

Måndagen den 7 november

Kl. 19.30

*Om åtgärder för att
förbättra kollektiv-
trafiken***§ 1 Om åtgärder för att förbättra kollektivtrafiken**

Kommunikationsministern BO TURESSON erhöll ordet för att i ett sammanhang besvara

dels följande interpellationer, nämligen

1977/78:3, anmäld den 4 oktober, av *Eric Carlsson* (c),

1977/78:4, anmäld den 4 oktober, av *Bertil Zachrisson* (s),

1977/78:23, anmäld den 7 oktober, av *Ingemar Konradsson* (s),

1977/78:41, anmäld den 13 oktober, av *Börje Nilsson* (s),

dels följande frågor, nämligen

1977/78:1, anmäld den 4 oktober, av *Lars Henrikson* (s),

1977/78:38, anmäld den 5 oktober, av *Karl Hallgren* (vpk),

1977/78:71, anmäld den 13 oktober, av *Margot Håkansson* (fp),

och anförde:

Herr talman! Bertil Zachrisson har frågat mig om regeringens nu gällande plan för det trafikpolitiska reformarbetet och vilka områden det kommer att beröra.

Ingemar Konradsson har frågat mig vilka åtgärder regeringen tänker vidta för att underlätta för landsting och kommuner att förbättra kollektivtrafiken.

Eric Carlsson har frågat mig dels om jag är beredd att redovisa min syn på de handikappades och rörelsehindrades möjligheter att nyttja kollektiva trafikmedel, dels om regeringen avser att vidta några åtgärder för att underlätta möjligheterna för handikappade och äldre att resa i de av SJ beställda nya personvagnarna.

Börje Nilsson har frågat mig dels om jag är beredd medverka till att undanröja de brister som enstämmigt påtalats i kritiken mot de av SJ nybeställda vagnarna, dels varför det inte framläggs någon proposition till höstriksdagen på grundval av HAKO-utredningens förslag.

Lars Henrikson har frågat mig om jag överväger några åtgärder för att ändra på SJ:s utformning av vagnarna eller – om inte det går – för att förhindra att sådana beställningar återupprepas.

Karl Hallgren har frågat mig om statens järnvägars inköspolitik överensstämmer med regeringens uppfattning avseende utformningen av SJ:s nya personvagnar eller om åtgärder kommer att vidtas för att ändra på utformningen av de beställda vagnarna.

Margot Håkansson har frågat mig vad jag avser att ta för initiativ för att allmänna färdmedel skall anpassas till de handikappades behov.

Måndagen den
7 november 1977

*Om åtgärder för att
förbättra kollektiv-
trafiken*

Eftersom frågorna helt eller delvis berör samma områden har jag funnit det lämpligt att besvara dem i ett sammanhang.

Som Bertil Zachrisson påpekat i sin interpellation, har jag tidigare uttalat min avsikt att förelägga riksdagen en samlad proposition om det trafikpolitiska handlandet inom en rad områden. Det gäller de allmänna riktlinjerna för trafikpolitiken, olika åtgärder för att förbättra betingelserna för den kollektiva persontrafiken och för att anpassa denna för handikappades behov. Det gäller också riktlinjer för den övergripande trafikplaneringen och den sektoriella planeringen av samhällliga investeringar i trafikanläggningar. Sammantaget är det fråga om ett omfattande reformpaket som ställer anspråk på statliga och kommunala ekonomiska resurser.

Alla känner till att under senare år har det ekonomiska läget i landet försämrats. Det är inte bara fråga om en osedvanligt djup och långvarig lågkonjunktur utan också om allvarliga strukturella problem inom flera av våra viktigaste näringsgrenar. Stagnationen i den ekonomiska tillväxten har minskat de ekonomiska resurserna för stat och kommun. De knappa resurser som stått till förfogande har måst tas i anspråk för att undvika en omfattande arbetslöshet och kapitalförluster. Regeringen har i första hand prioriterat sådana åtgärder som syftar till att undvika arbetslöshet. Denna prioritering har inneburit att i och för sig angelägna reformer har fått skjutas på framtiden. Satsningarna på arbetsmarknads- och industripolitiken på bekostnad av andra områden upplevs av svenska folket inte bara som nödvändiga utan också som självklara.

Beklagligtvis finns f. n. inga säkra tecken på att den ekonomiska situationen kommer att förbättras inom den närmaste tiden.

Det är mot den bakgrunden som regeringen beslutat att ett antal olika reformer bl. a. på trafikpolitikens område – hur angelägna de än må vara – måste genomföras successivt och i den takt som det ekonomiska utrymmet medger. Regeringen kommer således inte att under innevarande år förelägga riksdagen någon samlad trafikpolitisk proposition.

Uppskjutandet av en sammanhållen trafikpolitisk proposition innebär ingalunda att det trafikpolitiska reformarbetet har avstannat. Regeringen har nyligen lagt fram förslag om en förbättrad vägplanering som bl. a. innebär en decentralisering av beslutsprocessen och ett större hänsynstagande till miljöpåverkan och trafiksäkerhetsaspekter vid vägutbyggnader. När det gäller inriktningen av det framtida vägbyggandet bör inom ramen för tilldelade resurser en höjning av standarden hos de mindre och medelstora vägarna ske. Satsningar för att ytterligare utöka det belagda vägnätet bör göras. Motorvägsbyggandet kommer däremot att bli begränsat framöver och avse endast kompletteringar och sammanlänkning av det nuvarande nätet. I propositionen anges vidare att de vägar där väsentliga trafikinskränkningar sker i tjallossningstid måste ges en ökad uppmärksamhet.

Regeringen har vidare föreslagit att ett nytt system för de statliga sjöfartsavgifterna skall införas och att de statliga passageavgifterna i

Trollhätte kanal och Södertälje kanal i samband därmed skall reduceras. Det nya avgiftssystemet innebär bl. a. fördelar för den mindre skeppsfarten.

De aktuella problemen för den svenska sjöfarten har föranlett regeringen att inte bara stödja näringen ekonomiskt utan också att tillsätta en sjöfartspolitisk utredning med uppgift att ur olika aspekter belysa den svenska sjöfartens förutsättningar och lämna förslag till åtgärder.

När det gäller den regionala trafikplaneringen är min avsikt att under år 1978 mot bakgrund av erfarenheterna från den tidigare planeringen initiera en vidareutveckling och komplettering av denna. Min avsikt är att man i denna omgång främst skall inrikta arbetet dels på att finna olika vägar för att förbättra den kollektiva persontrafiken, dels på att upprätta förslag till långsiktig inriktning av det allmännas investeringar i olika slag av trafikanläggningar. Det gäller bl. a. vägar, hamnar och flygplatser. Arbetet kommer att samordnas med länsplaneringen och trafikverkens långtidsplanering.

Andra trafikpolitiska reformer, i synnerhet sådana som är kostnadskrävande, ligger längre fram i tiden. Det är emellertid min ambition att så snart som möjligt föreslå åtgärder som bl. a. innebär en satsning på den kollektiva trafiken och en anpassning av de kollektiva färdmedlen till de handikappades behov.

Ingemar Konradsson har i sin interpellation särskilt uppehållit sig vid de problem som är förenade med den kollektiva persontrafiken. Den trafikpolitiska målsättningen om en tillfredsställande trafikförsörjning åt alla kan, som jag ser det, inte garanteras på annat sätt än genom samhällets försorg och inom ramen för den kollektiva trafiken.

I den trafikpolitiska målsättningen ligger emellertid enligt min mening vida mer än att åstadkomma en tillfredsställande trafikförsörjning åt dem som saknar tillgång till personbil. Den syftar också till att främst i tätorter och på långa avstånd ge ett konkurrenskraftigt alternativ till personbilsresorna. En övergång från individuellt till kollektivt resande kan även utgöra ett medel när det gäller att komma till rätta med de miljö- och trafiksäkerhetsproblem som ofta är förknippade med trafik. En övergång kan också motiveras av strävandena att öka framkomligheten för den kollektiva trafiken i tätorterna.

