betydelsefullt kommunikationsmedel det redan har blivit och framför allt vilken lysande framtid det kan ha om det behandlas riktigt av myndigheterna. I dagens läge känner jag inte till något snabbare kommunikationsmedel än allmänflyget på avstånd mellan 150 och 1 500 kilometer. Med tanke på att Sverige ligger i utkanten av den europeiska kontinenten – jag kan t. o. m. precisera mig och säga i utkanten av EEC – kan vi konstatera att det redan av den anledningen är viktigt för oss att vidareutveckla ett sådant snabbt kommunikationsmedel.

Den tiden måste definitivt vara förbi när allmänflyget ansågs vara ett slags sportflyg för ett fåtal fanatiker. Det är ett trafikmedel som på grund av den tekniska utvecklingen har framtiden för sig, och man kommer i

nästa generation att i oanad omfattning använda sig av småflyg, allmänflyg, vid resor.

Allmänflyget kan i dag utrustas och är mycket ofta utrustat med ungefär samma avancerade tekniska hjälpmedel som de stora flygplanen. Med den snabba tekniska utvecklingen på detta område kan vi föreställa oss att det blir lättare för allt flera att använda det i framtiden. Därför är det viktigt att vi skaffar oss en objektiv och allsidig utredning om de möjligheter vi har för att gynna ett sådant kommunikationsmedels utveckling. Jag är rädd för att utskottet inte tillräckligt klart får fram detta. Tyvärr hade jag inte tillfälle att delta i behandlingen. Självklart är jag tacksam för att utskottet sett så positivt på motionen som det gjort, men det räcker inte enligt min mening i detta fall, herr talman. Jag skulle kunna uppta kammarens tid ytterligare genom att lämna många praktiska exempel på hur viktig denna fråga är. Rent parentetiskt skall jag bara göra en anmärkning. Tänk om bilismen i sin barndom skulle ha behandlats så förstrött som man i dag behandlar trafikflyget! Då hade vi inte haft en sådan enorm bilism som vi har och vi hade heller inte haft ett sådant välstånd. Det är synpunkter som en kommande generation kommer att lägga på detta trafikmedel när den bedömer vårt domslut här i dag.

Jag skall lämna ytterligare en upplysning. Det är kanske inte så många som känner till att allmänflyget de facto står för två tredjedelar av de flygtimmar som flyget tar ut i Sverige — t. o. m. i Amerika. Två tredjedelar är en rätt stor andel av det totala antalet flygna timmar. Nog bör man ta hänsyn till en så mäktig kommunikationsgren!

Jag har flera gånger sagt att utskottets skrivning är positiv. Om avslaget träffar kinden eller om det känns på något annat sätt spelar väl ingen roll, men på grund av den vikt jag fäst vid allmänflygets chanser för framtiden yrkar jag, herr talman, bifall till motionen 711.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman! Innan jag går över till att kommentera utskottets majoritetsskrivning på några punkter vill jag säga något om det särskilda yttrande som fröken Hörlén och jag har fogat till trafikutskottets betänkande nr 2, punkten 5, som gäller finansieringen av investeringar i primärflygplatser.

Här har tidigare refererats till Kommunförbundets framställning förra året, och jag vill säga att jag i princip delar Kommunförbundets inställning. Det är ingen ny inställning från min sida. När den nuvarande luftfartspolitikens beslutades år 1967, kämpade jag från dåvarande andra kammarens talarstol för de synpunkter som Kommunförbundet förra året framlade utan att få gehör för dem. Därför genomfördes 1967 års luftfartspolitiska beslut. Jag anser fortfarande att det beslutet inte var lämpligt och att det hade varit bättre om vi fått det annorlunda. Jag anser att detta luftfartspolitiska beslut bör bli föremål för omprövning.

Nu är det inte så enkelt att man bara hux flux kan besluta att vi nu skall ändra på ett system som varit etablerat under så pass lång tid. Under den tid som gått har en hel rad avtal slutits med olika kommuner — jag avser Sturups, Arlanda och Härryda flygplatser. Här har lagts fast vissa

regler. Skall man ändra i den riktning som Kommunförbundet här föreslagit, måste detta föregås av en allsidig omfattande utredning som tar hänsyn inte minst till de regionalpolitiska synpunkterna. Vi har i vårt särskilda yttrande sagt, att vi anser att en översyn bör komma till stånd när tillräckligt underlag föreligger från pågående utredningsarbete på det trafikpolitiska och regionalpolitiska området. Det är av denna anledning som jag inte kommer att rösta med reservationen utan med utskottet med den uttryckliga redovisning av folkpartiets uppfattning som gjorts i det särskilda yttrandet. Man skall inte heller tro att det här är så enkelt som det från visst håll har gjorts gällande under debatten. Man har sagt att man fått förseningar i flygplatsbyggandet på grund av dessa förhållanden. Men är det någon människa som tror att vi hade fått ett snabbare flygplatsbyggande om staten ensam fått svara för finansieringen av flygplatserna? Förvisso inte.

Här finns en avgörande skillnad mellan reservanternas uppfattning, som herr Lothigius framförde den, och motionärernas uppfattning. Herr Wirmark säger nu att man mycket väl kan ha det solidariska systemet. Staten sköter hela finansieringen, och sedan kan man ha ett solidariskt system. All right, det håller jag med om, det är mycket möjligt. Det finns principiellt mycket som talar för det systemet. Men det innebär i och för sig inte att man får ett snabbare flygplatsbyggande.

Herr Lothigius säger att redan nästa år skall han komma med förslaget om ett bolag för de här storflygplatserna. Ja, då kan man argumentera efter en annan och rakt motsatt linje. Då är det inte staten som sköter finansieringen, utan det enskilda flygplatsbolaget, och då kan man kanske göra gällande att det kan gå att driva fram flygplatser snabbare om kommunen är mer intresserad. Men det är ju en helt motsatt utgångspunkt till den som herr Wirmark har. Jag bara säger detta som ett litet exempel för att visa att denna fråga är komplicerad och därför kräver ingående överväganden.

Sedan, herr talman, vill jag övergå till att kommentera några av de synpunkter som kommit fram under debatten.

Herr Clarkson talade om allmänflyget och yrkade bifall till den motion som han och herrar Sellgren, Brundin och Gernandt har framfört, därför att han tyckte att utskottet hade avstyrkt motionen. Men jag vill understryka här att utskottet sedan flera år — det gäller även trafikutskottets föregångare, statsutskottets fjärde avdelning — har visat ett mycket stort intresse för allmänflyget. När riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t begärde att luftfartsverket skulle göra en översyn och planering när det gäller flygplatsbyggandet i landet, så sade statsutskottet tydligt ifrån att allmänflygets intressen och villkor här måste beaktas. Det säger också trafikutskottet. Skulle det visa sig att ett sådant hänsynstagande till allmänflyget inte sker inom den utredning som luftfartsverket håller på med, då finns det all anledning att återkomma, och då tror jag inte herr Clarkson kommer att bli ensam om den saken, för utskottet har gjort uttalanden som på den punkten är tydliga.

Utskottets värderade vice ordförande talade om industriflygfältet i Borlänge och det särskilda yttrande som han har gjort tillsammans med herr Karlsson i Malung. Jag vill säga att den väsentliga anledningen till att

utskottsmajoriteten inte kunnat bifalla motionen om ett industriflygfält i Borlänge är att detta ingår i länsplanen. Vi tycker att dessa frågor bör behandlas i samma ordning som övriga frågor i länsplanerna. Man får på det sättet en avvägning mellan olika krav.

Med anledning av den stora publicitet som denna fråga fått och de överdrivna förhoppningar man kanske väckt i Dalarna skulle jag gärna vilja skicka med ett litet ord på vägen. Jag anser att det är utomordentligt vanskligt att tro att man genom ett särskilt industriflygfält i Borlänge eller i någon annan del av landet skulle kunna få de resultat som de ivrigaste förespråkarna nu vill göra gällande. Det av den enkla anledningen att det inte finns något flygbolag i världen som har lyckats få ett fraktflyg som enbart baserar sig på godstransport lönande. Inte ens flygbolag i stora industricentra, där det finns enorma industrier, har lyckats göra ett fraktflyg lönande med enbart godstrafik. Den flygfrakt som är lönande är den som går "under passagerarnas fötter" i passagerarflygplanen och kompletterar denna trafik. Jag hyser all respekt för de strävanden som finns att aktivera Borlängetrakten, men låt mig samtidigt skicka med dessa ord på vägen för att man inte skall tro att det är alltför lätt att åstadkomma de syften som man strävar till.

Allra sist, herr talman, vill jag ta upp frågan om Härryda flygplats, där utskottet har ett speciellt intresse. Förra året beslöt trafikutskottet enhälligt att hemställa till Kungl. Maj:t att låta undersöka möjligheterna att tidigarelägga Härrydafältet ett år, så att det skulle kunna vara färdigt 1976 i stället för 1977. Anledningen var helt enkelt den att nuvarande Torslanda flygplats är så överbelastad att det kan vara mycket svårt att där över huvud taget bedriva en rationell flygverksamhet åren 1976-1977. Man riskerar att få göra investeringar i banor som bara skall användas ett eller två år, och det kan ju inte på något sätt vara rationellt.

Man var från experternas sida mycket skeptisk till trafikutskottets hemställan. Som jag nämnde redan i remissdebatten har emellertid luftfartsverket lagt fram ett förslag till Kungl. Maj:t, som går ut på att man med användande av en ny metod och utan några extra kostnader skulle kunna få flygplatsen färdig redan 1976. Luftfartsverket framhåller att det finns större anledning att tro att flygplatsen med denna metod blir färdig 1976 än att den skulle bli färdig 1977 med användande av den konventionella metoden. Därför har luftfartsverket förordat detta nya system.

Jag hade hoppats att här få ett uttalande från kommunikationsministerns sida, men han befinner sig på tjänsteresa i Sovjetunionen. Han har försökt att få behandlingen av detta ärende flyttad till annan dag, men det har inte varit möjligt. Det beror alltså inte på något bristande intresse att kommunikationsministern inte är här i dag. Jag hoppas ändå här från talarstolen kunna framföra vad jag vet är hela trafikutskottets uppfattning, nämligen att Kungl. Maj:t vid prövningen av luftfartsverkets hemställan gör detta i en positiv anda och allvarligt undersöker möjligheterna att uppnå det syfte som riksdagen var enig om förra året.

Med detta, herr talman, ber jag att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Överläggningen var härmed slutad.

Nr 41

Onsdagen den
15 mars 1972

Sjöfartsmateriel
m. m.

Mom. 1

Utskottets hemställan bifölls.

Mom. 2

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

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 2 punkten 5 mom. 2 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 3 av herrar Lothigius och Komstedt.

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

Ja	—	249
Nej	—	47
Avstår	—	7

Mom. 3

Utskottets hemställan bifölls.

Mom. 4

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motionen nr 711, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad.

Mom. 5 och 6

Utskottets hemställan bifölls.

Punkterna 6—8

Kammaren biföll vad utskottet i dessa punkter hemställt.

Punkten 9

Sjöfartsmateriel m. m.

Kungl. Maj:t hade (s. 287—293) föreslagit riksdagen att dels under sjöfartsverkets fond för budgetåret 1972/73 anvisa ett i statsrådsprotokollet angivet investeringsanslag av 18 500 000 kronor, dels medge att sjöfartsverket lämnades i statsrådsprotokollet angivet beställningsmyndigande.

I detta sammanhang hade behandlats
dels motionen 1972:259 av herr Stålhammar m. fl. (fp, c, m, vpk) vari hemställt att riksdagen beslutade att uppdraga åt Kungl. Maj:t att till riksdagen inkomma med förslag angående en utbyggnad av Göta kanals västgötadel för trafik med större båtar,

dels motionen 1972:262 av herr Öhvall m. fl. (fp),

dels motionen 1972:709 av herr Berndtson i Linköping m. fl. (vpk) vari föreslagits att riksdagen hos regeringen hemställde om en skyndsam utredning rörande förutsättningarna för en utbyggnad av Göta kanals östgötalinje,

dels motionen 1972:1217 av herr Petersson i Gäddvik m. fl. (m),

dels motionen 1972:1228 av herr Stridsman m. fl. (c).

Utskottet hemställde
att riksdagen

1. till Sjöfartsmateriel m. m. för budgetåret 1972/73 anvisade ett investeringsanslag av 18 500 000 kronor,
2. medgav att sjöfartsverket lämnades i statsrådsprotokollet förordat beställningsbemyndigande,
3. skulle avslå motionen 1972:262,
4. skulle avslå motionen 1972:1228,
5. skulle avslå motionen 1972:1217,
6. som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna vad utskottet i anledning av motionen 1972:259 anfört rörande Göta kanals västgötadel,
7. skulle avslå motionen 1972:709.

Reservationer hade avgivits

4 a. beträffande utbyggnad av Göta kanals västgötadel av herrar Mellqvist, Lindahl, Hjorth, Hugosson, Rosqvist, Lindberg och Karlsson i Malung (samtliga s), som ansett att utskottet under 6 bort hemställa,
att riksdagen skulle avslå motionen 1972:259,

4 b. beträffande utbyggnad av Göta kanals östgötadel av herr Magnusson i Kristinehamn (vpk), som ansett att utskottet under 7 bort hemställa,

att riksdagen med bifall till motionen 1972:709 i skrivelse till Kungl. Maj:t som sin mening gav till känna vad reservanten anfört rörande en utbyggnad av Göta kanals östgötalinje.

Herr MELLQVIST (s):

Herr talman! Under denna punkt, som bl. a. gäller utbyggnaden av Göta kanal, har utskottet inte kunnat enas. Vi har faktiskt kommit fram till två olika ståndpunkter i en i övrigt ganska likartad bedömning av de olika förslag som sjöfartsverket har utarbetat och som nu ligger på Kungl. Maj:ts bord för behandling.

Det har sagts att socialdemokraterna i dag skall tillfogas en stor motgång i riksdagen. Det är en av våra kvällstidningar som med stor stil och på generöst utrymme aviserat detta väldiga nederlag på denna punkt av trafikutskottets betänkande. Ja, skillnaden är såvitt jag förstår ganska hårfin. Majoriteten föreslår att de olika redovisade alternativen skall ingående prövas vid behandlingen av frågan inom Kungl. Maj:ts kansli och tillägges sedan:

”Vad utskottet härom anfört bör av riksdagen ges Kungl. Maj:t till känna.”

Vi reservanter hävdar att de alternativ sjöfartsverket redovisat redan ligger på Kungl. Maj:ts bord och blir föremål för en allsidig prövning. Och när de ligger i Kungl. Maj:ts kansli för behandling, så tycker vi att det är en överlappsgärning att skriva till Kungl. Maj:t och tala om att på bordet ligger de här olika alternativen. Vi utgår ifrån att det är självklart att Kungl. Maj:t skall pröva samtliga alternativ som sjöfartsverket har utarbetat, och därför anser vi att det vore någon form av att slå in öppna dörrar, om man gav Kungl. Maj:t till känna det som för länge sedan borde vara känt just av Kungl. Maj:t. Vi reservanter hävdar uppfattningen att vad göras skall är redan gjort.

Helt naturligt förutsätts det nu att riksdagen följer utskottsmajoriteten, och när det på sina håll betraktas som en stor framgång för majoriteter inom utskottet, så vill jag nog säga att det är något av en Pyrrhusseger. En sådan seger till och jag är förlorad, heter det på något ställe. Det är ju nu inte fråga om någon realbehandling. Det beslut riksdagen fattar i dag gäller inte hur kanalen skall byggas ut och hur den skall förstärkas, vilket de olika alternativ avser som nu är föremål för bedömning hos Kungl. Maj:t.

Herr talman! Med dessa ord hemställer jag om bifall till reservationen 4 a.

Herr BERNDTSON i Linköping (vpk):

Herr talman! När kanalerna byggdes i vårt land hade vattenvägarna en större betydelse än vad som varit fallet under senare årtionden. Med nya transportmöjligheter föreföll kanalerna ha spelat ut sin roll. Intressant är dock att vi ånyo börjat diskutera kanaltrafikens betydelse. I en rad andra länder har kanaltrafiken länge haft en mera framträdande ställning än i vårt land.

Det är naturligtvis inte tillräckligt att utifrån enbart transportekonomiska beräkningar ta ställning till frågan om kanaltrafikens framtid. Inte minst miljöfrågorna borde beaktas i sammanhanget. Våra landsvägar avlastas ett betydande antal längtradare för varje transportbåt på en kanalled.

En vidgad syn på kanaltrafikens betydelse hoppas jag för övrigt också skall leda till en annan syn på personalpolitiken, så att de som arbetar vid kanalen skall tillerkännas de rättigheter vi vanligen kräver för människor som gör en arbetsinsats.

I motionen 709 har vi aktualiserat frågan om Göta kanals östgötalinje och begärt en skyndsamt utredning rörande förutsättningarna för en utbyggnad av denna del av Göta kanal.

Jag är medveten om att en utbyggnad av kanalens västgötalinje är den mest aktuella för dagen. Tillåt mig i fråga om Göta kanals västgötalinje endast anföra att skillnaden mellan utskottets skrivning och reservationen inte är särskilt stor. Motionen rörande kanalens västgötadel sträcker sig betydligt längre och borde enligt min mening ha tillstyrkts för att en utbyggnad snabbt skulle komma till stånd.

Kanaltrafikutredningen har berört Göta kanals östgötalinje endast i den begränsade omfattningen, att en viss upprustning skulle ske för bibehållande av kanaldelen för turist- och småbåtstrafik.

Undertecknarna av motionen 709 menar därför att jämsides med en utbyggnad av västgötalinjen borde en utredning företas rörande östgötalinjens förutsättningar som transportled. Vi vill också ställa in kanalen i ett perspektiv med ökad handel över Östersjön, vilket skulle kunna förändra kanalens roll jämfört med dagens läge. Vi anför i motionen att först efter en utredning kan det vara möjligt att ta ställning till ombyggnadskostnaderna i relation till trafikkapacitet och miljösynpunkt etc. Att en utbyggnad av kanalen kan vara av stor betydelse även ur sysselsättningssynpunkt bör också anföras.

Trafikutskottet har emellertid utan egentlig motivering avstyrkt motionen och anför endast att utskottet inte anser anledning föreligga att begära utredning om Göta kanals östgötadel. Vi har i motionen anført vilka skäl vi anser föreligga för en utredning om kanalens utbyggnad. Det kanske ändå vore på sin plats att utskottet i sitt betänkande anger varför det inte vill godta dessa skäl! Så har tyvärr inte skett.

Utbyggnaden av Göta kanals västgötadel börjar bli allt mer accepterad trots det motstånd som restes även mot denna tanke. Jag betvivlar inte att utbyggnad av kanalens östgötadel kan komma att bli en accepterad tanke, trots utskottets synnerligen negativa behandling av utredningskravet i dag.

Till utskottets betänkande har herr Magnusson i Kristinehamn fogat reservationen 4 b, vari förordas utredning rörande Göta kanals östgötalinje. Jag ber att få yrka bifall till denna reservation.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman! Den utredning som sjöfartsverket gjort beträffande Göta kanal och som huvudsakligen är en teknisk utredning samt några kompletterande utredningar som överlämnats till Kungl. Maj:t är ett svar på den hemställan som riksdagen gjorde 1969 på förslag av dåvarande statsutskottet.

En kanaltrafikutredning har avvisat tanken på en utbyggnad av Göta kanal för att kunna ta emot större fartyg, detta med motiveringen att en sådan utbyggnad skulle vara klart olönsam. Mot denna kanaltrafikutredning kom emellertid många invändningar. Det framfördes bl. a. vissa invändningar när det gällde den företagsekonomiska kalkylen. Man hade t. ex. räknat med en så kort avskrivningstid som 25 år på Göta kanal-delen, under det att man på Trollhätte kanal hade medgivit en avskrivningstid av 40 år. Det betyder ganska mycket när det gäller kostnader. Man påpekade att kanaltrafikutredningen inte hade tagit hänsyn till de samhällsekonomiska aspekterna osv. Utskottet fann också

att frågan borde utredas ytterligare, och riksdagen fattade beslut därom. Regeringen gav då sjöfartsverket i uppdrag att göra en förnyad utredning.

Denna utredning har nu gjorts. Sjöfartsverket har inte gjort någon samlad redovisning av denna utan har dels översänt den rent tekniska utredningen, dels gjort några kostnadsberäkningar. Verket kommer till samma resultat som kanaltrafikutredningen, nämligen att en utbyggnad av Göta kanals västgötadel för att ta emot större fartyg är olönsam, och därför tillstyrker sjöfartsverket inte en sådan utbyggnad. De alternativ som sjöfartsverket har ställt upp som realistiska är dels att lägga ned kanaltrafiken över huvud taget, dels att rusta upp kanalen så att den bättre kan tjäna sitt ändamål på den nuvarande kapacitetsnivån. Man har stannat för att föreslå det senare alternativet. Hos Kungl. Maj:t ligger alltså nu en utredning från sjöfartsverket som direkt avstyrker en utbyggnad av Göta kanal till att ta emot större fartyg.

I den nya utredningen har tagits vissa hänsyn till den kritik som tidigare har framförts. Man har t. ex. förlängt avskrivningstiden från 25 till 30 år – inte till 40 år, som kunde varit önskvärt. Men helt naturligt har sjöfartsverket endast gjort en rent sjöfartsekonomisk bedömning. Vi menar emellertid – och jag tror väl att det är en uppfattning som är ganska allmän inom utskottet – att det finns anledning att också ta andra hänsyn än de rent sjöfartsekonomiska när det gäller en bedömning av huruvida man skall bygga ut Göta kanals västgötadel: de samhällsekonomiska synpunkterna, de miljömässiga synpunkterna. När man har gjort lönsamhetsberäkningen och kommit fram till att det skulle bli ett ganska stort årligt underskott har man t. ex. förutsatt att vägarna utan vidare kan svälja en ökad trafik. Man har inte på något sätt räknat in att en ökad kanaltrafik skulle kunna avlasta vägtrafiken och därmed minska behovet av väginvesteringar. Och det finns andra sådana synpunkter som man kan anlägga – lokaliseringspolitiska synpunkter väger t. ex. också mycket tungt.

Då kan man fråga sig: Varför har utskottets majoritet velat göra en hemställan till Kungl. Maj:t? Jag kan gärna hålla med utskottets vice ordförande om att det inte finns någon anledning att dramatisera denna fråga, att framställa skillnaderna mellan utskottets och reservanternas ställning som så kolossalt stora. Jag skulle tro att det inom utskottet råder ett allmänt intresse för att denna fråga blir utredd. Men om Kungl. Maj:t har framför sig en utredning från det ansvariga verket som direkt avstyrker en utbyggnad av Göta kanal till att ta emot större fartyg kan det finnas en risk, om inte riksdagen uttalar sin mening, att Kungl. Maj:ts prövning huvudsakligen kommer att röra sig om de två andra alternativen, nämligen nedläggning – vilket jag inte tror är särskilt aktuellt – eller upprustning av kanalen så att den i stort sett kan fungera tillfredsställande på nuvarande kapacitetsnivå. Därför menar majoriteten att det faktiskt skulle vara av positivt värde om riksdagen gav Kungl. Maj:t till känna att man finner det vara angeläget att också alternativet med en utbyggnad för att ta emot större fartyg blir föremål för en allvarlig prövning trots att det är avstyrkt av det ansvariga sjöfartsverket – detta just för att vi menar att de samhällsekonomiska och lokaliseringspolitiska synpunkterna måste tillmätas så stor betydelse. Det är detta som ligger

bakom utskottsmajoritetens uttalande.

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

Herr JANSSON (s):

Herr talman! Eftersom jag bor i en av de kommuner i Skaraborgs län som Göta kanal flyter igenom sedan många herrans år finner jag det utomordentligt glädjande att det intresse som finns i riksdagen för Göta kanal har blivit så påtagligt på den senaste tiden; det är ju bara några månader sedan vi här hade en debatt om Göta kanals framtid. Som vän av Göta kanal vill jag konstatera detta.

Det berättas att när Baltzar von Platen på sin tid började sitt kanalbygge var många olyckskorpar framme och sade, att det kommer inte att bli någonting av det här. Att förbinda sjöar på olika höjdnivåer trodde man på den tiden skulle bli rent katastrofalt – vissa sjöar skulle helt och hållet tömmas på vatten. Det var de som sade att det vatten som kom att finnas kvar i Göta kanal skulle bara bestå av tårarna från dem som hade satsat sina pengar i projektet och svetten från de arbetare som hade jobbat med det.

Sedan dess har ytterligare många olyckskorpar varit framme, och jag vill gärna hålla med herr Gustafson i Göteborg om att kanaltrafikutredningen har varit en av dem; den bedömde Göta kanal, enligt mitt sätt att se, från en orättvis utgångspunkt. Just det förhållandet, som herr Gustafson i Göteborg pekade på, att man då det gällde avskrivningen på det satsade kapitalet krävde 25 års avskrivningstid för Göta kanal under det att man gick upp till 40 år för Göta älvs utbyggnad, var ett uttryck för att man inte trodde på projektet.

Jag vill gärna erinra kammarens ledamöter om att den utredning som har pågått inom sjöfartsverket och det ytterligare övervägande som nu sker inom Kungl. Maj:ts kansli har initierats av den motion som herr Franzén och jag väckte 1969 i samband med att kanaltrafikutredningens betänkande diskuterades. Efter den motionen fick vi en riksdagsbeställning på en ytterligare översyn av de här tingen, och det är den som har gjorts i sjöfartsverket och under de överväganden som nu pågår inom kommunikationsdepartementet. När utredningar pågår bör man väl inte hålla på och väcka motioner stup i ett, utan man bör avvakta och se vilka förslag som kommer fram. Kommer det sedan förslag som man inte är tillfreds med, har man naturligtvis möjlighet att lägga fram motioner i anledning av det. Det är den linje som jag för min del har hyllat i den här frågan.

Jag håller med om att det inte finns något dramatiskt i vad som skrivs av utskottet eller av reservanterna. Man får ha väldigt stark fantasi för att över huvud taget se någon skillnad i de här sammanhangen. Från min synpunkt är det därför egalt vad man går på för linje, vare sig det är utskottets eller reservanternas. Vi vet ju att de här övervägandena nu pågår, och när de så småningom är klara måste det komma ett förslag från regeringen. Är man inte belåten med det förslaget, har man, som jag sade, möjlighet att väcka motioner och yrka på någonting annat. Att utskottsmajoriteten här skulle ha lyft upp sig till några hjältemodiga ting kan jag alltså inte finna. Det rätta hade naturligtvis varit, som här har

Nr 41

Onsdagen den

15 mars 1972

Sjöfartsmateriel

m. m.

påpekats från flera håll, även av herr Berndtson i Linköping, om man verkligen velat göra någonting radikalt, att man hade yrkat bifall till den motion som nu är väckt i denna fråga. Det har man inte gjort.

Jag har som sagt i det här inlägget inget yrkande, och jag skall överlåta åt min partibroder Oscar Franzén, som kommer upp i talarstolen efter mig, att ställa yrkande. Men jag vill med dessa ord ändå uttrycka min glädje över det stora intresse som ägnats Göta kanal, och jag hoppas att frågan skall få en lösning som blir till nytta inte bara för de bygder som korsas av Göta kanal utan även för trafik- och godstransporter i framtiden.

Herr FRANZÉN (s):

Herr talman! Jag kan instämma i stort med vad herrar Mellqvist och Jansson har sagt i detta ärende och även i långa stycken med vad herr Gustafson i Göteborg har anfört. Därför kan jag yttra mig ganska kort.

När man läser trafikutskottets kortfattade skrivning, står det klart att det är en synnerligen urvattnad slutsats som utskottsmajoriteten kommit fram till i anledning av den mycket välskrivna motionen nr 259, som 14 ledamöter av kammaren har undertecknat, om utbyggnad av västgötadelen av Göta kanal. Motionärerna begär helt enkelt en beställning hos regeringen av konkreta förslag till en utbyggd kanalled. Det vore ju bra om man redan nu hade kunnat samla sig omkring detta förslag.

Utskottsmajoriteten föreslår att Kungl. Maj:t skall pröva alternativet med utbyggnad av kanalen. Men i likhet med herr Mellqvist tycker jag att det är en överloppsgärning eftersom riksdagen hösten 1969, som flera talare förut har sagt, beslöt att man skall göra en allsidig översyn av hela frågan om kanalens framtida drift. Därför tar jag för givet att Kungl. Maj:t skall pröva alla de tre alternativ som sjöfartsverket här redovisat. Dessa förslag bereds ju nu i kommunikationsdepartementet, och jag förmodar att det inte kommer att dröja så värst länge innan riksdagen får möjlighet att ta ställning till frågan.

Jag delar också Paul Janssons uppfattning att det kanske hade varit bättre om trafikutskottet hade sakbehandlat motionen och sagt ifrån – ja eller nej – hur man skulle ställa sig och inte skjutit på frågan på det sätt som skett när man fått dessa underliga, minimala skillnader mellan reservanter och utskottsmajoritet.

Som herr Jansson också nyss anfört har vi med stort intresse följt den här motionens öde. För övrigt ansåg vi redan i januari, när motionen skrevs, att det kanske var litet överflödigt att väcka motionen då. Vi visste ju att frågan var under övervägande i kommunikationsdepartementet och att det skulle komma förslag i ena eller andra riktningen. Vi har haft goda kontakter med Vätterdelegationen, som består av företagare och ledamöter av kommunala institutioner och landsting i de fyra länen runt Vättern, väl insatta i de här frågorna. De har sagt oss: Det är inte nödvändigt att väcka några motioner nu. Låt oss i lugn och ro arbeta tillsammans med kommunikationsdepartementet och lämna departementet de uppgifter som behövs. Jag vet att kanaldirektionen har gjort det. Därför avböjde vi att skriva på den här motionen vid det tillfället.

Allt detta bevisar bara, i varje fall som jag har sett det, att motionen

som sådan har gjort kanalfrågan en otjänst i stället för, som många kanske vill göra gällande, en tjänst. Det är gjort som det är gjort nu, och vi har att ta ställning till hur vi skall besluta i dag.

I praktiken är det ju så att den i trafikutskottets betänkande föreslagna lösningen av det problem som behandlas i motionen 259 -- det gäller både reservanternas och majoritetens förslag -- inte för frågan om kanalutbyggnaden ett dyft framåt. Motionärerna har på olika sätt och i olika sammanhang varit ute och talat om -- jag måste ändå något beröra det också -- att de har vunnit en enorm seger över socialdemokratin i riksdagen. Jag syftar inte bara på det som står i Expressen i dag, utan även tidigare har denna uppfattning redovisats i tidningspressen. Det är alldeles orimligt, och det enda man kan säga är väl att det inte går att beskylla motionärerna för att ha några stora pretentioner på segrar. Frågan om en utbyggd Göta kanals västgötadel har inte kommit en millimeter närmare sin lösning genom det här agerandet. Detta kan nog vara besvärande framöver.

Vi vill att denna fråga skall behandlas seriöst, eftersom vi ser den som en mycket angelägen fråga för de bygder runt Vättern som det gäller -- det finns där stora industrier och ett bra näringsliv som skulle ha nytta av en utbyggd kanaldel. Och om motionärerna menar allvar med sin motion -- det är jag övertygad om att de gör -- hade det kanske varit bättre att de försökt få majoritet i utskottet för sin motion. Jag vet inte hur det har gått till i utskottet -- man har tydligen inte haft någon talesman för motionen där, utan man har liksom nöjt sig med denna till intet förpliktande utskottsskrivning. Jag har sagt att det kanske ändå vore bra om någon yrkade bifall till motionen, och jag skall hjälpa motionärerna på traven och hoppas att de så småningom, när vi kommer till voteringen, stöder oss här. Jag ber därför, herr talman, att få yrka bifall till motionen 259.