En övergång till kollektivt resande innebär oftast ett mera effektivt utnyttjande av trafikanläggningar och trafikmedel. Jag vill här bl. a. hänvisa till de mycket höga kostnader som trafikledsbyggandet dragit med sig särskilt i de största tätorterna. Dessa kostnader har så gott som helt varit betingade av den individuella trafikens tillväxt. Även energisituationen medför ett behov av att via kollektivtrafiken kunna erbjuda ett energibesparande alternativ till personbilen.

Som Ingemar Konradsson mycket riktigt påpekat är det inte rimligt att i rådande statsfinansiella läge genomföra sådana reformer som ställer väsentliga anspråk på statens ekonomiska resurser. I detta läge gäller det att söka finna ut vilka åtgärder som kan vidtas inom ramen för knappa

Nr 21

Måndagen den
7 november 1977

*Om åtgärder för att
förbättra kollektiv-
trafiken*

Måndagen den
7 november 1977

*Om åtgärder för att
förbättra kollektiv-
trafiken*

resurser.

Åtskilligt torde stå att vinna genom en förbättrad lokal och regional trafikplanering. Som jag förut nämnde gäller det att inom ramen för den regionala trafikplaneringen undersöka vilka möjligheter det finns att förbättra den kollektiva persontrafiken, bl. a. genom ökad samordning och effektivare utnyttjande av tillgängliga trafikresurser. Avsikten är därvid att utnyttja erfarenheterna från det utvecklingsarbete som under senare år bedrivits på olika håll när det gäller utformning av kollektiva trafiksystem.

Inom kommunikationsdepartementet pågår en fortlöpande revidering av yrkestrafikslagstiftningen. Jag avser att inom kort lägga fram förslag till ändringar i yrkestrafikförordningen som rör både gods- och persontrafiken på landsväg. Förslagen kommer att innebära förenklingar för såväl trafikutövarna som tillståndsmyndigheterna liksom ett effektivare utnyttjande av transportapparaten. När det gäller persontrafiken är det min avsikt att ta upp till behandling frågor som rör kommuns möjlighet att inneha tillstånd till linjetrafik. Jag kommer också att behandla frågan om tillståndsgivningen beträffande SJ:s och postverkets linjetrafik.

När det statsfinansiella läget så medger kommer ett förslag till ett samordnat lokalt och regionalt bussbidragssystem att föreläggas riksdagen. I samband härmed kommer också huvudmannaskapsfrågan att bringas till en lösning. Jag har noterat det stora intresse som många landsting visat för att åstadkomma lösningar i detta avseende. En annan fråga som i detta sammanhang måste ha hög prioritet är att beträffande SJ:s järnvägs- och bussnät undersöka möjligheten att åstadkomma en s. k. genomräknad taxa.

Med anledning av de särskilda frågorna om kollektivtrafikens anpassning till de handikappades behov vill jag framhålla att den allmänna målsättningen om integrering av de handikappade i samhällslivet bör vara en självklar utgångspunkt vid utformningen av trafikpolitiken. HAKO-utredningens konstaterande att åtskilliga människor kan anses ha betydande handikapp i kommunikationshänseende visar att denna målsättning är mycket viktig i det trafikpolitiska arbetet. Det är således fråga om att göra det möjligt för en stor grupp människor att leva och verka som andra i samhället. I det här sammanhanget vill jag också gärna nämna att jag anser att det av HAKO-utredningen föreslagna ramprogrammet för anpassning av färdmedlen till de handikappades behov framstår som väl avvägt. Jag kan i sammanhanget erinra om att HAKO-utredningen anser att när järnvägsvagnar skall byggas om så bör någon eller några av dessa vagnar på prov handikappanpassas för att man skall få erfarenheter för en framtida utformning. I enlighet med vad jag tidigare har sagt är det regeringens avsikt att så snart de ekonomiska resurserna så medger genomföra HAKO-utredningens förslag.

När det gäller SJ:s nu aktuella personvagnsbeställning vill jag först säga att det är SJ och inte regeringen som skall avgöra hur SJ:s vagnpark skall utformas i detalj. De 150 nya personvagnar som SJ beställde i våras

kommer i vissa avseenden att skilja sig från nuvarande vagnar. Utan att gå närmare in på dessa skillnader kan jag konstatera att de nya vagnarna i olika avseenden innebär väsentliga förbättringar för resenärerna i allmänhet och inte minst för flertalet av de handikappade. Det torde också komma att visa sig när den första vagnen väl är klar i början av år 1979. Vagnarna kommer därefter att levereras under en femårsperiod, och jag förutsätter att SJ då gör de ändringar som eventuellt kan komma att visa sig motiverade.

ERIC CARLSSON (c):

Herr talman! Jag ber att få tacka statsrådet för svaret på min interpellation, ett svar som med hänsyn till att ett flertal frågor besvaras samtidigt kommit att omfatta väsentliga delar av totalplaneringen på trafikområdet.

Av statsrådets svar framgår hur angeläget det är att kollektivtrafiken främjas – detta med hänsyn till belastningen på våra vägar genom den ökande bilismen men också med hänsyn till kostnadsutvecklingen och trafiksäkerheten.

En angelägen fråga har länge varit hur man skall kunna öka persontrafiken på statens järnvägar. Statens järnvägar har gått ut med en rad paroller – ta tåget, var rädd om dig, tågresan är som en film om landet som rullar fram, osv. Trots all denna reklam har ingen väsentlig ökning av resandet skett, vilket framgår av SJ:s årsberättelse 1976/77, som i dag blivit tillgänglig för oss här i riksdagen. Medelreselängden per person ökade under senaste året från 84 km till 85 km. Det genomsnittliga platsutnyttjandet för persontrafiken är 36 %. Ökningen av antalet resenärer stannar trots insatserna vid 0,3 %.

För stora grupper människor är tillgången på goda kollektiva färdmedel synnerligen viktig. Det gäller alla dem som är billösa. För dem är järnvägen ofta den enda möjligheten att komma ut – det må sedan gälla resor för släktbesök eller andra ändamål.

Jag har i min interpellation pekat på att det är en angelägen målsättning i samhällsarbetet att ge förutsättningar för handikappade att leva ett aktivt liv, integrerat i samhället. HAKO-utredningen, som statsrådet erinrade om och som lades fram 1975, utgår från en normalisering och integrering av de handikappade i samhället och syftar till en så stor handikappanpassning som möjligt av de kollektiva färdmedlen. Vardagslivet skall med andra ord fungera för alla grupper av medborgare, också för äldre och rörelsehindrade. Trafikmyndigheterna måste lägga ned stora ansträngningar på insatser för att göra det lättare för handikappade och rörelsehindrade personer att anlita allmänna färdmedel. Tillverkare av fordon måste ha sin uppmärksamhet riktad på hithörande problem. – Jag skall återkomma till det senare.

I ett medlemsförslag har vi i Nordiska rådet visat på nödvändigheten av en samnordisk anpassning av trafikmedlen till handikappades förutsättningar i enlighet med vad HAKO-utredningen föreslagit. Bakom

Måndagen den
7 november 1977

*Om åtgärder för att
förbättra kollektiv-
trafiken*

detta medlemsförslag – jag är en av förslagsställarna – står representanter för samtliga nordiska länder.

Vi menar att det är angeläget att man eftersträvar en nordisk principlösning beträffande de mest ändamålsenliga transportformerna för de olika graderna av rörelsehinder. Det är vidare önskvärt att trafikmedlen i Norden har samma tillgänglighetsstandard. Det är viktigt att dessa frågor snarast möjligt bringas till sin lösning, inte minst mot bakgrund av kommunikationsområdets snabba utveckling.

Detta medlemsförslag har varit utsänt på remiss till en rad institutioner i de olika nordiska länderna.

Socialstyrelsen i Sverige, som har bred och djup erfarenhet av de handikappades och rörelsehindrades situation, tillstyrker förslaget. Järnvägsstyrelsen i Finland och styrelsen för Norges statsbanor går också på den linjen. Statens järnvägar i Sverige gör vissa reservationer. SJ säger avslutningsvis:

”Det ligger i sakens natur att allmänna färdmedel, om de skall kunna vara tillräckligt bra för så många som möjligt i förhållande till privatbilsismen, inte heller i detta sammanhang kan belastas med förlängda restider, ökade förseningsrisker och kostnader utan negativa effekter för kollektivtrafiken som sådan. Åtgärder får i princip inte vara utformade så att de får effekter som leder till att icke-handikappade resenärer utnyttjar det kollektiva färdväsendet i mindre omfattning än för närvarande, eftersom andra trafikpolitiska syften i så fall skulle motverkas.”