Det vore mycket att säga även om utbyggnadsplanerna för Göta kanals östgötadel, och det vore bra om den frågan också kunde lösas. Tyvärr är det nog inte så att den är lika försvarbar ekonomiskt som en utbyggd västgötadel är. Därför har jag svårt att följa motionärerna och reservanterna som pläderar just för detta. Det måste ändå i första hand vara en uppgift att se till att den delen av kanalen hålls i stånd så att den kan användas för turistbåtar och mindre lastfartyg, precis som man gör nu. Vi vet att varje sommar passerar över 2 000 fritidsbåtar genom kanalen, och det gäller att se till att kanalen är i sådant skick att man verkligen kan ge den service som de här turistbåtarna så väl behöver. Det finns också kulturella och andra anledningar som gör att vi måste se till att kanalen hålls i bra skick. Men när det gäller en motsvarande utbyggnad för större båtar tror jag det inte är möjligt att på lång tid ge sig in på en sådan. Vi har ju en rad Östersjöhamnar i den här regionen som ligger så bra till att det knappast är något transporttekniskt problem för regionen. Jag kommer därför att rösta med utskottet på denna punkt.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Herr talman! Får jag först, när det gäller motionen om östgötadelen, be herr Berndtson i Linköping om ursäkt för att jag av förbiseende inte

kommenterade den saken i mitt första anförande. Men jag har där samma synpunkt som den herr Franzén här framförde, att det för närvarande inte kunnat förebringas skäl för att östgötadelen skulle bli ekonomiskt lönsam och att det därför finns anledning att nu i första hand koncentrera sig på en utbyggnad av västgötadelen.

Sedan gjorde herr Franzén mycket intressanta frivolter, som jag tycker kanske inte är riktigt i linje med det allvar med vilket man bör bedöma denna fråga. Enligt uppgift i regionalradion har herr Franzén sagt att man inte skall störa regeringen under tiden som man där överväger frågan, men nästa ögonblick tror herr Franzén att han gör en väldig partipolitisk insats genom att yrka bifall till en motion som han inte vill ha bifallen. Jag tror inte att sådana tricks imponerar på den svenska riksdagen vid behandlingen av en så seriös fråga som denna.

Sedan sade herr Franzén att vad som här föreslås inte gör att vi kommer en millimeter närmare frågans lösning, men jag tycker att det är utomordentligt värdefullt att frågan har kommit upp till behandling i riksdagen. Den väcktes 1969 i en motion av herr Franzén - det fanns som bekant också en folkpartimotion som föreslog samma sak - och riksdagen har gjort ett uttalande om en utredning. Sjöfartsverket har också för Kungl. Maj:t lagt fram en utredning som *avstyrker* en utbyggnad av Göta kanal så att den kan ta emot större fartyg. Om inte riksdagen säger ett dugg och om inte herr Stålhammar och andra hade motionerat, så finns det väl ändå risk för att detta avstyrkande hade vägt så tungt i departementet att vi kunde befara ett avslag. En opinionsytt- ring från riksdagens sida måste föra frågan framåt, och genom att rösta med utskottet säger man ifrån att denna fråga är så allvarlig att den trots sjöfartsverkets avstyrkande måste prövas ingående i departementet.

Herr BERNDTSON i Linköping (vpk) kort genmäle:

Herr talman! När utskottet säger att inga skäl har framkommit som talar för lönsamhet när det gäller östgötadelen, så uppstår i varje fall för mig den logiska frågan: Hur får man fram dessa skäl för lönsamhet utan att företa den utredning som föreslås i motionen?

Herr FRANZÉN (s) kort genmäle:

Herr talman! På herr Berndtsons i Linköping fråga vill jag svara att man naturligtvis kan fortsätta och utreda även kanalens östgötadel, men jag anser för min del att vi har så välbelägna hamnar på Östersjösidan och så korta avstånd till de inre delarna av Östergötland att jag tror det blir besvärligt för oss att kunna klara en sådan uppgift. Det är därför som i varje fall jag intar den ståndpunkten att jag i dag inte kan biträda den motion som herr Berndtson pläderar för. Om vi senare kommer fram till att även den trafikleden skulle vara lönsam - den behöver för den delen inte vara fullt lönsam, men i det närmaste - finns det kanske anledning att ta upp frågan igen. Men om vi i dag skulle bifalla herr Berndtsons och reservanternas förslag tror jag att vi skulle förlänga tiden ytterligare innan vi får ett positivt beslut. Därför tror jag det är viktigt att vi ägnar oss åt kanalens västgötadel.

Sedan inbillar jag mig inte, herr Gustafson i Göteborg, att jag gör

någon stor partipolitisk insats genom att yrka bifall till motionen. Jag har helt enkelt den uppfattningen att det är bra om vi kommer till ett positivt beslut, och om många röstar för förslaget – i varje fall gör väl motionärerna det – är ju också det en manifestation som regeringen har att ta hänsyn till.

Sedan tror jag inte heller sjöfartsverkets utredningar och slutsatser är så heliga för departementet, att man inte där kan pröva frågan på sitt eget sätt. Jag tycker inte det är så särskilt uppseendeväckande om vi yrkar bifall till motionen, speciellt som ju detta har gjorts till en så stor fråga ute i bygderna och i de stora tidningarna att den nästan framställts som en ättestupa för regeringen. Då finns det naturligtvis anledning för oss att stödja denna sak och rösta för bifall till motionen.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Herr talman! Låt mig till herr Berndtson i Linköping säga att det har gjorts vissa överväganden beträffande östgötadelen. De har inte gjorts så ingående, därför att man vid dessa överväganden kommit fram till att det inte i nuvarande läge går att göra trafiken där lönsam. Det innebär inte att det kommer att vara så för all framtid. Vi har ett exempel i Södertälje kanal, som bara för några år sedan ansågs vara olönsam. Inte desto mindre kommer vi nu under nästa punkt att bevilja anslag till en utbyggnad av Södertälje kanal. Det är möjligt att vi kan få sådana förhållanden att östgötadelen i en framtid kan byggas ut. Jag har sympatier för herr Berndtsons förslag men – jag kan ju få instämma med herr Franzén på någon punkt – jag tror att det är bäst att vi här koncentrerar oss på västgötadelen där det finns förutsättningar att få trafiken lönsam, om man bedömer den ur samhällsekonomisk synpunkt. Genom att i denna etapp koncentrera oss på detta tror jag att vi bäst gagnar kanalfrågan.

Vill man säga ifrån att alternativet med en utbyggnad av kanalen för större båtar ingående bör prövas och därmed uttala ett positivt intresse för denna utbyggnad bör man stödja utskottets förslag. Utskottets majoritet har efter att seriöst och ingående ha behandlat motionen kommit fram till att man bäst gagnar motionärernas syfte – och det hade jag för mig var också herr Franzéns intresse – nämligen att få till stånd en så positiv prövning av denna fråga som möjligt, genom att bifalla utskottets förslag. Jag kommer utan tvekan att i denna votering stödja utskottet.

Herr HYL TANDER (fp):

Herr talman! Här talades tidigare om de droppar som skulle varit kvar i kanalen, om olyckskorparna hade fått rätt när Baltzar von Platen lät bygga den. Jag kom att tänka på den latinska sentensen om droppen som urholkar stenen. Det har funnits flera motioner än den som, för att citera herr Paul Janson "herr Franzén och jag hade väckt" – det verkade av herr Janssons yttrande nästan som om det bara fanns två här i riksdagen som arbetade för kanalen.

Jag kan för övrigt instämma i vad utskottsordföranden har sagt om västgötadelen av Göta kanal.

I andra sammanhang har det sagts att Sverige är ett u-land när det gäller kanalkommunikationer. På kontinenten är förhållandet ett helt annat. Där satsar man pengar på kanaler för att ha dem som ett alternativ till landsvägarna, som belastas allt hårdare. Den 13 januari i år invigde den franske kommunikationsministern en ny sluss i Seine utanför Paris. Han sade då i sitt invigningsanförande att slussen hade kostat 215 miljoner francs. Vi kan ställa den siffran i relation till de 90 miljoner som det enligt detta alternativ skulle kosta att bygga ut kanalens västgötadel. Om inte den slussen hade kommit till utförande skulle man på vägen mellan Rouen och Paris ha haft en 15 tons lastbil i vardera riktningen var tjugonde sekund. För att klara den trafikvolymen skulle man fått investera ungefär fyra gånger så mycket som slussen kostat, alltså 800–1 000 miljoner francs. Dessa siffror är givetvis inte helt jämförbara med de svenska, men de säger ändå litet om intresset där.

Även om inte trafikintensiteten och investeringsbeloppens storlek ligger på samma nivå när vi diskuterar en eventuell utbyggnad av Göta kanal som i det franska exempel jag anfört, så är värt problem i sak precis detsamma. Om inte kanalen byggs ut för trafik med s. k. paragrafbåtar kommer den ökade trafikvolymen att kräva en satsning på vägbyggande i det område som kanalen nu servar, och detta kräver avsevärt högre belopp än vad någon gång kanalutbyggnaden skulle kunna kräva. Vi skall ha klart för oss att i Vätternområdet, som ju då skulle få direkta förbindelser med Västerhavet, bor cirka två miljoner människor. Utskottet föreslår i sitt betänkande med anledning av motionen 259 av herr Stålhammar m. fl. och där bl. a. undertecknad är medmotionär att riksdagen för Kungl. Maj:t som sin mening ger till känna att utbyggnadsalternativet bör prövas. Mot detta har socialdemokraterna reserverat sig med motiveringen att Kungl. Maj:t för närvarande prövar en eventuell framtida utbyggnad av Göta kanal. Som tidigare har sagts innebär skillnaden ingen större dramatik. Man förstår inte varför det var nödvändigt för socialdemokraterna att motsätta sig att Kungl. Maj:t verkligen gör en seriös prövning av det mer omfattande utbyggnadsalternativet.

Enligt vårt sätt att se måste det emellertid vara riktigt att riksdagen beslutar att ge Kungl. Maj:t till känna att man allvarligt skall pröva utbyggnadsalternativet. Den utredning som sjöfartsverket har gjort och som avstyrker en utbyggnad annat än för turiständamål tar ju inte hänsyn till något annat än de rent sjöfartsföretagsekonomiska synpunkterna. Bolaget som sådant blir inte lönsamt enligt sjöfartsutredningens yttrande. I det läget måste det vara kommunikationsdepartementets sak att väga in de totala samhällsekonomiska aspekterna i frågan om Göta kanals utbyggnad.

Den principen är redan spikad i och med beslutet om Mälarledens fördjupning där det klart och tydligt slogs fast att de samhällsekonomiska kriterierna miljövärd, trafiksäkerhet, regional stimulans för bygden etc. måste tas med vid bedömningen av lönsamheten i en kanalleds fördjupning eller utbyggnad. Jag har verkligen svårt att förstå de socialdemokratiska reservanternas som inte ens kan sträcka sig så långt att man vill gå med på att riksdagen skall ge Kungl. Maj:t till känna att man

också allvarligt prövar även utbyggnadsalternativet.

Herr talman! Jag ber med detta att få yrka bifall till utskottets hemställan som jag anser anvisar den väg som i dag bäst gynnar den framtida utbyggnaden av Göta kanals västgötadel. Därmed inte sagt att jag inte kan biträda och kommer att rösta för herr Franzéns förslag om bifall till motionen som ju självfallet vore att gå ett steg längre. Det är bara synd att herr Franzén inte sitter som kommunikationsminister. Då skulle det vara lättare att biträda förslaget i hopp om att det skulle gå igenom.

Herr JANSSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Herr Hyltander och jag skall väl inte upprepa den diskussion vi hade här för ett par månader sedan om Göta kanals utbyggnad och vem som är mest götakanalvänlig, herr Hyltander eller jag.

Som det påpekats väckte vi 1969 en gemensam motion som även herr Hyltander var med på och där herr Franzén och jag stod som första namn i var sin kammare. Motionen gav till resultat att vi har fått en utredning inom sjöfartsverket och att man nu inom kommunikationsdepartementet håller på att göra vissa överväganden. Detta visar att det är lättare att nå resultat i en fråga om man går fram på samlad front. Herr Hyltander var som sagt också med på motionen.

Nu säger herr Hyltander att han inte kan förstå de socialdemokrater som är reservanter i utskottet och som inte har kunnat gå med på den skrivning som majoriteten har. En socialdemokrat, herr Franzén, har yrkat bifall till herr Hyltanders m. fl. motion, och jag för min del instämmer i detta bifallsyrkande. Nu finns det alltså två socialdemokrater här i kammaren som är beredda att ställa sig bakom det krav som motionen för fram, när den nu ändå är väckt. Herr Hyltander bör väl ha en viss förhoppning att nå resultat på den här punkten om han själv har kurage nog att fullfölja sin tankegång och ställa sig bakom motionsyrkandet.

Herr HYL TANDER (fp) kort genmäle:

Herr talman! Jag tackar för herr Janssons tillrättaläggande beträffande motionskrivandet. Av det första inlägget fick man lätt det intrycket att det fanns bara två personer som hade arbetat för kanalens utbyggnad, nämligen herr Franzén och herr Jansson.

Vidare skulle jag vilja fråga herr Jansson om han, i den händelse reservationen inte vinner i kontrapositionsvoteringen, är beredd att stödja majoritetsförslaget i huvudvoteringen?

Herr JANSSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Eftersom jag redan tidigare har konstaterat att jag har svårt att se skillnaden mellan vad utskottets majoritet skriver och vad reservanterna skriver är det fullkomligt egalt på vilken sida man ställer sig i detta avseende. Men herr Franzén och jag är ändå beredda att göra ett positivt uttalande till förmån för kanalens utbyggnad, och jag tror att det finns fler socialdemokrater här i kammaren som är beredda att ställa sig på samma linje. Då gör vi något verkligt konstruktivt för frågans lösning; det är det viktigaste.

Onsdagen den
15 mars 1972

Sjöfartsmateriel
m. m.

Herr BÖRJESSON i Falköping (c):

Herr talman! Låt mig allra först uttala min stora tillfredsställelse över det positiva intresse som frågan om Göta kanal har visats både från utskottsmajoritetens och från reservanternas sida. Det bådär gott för en lösning av frågan i dess helhet.

Det är givetvis angeläget att denna kanalutbyggnad kan ske så att även större båtar kan trafikera kanalen. En ökning av Göta kanals kapacitet skulle få mycket stor betydelse för de län som berörs -- i första hand Skaraborgs län, Örebro län och Östergötlands län. En sådan kapacitetsökning skulle innebära en förbättring av kommunikationsmöjligheterna i dessa områden, och den skulle ha stor lokaliserings- och regionalpolitisk betydelse.

Vätterndelegationen har anfört att starka lokaliseringspolitiska skäl talar för en utbyggnad. Förekomsten av kanalalternativet vid transporter verkar också taxesänkande, och kanaltrafikens internationella ökning tyder på att denna transportgren har stora förutsättningar. Kanallederna har tre gånger så stor transportkapacitet som en järnväg och många gånger större än en landsväg. Vidare kan man bl. a. anföra att den framtida sjöfarten i stor utsträckning kommer att bygga på transporter med mindre fartyg till större hamnar där omlastning till större fartyg kan ske.

Det är angeläget att trafikökningen på vägarna så långt möjligt hålls tillbaka genom att andra transportsätt kommer till användning. Ett grundläggande mål för trafikpolitiken måste vara att skapa säkerhet i trafiken. Detta måste vara lättare om trafikmängden på landsvägarna inte tillväxer onödigt mycket. Starka skäl talar därför för en utbyggnad av Göta kanals västgötadel -- och utbyggnaden skall naturligtvis också göra det möjligt att ta emot större fartyg.

Jag yrkar bifall till utskottsmajoritetens hemställan i trafikutskottets betänkande nr 2 under punkten 9, trots att jag står som motionär. Vi motionärer finner många gånger att våra motioner inte kan bifallas av riksdagen. Om man anser att utskottet gör en hygglig skrivning och riksdagen ger en mening till känna med anledning av motionen eller motionerna har man, enligt min mening, i viss utsträckning nått sitt syfte. Jag finner därför att det ligger mycket stort värde i att utskottsmajoriteten hemställer att riksdagen som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna att det är angeläget att Kungl. Maj:t till riksdagen inkommer med förslag om utbyggnad av Göta kanals västgötadel för trafik med större båtar.

Herr ZACHRISSON (s):

Herr talman! Bara en mycket stillsam kommentar till den här något lustiga debatten! Här har en rad talare från de partier som annars brukar tala om hur farligt det är att släppa in tankbåtar i vissa skärgårdar inte med ett enda ord berört de oerhörda faror som nu väntar det rena vattnet i Vättern, när man är färdig att med berätt mod släppa in ett rejält stort tanktonnage i Vättern. Det förvånar mig -- inte litet, utan mycket!

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman! Låt mig då framföra en lika stillsam reflexion! Det innebär alltså att herr Zachrisson, till skillnad från herr Franzén och de övriga talarna, är motståndare till tanken på att bygga ut Göta kanal för att den skall kunna ta emot större fartyg. Detta är ju innebörden i vad herr Zachrisson sade.

Jag menar att det finns anledning att ingående pröva detta *med hänsynstagande till* de risker som smutsig last på båtar kan medföra. Det är ett hänsynstagande som vi kommer att ta t. ex. beträffande Södertälje kanal, som vi behandlar under nästa punkt; det är ju precis samma situation där. Tänker herr Zachrisson rösta emot förslaget där? Departementschefen har sagt att han anser den frågan så viktig att den bör bli föremål för en särskild undersökning. Men att tänka sig att man skulle förhindra eller motarbeta kanaltrafik därför att det också förekommer oljelaster – det tycker jag är en något egendomlig metod att bedriva trafikpolitik.

Herr ZACHRISSON (s):

Herr talman! Jag trodde att herr Gustafson i Göteborg var medveten om att Vättern är ett av de stora vattenreservat som vi har kvar i det här landet.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman! Ja, det är jag.

Överläggningen var härmed slutad.

Mom. 1–5

Utskottets hemställan bifölles.

Mom. 6

Propositioner gavs på bifall till 1:o) utskottets hemställan, 2:o) reservationen nr 4 a av herr Mellqvist m. fl. samt 3:o) motionen nr 259, och förklarades den förstnämnda propositionen vara med övervägande ja besvarad. Då herr Mellqvist 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 Franzén begärt votering beträffande kontrapositionen, upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren till kontraposition i huvudvoteringen angående trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 2 punkten 9 mom. 6 antar reservationen nr 4 a av herr Mellqvist m. fl. röstar ja, den det ej vill röstar nej.
Vinner nej har kammaren till kontraposition i nämnda votering antagit motionen nr 259.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då herr Franzén begärde

Nr 41

Onsdagen den
15 mars 1972

*Fonden för
Södertälje
kanalverk*

rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja - 121
Nej - 67
Avstår - 110

I enlighet härmed blev följande voteringsproposition uppläst och godkänd:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 2 punkten 9 mom. 6 röstar ja, den det ej vill röstar nej.
Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 4 a av herr Mellqvist m. fl.

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

Ja - 157
Nej - 139
Avstår - 4

Mom. 7

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

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 2 punkten 9 mom. 7 röstar ja, den det ej vill röstar nej.
Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 4 b av herr Magnusson i Kristinehamn.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen.

Punkten 10

Fonden för Södertälje kanalverk

Herr ANDERSSON i Södertälje (s):

Herr talman! Under punkten 10 i trafikutskottets betänkande anslås pengar till en fördjupning av Södertälje kanal. Det arbetet skall delas upp på tre år, och de pengar som nu anslås är för det första året.

Det är ett enigt trafikutskott som föreslår detta, och i den situationen skall jag i kväll vid denna sena tidpunkt inte ta upp någon längre debatt. Men när detta riksdagsbeslut skall verkställas av sjöfartsverket, fordras rätt stora ingrepp i landskapsbilden i Södertälje, i ytterst centrala och

vitala delar av kommunen som ur miljösynpunkt är mycket känsliga.

Det har i en sådan situation avgörande betydelse hur arbetena kommer att utföras. Enligt min mening får ingen energi sparas i syfte att skapa en ny landskapsbild som blir så tilltalande som möjligt.

Självklart är det en enig opinion i Södertälje kommun som står bakom en sådan önskan och framför dessa krav. Jag hoppas och förutsätter att sjöfartsverket skall visa den största förståelse för dessa krav och i samråd med företrädare för Södertälje kommun komma fram till den bästa lösningen samt i detta arbete också kunna beakta en rad önskemål från kommunens sida.

Herr talman! Jag vill till sist bara uttrycka förhoppningen att den utredning, som kommunikationsministern aviserar i statsverkspropositionen och som skall se över trafik-, säkerhets- och miljöfrågor i Mälaren, blir verklighet inom den allra närmaste tiden.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman! Det har funnits flera olika alternativ för en utbyggnad av Södertälje kanal. En del av de förslag som kom först skulle ha inneburit mycket stora ingrepp för Södertälje kommun. Kommunen hade ett sådant förslag för yttrande och avstyrkte det med hänsyn till de nackdelar det skulle ha för kommunen.

Det förslag som nu kommer är av mindre omfattning. Man har faktiskt lyckats undgå de stora ingrepp som Södertälje kommun vände sig mot när man avstyrkte.

Jag delar helt herr Anderssons i Södertälje uppfattning att det är angeläget att utbyggnaden sker på ett sådant sätt att man tar all skälig hänsyn till de intressen som Södertälje kommun har.

Jag kan också meddela att det har tillsatts en samarbetskommitté mellan sjöfartsverket och Södertälje kommun. Såvitt jag förstår genom de kontakter jag har haft med sjöfartsverket är man också där angelägen om att göra denna utbyggnad på ett sådant sätt som i största möjliga utsträckning tillgodoser de intressen som Södertälje kommun har.

Herr ANDERSSON i Södertälje (s):

Herr talman! Jag noterar med tacksamhet den positiva inställning som trafikutskottets ordförande här deklarerat inför de stora arbetsuppgifter som skall utföras i Södertälje när det väntade riksdagsbeslutet skall verkställas.

Överläggningen var härmed slutad.

Utskottets hemställan bifölles.

§ 2 Kommunal demokrati

Föredrogs konstitutionsutskottets betänkande nr 9 i anledning av motioner angående kommunal demokrati.

Nr 41

Onsdagen den
15 mars 1972

Kommunal demokrati

Onsdagen den
15 mars 1972

*Kommunal demo-
krati*

motioner. 1972:51 av herr Fälldin m. fl. (c) vari, såvitt nu var i fråga, hemställdes att riksdagen 1. tillkännagav för Kungl. Maj:t som sin mening vad som anförts i motionen om behovet av en samlad analys av den kommunala självstyrelsens problem och av en helhetssyn på dessa problem, 2. hemställde hos Kungl. Maj:t att den kommunaldemokratiska utredningen fick i uppdrag att a) skyndsamt framlägga alternativa förslag till utformning av system med kommundelsråd, innefattande förslag till erforderlig lagstiftning, i enlighet med vad som anförts i motionen, b) utarbeta alternativa modeller för informationssystem inom kommunerna, med beaktande av frågorna om förtroendemännens ställning och arbetsvillkor, i enlighet med vad som anförts i motionen,

motionen 1972:52 av herr Helén m. fl. (fp) vari, såvitt nu var i fråga, hemställdes att riksdagen hos Kungl. Maj:t begärde att förslag framlades 1. i god tid före 1973 års val om sådan ändring av kommunallagen att kommunerna gavs möjlighet att inrätta direktvalda kommundelsråd med uppgifter i enlighet med vad som anförts i motionen, 2. om sådan ändring av kommunallagen att kommunerna gavs möjlighet att anordna rådgivande kommunala folkomröstningar, 3. till åtgärder för ökad information från och offentlighet i kommunala nämnder och styrelser i enlighet med vad som anförts i motionen, 5. till åtgärder för bättre arbetsförhållanden för de kommunala förtroendemännen i enlighet med vad som anförts i motionen,

motionen 1972:103 av herrar Richardson (fp) och Hylander (fp) vari yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställde om tilläggsdirektiv till utredningen om den kommunala demokratin och om förslag angående rådgivande kommunal folkomröstning,

motionen 1972:390 av herr Bohman m. fl. (m) vari, såvitt nu var i fråga, hemställdes att riksdagen hos Kungl. Maj:t skulle anhålla att denna motion och motion nr 294 överlämnades till utredningen om den kommunala demokratin för beaktande av vad däri anförts om den kommunala demokratin samt

motionen 1972:806 av herr Wijkman (m) och fru Mogård (m) vari hemställdes att riksdagen hos Kungl. Maj:t begärde att förslag framlades i god tid före 1973 års val om sådan ändring av kommunallagen att kommunerna gavs möjlighet att inrätta direktvalda kommundelsråd med bl. a. de uppgifter som anförts i motionen.

Utskottet hemställde

1. att riksdagen skulle avslå motionen 1972:51 såvitt avsåg hemställa punkt 1,
2. att riksdagen skulle avslå motionerna
 - a) 1972:51 såvitt avsåg hemställa punkt 2 a,
 - b) 1972:52 såvitt avsåg hemställa punkt 1,

c) 1972:390 såvitt avsåg punkt 1 i den del den gällde kommunalstyrelsen,
d) 1972:806,

3. att riksdagen skulle avslå motionerna

a) 1972:52 såvitt avsåg hemställan punkt 2,

b) 1972:103,

c) 1972:390 såvitt avsåg punkt 1 i den del den gällde kommunala folkomröstningar samt

4. att riksdagen skulle anse motionerna

a) 1972:51 såvitt avsåg hemställan punkt 2 b,

b) 1972:52 såvitt avsåg hemställan punkterna 3 och 5 samt

c) 1972:390 såvitt avsåg punkt 1 i den del den gällde öppna styrelser och nämnder

besvarade med vad utskottet i betänkandet anfört.

Reservationer hade avgivits

1) av herrar Larsson i Luttra (c), Helander (fp), Pettersson i Örebro (c), Werner i Malmö (m), Schött (m), Molin (fp) och Olsson i Sundsvall (c), vilka ansett att utskottet under 1 bort hemställa,

att riksdagen med bifall till motionen 1972:51 punkt 1 tillkännagav för Kungl. Maj:t som sin mening vad som anförts i motionen om behovet av en samlad analys av den kommunala självstyrelsens problem och av en helhetssyn på dessa problem,

2) av herrar Larsson i Luttra (c), Nelander (fp), Pettersson i Örebro (c), Schött (m), Werner i Malmö (m), Molin (fp) och Olsson i Sundsvall (c), vilka ansett att utskottet under 2 bort hemställa,

att riksdagen i anledning av motionerna 1972:51, hemställan punkt 2 a, 1972:52, hemställan punkt 1, 1972:390, hemställan punkt 1 såvitt avsåg kommunalstyrelsen, och 1972:806 i skrivelse till Kungl. Maj:t begärde att utredningen om den kommunala demokratin fick i uppdrag att snarast och om möjligt före 1973 års val framlägga förslag som möjliggjorde för kommunerna att införa kommunalstyrelser,

3) av herrar Nelander (fp), Werner i Malmö (m), Schött (m) och Molin (fp), vilka ansett att utskottet under 3 bort hemställa,

att riksdagen i anledning av motionerna 1972:52, hemställan punkt 2, 1972:103 och 1972:390, hemställan punkt 1 såvitt avsåg kommunala folkomröstningar, i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställde att kommunalstyrelseutredningen gavs i uppdrag att framlägga förslag om sådan ändring av kommunallagen att möjlighet öppnades för kommunerna att anordna rådgivande folkomröstningar.

Herr TREDJE VICE TALMANNEN yttrade:

Överläggningen rörande detta betänkande må omfatta även konstitutionsutskottets betänkande nr 11, men yrkande beträffande sistnämnda betänkande framställs först sedan detsamma föredragits.

Herr LARSSON i Luttra (c):

Herr talman! Det utskottsbetänkande vi nu behandlar gäller den kommunala demokratis villkor. Frågor om den kommunala demokratin har återkommit i riksdagen under hela 1960-talet och därefter. Framför allt är det kommunsammanläggningarna som givit ökad aktualitet åt dessa frågor. Då reformen blir färdig årsskiftet 1973–1974 har antalet kommuner minskat från 2 500 före 1952 till 272. Oavsett hur man bedömer reformens positiva och negativa verkningar råder det stor enighet om att den skapat allvarliga problem för den kommunala demokratin. Minskningen av antalet förtroendevalda blir mycket kraftig. Enbart genom den senaste sammanläggningsreformen minskas antalet förtroendeuppdrag från omkring 125 000 till omkring 42 000.

I den centerpartimotion som ligger till grund för utskottsbetänkandet i denna del anför man följande: "Kontakterna med de enskilda kommunmedlemmarna kan också försvåras genom att storkommunernas förvaltning blir större och mera komplicerad liksom problemen blir svårare att överblicka. Nya problem kan även inställa sig då det gäller att hävda de förtroendevaldas ställning i beslutsprocessen. Ökade svårigheter upprepar sig också för en engagerande kommunal debatt och en önskvärd information."

I detta senare hänseende medförde ju den gemensamma valdagen nya svårigheter.

Har man då ingenting gjort för att möta problemen? Jo visst. Både kommunindelningsbeslutet och författningsreformen följdes av försäkringar om att nu skulle den kommunala demokratis problem verkligen bli uppmärksamade. Det började med en arbetsgrupp om den kommunala demokratin, ledd av ett statsråd. Ambitionerna var säkert goda, men resultaten blev ganska betydelselösa, och gruppen upphörde så småningom.

Efter hand har nya utredningar tillkommit utan att dock frågorna förts så mycket framåt. I dag knyter sig förhoppningarna framför allt till den för två år sedan tillsatta utredningen om den kommunala demokratin. Även länsberedningen kan få betydelse för den kommunala demokratin.

Beslutet om det kommunala partistödet spelar stor roll för partiernas möjligheter att svara för kommunal information. Möjligheten att utse suppleanter i fullmäktige innebär att fler kan bli engagerade i den kommunala beslutsprocessen och är ett steg i rätt riktning.

Formerna för medborgarinflytande över den kommunala verksamheten har dock inte tillräckligt uppmärksamats. Spontant har bildats kommundelsråd, byalag och andra opinionsgrupper. I vissa fall har fullmäktige utsett dessa kommundelsråd.

Det är inget tvivel om att verksamheten varit till nytta för intresset kring samhällsfrågorna på kommunplanet. En och annan kommunalman, kanske t. o. m. på kommunalrådsplanet, har i sitt umgänge med dessa grupper inte tagit tillräckligt allvarligt på förslagen utan fått erfara den beska sanningen i ordspråket, att man inte bör spotta i kålen med hänsyn till risken att man efteråt kan få äta upp den.

Erfarenheterna av den nuvarande ordningen visar klart att verksamhe-

Onsdagen den
15 mars 1972

*Kommunal demo-
krati*

ten fyller ett behov och att respekten för dessa gruppers arbete ökar. Från vår sida menar vi att man borde få till stånd en ordning med direktvalda kommundelsråd i kommunens olika delar. Utredningen om den kommunala demokratin bör behandla den frågan med förtur.

I reservationen 1 hemställs att riksdagen skall ge till känna för Kungl. Maj:t vad som anförts i motionen om behovet av en samlad analys av den kommunala självstyrelsens problem och av en helhetssyn på dessa problem. I reservationen 2 anhålls att utredningen om den kommunala demokratin får i uppdrag att snarast och om möjligt före 1973 års val framlägga förslag som möjliggör för kommunerna att införa kommundelsråd.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till dessa båda reservationer.

Under detta anförande övertog herr talmannen ledningen av kammarens förhandlingar.

Herr WERNER i Malmö (m):

Herr talman! Jag kan på många punkter instämma i vad herr Larsson i Luttra har sagt, och synnerligt där han talar om att det behövs en samlad analys av den kommunala självstyrelsens problem. Det är, som vi kan utläsa av handlingarna, fem olika utredningar som sysslar med dessa frågor och vinklar dem från olika håll. Det inträffar väl mycket lätt att det brister i sambandet mellan de olika utredningarna, och därför vill vi också ställa oss bakom den reservation där det krävs en samlad analys av den kommunala självstyrelsens problem.