Vilka slutledningar skall man då dra av detta yttrande från kungl. järnvägsstyrelsen? Vill man vara cynisk kan man säga att handikappade och rörelsehindrade är välkomna att använda statens järnvägar bara de inte åstadkommer olägenheter för övriga resenärer. Men jag tycker det finns anledning att fråga: Skall man inte med hänsyn till de rörelsehindrade utforma järnvägsvagnarna på sådant sätt att dessa blir mer lättillgängliga? Varför skall man inte utrusta dem med två dörrar i stället för med en, som i det förslag till vagnar som nu föreligger, och med sådan bredd att resenärerna lätt kommer in i och ut ur vagnarna samt med tillräckliga serviceanordningar i vagnarna? Kollektivtrafik skall dock så långt det är möjligt vara till för alla resenärer.

Redan nu känner sig många pensionärer och rörelsehindrade åsidosatta. Jag fick ett exempel på det i går i Hedemora, när jag skulle åka hit till Stockholm. Det kom en dam fram till mig och ville redogöra för sina bekymmer. Som statsrådet känner till är många tåg från Dalarna indragna under lördagar och söndagar. Eftersom denna dam måste börja sin resa efter kl. 12 i går gällde inte hennes pensionärskort längre utan hon fick betala fullt pris för sin färdbiljett. Det var ett resultat av tågindragningen. För oss som inte är unga längre är det också besvärligt med de höga trapporna för att komma på tåget, sade hon vidare. Skall man sedan leta efter sin vagn blir det ännu svårare att klara sig. Man måste släpa med sig bagaget när man skall förflytta sig.

Det finns, herr statsråd, en rad åtgärder som bör vidtas för att

*Om åtgärder för att
förbättra kollektiv-
trafiken*

underlätta resandet för den breda allmänheten. Vad som föreslås i fråga om de nya vagnarna kommer inte att underlätta resandet, ej heller att öka trafiksäkerheten.

Jag förstår den här damens reaktion ännu bättre i dag sedan jag läst SJ:s verksamhetsberättelse, där det visar sig att SJ endast har 36 procents beläggning på persontrafiken. Av 100 sittplatser är i genomsnitt 64 ständigt lediga. Jag är medveten om att det finns variationer, men det visar ändå en del av problematiken på detta område.

Mot bakgrund av SJ:s beställning av nya vagnar får man se mina frågor till statsrådet. Jag frågade om statsrådet är beredd att redovisa sin syn på de handikappades och rörelsehindrades möjligheter att nyttja kollektiva trafikmedel. På den frågan svarar statsrådet oförblommerat ja – man skall ta all möjlig hänsyn till dessa kategorier resande. HAKO-utredningens förslag är väl avvägt, säger kommunikationsministern.

Den andra frågan jag ställde var om regeringen avser att vidta några åtgärder för att underlätta för handikappade och äldre att resa i de av SJ beställda nya personvagnarna. Logiken borde ha talat för att jag hade fått svaret ja också på den frågan. Men det har jag inte fått. Statsrådet säger att när man skall bygga om de järnvägsvagnar som finns i dag skall man enligt HAKO-utredningens förslag göra några av dem handikappanpassade för att få erfarenheter för en framtida utformning. När man sade detta från HAKO-utredningen räknade man aldrig med att det skulle bli några nybeställningar av vagnar i nära tid.

Jag har ett klipp här från en dansk tidning där man säger att Danmarks statsbaner vill göra sina nya lyntåg mera handikappvänliga när man bygger nya vagnar. Man säger i Danmark att det är nästan ogörligt att till rimliga kostnader bygga om gamla vagnar och få dem ändamålsenliga. Man får inga bra lösningar på det sättet. När man bygger nya vagnar är det däremot möjligt att få dem ändamålsenligt utformade till rimliga kostnader.

Nog borde det varit möjligt för statsrådet att se på denna fråga från lika positiv utgångspunkt som statsrådet hade i fråga om HAKO-utredningen. Nu säger statsrådet att det är SJ som skall ta ansvaret för och avgöra hur vagnparken skall utformas i detalj. Det är jag medveten om, men det är ändå riksdag och regering som lägger fast riktlinjerna för bl. a. utformningen av trafikpolitiken. Man fattar beslut om en rad detaljbestämmelser om hur våra bilar skall vara konstruerade ur trafiksäkerhetssynpunkt. Självfallet måste det då också vara vår uppgift att ta ansvar för den målsättning som bl. a. statsrådet anslöt sig till när det gäller handikappades och rörelsehindrades behov av en ändamålsenlig utformning av järnvägsvagnarna.

Jag har tillgång till ritningarna till de här nya järnvägsvagnarna. De blir längre än de gamla järnvägsvagnarna, och de får bara en ingång. Vi vet att det redan i dag uppstår en tidspress och ganska många besvärligheter när människor skall stiga av och på tåget vid en station, trots att de nuvarande vagnarna rymmer ett mindre antal personer än de nya. De nya

Måndagen den
7 november 1977

*Om åtgärder för att
förbättra kollektiv-
trafiken*

vagnarna skall alltså dessutom bara ha en ingång. Redan för de icke rörelsehindrade passagerarna kommer det härigenom att uppstå stora besvärligheter. Hur skall det då inte bli för de rörelsehindrade? Ur trafiksäkerhetssynpunkt tror jag också att det kommer att bli ganska obehagligt att känna sig nästan instängd i de här vagnarna.

Det finns verkligen anledning att fundera över hur man skulle kunna lösa denna fråga på ett bättre sätt. Jag förutsätter också att statsrådet som gammal ledamot av styrelsen för statens järnvägar skall kunna se på dessa frågor en gång till.

Jag redovisade inledningsvis att det i Nordiska rådet ligger ett medlemsförslag, där man framhåller nödvändigheten av samnordiska åtgärder för att underlätta för handikappade och rörelsehindrade att använda kollektiva trafikmedel. Nordiska rådets trafikutskott behandlade detta medlemsförslag vid ett sammanträde i juni månad i år. Trafikutskottet har enhälligt uttalat sig för att Nordiska rådet måtte rekommendera Nordiska ministerrådet att se till att det ställs nödvändiga resurser till förfogande för den forskning som behövs och att man sätter i gång ett arbete för att underlätta trafiken för de handikappade och rörelsehindrade. Jag utgår från att Nordiska rådet vid sessionen i Oslo kommer att fatta ett enhälligt beslut om att ställa sig bakom trafikutskottets förslag. Mot den bakgrunden finns det all anledning för statsrådet att innan utformningen av de nya vagnarna blivit definitivt klar se till att vi får en vagnutformning som på ett bättre sätt än den nu föreslagna tillgodoser alla grupper av resande och särskilt de rörelsehindrade. Jag brukar inte använda ordet "krav", men i detta sammanhang vill jag säga att det är ett krav från dessa grupper och från den resande allmänheten att det verkligen tas hänsyn till de önskemål och den kritik som här har framförts.

Jag ber, herr statsråd, att än en gång få tacka för svaret.

BERTIL ZACHRISSON (s):

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för svaret. Det kan inte ha varit särskilt trevligt att behöva lämna ett så uppgivet och föga förpliktande svar efter alla de frimodiga löften som kommunikationsministern ställde ut här i kammaren och i pressen under det förra riksdagsåret. Jag tror naturligtvis att herr Turesson själv skulle ha velat lägga fram en rejäl proposition i höst, men han har blivit ett offer för den bedrövliga ekonomiska politik som regeringen för.

Svaret är ett frankt erkännande av hur långt ner på den borgerliga regeringens reformlista trafikpolitiken står. Efter alla år av ständiga löften och ständiga angrepp på den socialdemokratiska regeringen från borgerligt håll står herr Turesson i dag praktiskt taget tomhänt.

Det är lärorikt men litet bittert. Tillsammans med herr Turesson kan jag naturligtvis beklaga att det blivit så uselt i Sverige, men jag undrar om inte uppgivenheten är onödigt stor.