I frågan om den kommunala demokratin lokala förankring har moderata samlingspartiet för övrigt väckt en motion under rubriken "Ett levande folkstyre". Jag förstår att rubriken inte på något sätt är kontroversiell, eftersom vi väl alla torde vara överens om målsättningen att få en allt bättre fungerande och alltmer levande kommunal demokrati. Det skall väl också i sanningens namn sägas att det inte är så stor skillnad mellan vad som anförts i utskottet och innehållet i reservationerna. I stort är det endast divergerande meningar om angelägenhetsgraden och tidsfaktorn.

Vi har väl alla på känn att det förhåller sig så, som herr Larsson i Luttra också nämnde, att den representativa demokratin i kommunerna har kommit att skapa en besvärande distans mellan beslutsfattarna och övriga medborgare. Det är också alldeles självfallet -- och det ligger i sakens natur -- att kommunreformen, som ger oss de stora kommunerna, ytterligare kommer att accentuera denna distans. Det är därför inte underligt om den vanlige medborgaren får en känsla av att besluten fattas över hans huvud. Han kan inte påverka besluten och han ser inte att han har något medinflytande. Det hjälper inte heller att man hänvisar till att medborgaren vart tredje år har möjlighet att göra sin röst hörd i kommunalval. Det är en skäligen klen tröst -- dvs. om man inte själv råkar bli vald.

Detta har för en del skapat en allmän olust inför politik över huvud taget och även för politikerna. Vi minns väl fortfarande den predikan som hölls vid riksdagsgudstjänsten härom året, där prästen talade om för

oss att en riksdagsman verkligen inte är någon populär figur. Det är illa nog, men vad som är värre är att detta också har drabbat kommunalpolitikerna, som mer och mer har börjat betraktas i varje fall vissa av dem -- som självrådiga pampar, med allt vad man nu lägger in i detta uttryck. Pampvälde må kunna upplevas som den diametrala motsatsen till kommunal demokrati med verklig medborgarförankring.

Åter andra har bitit i det sura äpplet och försökt sig på utomparlamentariska metoder för att ge sin mening till känna. Det finns naturligtvis ingen anledning att ta detta som ett uttryck för en vilja att vädra aggressioner, utan det bör i stället uppfattas som ett uttryck för maktlöshet. Det är egentligen bara de maktlösa som har anledning att demonstrera.

Men vi har också sett hur kommundelsgrupper, byalag, Alternativ stad osv. har växt fram på ett sansat och naturligt sätt ur ett klart behov av att finna någon form för egen opinionsbildning.

När vi under flera år fört fram kravet på kommundelsråd, har vi anknutit till någonting som vuxit fram naturligt och som har accentuerats av kommunreformen. Man kan klart se hur byalagen försöker ersätta de små kommunernas beslutande församlingar.

Den stora kommunens beslutande organ har självfallet all anledning att lyssna till de s. k. gräsrotterna, både för egen del och för själva sakens skull. Samhällsmaskineriet -- också det kommunala -- är till för människornas skull, men tyvärr är det nog inte så få som upplever det tvärtom.

Det finns många frågor som kommundelsråden kan belysa och behandla, t. ex. miljöfrågor och planeringsfrågor av skilda slag. Jag skall inte gå närmare in på dem just nu. Vi känner till dem. De som bor i de olika kommundelarna har ju närkontakt med problemen där och har därför rätt stora förutsättningar att lösa dem på ett vettigt sätt.

I linje med detta ligger också vårt krav på rådgivande folkomröstningar. Sådana skulle naturligtvis aktivera det politiska intresset och säkert ge anledning till visare beslut i de kommunala församlingarna.

Nåväl, allt detta kan vi nog i stort sett vara överens om, och därför har också olika utredningar kommit till stånd som rör den kommunala självstyrelsen, främst då utredningen om den kommunala demokratin, som utskottet hänvisar till. Vad vi har varit oense om är, som sagt, angelägenhetsgraden hos de här reformerna.

När det gäller kommundelsråd vill vi ha en skyndsam behandling med tanke på nästa års val. Om nu en utredning finner det lämpligt att anknyta val av kommundelsråd till den gemensamma valdagen, så är det ju viktigt att beslut fattas snabbt, ty annars blir det ett långt uppskov.

Vad beträffar de kommunala folkomröstningarna är vi på vårt håll inte tillfreds med direktiven. De har en negativ attityd till kommunala folkomröstningar, det kan man inte komma ifrån. Redan i direktiven avfärdas strängt taget folkomröstningen som en vettig metod att medborgarförankra den kommunala demokratin. Jag skall citera litet grand: "Tanken på folkomröstning i kommunala frågor kan emellertid vara svår att förena med ståndpunkten att en levande kommunal demokrati bäst åstadkommes inom ramen för ett system med en

representativ demokrati, utövad genom politiska partier som företräder en bred allmänpolitisk grundsyn." Och så anför man att det är svårt att formulera frågor, avgränsa frågor osv. som man kan förelägga en folkomröstning. Man kommer därpå till klämman där man säger att det måste konstateras "att den praktiska betydelsen av en sådan reform skulle bli starkt begränsad. De sakkunniga bör därför i första hand överväga andra åtgärder som på ett effektivare och med en representativ demokrati bättre förenligt sätt tillgodoser intresset av en ökad medborgarlig förankring av den kommunala självstyrelsen."

Det är alldeles tydligt att man inte är intresserad av detta. Nu vet jag mycket väl att det finns representanter i konstitutionsutskottet, vilka också ingår i utredningen om den kommunala demokratin och som i utskottet välvilligt lovat att utredningen skall behandla dessa frågor. Jag ser att herr Johansson i Trollhättan nickar, och vi är nog så tacksamma för att man vill ta upp detta på ett allvarligt sätt, kanske inte med stöd av direktiven utan trots direktiven.

Herr talman! Med dessa ord vill jag yrka bifall till de reservationer som är knutna till detta betänkande.

Herr MOLIN (fp):

Herr talman! Den kommunala närdemokratin är något som berör alla människor. Tag som exempel ett förortsområde där man planerar att bygga ett parkeringshus. Det finns två alternativ för placeringen av parkeringshuset. Det ena är trafiktekniskt överlägset men innebär samtidigt att P-huset kommer att ligga närmare bostadshusen. De boende i området vill därför ha det andra alternativet som ger mindre störningar i form av buller, lukter osv. både under byggnadstiden och efter att parkeringshuset är färdigt.

Vore det inte rimligt att invånarna i ett sådant förortsområde skulle kunna få en formell möjlighet att ge sin mening till känna, t. ex. genom ett kommundelsråd för denna förstad? Som det nu är fattas beslut i frågor av detta slag utan att det finns någon formell kanal för att inhämta de berördas mening.

Om det bildas en opinionsgrupp eller ett byalag eller någon annan sammanslutning finner de i flertalet fall att deras opinionsarbete kommer för sent. P-huset byggs på den ursprungligen avsedda platsen med de obehag som detta medför för de boende. Det är då naturligt om de boende känner ett utanförstående i förhållande till samhället och en bitterhet mot beslutsfattarna.

Folkpartiets närdemokratiska program syftar till att ge människorna ett ökat inflytande på de många vardagsnära problem som hör till kommunalpolitiken, och det exempel som jag inledde med här tycker jag väl illustrerar behovet av åtgärder på detta område. Vi har i vår motion pekat på flera olika vägar att gå framåt mot detta mål. Vi nämner kommundelsråd, kommunala folkomröstningar, öppna redovisningar från de kommunala nämnderna, offentliga utfrågningar i kommunala nämnder och styrelser samt ytterligare saker.

När det gäller kommundelsråden ligger deras värde i att de öppnar en ytterligare kanal för inflytande som ligger nära medborgarna. Nu gäller

Onsdagen den
15 mars 1972

*Kommunal demo-
krati*

det att snabba på för att om möjligt före 1973 års val få fram ett förslag, som visar hur man skall kunna ge de kommuner som så vill en möjlighet att införa sådana råd eller vad man nu vill kalla dem — själva termen kommundelsråd är ju inte sakrosankt i sammanhanget.

Om man kan klargöra kommundelsrådets former, funktioner och valsätt i god tid före 1973 års val kan ju partierna i 1973 års valrörelse tala om för väljarna, om man vill utnyttja möjligheten att under mandatperioden 1974-1976 inrätta kommundelsråd för att på det sättet öka inflytandet för kommunens invånare jämfört med i dag. Partiernas uppfattning i den frågan kan ju vara avgörande för vilket parti väljarna vill stödja i 1973 års val. Om det däremot inte kommer något förslag om lagstiftning före 1973, ligger det naturligtvis nära till hands att avvakta — eller i varje fall att säga att man avvaktar — en lagändring som kan ge större klarhet i fråga om kommundelsrådets uppbyggnad och funktioner. Här krävs alltså ett utredningsarbete, och det är väsentligt att utredningen rörande den kommunala demokratin får i uppdrag att snabba på på detta område.

Kommunala folkomröstningar är ett annat sätt att stärka människornas inflytande genom att de får säga sin mening direkt i de sakfrågor som skall avgöras av de kommunala organen. Vi vill ge en möjlighet för de kommuner som så önskar att använda sig av folkomröstningsinstitutet. Det är alltså fråga om en rätt för kommunerna och givetvis inte om en skyldighet — det gäller både om kommundelsråden och om folkomröstningarna. I realiteten har det väl förekommit sådana här omröstningar i en del kommuner utan att man kunnat använda beteckningen folkomröstningar. På detta område behöver direktiven alltså ändras så att utredningen åläggs att lägga fram förslag om rådgivande kommunala folkomröstningar.

Den kommunala informationen och arbetsvillkoren för de kommunala förtroendemännen är också frågor vilkas avgörande delvis är beroende av ett positivt arbete av utredningen om den kommunala demokratin. Det finns flera skäl till att frågorna om information och arbetsvillkor är så väsentliga. Ett av dem är att man skall skapa förutsättningar för politikerna att styra. Men även om man bortser från det angelägna i att öka politikernas möjligheter att fatta riktiga beslut och styra förvaltningsapparaten på verkställighetsstadiet finns det skäl att förbättra den kommunala informationen. Om kommuninvånarna skall kunna välja mellan olika handlingsalternativ och därigenom påverka utformningen av den egna kommunen måste de naturligtvis ha full information om olika kommunala handlingsalternativ.

Beträffande förtroendemännens arbetsvillkor vill jag kort hänvisa till den allmänna formulering som finns i utskottets enhälliga skrivning: "Det är därför angeläget, att hinder för fullgörande av kommunala förtroendeuppdrag undanröjs liksom att åtgärder vidtas för att underlätta de förtroendevaldas arbete."

Jag tror att det kan sägas väldigt generellt att arbetsförhållanden och ersättningsregler för förtroendemännen bör utformas så att de inte försvårar rekryteringen av politiker. Det gäller speciellt i fråga om kommunerna, där ju det överväldigande flertalet politiker har fullt

förvärvsarbete vid sidan av sina politiska uppdrag. Mot bakgrunden av den debatt som har förts om politikernas ställning och arbetsvillkor är utskottets uttalande särskilt relevant 1972.

Får jag, herr talman, också som hastigast beröra en punkt som står litet längre ned på föredragningslistan bara för att därmed exemplifiera några andra åtgärder som syftar till att stärka människornas inflytande över de kommunala besluten och förbättra deras kunskaper i kommunala frågor. Det gäller de rätt många konkreta uppslag till ökad insyn i och kontroll över kommunala bolag och stiftelser som finns i folkpartiets närdemokratiska motion. Det är i själva verket åtta olika konkreta uppslag som vi har fört fram och som vi tror att den här utredningen om den kommunala demokratin kunde ha glädje av att studera.

Herr talman! Våra synpunkter på en bättre kommunal information och bättre arbetsvillkor för de kommunala förtroendemännen har vi fått ett visst gehör för i utskottet, och vi har därför inte framställt några ytterligare yrkanden utöver utskottsmajoritetens. På övriga punkter har vi emellertid i år liksom tidigare blivit tvungna att reservera oss.

Man kan naturligtvis ställa sig frågan varför våra förslag om kommunal närdemokrati i övrigt möter ett så konsekvent motstånd från socialdemokratin. Det är möjligt att ett svar på den fanns i det uttalande som den socialdemokratiska partisekreteraren herr Sten Andersson i Stockholm gjorde för 14 dagar sedan. Han ondgjorde sig då över att folkpartiet år efter år återkommer med samma förslag trots att de inte bifalls av riksdagen.

Om man bortser från det i och för sig uppseendeväckande att den socialdemokratiska partisekreteraren i riksdagens talarstol försöker förmå oppositionen att avstå från att föra fram sina förslag i form av motioner och reservationer, tror jag att det finns en annan synpunkt som är viktig i det här sammanhanget, och det är att just upprepadet av förslagen har ett egenvärde, som kan bidra till förslagets framgång och också - vilket belystes förra veckan - har bidragit till deras framgång.

Jag tror alltså att det är en skyldighet för den politiska oppositionen att i de frågor som man upplever som viktiga återkomma till dess att man har nått framgång. Det är alltså det som vi har gjort här, och det är det, herr talman, som är orsaken till att jag vid denna sena timme har i någon mån upprepat en argumentation från tidigare. Jag ber att få yrka bifall till reservationerna 1, 2 och 3 vid konstitutionsutskottets betänkande nr 9.

Herr BOO (c):

Herr talman! Den kommunala demokratin har varit föremål för många debatter i riksdagen under senare år. Från centern har vi varit pådrivande i dessa frågor. Vi gick emot principbeslutet om en ny kommunindelning 1962 bl. a. därför att de kommunaldemokratiska synpunkterna och effekterna inte hade blivit beaktade. Vi förde fram tanken på länsdemokrati 1963 och 1964, och det blev ju så småningom en utredning. Syftet var att få till stånd en breddning av den folkliga självstyrelsen på det regionala planet. Under de följande åren har vi vid varje riksdag fört fram våra krav, som har gått ut på att stärka den

kommunala demokratin. Vissa utredningar har som alla vet kommit till, men de har ännu inte avsatt några nämnvärda resultat.

Våra krav på åtgärder för att bredda och förstärka den kommunala självstyrelsen har upprepats i år, bl. a. i flera partimotioner. Vi noterade en framgång i förra veckan, då riksdagen förklarade sin anslutning till länsdemokratitanken.

Skälet till att vi kommer tillbaka i dessa frågor är att utvecklingen går snabbt och på väsentliga områden i en för kommunerna och den kommunala demokratin ogynnsam riktning.

Det betänkande från konstitutionsutskottet som nu behandlas tar upp frågor av stor betydelse för den kommunala självstyrelsen. Det är klart att en levande demokrati på det kommunala området förutsätter att den kommunala självstyrelsen omfattar frågor som är av väsentlig betydelse för medborgarna, men det är lika självklart att en levande kommunal demokrati också förutsätter ett stort mått av handlingsfrihet – att det verkligen är fråga om självstyrelse i egentlig mening.

Vi vet alla att den kommunala självbestämmanderätten är kringskuren genom omfattande och ingående statliga regleringar och genom krassa ekonomiska realiteter. Dessa två faktorer hänger intimt samman – det är viktigt att stryka under detta, eftersom man ofta bortser från det sambandet. Den statsreglerade delen av kommunernas verksamhet svarar för ungefär 80 procent av kommunernas utgifter, men staten bidrar till kostnaderna bara med omkring en fjärdedel. Vidare är det väl så att de kommunala ambitionerna medverkat till de utgiftsökningar som skett. Även här har staten ett medansvar som inte bara hänger samman med typen av stimulansbidrag utan också ligger djupare. Detta skulle jag kunna uttrycka så att när det är så skeva bestämmelser för kommunerna då det gäller att handla självständigt kan de kommunala ambitionerna just på dessa sektorer överdimensioneras.

Det står därför klart att den statliga styrningen av kommunerna måste väsentligt minskas. Detta har framhållits från vårt partis sida, och det har även kommit till uttryck i eniga uttalanden från Kommunförbundets styrelse. Förlagen i den proposition, som statsutskottet behandlat och som nu också riksdagen behandlar, syftar till att lätta på underställningskraven. Dessa reformer skall hälsas med tillfredsställelse, men de är inte särskilt praktiskt betydelsefulla och är således inte heller tillräckligt långtgående.