Under början av 1970-talet blev vi litet till mans medvetna om att

*Om åtgärder för att
förbättra kollektiv-
trafiken*

den snabba samhällsutvecklingen krävde en förnyelse också av trafikpolitiken. En rad utredningar tillsattes för att skapa underlag för ett nytt trafikpolitiskt beslut – det är onödigt att uppta tiden med att räkna upp dem allihop. De gick i huvudsak ut på att vi behövde en mer samlad samhällsekonomisk bedömning av våra trafikinsatser, en starkare satsning på kollektiva färdmedel, bättre anpassning av trafiken till eftersatta grupper och regioner och som instrument för det här arbetet en övergripande regionalt förankrad trafikplanering.

På en rad områden inom trafikpolitiken skulle detta nya synsätt avsätta en ny politik. Av allt detta blir nu intet, i varje fall inte f. n. Det är av flera skäl utomordentligt beklagligt.

Vi ser från socialdemokratiskt håll den regionala trafikplaneringen som en viktig grund för en ny trafikpolitik. I regionerna har man goda möjligheter att kartlägga behov, samordna kommunikationerna med samhällsplaneringen i övrigt och göra de prioriteringar i trafikinvesteringar som är nödvändiga. Detta var ett nytt fält för regionalt arbete. Det var därför lite trögt i starten. Men allteftersom arbetet fortskred, ofta med uppslagsrika medarbetare från kommunikationsdepartementet som inspiratörer, väckte detta arbete allt större intresse både i landsting och länsstyrelser. Vi fick också i gång ett fruktbarande samspel i en rad regioner mellan kommunerna och de regionala myndigheterna. Detta avsatte det bästa underlag för trafikpolitiska beslut som vi har haft på mycket länge. Det är ett realistiskt väl förankrat material som är en bra grundval för ett nytt trafikbeslut. Det ligger nu sedan över ett år i kommunikationsdepartementet, och där blir det alltså liggande.

Fördröjningen får mycket allvarliga konsekvenser. Materialet bygger på de förhållanden som rådde ute i regionerna för 2–3–4 år sedan. Det blir snabbt föråldrat och behöver förnyas. Det är därför bra att vi nu åtminstone får en uppföljning av den regionala trafikplaneringen. Men efter allt det arbete det kostade att ro den första vändan i hamn krävs det en betydande portion övertalning ute i regionerna för att de skall anse det vara meningsfullt med en ny vända. Att göra ett omfattande utredningsarbete som sedan bara hamnar i skrivbordslådorna i regeringens kansli är ju inte särskilt inspirerande.

Min första följdfråga till herr Turesson är därför om departementet på samma sätt som sist kommer att aktivt medverka i det regionala arbetet. Erfarenheten visar att det är nödvändigt, och i det dåliga psykologiska klimat som blir följderna av dagens besked krävs säkert extra ansträngningar för att motivera regionernas arbete.

Men sedan beklagar jag att riksdagen nu inte får ta del av regeringens ställningstagande till det aktuella utredningsmaterialet. Detsamma gäller naturligtvis människor i regionerna. Möjligheten att där fatta realistiska beslut är mycket beroende av hur hållbarheten bedöms i det bakomliggande materialet. Vi vet alla av erfarenhet från tidigare trafikbeslut hur snabbt förhållandena kan ändras.

Det är därför, herr talman, mycket beklagligt att riksdagen inte kan

*Om åtgärder för att
förbättra kollektiv-
trafiken*

få ta del av en helhetsbedömning av det regionala trafikplaneringsunderlaget. Ur demokratisk synpunkt är det betänkligt att regeringen inte ger riksdagen del av en sådan bedömning. Utöver risken att materialet blir förlegat och därmed oanvändbart förhindrar regeringen riksdagens fullständiga bedömning av de övriga konsekvenser en fördröjning innebär. Det hade därför varit rimligt att, när det nu är brist på pengar, åtminstone ge riksdagen del av regeringens grundläggande syn på den framtida trafikpolitiken och därmed skapa en möjlighet att publicera en övergripande bedömning av det mycket omfattande utredningsmaterialet. Härmed skulle också ha skapats förutsättningar för en utredning av den regionala planeringen, som i viktiga huvudavsnitt inte är beroende av pengar men väl av riktlinjer. Därför är det en mycket allvarlig felbedömning att inte förelägga riksdagen vissa delar av den proposition som så eftertryckligt och återkommande utlovats, även om de delar som är kostnadskrävande måste utgå.

Ett minimikrav är därför att regeringen i en promemoria eller på annat sätt offentliggör sin helhetsbedömning av det regionala trafikplaneringsmaterialet. Både för riksdagens ledamöter och för dem som skall arbeta med att komplettera materialet i regionerna, liksom för andra trafikintresserade och övriga planeringsmyndigheter, är detta av stor vikt för det framtida trafikpolitiska arbetet. Jag tar för givet att departementet inte så har förlamats av reformstoppet att inte åtminstone ett sådant material kan färdigställas. Är herr Turesson beredd att medverka till att en sådan bedömning kommer till stånd? Årligt talat förstår jag inte hur ett utvecklings- och kompletteringsarbete skall kunna genomföras i regionerna utan att regeringen ger anvisningar grundade på det material som finns.

När det sedan gäller alla detaljfrågor är det, herr talman, svårt att veta i vilken ände man skall börja. Dagens besked innebär ju på sitt sätt ett dråpslag över hela fältet. Det är visserligen hederligt att vara så frank som herr Turesson är, men det besked han ger är allvarligt och mycket nedslående.

Det är nu en uppenbar risk att hela det banbrytande reformarbetet med den efterlängtdade trafikreformen kommer av sig innan det har startat. Vi får inte den av alla önskade samordningen, och anslagsfördelningen fortsätter att vara splittrad och oöverskådlig. Samhällsekonomiskt blir det här dyrt, och det kommer att ta tid att bygga upp ett nytt förtroende för statliga initiativ till en ny trafikpolitik.

Särskilt besvärande kan det bli på kollektivtrafikens område. Där krävs klarhet på en rad områden som t. ex. vem som skall ha ansvaret för trafikförsörjningen inom en region. Det behövs en genomgång av den föråldrade tillståndslagstiftningen. Det regionala trafikplaneringsarbetet konkretiserades ju i en utredning om länskort för kollektivtrafik för att söka vägar att förbilliga och effektivisera det lokala och regionala resandet. Försök som gjorts visar också att det finns betydande fördelar med ett system med regionala periodkort; det ökar den kollektiva trafikens kon-

kurrenskraft och minskar orättvisorna mellan människor som bor i olika delar av en region. En reskostnadsutjämnande reform ökar människors möjligheter att utnyttja en vidgad arbetsmarknad, utbildning och annan service.

Men förslag i denna riktning läggs nu i skrivbordslådan. Följden blir ett ökat privatresande i bil, och en samhällsekonomisk bedömning visar att vi får ökade kostnader för den enskilde och för samhället. Regeringen stöder f. ö. en sådan utveckling ytterligare genom att göra avdragen för bilresor ännu förmånligare. Inte ökar man kollektivtrafikens konkurrenskraft på det viset!

Hela detta viktiga arbete med att få en ökad effektivitet i den kollektiva trafiken skjuts nu in i en oviss framtid med hänvisning till det ekonomiska läget. Men, herr talman, det är en dålig ursäkt. Det finns en mängd uppgifter att gripa sig an, som inte är särskilt kostnadskrävande men som – om de löses nu – på ett bra sätt skulle bidra till en strukturförändring av trafiken i regionerna. En sådan uppgift är att bestämma vem som skall ha ansvaret för trafikförsörjningen inom en region. Ett ställningstagande i det stycket är bl. a. en grundläggande förutsättning för ett periodkortssystem. Men det är också en förutsättning för att få till stånd nödvändiga förhandlingar med trafikföretag inom en region och ytterst för att kunna utkräva politiskt ansvar på kollektivtrafikområdet. När huvudmannaskapet väl är definierat får det bli berörda parter sak att bestämma hur de vill utnyttja det. En annan väsentlig förutsättning för att kunna reformera den regionala kollektivtrafiken är en ändring av lagstiftningen om kommunalförbund, så att ett gemensamt huvudmannaskap mellan kommuner och landsting blir möjligt.

Jag har här nämnt endast några exempel på frågor som skulle kunna brytas ut med förtur och därmed minska den negativa effekten av dagens besked om reformstopp. Jag skulle kunna anföra betydligt fler, men jag tycker att det kan räcka med dessa för att visa att det skulle vara möjligt att föreslå riksdagen en mer successiv trafikreform än den som framgår av det meddelande vi har fått i dag. Det hade varit fullt möjligt att låta riksdagen redan nu pröva exempelvis de frågor som jag nu berört och en rad andra principiella frågor i anslutning till kollektivtrafiken för att därmed åtminstone delvis få i gång reformarbetet och inte totalt slå ned modet på folk ute i kommuner och landsting. Jag vill därför fråga kommunikationsministern varför han inte har låtit ett sådant successivt reformarbete komma i gång redan i höst, när nu inte helhetslösningen står till buds. Reformen har ju varit planlagd i departementet sedan länge. Varför kan då inte riksdagen i väntan på pengarna få gripa sig an med den del av reformarbetet som det är möjligt att behandla redan nu? Passivitet från regeringens sida är demoraliserande för alla berörda parter.

Jag vill också gärna ha ett litet tydligare svar på min fråga om hur regeringens alternativa reformplan ser ut över huvud taget. Riksdagen har sedan ett år väntat på en samlad reform, men den kom inte i dag.

Nr 21

Måndagen den
7 november 1977

*Om åtgärder för att
förbättra kollektiv-
trafiken*

Måndagen den
7 november 1977

*Om åtgärder för att
förbättra kollektiv-
trafiken*

Är det då inte rimligt att redovisa hur reformarbetet i den här nya situationen skall kunna hållas samman? Det farligaste i det här läget är att göra som kommunikationsministern gör i svaret: plocka ut några bitar här och var och redovisa en nu och en då. Då kan den sista villan bli värre än den första. Jag upprepar därför min fråga: Hur ser planen ut för regeringens trafikpolitiska reformarbete?

Av naturliga skäl vill herr Turesson ha något att skyla sin reträtt med, och därför drar han fram gamla beslut om sjöfartspolitisk utredning och förslag som riksdagen har fått om nya sjöfartsavgifter. Detta är, herr talman, verkligen stoff för bittra ironiska kommentarer, men eftersom jag finner situationen tillräckligt pinsam som den är skall jag tills vidare låta de här torftiga försöken att dölja reträtten tala för sig själva.

Detsamma gäller på sätt och vis det förslag om en förbättrad vägplanering som riksdagen just har fått. Av det tygstycket bidde det inte ens en väst. Det förslaget innebär i själva verket en allvarlig nedrustning på vägpolitikens område. Men till det finns det anledning att återkomma.

Vad herr Turesson gör är att ta pengar från viktiga trafikleder, t. ex. i västra Sverige, och strö ut dem på diverse småvägar. Som reform är det en ganska unik åtgärd. Men om det här blygsamma bidraget till en trafikreform hade förelagts riksdagen inom en samtidigt redovisad, sammanhållen plan för det fortsatta reformarbetet, kunde det ha blivit begripligare. Jag vill gärna fråga en sak i detta sammanhang. I regeringsdeklarationen skrevs det ganska tunt om trafikpolitiken, men ett bestämt löfte avgavs: Ett program för den långsiktiga vägpolitiken framläggs. Anser kommunikationsministern att den proposition som riksdagen nu har fått motsvarar det löftet?

Till sist: Ett mycket konkret exempel på vad regeringens passivitet leder till är hanteringen av HAKO-utredningens krav på att ge de handikappade större inflytande i planeringen av den kollektiva trafiken och därmed öka förutsättningarna för dem att använda kollektiva färdmedel – något som ur ekonomisk synpunkt är väsentligt med tanke på de kommunala kostnaderna för färdtjänsten. Under 1960- och 1970-talen har en rad viktiga reformer genomförts för de handikappade – samhällets insatser har femdubblats. Men på ett område är svårigheterna stora. Det gäller trafikområdet, och då särskilt den kollektiva trafiken. Därför tillsattes HAKO-utredningen för att göra kollektivtrafiken mer handikappanpassad. Detta var så mycket viktigare som de handikappade mer än andra är hänvisade till kollektiva färdmedel.

Om man skall göra allvar av våra ambitioner att de handikappade skall kunna delta i arbete och fritid som andra medborgare måste handikappanpassningen påskyndas inom kollektivtrafiken. HAKO-utredningen beräknar att en miljon svenskar har svårigheter av olika slag att använda kollektiva färdmedel. Utredningen har f. ö., som kommunikationsministern av svaret att döma också är medveten om, en mycket sansad syn på en långsiktig samhällsinsats för att komma till rätta med problemet. Även om det är ett trångt ekonomiskt läge, herr talman, så

är det de eftersatta grupperna som skall gå först. Det är i de svåra situationerna som solidariteten prövas. Dålig samhällsekonomi är ingen ursäkt för att ställa de handikappade åt sidan.

INGEMAR KONRADSSON (s):

Herr talman! Min interpellation med anledning av den uteblivna propositionen om trafikpolitiken begränsar sig till de avsnitt som gäller kollektivtrafiken.

Det kan knappast vara obekant för någon att stora befolkningsgrupper i vårt land fortfarande saknar tillgång till egen bil. Man beräknar att ca en tredjedel av alla hushåll inte har tillgång till egen bil och att flertalet av dessa är pensionärer och ensamstående med barn – dvs. människor vars ensamhet och isolering förstärks i takt med kollektivtrafikens sämre möjligheter. Det finns också ett klart samband mellan bilinnehav och hushållsinkomst, vilket betyder att det är de svaga i samhället – de som redan förut har det besvärligt – som drabbas hårdast av en försämrad kollektivtrafik.

Och ändå är det inte enbart de sociala skälen som talar för en satsning på kollektiv trafik. I minst lika hög grad är en satsning på kollektivtrafiken motiverad av samhällsekonomiska skäl. Om fler människor använder sig av bussar och tåg och ensamåkandet i personbilar minskar, så gör samhället utan tvivel så stora besparingar och vinster att reformer på det här området också är ekonomiskt motiverade.

Samtidigt som jag tackar kommunikationsministern för svaret på min interpellation måste jag därför uttala min och många andras besvikelse över den uteblivna trafikpropositionen. Jag menar att det är litet för enkelt att bara hänvisa till det statsfinansiella läget och till en förbättrad lokal och regional planering.

Den trafikplanering som länsstyrelserna i dag ägnar sig åt är ju på något sätt meningslös, så länge frågan om huvudmannaskapet inte är löst. På vilket sätt skall man exempelvis klara ett bättre utnyttjande av vagnpark och personal, och på vilket sätt skall man kunna få en utjämning mellan vinst- och förlustlinjer, när det i en del län finns omkring 100 trafikföretag som skall samordnas? Varför måste frågan om huvudmannaskapet vänta till dess det statsfinansiella läget så medger? Den frågans lösning belastar väl inte statens ekonomi.

Enligt min mening är det också tveksamt om en övergång till ett samordnat lokalt och regionalt bussbidragssystem är så kostsamt att vi i nuläget måste avstå från det.

Om länskortsutredningens föreslagna bussbidragssystem genomförs, så får vi bort avgränsningsproblemen mellan lokal och regional landsbygds- trafik. Vi får också bort avgränsningsproblemen beträffande landsbygds- trafik kontra tätortstrafik. Dessutom är det en stor fördel att, som utredningen föreslår, övergå till ett bidrag per trafikerad vägkilometer i stället för att grunda bidraget på osäkra för- och efterkalkyler av det ekonomiska resultatet i trafiken.

Nr 21

Måndagen den
7 november 1977

*Om åtgärder för att
förbättra kollektiv-
trafiken*

Måndagen den
7 november 1977

*Om åtgärder för att
förbättra kollektiv-
trafiken*

För att inte något län skall förlora på det nya, bättre statsbidragssystemet måste den ekonomiska ramen för hela landet höjas något, men det handlar då om mycket blygsamma belopp. Länskortsutredningen föreslog en höjning med 42 milj. kr, men då är att märka att detta också innebar en höjning av antalet bidragsberättigade turer till fyra per dag, från nuvarande två per dag.