Utskottet har i samband med propositionen också behandlat yrkandet i centerns partimotion om den kommunala demokratin. Detta yrkande har varit inriktat på en väsentlig minskning av den statliga styrningen av kommunerna. Det finns all anledning för riksdagen att biträda det yrkandet och ge uttryck för vad som med skärpa understryks i den delen av centerns partimotion.

Jag vill erinra om att centern förra året yrkade att den kommunal-demokratiska utredningen skulle få i uppdrag att göra en allmän översyn av statsuppsikten över kommunerna. Yrkandet avvisades då av riksdagen med motiveringen att detta låg inom ramen för länsberedningens uppdrag. Men beredningen har inga klara och koncisa direktiv i det avseendet.

Vad man behöver är, som har sagts tidigare här från talarstolen i kväll, ett samlat grepp om den kommunala problematiken och en bestämd reformvilja. I stället har vi fått olika utredningar, och vi har kanske också i vissa fall fått direktiv till de utredningarna som inte ger det slutresultat vilket åtminstone vi från centern vill nå. Vi har således att se till att vi får en sådan inriktning av den statliga styrningen att den avtar i stället för att stärkas. Jag vill särskilt betona att det självfallet bör gälla de diskussioner och den inriktning som nu förekommer beträffande den regionala planeringen.

Mot denna bakgrund är det i hög grad angeläget att riksdagen ställer sig bakom yrkandet om ett uttalande, att den statliga styrningen av kommunerna väsentligt skall minskas. Det är inte tillräckligt att, som utskottet gör, sätta sin tillit till civilministerns allmänt hållna uttalanden i propositionen. Det är nödvändigt att med skärpa understryka viljeinriktningen i det avseende jag här har berört.

Jag skall, herr talman, återkomma senare med yrkande beträffande konstitutionsutskottets betänkande nr 11.

Herr JOHANSSON i Trollhättan (s):

Herr talman! Man får se den diskussion vi nu för mot bakgrunden av att en utredning arbetar med de kommunala demokratiproblemen. Strängt taget alla de frågor som här har tagits upp faller inom utredningens ram och behandlas av den.

Det har heller inte inom utredningen rått några delade meningar om den arbetsmetodik som man har valt. Företrädarna för de partier, som nu vill skriva till regeringen att den skall i sin tur sätta sig i förbindelse med utredningen och få den att lägga om arbetsmetodiken, har inte fört fram sådana yrkanden inom utredningen. Det har rått fullständig enighet om att utredningen skulle börja med att ta upp frågan om fullmäktigesuppleanterna, därför att alla upplevde ett behov av att de nuvarande reglerna förändrades.

I enlighet med direktiven har utredningen gett förtur åt frågan om kommunalt majoritetsstyre eller kommunalt samlingsstyre. Under tiden har emellertid utförts ett mycket omfattande materialsamlade, som gör det möjligt för utredningen att nu ta upp informationsproblemet, folkomröstningsproblemet, kommunalrådsfrågan och de andra frågor som här har berörts. Även om riksdagen inte skriver till utredningen att skynda på i detta avseende kommer utredningen att sätta in sina krafter på dessa uppgifter helt enkelt därför att utredningen nu har fått det material som den behöver för att seriöst kunna behandla frågorna.

Nu har ju herr Molin och möjligen folkpartiet en egen utredningsteknik på det här området. Man vill att delar av utredningarna plötsligt skall ryckas bort eller att utredningarna skall åläggas vissa ting under pågående utredningsarbete, därför att man inom folkpartiet har nått fram till vissa ståndpunkter.

Den utredning som arbetar har vuxit fram ur de omfattande diskussioner som vi fört om den kommunala demokratin. Den föregicks av en arbetsgrupp, där olika partier var företrädade och där det också fanns representanter för kommunförbunden och för den kommunala

Onsdagen den
15 mars 1972

*Kommunal demo-
krati*

forskningsgruppen. Mot denna bakgrund har jag överraskats av ett uttalande i centerpartimotionen. Troligen beror det på brådskan att detta uttalande kommit med. Där står nämligen: "Den arbetsgrupp med företrädare för partierna och de kommunala förbunden som riksdagen begärt för planeringen av utredningsarbetet kom inte till stånd."

Några av oss som sitter här i kväll deltog i en sådan arbetsgrupp. För min del minns jag med glädje de samtal jag hade inom denna arbetsgrupp med bl. a. Johannes Antonsson, Gunnar Larsson och Lars Eliasson, och jag minns också den allmänna glädje som rådde över att man valt en sådan uppläggning för behandlingen av dessa frågor. Nu har man gått vidare på denna väg, och lyckligtvis råder det enighet i de stora frågorna. Vi önskar alla ha en utvecklad kommunal självstyrelse och demokrati, vi vill att det skall finnas goda förbindelser mellan de valda och väljarna, vi önskar skapa någon form av mellanvalsdemokrati. Jag betraktar det som lyckligt att det råder en sådan enighet.

Denna mellanvalsdemokrati har långa traditioner här i Sverige. Vi har ett utvecklat partiväsen, många partier når med sina lokalorganisationer ut till skilda bygder och stadsdelar. Vid sidan av partierna finns fackliga organisationer, kooperativa sammanslutningar, nykterhetsföreningar, frikyrkoförsamlingar, idrottsföreningar osv. Allt detta känner vi till. Man kan ibland önska litet större aktivitet inom dessa sammanslutningar och att de kunde förnya sina arbetsformer. Men det är inget tvivel om att dessa folkrörelser har byggt upp den svenska demokratin. De utgör alltså kärnan i vår mellanvalsdemokrati. Man kan med rätta karakterisera vår svenska demokrati som en folkrörelsedemokrati.

Men denna mellanvalsdemokrati bör omspänna hela fältet av politiska förhållanden. Visst är det bra att medborgarna kan påverka förhållandena på närdistans, men det skall inte stanna vid detta. Det är av värde att man kan påverka valet av hyacinter eller tulpaner i en plantering, men långt väsentligare är att man kan öva inflytande på politiken i stort, på den kommunala ekonomin, på landstingens sjukvårdsplanering och på den statliga verksamheten – som betyder mycket för den kommunala utvecklingen. Det är också väsentligt att man har direkta och goda kontakter mellan de valda och väljarna. Och detta förutsätter informationer i olika riktningar, dels från de kommunala organen ut till medborgarna, men dels också från medborgarna till de kommunala organen. Jag är glad över att vi har kunnat bli överens om informationsavsnittet i utskottets betänkande.

I vissa anföranden här har framträtt en misstro mot politikerna. Herr Mårten Werner får förlåta mig, men jag tyckte att hans anförande andades en sådan misstro mot den representativa demokratin. Jag hoppas att herr Werners replik kommer att visa att detta var ett missförstånd från min sida, men det fanns inslag i herr Werners anförande som jag tror att det vore lyckligt om han retuscherade. Vi skall nämligen ha klart för oss att det inte finns en enda kommunal förtroendeman som inte sitter där han sitter i kraft av ett mandat, som han direkt eller indirekt har erhållit i val.

När det sedan gäller de speciella frågor som vi har blivit oeniga om i utskottet vill jag beträffande kommunalråden framhålla att social-

demokratin inte har tagit ställning på den punkten. Det finns också betydande likheter mellan utskottets och reservanternas skrivning. Då kan man kanske undra varför utskottet inte har kunnat ansluta sig till den ståndpunkt som reservanternas intagit, men skrivningen i reservationen 2 är inte riktigt så oskyldig som den till en början kan verka. För min del vill jag göra två erinringar. Den första ligger däri att det i reservationens att-sats står att utredningen om den kommunala demokratin skall få i uppdrag att framlägga förslag "som möjliggör för kommunerna att införa kommundelsråd". Den möjligheten finns redan i dag. Det är bara det att kommundelsråden inte har beslutande funktioner. För närvarande finns det sådana kommundelsråd i sju kommuner. Visserligen kallas det inte för kommundelsråd i en kommun, men själv anser man i den kommunen att det planeringsråd som finns där svarar mot kommundelsråden. Det kanske kan ha ett visst intresse för kammarens ledamöter att veta, att sådana kommundelsråd har inrättats i Täby, Eksjö, Vetlanda, Skepplanda, Skövde, Luleå och Sigtuna. Det äldsta av dem finns i Skepplanda och kallas för planeringsråd; det kom till redan omkring 1960.

Detta var min första erinran. Den andra gäller att reservanternas i motiveringen har velat binda utredningen för vissa lösningar enligt herr Molins modell. Det står där att en väg att åstadkomma den lokala självstyrelsens förankring är att "inrätta kommundelsråd i enlighet med de tankegångar som redovisas i motionerna — — ." På ett annat ställe heter det att frågan skall prövas "utifrån de synpunkter som återfinns i motionerna". Detta betyder att man sluter upp kring vad som står i motionerna. Det kan vara intressant att studera motionerna från denna utgångspunkt. Vore det inte så sent skulle jag ge mig in på en detaljgranskning. Men låt mig ta upp två frågor, nämligen de som är de centrala.

Den ena gäller hur kommundelsråden skall väljas. I centerpartimotionen har jag funnit en viss förståelse för de indirekta valen. Helst önskar man dock fristående val. Men när skall de ske? I en reservation som avgavs i följd av folkpartisterna och de moderata inom konstitutionsutskottet önskade man att dessa val skulle ske samtidigt med övriga val. Vi skulle alltså få fyra val samtidigt. I den moderata motionen som har väckts i år — där för övrigt kommundelsråd har satts inom citations-tecken — talar man inte om valmetoden, men två enskilda motionärer inom moderata samlingspartiet pläderar för fristående val. Centerpartiet är väl närmast inställt på det. Folkpartiet har redovisat ett resonemang på den punkten. Men det intressanta i folkpartiets resonemang är att man för samman detta med frågan om den gemensamma valdagen. Låt mig få citera: "Med direktvalda kommundelsråd blir det än mer nödvändigt att avskaffa den gemensamma valdagen för riks- och kommunalval." Skall vi nu inom utredningen arbeta efter denna modell? Vi skulle ju ta hänsyn till vad som stod i motionerna! Då skulle vi också verka för att den gemensamma valdagen skulle upphävas. Men även om vi bortser från detta råder det inget tvivel om att man anvisar olika modeller som inte stämmer överens med varandra när det gäller valmetoden.

När det gäller beslutanderätten tolkar jag den moderata motionen på

det sättet att kommunalråden inte skall ha någon beslutanderätt. I den av enskilda moderater väckta motionen slås det klart fast att man inte önskar att kommunalråden skall ha någon som helst beslutanderätt. Centermotionen pekar på de svårigheter som följer med att kommunalråden tar över vissa förvaltningsuppgifter. Det kan tänkas att man endast framtidsvis kan göra detta. Folkpartiet pläderar för att kommunalråden skall ha motionsrätt till fullmäktige. Vidare bör utredningen enligt folkpartiet överväga i vilka frågor kommunalråden skall ha beslutanderätt.

Denna genomgång leder mig till konstaterandet att det blir mycket svårt för utredningen att veta vad den skall göra om den skall följa de anvisningar som finns i dessa motioner. Men det är lika svårt för var och en här i kammaren att få klarhet i vad han röstar på om han lägger sin röst för reservationen 2. Det är motstridiga yrkanden som här står mot varandra.

Låt mig sedan gå över till reservationen 1. Efter en något underlig vandring har de borgerliga här kommit på en linje. Det var ursprungligen centern som biträdde detta förslag, och det finns två upplagor av det här i kammaren. Men låt mig hålla mig till den senaste versionen. Man önskar då en samlad översikt av frågorna om den kommunala demokratis villkor.

Under debatten har man kraftigt understrukit att det måste hända någonting på det här området. Vad betyder då tillsättandet av en sådan utredning? Jo, det finns inget bättre sätt att skjuta på frågan, detta så mycket mera som man kopplar samman denna helhetsanalys med att den skall bygga på den kommunala forskningsverksamhetens grund. Det har kommit en del böcker och stenciler, mera skall komma. Då får man invänta det och därefter skall man göra analysen. Under tiden måste väl rimligen arbetet inom den kommunala demokratiutredningen stanna upp. Man skall invänta helhetsanalysen som man skall bygga på. Länsberedningen får väl också hejda sig i sitt arbete, och det stämmer väldigt dåligt med det beslut som majoriteten här fattade förra veckan.

När det gäller reservationen om folkomröstning vill jag helt enkelt fästa uppmärksamheten på att utredningen kan ta upp denna fråga. Den behöver inga nya direktiv på den punkten, och jag har som herr Werner nämnde ansett att utredningen skall göra detta.

Sedan återstår den reservation som herr Boo nyss pläderade för. Jag kan förstå att han gärna ville markera centerpartiets ståndpunkt i detta stycke, eljest har jag väldigt svårt att se skillnaden mellan utskottsmajoritetens ståndpunkt och den som herr Boo företräder. Det skall jag inte närmare utveckla vid denna sena timme, men det står klart och tydligt angivet i utskottets skrivning att man vill reducera den statliga kontrollen och den statliga styrningen av kommunerna så långt möjligt. Om detta är vi alla överens, och jag antar att även centerpartiet har samma uppfattning.

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

Herr WERNER i Malmö (m) kort genmäle:

Herr talman! Jag skall gärna gå herr Johansson i Trollhättan till mötes och förklara mig närmare när det gäller misstron mot politikerna. Han menade att jag hyste sådan, och det är klart att jag hyser en sådan självkritik, men för övrigt försökte jag referera hur människor upplever politikerna. Det är väl just vårt dilemma att många beslut bevisligen sker över de många medborgarnas huvuden, och vi kan inte komma ifrån att detta skapar misstro hos många människor. Det är väl med dessa åtgärder vi försöker komma åt det problemet. Jag är naturligtvis ingen förespråkare för att politiker är värda misstro.

Herr Johansson lanserade ett nytt intressant begrepp, nämligen mellanvalsdemokrati. Jag undrade länge vad det var, och sedan fick jag reda på att det var idrottsföreningar, missionsföreningar och nykterhetsföreningar etc. Jag undrar ändå vad de spelar för roll när det gäller att påverka det kommunalpolitiska skeendet. Han ironiserade mot de grupper som yttrar sig om huruvida man skall ha tulpaner eller hyacinter i rabatter. Det väsentliga var, menade herr Johansson, att man kunde påverka ekonomiska frågor, sociala frågor, landstingsfrågor.

Ja, just det. Det är därför vi behöver kommunalråd som kan engagera sig i de här frågorna och som har en lagstiftningsgrund. Hur det sedan skall ske får utredningen ta ställning till. Herr Johansson ägnade lång tid åt att säga att det fanns många olika förslag om hur de skulle väljas, hur motionsrätt och beslutanderätt skulle vara osv. I en motion för man naturligtvis fram olika idéer för att ge vederbörande utredning litet kött på benen, och det kan minsann behövas ibland. Men sedan har utredningen full frihet att tänka själv.

Herr Johansson anförde att det fanns kommunalråd i sex kommuner. Det har väl slagit bra ut, och de försöken styrker således reservanternas mening.

Herr MOLIN (fp) kort genmäle:

Herr talman! Får jag börja med två korta tillrättalägganden.

Herr Johansson i Trollhättan talade först om underliga turer när det gällde reservationen 1. Herr Johansson vet att vid omröstningen i utskottet de personer var närvarande som är upptagna i det senare utdelade bladet; de röstade på samma sätt och reserverade sig. Jag tycker att det var rätt onödigt att ta upp det i den här debatten.

Sedan sade herr Johansson i Trollhättan att i folkpartiets reservation i fråga om kommunalråd förra året uttalade vi oss för att valen av kommunalråd skulle ske samtidigt med andra val. Det gjorde vi inte; vi påpekade att det var ett alternativ och att det skulle påverka tidsplanen för utredningen om man valde det alternativet.

Vidare måste jag säga att jag tycker att det är litet tröttsamt att socialdemokraterna jämt skall skylla sitt ställningstagande mot våra förslag på pågående utredningar, som i allmänhet i sin verksamhet inte har avsatt några synbara resultat. Skulle vi inte någon gång kunna föra en diskussion i sak? Kan inte någon socialdemokratisk talare under 1971 eller 1972 års riksdagar svara på frågan: Är ni för eller emot kommunalråd? Är ni för eller emot kommunala folkomröstningar? Är ni för eller

Onsdagen den
15 mars 1972

*Kommunal demo-
krati*

emot att släppa in fullmäktigeledamöter på de kommunala bolagens stämmor? - Det är svårt att befria sig från tanken att hänvisningarna till utredningar döljer en i grunden negativ inställning till dessa olika instrument för att ytterligare öka människornas inflytande.