Om kommunikationsministern menar allvar med att kollektivtrafiken skall främjas, bör i varje fall statens bidragssystem till trafiken rationaliseras, så att det blir av intresse för kommunerna att söka statsbidraget.

Det är naturligtvis bra att kommunikationsministern tänker föreslå ändringar i yrkestrafiklagstiftningen. Den anses ju vara starkt föråldrad och är skriven för helt andra förhållanden än dagens. Förslaget skulle kunna innebära att ett kommunalt organ kan inneha trafikstillstånd för busstrafik utan att behöva driva trafiken med egna bussar. En sådan ändring är viktig med hänsyn till det ökande ansvar för trafiken som kommuner och landsting tar på sig. Men då måste de kommunala trafikorganen också ha möjlighet att kunna bestämma över trafiken i vad gäller t. ex. turlistor och linjedragningar. Och därför efterlyser jag ett svar på varför kommunikationsministern inte tar upp förslaget att en skiljenämnd inrättas. En sådan skulle snabbt och enkelt kunna avgöra vilken ersättning den kommunala trafikhuvudmannen skall betala till bussföretaget vid entreprenadtrafik. I flertalet fall finns nog förutsättningar för att man förhandlingsvägen ganska enkelt skall kunna komma fram till ersättningens storlek, men erfarenheten visar att buden ibland ligger alltför långt ifrån varandra. Då drabbas ytterst trafikanterna: trafiken är fortfarande dålig, och det finns inga möjligheter att åka på t. ex. ett länskort.

Jag är medveten om att möjlighet då finns för ett länsbolag att tvångsvis överta trafikstillståndet. Men om man vill undvika sådana drastiska lösningar, skulle införandet av en skiljenämnd enligt länskortsutredningens förslag kunna vara ett lämpligt alternativ.

Kommunikationsministern hänvisar till det statsfinansiella läget och framhåller att han vill skjuta angelägna trafikreformer på framtiden. Jag upprepar: Ett införande av en skiljenämnd kostar inte heller några pengar men är ett viktigt steg när det gäller att förbättra betingelserna för kollektivtrafiken.

Herr talman! Trots den positiva grundton som trots allt finns i svaret på min fråga, uppfattar jag innehållet som mycket defensivt. Det ger inte längre intryck av den fasta beslutsamhet som kommunikationsministern tidigare visat i olika sammanhang. Följdfrågan måste därför bli: När avser kommunikationsministern att lägga fram förslag om nödvändiga ändringar i yrkestrafiklagstiftningen, när avser kommunikationsministern att lägga fram förslag om ändring av huvudmannaskapet, och när kan vi vänta oss ett förslag om ändring av bussbidragssystemet?

BÖRJE NILSSON (s):

Herr talman! Även jag vill tacka kommunikationsministern Turesson för svaret på min interpellation.

Som svar på min första fråga i interpellationen, om statsrådet är beredd medverka till att undanröja de brister som enstämigt påtalats i kritiken mot de av SJ nybeställda vagnarna, säger statsrådet att "det är SJ och inte regeringen som skall avgöra hur SJ:s vagnpark skall utformas i detalj".

Men, herr kommunikationsminister, det handlar inte om några detaljer. Utformningen av SJ:s personvagnar är för många människor här i landet en mycket viktig samhällsfråga, bl. a. för rörelsehindrade personer, för familjer med små barn samt för äldre människor. Det krävs i vissa fall genomgripande förändringar av vagnar, perronger och stationsbyggnader för att de allmänna färdmedlen skall bli tillgängliga för alla människor. Detta är en politisk fråga, och därför måste såväl regering som riksdag ta över ärendet och inte överlåta åt SJ att bestämma vilka människor som skall få åka tåg.

Genom att skjuta på HAKO-utredningens förslag, som syftar till en handikappanpassad trafikpolitik och som nu ligger och väntar i kommunikationsdepartementet, gör man en väldig felinvestering. De av SJ nybeställda 150 vagnarna skall nämligen vara i trafik i över 50 år. På grund av regeringens velighet i de här frågorna dröjer det alltså minst 50 år, innan SJ kan bli hela svenska folkets järnväg. Genom att kommunikationsministern skjuter på beslutet om en handikappanpassad kollektivtrafik omöjliggörs under mycket lång tid för handikappade att använda allmänna färdmedel. Isoleringen för många människor kvarstår alltså under en lång tid framåt.

Vi vet att SJ när det gäller de nya vagnarna varken har beaktat kraven på tillgänglighet för handikappade eller kraven på bekvämlighet för övriga resenärer. I flera europeiska länder, bl. a. Tyskland, Danmark och Norge, har man ökat sittkomforten och tillgängligheten. Där har man gått allmänheten till mötes beträffande önskemålen om vagnarnas utformning.

Efter att ha studerat ritningarna, som man ville hemlighålla i det längsta, kan jag slå fast att de nya vagnarna innebär en klar standardförsämring i jämförelse med de vagnar som tillverkades under 1960-talet och som är i trafik i dag.

Förändringarna är följande:

För det första skall andraklassvagnarna rymma 88 sittplatser mot 62 i dag och förstaklassvagnarna 58 sittplatser mot 40 i dag.

För det andra skall de nya vagnarna enligt det ursprungliga förslaget ha endast en toalett. Jag är medveten om att man på den punkten har tänkt om.

För det tredje skall vestibul och utgång finnas endast i ena änden av vagnarna.

För det fjärde skall stolarna i andra klass inte bli fällbara och avståndet mellan dessa minskas.

Måndagen den
7 november 1977

*Om åtgärder för att
förbättra kollektiv-
trafiken*

Av naturliga skäl har det uppstått en mycket häftig kritik mot de nya vagnarna. SJ:s egna organisationer, handikapprörelsen och resenärerna är starkt missnöjda över SJ:s planer. Många anser att det är en tillbakagång till 1940-talets standard. Det är märkligt, tycker jag, att kommunikationsministern ungefär detsamma, nämligen att "de nya vagnarna om detaljer. Det är en mycket viktig fråga för många människor.

I debatten har man framför allt påpekat att en enda in- och utgång är för litet i vagnar som rymmer 88 passagerare. Dessutom reagerar man mot de smala sätena i vagnarna. Säkerheten på de nya vagnarna blir sämre än på de nuvarande. Vad händer om det börjar brinna i en fullsatt vagn i den del där dörren finns? Tänk på det, herr kommunikationsminister!

Som svar till mig på en enkel fråga i riksdagen sade kommunikationsministern den 23 maj i år att de nya vagnarna "tillgodoser viktiga krav på handikappanpassning". I interpellationssvaret i dag säger kommunikationsministern ungefär detsamma, nämligen "att de nya vagnarna i olika avseenden innebär väsentliga förbättringar för resenärerna i allmänhet och inte minst för flertalet av de handikappade". Herr kommunikationsminister! Det är fullständigt fel! De nya vagnarna innebär i stället försämringar för alla resenärer. Vagnarna blir trängre, vilket gör det svårare för rörelsehindrade, familjer med små barn samt många äldre människor med gångsvårigheter att ta sig fram i vagnarna. De nya vagnarna är inte något led i strävandena mot integrering av handikappade i samhället. Utformningen av vagnarna har definitivt inte skett med tanke på att göra det lättare och bekvämare för den resande allmänheten. Såväl kommunikationsministern som SJ-ledningen har hittills avvisat all kritik som förts fram, vilket är en uppenbar nonchalans gentemot resenärerna.

På min andra fråga, om varför det inte framläggs någon proposition till höstriksdagen på grundval av HAKO-utredningens förslag, hänvisar kommunikationsministern till det ekonomiska läget. Det innebär i realiteten ett reformstopp. Regeringen skjuter alltså på mycket angelägna reformer inom handikappområdet. Det som befarades i valrörelsen har alltså inträffat. Uttalandena i interpellationssvaret om "integrering av de handikappade i samhällslivet" är inte mycket värda när regeringen inte vill ta det ekonomiska ansvaret för att genomföra reformerna. Jag vill på det skarpaste protestera mot det av regeringen beslutade reformstoppet på handikappområdet. Det hemskaste är att man samtidigt med beslutet om reformstoppet ger högre inkomsttagare stora skattesänkningar. Stora bidrag, på många miljarder kronor, ges också ut åt företagen. Ett sådant handlande går inte ihop. Också spelet om regeringens energipolitik kostar många miljarder, och det är tydligen meningen att de handikappade nu skall betala hela kalaset.

Hela handikapprörelsen har i demonstrationer, i uppvaktningar, på möten och i andra sammanhang krävt att regeringen omedelbart skall genomföra HAKO-utredningens förslag om en handikappanpassad kol-

lektivtrafik samt att SJ:s vagnar byggs med hänsyn till människornas behov. Vi kan konstatera genom den här interpellationsdebatten att det inte kommer något förslag från regeringen, och det är ytterst beklagligt. De löften som olika statsråd givit i denna fråga är alltså inte mycket värda i dag.

LARS HENRIKSON (s):

Herr talman! Jag tackar kommunikationsministern för svaret på min fråga, som ju var mycket kort och mycket konkret. Tyvärr måste jag inledningsvis notera att jag tydligen inte kan påräkna statsrådets medverkan till att ändra på de tankegångar som SJ-ledningen umgås med när det gäller de nya vagnarna; enligt vissa uppgifter har man redan beställt dem, enligt andra uppgifter håller man på att rita vagnarna och kommer sedermera att beställa sådana.

Trafikfrågorna tilldrar sig av ganska naturliga skäl en bred allmänhets intresse. Alla är vi ju på ett eller annat sätt trafikanter och berörs alltså av det som sker på det här området. Som trafikanter ställer vi krav på att trafiken skall fungera både på vägarna och på det spårbundna området, som vi just nu debatterar.

Riksdagen diskuterar från tid till annan, och då särskilt i budgetsammanhang, hur trafikpolitiken bäst bör utformas, och den frågan får vi anledning att återkomma till. Inte desto mindre får vi ofta som riksdagsmän inta åskådarens plats när det gäller att genomföra de av oss fattade besluten. Genomförandet är av naturliga skäl lagt på andra, och den rollfördelningen finns det ingenting att erinra mot – allt självfallet under förutsättning att verkställarna av riksdagens beslut också är lyhörda för riksdagens uttalade mening i olika avseenden, inte minst när det gäller de trafikpolitiska målen.

Jag är medveten om att i den här frågan kan man, såsom statsrådet Turesson också gör, hänvisa till att det så att säga inte är regeringens bord, utan att det är andra som beslutar i sammanhanget. I vissa situationer uppstår emellertid frågan huruvida riksdagen och regeringen inte har anledning att lägga sig i också det som statsrådet nu anser vara en detaljfråga. Jag menar att den här frågan inte är en detalj, utan har med trafikpolitikens genomförande att göra.

För nu ganska länge sedan, närmare bestämt under eftersommaren, råkade jag i radio få höra en tjänsteman inom SJ – förmodligen ganska högt uppsatt – på fullt allvar göra klart, att SJ inte kunde ta ansvar för de handikappades behov av kollektiva färdmedel. Det var en uppgift för kommunerna, menade vederbörande. Sedermera har – dess värre, vill jag tillägga – generaldirektören för SJ talat om, att detta också är hans mening. Jag skulle vilja fråga kommunikationsminister Turesson – han behöver inte svara som statsråd, om det är formellt omöjligt, utan han kan svara som enskild person: Delar herr Turesson den av den här tjänstemannen uttalade meningen, att de handikappades behov av kollektiva trafikmedel inte är en fråga för statens järnvägar?

Måndagen den
7 november 1977

*Om åtgärder för att
förbättra kollektiv-
trafiken*

Jag tycker att sådana här besked från ett företag, som dessutom befinner sig i monopolställning, är uppseendeväckande, för att inte säga upprörande. Talet om hela svenska folkets järnväg kommer i fortsättningen i varje fall i mina öron att skorra en smula falskt, och det är jag självfallet den förste att beklaga.

Anledningen till att de här frågorna nu fått sådan aktualitet är, som vi alla vet, SJ-ledningens tankegångar i fråga om den framtida vagnparken för persontrafik. Enligt tillgängliga uppgifter kommer antalet sittplatser – det har Börje Nilsson nyss redogjort för – att utökas i vagnarna. Man kommer också att nöja sig med bara en in- och utgång. Om detta ökar genomströmningen av trafikanter på statens järnvägar är väl en öppen fråga – jag tror att det kommer att medverka till ökad otrivsel, ökad stockning och ökade svårigheter över huvud, särskilt då för dem som allmänt sett redan har svårigheter att klara sig ute bland människor och i trafiken. Bagageutrymmena kommer enligt uppgift att begränsas till ett minimum, och någon som helst handikappanpassning förefaller det inte bli fråga om. Man har visserligen talat om att det kommer att bli en förbättring när det gäller in- och utgången på det sättet att fotstegen blir flera och lägre, så att det följaktligen blir lättare att forcera dem. Men om man nu gör en förbättring i det hänseendet är det väl inte nödvändigt att göra en försämring på andra områden; den balansakten tror jag inte man behöver ägna sig åt.

För egen del hade jag, kanske jag skall tillägga, förväntat mig att kommunikationsministern skulle ha ansett sig böra ingripa i den här frågan. Några sådana tecken har han visserligen inte tidigare visat, och av svaret i dag förefaller det som om herr Turesson inte heller nu umgås med några planer på att i varje fall göra riksdagens mening klar för SJ-ledningen – och eventuellt också sin egen mening, om han nu delar riksdagens mening.

Det är ju så att brandmyndigheter, handikapporganisationer och en bred allmänhet med skärpa har vänt sig mot SJ-ledningens tankegångar. Vi har varit överens om att så långt som möjligt anpassa samhället till alla människors behov, alltså även till de handikappades. Att något undantag skulle kunna medges för SJ faller på sin egen orimlighet. Brandmyndigheterna har särskilt pekat på de ökade svårigheterna vid olyckor som blir en följd av den nya vagnkonstruktionen. Det finns f. ö. anledning att brännmärka det hemlighetsmakeri som omger hela denna fråga, där det varit praktiskt taget omöjligt att få en adekvat information om hur de nya vagnarna kommer att se ut och hur de är konstruerade.

I utredningen Handikappad kollektivtrafik, HAKO, som ju också kommunikationsministern nämner i sitt interpellationssvar, sägs det bl. a.: "Utredningen anser att anpassningen av trafikmedlen till alla trafikanters – och således även till de handikappades – behov bör ingå som en naturlig del i trafikföretagens och färdmedelstillverkarnas planering." Eftersom SJ var representerat i utredningen och ställde sig bakom den citerade meningen, borde det ha varit en bjudande plikt för SJ

*Om åtgärder för att
förbättra kollektiv-
trafiken*

att söka leva upp till målsättningen, när företaget går att praktiskt genomföra åtgärder på det här området. Att såsom skett avvisa de handikappades krav på bättre tillgänglighet framstår för mig som cyniskt. Att behöva färdas i godsfinkor om man är rullstolsbunden är en grotesk ordning, och en ändring måste enligt mitt förmenande ske när det gäller de handikappades situation på området.

Jag hade, som jag sade tidigare, hoppats att statsrådet skulle ha avhållit sig från att inta hållningen "det här är inte mitt bord". I den lilla del av svaret som behandlar den särskilda frågan om de nya SJ-vagnarna säger statsrådet emellertid att "det är SJ och inte regeringen som skall avgöra hur SJ:s vagnpark skall utformas --". Naturligtvis bör den fördelningen av ansvaret vara naturlig. Det kan dock, som jag sade tidigare, finnas fall då även ett statsråd måste visa kurage för att hävda allmänintresset. Tyvärr tycks inte herr Turesson vilja leva upp till ett sådant ansvar.