Jag tycker att det anförande som herr Johansson i Trollhättan höll styrkte min misstanke. När han skulle ta ett exempel på ett ärende som kunde behandlas på det här sättet hänvisade han till att människorna skulle få välja vilken sorts blommor det skulle vara i rabatterna. Det är svårt att komma ifrån tanken att det exemplet togs för att förlöjliga våra förslag.

Efter detta exempel följde en lång exegetik av innehållet i motionerna, som väl ändå inte gick att förena med en positiv inställning i sak till tanken på kommunalråd. Varför inte tala om ifall ni inom det socialdemokratiska partiet är för eller emot att på detta sätt vidga människornas inflytande över kommunalpolitiken!

Herr LARSSON i Luttra (c) kort genmäle:

Herr talman! Herr Johansson i Trollhättan inriktade sin kritik på att få fram skiljaktigheter mellan de partier och ledamöter som står bakom motionerna och reservationerna. Det väsentliga är väl ändå att det är omtanken om den kommunala självstyrelsen som präglar de återkommande motionerna i dessa frågor.

Sedan gjorde nog herr Johansson sig skyldig till ett direkt felcitat när han sade att det heter i motionen att arbetsgruppen aldrig kom till stånd. Så står det inte i motionen, utan det står: Den arbetsgrupp som tillsattes för detta ändamål fick emellertid inte någon större betydelse; och det är en betydande skillnad.

Det är riktigt som herr Johansson säger, att vi som var ledamöter i kommittén hade stora förväntningar när arbetsgruppen påbörjade sitt arbete, men vi konstaterade sedan att den så småningom självdog. Några små initiativ kom ju fram; bl. a. bidrog vi till att öka antalet fullmäktigeledamöter i Göteborg och i någon annan kommun. Jag tror ändå att det är riktigt att säga att det inte blev så stort resultat av detta.

Det är sant att det finns kommunalråd redan nu. Inom centern arbetar vi för att få till stånd fler sådana undan för undan, men samtidigt är vi intresserade av att få fram anvisningar om i vilka frågor man kan ge initiativrätt, eventuellt motionsrätt, och om man kan ge vissa förvaltningsuppgifter till kommunalråden. Vi väntar att sådana problem skall bli klarlagda av utredningen om den kommunala demokratin. Vi har förhoppningar om att man skall få fram en del därvidlag.

Sedan kan man självfallet ställa sig frågan, vad det beror på att man hittills har fått fram så litet av åtgärder som kan stärka den kommunala självstyrelsen. Jag tror det ligger någonting i vad Hilding Johansson sade tidigare, att det tar sin tid innan man kommer underfund med det här materialet.

Herr JOHANSSON i Trollhättan (s) kort genmäle:

Herr talman! Vi är väl ändå alla intresserade av att vitalisera den kommunala demokratin.

Till herr Larsson i Luttra vill jag säga att vi nog talar om två olika arbetsgrupper. Den som jag talar om och beträffande vilken jag citerade ur motionen 51 – det står på s. 8, om herr Larsson vill slå upp det – kom till före tillsättandet av den kommunaldemokratiska utredningen. Den ledde fram till utformningen av de direktiv efter vilka den kommunaldemokratiska utredningen arbetar, och det betraktar vi som ett mycket gott resultat av gruppens verksamhet.

Att jag sedan gav mig in på att närmare skärskåda motionerna berodde helt enkelt på den skrivning man har, nämligen att man skall utreda det här och genomföra det i enlighet med de tankegångar som redovisas i motionerna. Det kan då vara intressant att se hur dessa tankegångar stämmer överens med varandra.

Sedan, herr talman, vill jag säga att jag tycker att det genom debatten går två skiljelinjer som det kan vara intressant att registrera. Den första går mellan dem som anser att man skall ta ställning *sedan* man har utrett en fråga och dem som anser att man skall ta ställning *innan* man har utrett den. För min del föredrar jag att stå på den förstnämnda sidan.

Den andra skiljelinjen går mellan dem som högt värderar de politiska partierna och folkrörelserna i Sverige och dem som vill upprätta kommunala organ i stället för folkrörelserna. Jag vill inte på något sätt underskatta betydelsen av vilka blommor man väljer, hur man placerar garage eller sådana saker, men jag vet att man måste ha inflytande i stort, och detta inflytande i stort når man aldrig genom kommunalråd -- meningen är väl att de skall verka inom *sina* områden. De skall inte gå in på den kommunala finansieringen, som dock betyder långt mer än allt detta andra. Jag förstår inte den ringaktning som herr Werner i Malmö uttalade mot vissa folkrörelseföreningar. Kanhända är deras betydelse liten här och var, men de spelar en utomordentligt stor roll på andra håll. Det enda jag egentligen beklagar är att centerpartiet genom sina ställningstaganden sluter upp bland dem som inte slår vakt om folkrörelsedemokratin.

Herr WERNER i Malmö (m) kort genmäle:

Herr talman! Jag vill bara säga till herr Johansson i Trollhättan att jag verkligen inte underskattar folkrörelserna, men jag betvivlar att de kan göra den insats som vi menar att kommunalråden kan göra.

Herr MOLIN (fp) kort genmäle:

Herr talman! Eftersom herr Johansson i Trollhättan i sitt första inlägg och i sin replik kom tillbaka till formuleringen i reservationen 2 i konstitutionsutskottets betänkande nr 9, är det väl nödvändigt att jag läser upp hela formuleringen, så att vi vet vad som står där. I sista stycket står det: "Frågan om utformningen av råden och om tidpunkten för val av dem samt om dessa vals eventuella sammankoppling med valen av kommunfullmäktige bör prövas av utredningen utifrån de synpunkter som återfinns i motionerna och med målsättningen att söka vidga medborgarnas inflytande över den kommunala beslutsprocessen." Om reservationen bifalles här i kammaren, har jag mycket svårt att tro att en utredning som är positivt inställd till kommunalråd skall känna sig

Onsdagen den
15 mars 1972

*Kommunal demo-
krati*

besvärad av den formuleringen.

Herr Johansson i Trollhättan var med på att människorna skulle få ha inflytande i stort men inte i smått och av det skälet var han i grund och botten emot kommunalråden. Jag tror att det är farligt att göra en så stor skillnad; när det gäller stora övergripande frågor skall människorna vara med och bestämma men när det gäller de många små frågor som berör deras egen miljö kan man inte ge dem något inflytande. Jag är för min del glad över att vi i alla fall har fått markera den skillnad i sak som jag i min tidigare replik misstänkte förelåg.

Herr JOHANSSON i Trollhättan (s) kort genmäle:

Herr talman! Jag vill att människorna skall ha inflytande både i stort och i smått, men jag förstår inte hur man genom kommunalråd skall kunna göra det möjligt för människor att öva inflytande i stort.

Herr LARSSON i Luttra (c) kort genmäle:

Herr talman! Först kanske vi skall försöka att klara upp den meningsskiljaktighet som föreligger mellan Hilding Johansson och mig beträffande arbetsgrupperna. Hilding Johansson säger nu att det var fråga om en annan arbetsgrupp. Då är det riktigt som det står i motionen att denna arbetsgrupp aldrig kom till stånd. Det gäller den arbetsgrupp som skulle föregå utredningen om den kommunala demokratin efter 1968.

Hilding Johansson säger därefter någonting om folkrörelsekaraktären. Om någon kämpat för den kommunala självstyrelsen och dess förankring bland människorna, vågar jag påstå att det är centerpartiet.

Fru NORDLANDER (vpk):

Herr talman! Jag behöver inte referera vare sig motionsyrkandena eller motiveringen för dessa. Detta har gjorts i utskottets redovisning av ärendet, i reservationerna och i de inlägg som hållits. Men hur viktiga problemen om den kommunala demokratin än är, vilket jag kraftigt vill understryka, så måste det stå klart för envar som läser reservationerna, att vad de borgerliga reservanterna åstadkommit är ganska magert. Det kan enligt vår mening i sådana fall då en utredning är i arbete finnas anledning att begära förslag i något eller några delproblem, som det är särskilt angeläget att uppta till behandling för ett ställningstagande. Men att mot bakgrunden av så pass utförliga och i sak omfattande utredningsdirektiv som den sittande utredningen om den kommunala demokratin erhållit begära "en samlad analys av den kommunala självstyrelsens problem", ger närmast intrycket av en tom demonstration. Vi har för vår del svårt att se någon mening i en sådan begäran.

Vad gäller frågan om kommunalråden har den kommunistiska riksdagsgruppen för precis tio år sedan föreslagit att frågan om rätt för kommunerna att bilda sådana skulle utredas. Från kommunistiskt håll har samma fråga väckts i Stockholms kommunfullmäktige, där den närmare behandlas i den s. k. självstyrelseutredningen. Att tillfoga något i direktiven för utredningen om den kommunala demokratin finns det enligt vår mening ingen anledning till.

Naturligtvis beror det till avgörande del på utformningen, om s. k.

kommundelsråd kommer att fylla en positiv uppgift och motsvara förväntningarna. Som remissorgan betraktat är ett vidgat remissförfarande i exempelvis planeringsfrågor att föredra. Hyresgästföreningar och olika folkliga organisationer bör i ökad grad beredas möjlighet att ge sin mening till känna och aktivt medverka och påverka det kommunala samhällsarbetet. Inte minst viktigt är förverkligandet av företagsdemokratin vid de kommunala arbetsplatserna.

Herr talman, jag vill nämna ett par andra aspekter, som i och för sig inte hör till den fråga vi nu diskuterar, men som likväl hör till hela problemkomplexet. Exempelvis motsättningen i att å ena sidan tala sig varm för kommunalsråd och därmed anse att den kommunala demokratin hävdas, medan man på den andra sidan genom 4-procentsspärrar vill utestänga delar av befolkningen från att över huvud taget delta i det kommunala beslutsfattandet.

Samma resultat uppnår man på sina håll när i praktiken omotiverad indelning i valkretsar genomföres på ett sätt som blir till nackdel främst för de mindre partierna. Härigenom har exempelvis den situationen uppstått, att medan vänsterpartiet kommunisterna har två ledamöter av denna kammare från förutvarande Stockholms län, så har en sådan valkretsindelning genomförts – i medverkan också av de partier som i dag är reservanter och säger sig slå vakt om den kommunala demokratin – att vpk inte har en enda representant i landstinget från förutvarande Stockholms län, alltså den delen utanför Stockholms kommun av nuvarande Stockholms län. Så nog finns det konkreta ting att ta sig an om man är för en utvidgning av den kommunala demokratin.

Till frågan om kommunalsråd vill vi för vår del i positiv anda vara med och pröva utformningen av en sådan anordning. Vi är dock icke benägna att övervärdera deras betydelse, ty skulle utformningen bli sådan, att dessa kommunalsråd ej gavs viss angiven beslutanderätt, och således endast bleve *råd* i bokstavlig mening, eller remissorgan, då saknar sådana kommunalsråd all mening. Men till diskussion härom får vi återkomma.

Vad de kommunala folkomröstningarna beträffar tycks ju inofficiellt sådana ha ägt rum i indelningsärenden. Det har för övrigt också bekräftats i debatten. Det skulle säkert inte skada om de legaliserades. I allmänhet föreligger svårigheter att praktiskt kunna utforma sådana klara frågeställningar att rösta om, att metoden kunde fylla någon reell nytta och bli ändamålsenlig. Vi anser att till den frågan bör ställning tas i hela sitt sammanhang.

Vpk har därför, herr talman, kommit fram till den slutsatsen att vi inte anser oss böra stödja någon av de avgivna reservationerna utan kommer att stödja utskottets yrkande. Med detta yrkar jag sålunda bifall till utskottets hemställan.

Överläggningen var härmed slutad.

Punkten 1

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 1 av herr Larsson i Luttra m. fl., och förklarades den

Onsdagen den
15 mars 1972

*Kommunal demo-
krati*

förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Larsson i Luttra begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller konstitutionsutskottets hemställan i betänkandet nr 9 punkten 1 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.
Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 1 av herr Larsson i Luttra m. fl.

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

Ja - 178
Nej - 116
Avstår - 3

Punkten 2

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 2 av herr Larsson i Luttra m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Larsson i Luttra begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller konstitutionsutskottets hemställan i betänkandet nr 9 punkten 2 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.
Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 2 av herr Larsson i Luttra m. fl.

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

Ja - 152
Nej - 141
Avstår - 4

Punkten 3

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

Den som vill att kammaren bifaller konstitutionsutskottets hemställan i betänkandet nr 9 punkten 3 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.
Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 3 av herr Nelander m. fl.

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

Ja — 214
Nej — 79
Avstår — 4

Nr 41

Onsdagen den
15 mars 1972

*Minskad statlig
styrning av kom-
munerna, m. m.*

Punkten 4

Utskottets hemställan bifölls.

§ 3 Minskad statlig styrning av kommunerna, m. m.

Föredrogs konstitutionsutskottets betänkande nr 11 i anledning av proposition med förslag till lag om ändring i kommunallagen (1953:753) m. m. jämte motion om minskad statlig styrning av kommunerna.

(Detta betänkande hade debatterats i samband med konstitutionsutskottets betänkande nr 9.)

I propositionen 1972:12 hade Kungl. Maj:t under åberopande av statsrådsprotokollet för civilärenden den 14 januari 1972

dels föreslagit riksdagen att anta vid propositionen fogade, inom civildepartementet upprättade förslag till

- 1) lag om ändring i kommunallagen (1953:753),
- 2) lag om ändring i kommunallagen (1957:50) för Stockholm,
- 3) lag om ändring i lagen (1961:436) om församlingsstyrelse,
- 4) lag om ändring i landstingslagen (1954:319),
- 5) lag om ändring i lagen (1957:259) om rätt för kommun att uttaga avgift för vissa upplåtelser å allmän plats, m. m.,

dels berett riksdagen tillfälle att avge yttrande över ett vid propositionen fogat, inom civildepartementet upprättat förslag till

- 6) kungörelse om ändring i brandstadgan (1962:91).

I detta sammanhang behandlades motionen 1972:51 av herr Fällidin m. fl. (c) vari, såvitt nu var i fråga, hemställts att riksdagen tillkännagav för Kungl. Maj:t som sin mening att det pågående utredningsarbetet på det kommunala området borde i fråga om statsuppsikten över kommunerna inriktas på en väsentlig minskning av den statliga styrningen av kommunerna.

Utskottet hemställde
att riksdagen

1. skulle anta de i propositionen 1972:12 för riksdagens beslut framlagda lagförslagen (1–5),

2. i skrivelse till Kungl. Maj:t anmälde, att riksdagen inte funnit anledning till erinran mot det för riksdagens yttrande i propositionen 1972:12 framlagda förslaget (6) till kungörelse om ändring i brandstadgan (1962:91),

Onsdagen den
15 mars 1972

*Insyn i kommunala
bolag och stiftelser*

3. förklarade motionen 1972:51 såvitt nu var i fråga besvarad med vad utskottet i betänkandet anfört och yrkat.

Reservation hade avgivits av herrar Larsson i Luttra, Boo och Fiskesjö (alla c), vilka ansett att utskottet under 3 bort hemställa,

att riksdagen med bifall till motionen 1972:51 såvitt nu var i fråga tillkännagav för Kungl. Maj:t som sin mening att det pågående utredningsarbetet på det kommunala området borde i fråga om statsuppsikten över kommunerna inriktas på en väsentlig minskning av den statliga styrningen av kommunerna.

Herr BOO (c):

Herr talman! Med hänvisning till den tidigare överläggningen ber jag att få yrka bifall till reservationen.

Herr JOHANSSON i Trollhättan (s):

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

Överläggningen var härmed slutad.

Punkterna 1 och 2

Kammaren biföll vad utskottet i dessa punkter hemställt.

Punkten 3

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

Den som vill att kammaren bifaller konstitutionsutskottets hemställan i betänkandet nr 11 punkten 3 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen av herr Larsson i Luttra m. fl.

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

Ja — 224
Nej — 65
Avstår — 6

§ 4 Insyn i kommunala bolag och stiftelser

Föredrogs konstitutionsutskottets betänkande nr 10 i anledning av motioner angående insyn i kommunala bolag och stiftelser.

I detta betänkande behandlades

motionen 1972:52 av herr Helén m. fl. (fp) vari, såvitt nu var i fråga, hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t begärde att förslag framlades till åtgärder för vidgad insyn i och kontroll av kommunala bolag och stiftelser i enlighet med vad som anförts i motionen samt

motionen 1972:390 av herr Bohman m. fl. (m) vari, såvitt nu var i fråga, hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t skulle anhålla att denna motion och motion nr 294 överlämnades till utredningen om den kommunala demokratin för beaktande av vad däri anförts om den kommunala demokratin.

Utskottet hemställde att riksdagen skulle avslå motionerna 1972:52 och 1972:390, båda såvitt nu var i fråga.

Reservation hade avgivits av herrar Nelander (fp), Werner i Malmö (m), Schött (m) och Molin (fp), vilka ansett att utskottet bort hemställa, att riksdagen i anledning av motionerna 1972:52 och 1972:390, båda såvitt nu var i fråga, hos Kungl. Maj:t begärde förslag till åtgärder för vidgad insyn i och kontroll av kommunala bolag och stiftelseföretag.

Herr SCHÖTT (m):

Herr talman! Moderata samlingspartiet har i år liksom så många gånger tidigare motionsvägen framfört kravet på ökad insyn i kommunala bolag och stiftelser. I vår s. k. Plunta, motionen 294 och följdmotionen 390, erinras om att ett tyvärr vanligt sätt att undandra viktig kommunal verksamhet offentlighetens kontroll är att bedriva den i bolagsform. Enligt vår uppfattning bör detta ej få förekomma, utan i kommunallagen bör tydligare än nu stadgas antingen att sådan verksamhet ej får bedrivas i aktiebolagsform eller att kommunägda bolag av allmän servicekaraktär, med monopolställning, bör vara underkastade samma offentlighetsregler som statliga och kommunala myndigheter. Vi vet ju alla att den allmänna trenden i vår tid är att medborgarna önskar större insyn och större medinflytande. Det är då inte rimligt att utan vidare acceptera en utveckling som innebär tillskapande av allt fler kommunala stiftelser och bolag, i vilka medborgarna saknar möjlighet till insyn.

Reglerna för de kommunala bolagen ger vanligtvis endast kommunstyrelsen eller dess representanter möjlighet att följa bland annat den ekonomiska verksamheten. Hård kritik har med rätta riktats mot det förhållandet att inte ens fullmäktigeledamöter har insyn och kontrollmöjligheter.

Utskottet framhåller i sitt betänkande att det enligt nu gällande lagstiftning är möjligt för bolagen att inbjuda exempelvis kommunfullmäktiges ledamöter till deltagande i bolagsstämmorna. Det är riktigt, men vi vet att det är rena undantaget att bolagen använder sig av denna möjlighet. Jag vill dock inte underlåta att nämna att man så sent som förra månaden här i Stockholm beslutat vissa åtgärder i rätt riktning och av sådant slag som vi motionärer vill rekommendera. Fallet är så pass unikt och principiellt av så stor betydelse att det finns all anledning att uppmärksamma det.

Inför 1972 års bolagsstämmor har drättselnsnämnden i Stockholm på

Onsdagen den
15 mars 1972

*Insyn i kommunala
bolag och stiftelser*

förslag av finansborgarrådet beslutat rekommendera en ordning, att tillämpas på försök under 1972 efter vederbörligt beslut i respektive bolags styrelse, innebärande att kommunfullmäktiges ledamöter, representanter för de anställda och massmedia tillställs kallelser med inbjudan att delta i bolagsstämmorna med följande bolag, i vilka kommunens aktieinnehav representeras av drätselnämnden: AB Stockholmshem, AB Svenska bostäder, Stockholms frihamn AB, Stockholms stadsteater AB och AB Sankt Eriksmässan. Inbjuden deltagare medges rätt att yttra sig och ställa frågor men inte lägga fram förslag eller få sin mening antecknad till protokollet. De praktiska arrangemangen – lokalanskaffning, utsändning av handlingar till dem som anmält sitt deltagande, m. m. – får utformas av respektive bolagsstyrelser. Samråd hade ägt rum med vice stadsjuristen, som inte funnit något att invända mot den föreslagna ordningen.

Herr talman! Jag tycker att det här beslutet i Stockholm är ett bra beslut, även om den föreslagna försöksverksamheten är av begränsad omfattning. Trots detta är den av största intresse. Såvitt jag förstår, har man här slagit in på rätt väg. Det är önskvärt att andra kommuner vill följa exemplet, i avvaktan på den enhetliga allmänrättsliga lagstiftning om offentlig insyn och kontroll av de kommunala bolagen och stiftelserna som förordas i motionerna. Vi i moderata samlingspartiet finner det angeläget att det snarast sker erforderliga lagändringar. Det är därför vi nu ännu en gång driver på i denna för vart år alltmer betydelsefulla fråga.

Herr talman! Under återopande av det anförda ber jag att få yrka bifall till den vid utskottets betänkande fogade reservationen.

Herr HENNINGSSON (s):

Herr talman! Vid behandling av de två föregående ärendena från konstitutionsutskottet, nr 9 och 11, framfördes resonemanget om att politikerna ofta är mistrodda. Jag måste säga, herr talman, att det inte är lätt för allmänheten att följa med i de vändningar som politikerna ibland behagar använda sig av.

Vi har under nära en och en halv timme diskuterat på vilken väg vi skall befria kommunerna från särskild uppsyn från statens sida när det inte är nödvändigt. Herr Larsson i Luttra uttalade detta mycket starkt och tydligt, och det var ingen som gick emot hans uppfattning. Herr Boo hade samma mening och ville att vi hellre skulle minska på den statliga styrningen och i stället arbeta för att öka den enskilda kommunens rätt att själv handlägga sina uppgifter.

Så kommer herr Schött upp och talar om att man redan nu har denna möjlighet, att man gjort detta i Stockholm och fått ett alldeles utmärkt resultat, och så säger han till sist att man begär erforderliga lagändringar. Till vilket ändamål skulle detta användas, herr Schött?

Frågan är under behandling i kommunutredningen. Men ärade ledamöter av denna kammare, om nu kommunen har skaffat sig en rätt att själv kunna handlägga dessa frågor på det sätt som kommunen finner vara lämpligt i sitt eget intresse, varför begär man då i detta ögonblick att staten skall se över och bestämma hur ni skall få lov att hantera detta?

Är det att undra på om människor som på avstånd lyssnar på

politikerna har svårt att ta oss riktigt på allvar? Vi har alla möjligheter att utforma den information vi vill ha av ett bolag. Vi vet att många av våra större kommuner har behov av att sköta vissa angelägenheter genom bolag. Vi är fullt medvetna om detta, och det förekommer ingen stor diskussion om det på de platser där det genomförts. Vi är medvetna om behovet, och vi har fulla möjligheter att skapa den insyn från olika håll som vi vill ge. Så vänder man på steken och säger att här skall vi ha en annan ordning, och det skall regering och riksdag bestämma i stället för att kommunerna skall göra det själva. Slår vi vakt om den kommunala självstyrelsen, mina damer och herrar, så tycker jag att vi skall slå vakt om den renhårigt och också säga att den information som vi behöver ge våra kommunmedlemmar är vi mäktiga att själva utforma i kommunen.

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

Herr SCHÖTT (m):

Herr talman! Tyvärr är det få kommuner som använder sig av den möjlighet som här nämnts och som tillämpats i Stockholm. Det är så lätt när man representerar majoriteten att säga att vi utan vidare kan bestämma själva. Men vad jag vill slå vakt om är minoriteten och dess möjligheter att göra sig gällande. Därför kan jag inte se annat än att man bör införa sådana här bestämmelser som garanterar en ordentlig insyn i de kommunala bolagen och styrelserna.

Jag tycker att det är något ganska orimligt att fullmäktigeledamöter skall handlägga en mängd ärenden, många av ganska liten räckvidd, men de skall inte ha insyn i de kommunala bolagens handläggning som betyder ofantligt mycket för kommunernas ekonomi.

Herr MOLIN (fp):

Herr talman! Jag vill för herr Henningsson göra det påpekandet att det finns flera förslag i motionerna och i reservationen, vilka för att kunna genomföras kräver lagändring här i riksdagen. Det är t. ex. för närvarande inte möjligt att i kommunfullmäktige eller landsting rikta interpellation till en kommunal bolagsstyrelses ordförande.

Jag nöjer mig, herr talman, med hänsyn till den sena timmen med detta exempel, för att visa att herr Henningsson skall man nog inte alltid ta på allvar.

Herr LARSSON i Luttra (c):

Herr talman! Centerpartiets ledamöter i konstitutionsutskottet tillhör utskottsmajoriteten i denna fråga. Anledningen till det är att frågan behandlas av utredningen om den kommunala demokratin, dit den hänsköts sedan riksdagen 1969 hade bifallit en centerpartimotion med yrkande om utredning.

Herr HENNINGSSON (s):

Herr talman! Om herr Molin tar mig på allvar eller ej är mig fullständigt likgiltigt. Men om man säger att man slåss för att kommunen skall få rätt att själv handlägga sina ärenden – och det har man slagits för

Onsdagen den
15 mars 1972

*Insyn i kommunala
bolag och stiftelser*

i en och en halv timme nu – måste man väl erkänna det inkonsekventa i att begära ett ingripande i ett ärende där kommunen får ordna informationen som den själv vill.

Det finns, herr Schött, möjligheter för kommunen att inom lagens ram ge den information som herr Schött tycker är riktig – han säger ju att man har gjort detta mycket hyggligt i Stockholm. Jag vill tillägga, herr Schött, att det säkerligen inte är någon skillnad mellan borgerligt och socialdemokratiskt styrda kommuner när det gäller att bilda sådana här bolag – man har gjort det av helt andra orsaker. Kommunerna har dock möjlighet att ge den information de vill ge.

Att det inte finns möjlighet att ställa en interpellation vet jag. Jag har en viss erfarenhet av kommunala uppdrag. Jag har suttit i en kommunal styrelse i 27 år. Under den tiden har jag varit utsatt för en enda interpellation – den gällde ett gasverk som exploderade. Jag har suttit som ordförande i ett kommunalt bolag i mer än tio år, och jag kan försäkra att det aldrig har saknats möjligheter för någon i kommunen att få de uppgifter man önskat.

Styrelserna tillsätts i regel så att de olika partierna blir representerade i styrelsen. De har alla möjligheter att få informationer. Det är mycket oegentligt att säga att man inte kan få information, även om den inte ges på det sätt som herr Schött rekommenderar – vilket jag anser är mycket lämpligt att göra. Det ligger också i kommunens skön att göra så, och då tycker jag att man kan vara nöjd.

Herr SCHÖTT (m):

Herr talman! Först vill jag allvarligt beklaga att så här utomordentligt viktiga ärenden kommer upp så sent till behandling.

Sedan vill jag upprepa att det är majoriteten i kommunerna som för närvarande kan bestämma om insyn skall kunna förekomma eller ej. Men det är inte tillfredsställande; det borde vara en sådan ordning att en viss minoritet kunde besluta om insyn.

Jag är förvånad över att inte socialdemokraterna känner vilket behov av ökad insyn som verkligen föreligger på detta område. De kommunala bolagen betyder ju alltmer för kommunernas ekonomi, och vi vet alla hur ytterligt bekymmersam denna är.

Herr MOLIN (fp):

Herr talman! Herr Henningssons beskrivning av sina erfarenheter från kommunala bolag tycker jag var ett bra argument för behovet av ökad insyn i de kommunala bolagen.

Överläggningen var härmed slutad.

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

Den som vill att kammaren bifaller konstitutionsutskottets hemställan i betänkandet nr 10 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.
Vinner nej har kammaren bifallit reservationen av herr Nelander m. fl.

Nr 41

Onsdagen den
15 mars 1972

*Insyn i kommunala
bolag och stiftelser*

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

Ja — 209
Nej — 85
Avstår — 4

På förslag av herr talmannen beslöt kammaren uppskjuta behandlingen av återstående ärenden på föredragningslistan till morgondagens sammanträde.

§ 5 Herr talmannen meddelade att justitieutskottets betänkande nr 4 skulle uppföras främst bland två gånger bordlagda ärenden på föredragningslistan för morgondagens sammanträde.

§ 6 Interpellation nr 94 ang. transport av militär personal

Ordet lämnades på begäran till

Herr LÖVENBORG (vpk), som yttrade:

Herr talman! 20 repsoldater på väg från Karungi till Gällivare, transporterade i en av SJ:s godsfinckor av trä, var helt nyligen nära att få sätta livet till. Godsfinkans uppvärmningsanordning var en gammal plåtkamin, och halmen på golvet fattade plötsligt eld när botten lossnade. Vagnen var låst och gick till att börja med inte att få upp. De yrvakna soldaterna omvärvdes av rök och eld, man kunde ingenting se, panik utbröt och först efter fem minuter lyckades man få upp dörren till godsfinkan, kunde kasta ut den brinnande halmen och veden och lufta ut röken. Flera av de 20 var svårt medtagna när transporten så småningom anlände till Gällivare och olyckstillbudet upptäcktes. Alla var nerkylda och hade känning av rökutveckling och chock. I samma tåg fanns fem godsfinkor av trä, alla fulla med hemvändande repsoldater. Det är helt uppenbart att en mycket svår tragedi hade kunnat inträffa, kanske med 20 dödsoffer eller svårt brännskadade. Strax efter den omnämnda händelsen startades en militär utredning för att klargöra om befälet följt sina instruktioner, om plåtkaminen var behäftad med materialfel eller om någon enskild person kan lastas för det inträffade.

Det är gott och väl, men detta är dock inte det väsentligaste. Det kan inte vara nödvändigt att militär i fredstid transporteras på samma sätt som kreatur, utan det måste finnas andra och normalare sätt, exempelvis genom användandet av personbussar eller vanliga personvagnar. Det är ansvarslöst att i fredstid utsätta människor för de uppenbara risker som det här utan tvivel är fråga om.

Detsamma kan sägas om den ofta återkommande cykeltolkningen, som också medför stora personrisker. Soldaterna är ofta dåligt tränade inför denna typ av transport, och olycksriskerna blir inte mindre av att tolkningen ofta sker på starkt trafikerade vägar. Ett exempel därpå är den tolkning som nyligen skedde från Marmalägret till Landafors i Hälsingland. Det är en sträcka på närmare 10 mil, delvis på den starkt trafikerade E 4. De värnpliktiga protesterade mot denna övning och hänvisade dels till de stora olycksriskerna, dels till kylan. En del avstod från tolkningen och tog sig fram för egen maskin denna långa sträcka. De som tolkade enligt order frös sig stela i kylan och var hela tiden utsatta för direkta olycksrisker. Långtradartrafiken var livlig och omkörningar förekom. En av de tolkande körde omkull och slog hål i pannan.

Den här refererade övningen är på intet sätt unik, utan sådana sker varje år. Från militärt håll viftar man bort de olycksrisker som är förenade med transporter av detta slag. Men olyckor har hänt och olyckor kommer att hända, och mot den bakgrunden är de värnpliktigas protester moraliskt berättigade. Måste det verkligen hända någon allvarligare olycka innan man på allvar överväger användandet av andra och säkrare sätt att transportera militär trupp under fredstid?

Med stöd av det anförda hemställer jag om riksdagens tillstånd att till herr försvarsministern få ställa följande fråga:

Har statsrådet uppmärksammat de uppenbara risker som är förknippade med vissa nu använda sätt för att transportera militär personal – illustrerade av exempel som här nämnts – och finner statsrådet anledning att mot den bakgrunden medverka till att sådana anvisningar utfärdas, som innebär att man i vart fall i fredstid använder sig av andra och mindre riskabla transportsätt?

Denna anhållan bordlades.

§ 7 Kammeraren åtskildes kl. 0.49.

In fidem
BENGT LAMBE

/Solveig Gemert