Jag har tidigare liksom andra talare här, och statsrådet själv f. ö., påmint om HAKO-utredningen. Också statsrådet menar att de riktlinjer HAKO-utredningen har gjort till sina är väl avvägda, och han delar utredningens synpunkter. Av någon anledning tycks nu statsrådet mena att den aktuella vagnkonstruktionen fyller de krav utredningen ställt upp. Av de uttalanden som jag inledningsvis refererade – och som i hög grad föranledde min fråga – måste man tyvärr dra slutsatsen att de handikappade skall hänvisas till andra färdmedel än SJ:s personvagnar. Jag tycker att den inställningen är minst sagt upprörande.

Det har väl inte undgått statsrådet Turesson att den här frågan har föranlett många att fatta pennan och skriva artiklar i tidningar och på annat sätt göra sin mening gällande. Författaren Sven O. Bergkvist i Sollentuna hade en hörnartikel i Dagens Nyheter i början av oktober, där han skrev en del tänkvärda ting. Jag tycker att det i den här debatten finns anledning att vidarebefordra de synpunkter han anför, och jag vill citera ett kort avsnitt ur denna artikel:

"Vid en DHR-uppvaktning har kommunikationsminister Bo Turesson sagt att han inte kan bestämma över vagnarnas inredning. Det är SJ:s och Lars Petersons bord! Och då blir det ju i första hand fråga om pengar. Billigast vore väl att placera i godsvagnar, folk som få. Det finns ju exempel på att det går. Lars Gunnar Emmoth, gravt rörelsehindrad men flitig resenär och f. ö. författare till ett par böcker om sitt liv som handikappad, vet hur det är att färdas bland tidningspackar, gravurnor, fågelburar och papegojor. Det vore kanske något för andra också, från direktörer, tjänstemän till s. k. vanliga arbetare? Att det är kallt och dragigt i finkorna och att man lätt blir förkyld och drar på sej ständiga blåskatarrer – det är väl inte hela världen? Huvudsaken är väl att SJ går ihop och på längre sikt kanske ger en slant över . . ."

De här orden är ganska bittra. Men, herr kommunikationsminister, jag tror ändå att det är klokt av oss att göra oss förtrogna med hur människor med handikapp känner sig i en situation där inte deras mest elementära behov blivit tillgodosedda. Det är vår uppgift, oavsett om vi sitter i

*Om åtgärder för att
förbättra kollektiv-
trafiken*

regeringen eller i riksdagen, att försöka se till att deras behov blir tillgodosedda, om inte andra som har att verkställa riksdagens beslut är införstådda med att det också borde vara deras uppgift.

I en artikel i tidningen Kommunalarbetaren, nr 19 i år, tar man upp frågan om de handikappovänliga vagnarna och skriver:

”Detta är utmanande, ja mer än så, det är fräckt. SJ är hela folkets järnväg. Alla är med om att finansiera SJ:s underskott, alla har rätt att resa med SJ. Med tanke på konkurrensen om resandeströmmen, en femte semestervecka och turismen är det urbotat dumt att sänka resestandarden på tågen.

Vad gör då kommunikationsministern? Sannolikt är han ute och cyklar i samma vilsna slingor som då han sa sig sakna möjligheter att gripa in i den här frågan. Det är skräp till statsråd som inte orkar företräda ett folk mot en generaldirektör.”

Det här var alltså Kommunalarbetarens synpunkter.

Nu säger kommunikationsministern i sitt svar bl. a. att ”de nya vagnarna i olika avseenden innebär väsentliga förbättringar för resenärerna i allmänhet och inte minst för flertalet av de handikappade”. Jag vill fråga herr kommunikationsministern: Vad bygger han detta sitt påstående på? Är alla de myndigheter – jag nämnde brandmyndigheterna – som har intressen i det här sammanhanget och andra som har yttrat sig rörande den här frågan, alldeles utan möjligheter att bedöma huruvida de nya vagnarna är bättre eller sämre? Det här är ett påstående kastat rakt ut i luften, och jag skall med intresse lyssna på vad kommunikationsministern har att säga om saken och hur han vill underbygga sitt påstående.

Sedan säger kommunikationsministern någonting som förvånar mig. Han talar om att vagnarna kommer att beställas och levereras och att de första blir klara i början av 1979. Han ”förutsätter att SJ då gör de ändringar som eventuellt kan komma att visa sig motiverade”. Detta skall alltså ske sedan man fått erfarenhet av hur de nya vagnarna fungerar.

Jag trodde inte, herr Turesson, att det var nödvändigt med någon försöksverksamhet när det gäller denna fråga. SJ är ett gammalt trafikföretag som sysslat med sådana här frågor under många år – jag vet inte hur många, men i varje fall är det så länge att man vid det här laget väl borde veta vad som är lämpligt och vad som inte är lämpligt. Därför tror jag att det vid närmare eftertanke hade varit bättre att inte skriva på det sätt som skett. Man skall inte senare behöva bygga om vagnar som ännu inte står på verkstadsgolvet under produktion. Man skall inte behöva umgås med planer på att bygga om dessa vagnar sedan de gått i trafik en tid. Jag tror att det finns anledning för herr Turesson att med den position han numera har tänka om och positivt medverka till att vi får en ändring på denna punkt till nytta och glädje för de svenska och även utländska resenärer som förhoppningsvis kommer att använda våra järnvägsvagnar i framtiden.

EIVOR MARKLUND (vpk):

Herr talman! Karl Hallgren är förhindrad att själv ta emot svaret på sin fråga, och jag vill därför i hans ställe tacka för svaret. I min kommentar skall jag försöka att hålla mig åtminstone i närheten av tidsgränserna för enkla frågor.

Karl Hallgrens fråga gällde om SJ:s inköpspolitik överensstämmer med regeringens uppfattning. Kommunikationsministern har i sitt skriftliga svar angett en positiv inställning till de handikappades behov av att kunna utnyttja kollektiva färdmedel. Men detta är tydligen inte SJ:s uppfattning.

Kommunikationsministern säger att han inte närmare vill gå in på skillnaderna mellan nya och gamla vagnar, men enligt uppgift från de handikappades organisationer tillåter inte de nya vagnarna att ordinära rullstolar tas ombord. Det är likaså omöjligt för personer som använder kryckor, kryckkäppar eller stödbockar, vilket blir allt vanligare bland äldre, att använda vagnarna. Det är också förenat med mycket stora svårigheter att ta sig in på tågen med barnvagn.

För att konstatera dessa problem behöver man inte vänta tills vagnarna är klara, herr Turesson. Det räcker med att man har tillgång till en tumstock. Det som jag ifrågasätter torde inte vara möjligt när det gäller de nuvarande vagnarna, men vari består då de väsentliga förbättringarna?

Det är också symtomatiskt och i och för sig i överensstämmelse med den borgerliga politik som förs av regeringen att i sådana här frågor hänvisa till den ansträngda samhällsekonomin. Det är på det sociala området som det skall sparas, och där finns de största behoven. Det är en dålig tröst för de handikappade att säga att regeringen tänker genomföra HAKO-utredningens förslag så snart det ekonomiska läget så tillåter.

Jag hävdar därför att Karl Hallgrens fråga kvarstår obesvarad.

Det är SJ som bestämmer detaljerna, säger kommunikationsministern. I likhet med Börje Nilsson och andra hävdar jag att detta inte är en fråga om detaljer. Det är en fråga av principiell betydelse för trafikpolitiken. Skall gamla, handikappade och småbarnsföräldrar kunna använda de kommunikationsmedel som SJ ställer till förfogande eller inte? Det är det som det gäller, och det är detta som regeringen måste uttala sig klart om.

Det handlar alltså inte om utrustningsdetaljer av underordnad betydelse, utan det handlar om huruvida grupper i samhället medvetet skall utestängas från möjligheten att använda allmänna kommunikationsmedel. Om vi skall se på frågan ekonomiskt måste det väl ändå vara billigare och bättre att från början bygga vagnarna så att de blir handikappanpassade än att bygga om dem senare.

Jag vill alltså upprepa min fråga: Kommer regeringen att vidta åtgärder för att få SJ att ändra på utformningen av de beställda vagnarna, eller har regeringen överlämnat åt SJ att ta hand om också den principiella inriktningen av trafikpolitiken? Det förefaller så.

Till sist: Vilka handikappade eller grupper av handikappade skulle komma att få fördelar av den nu föreslagna utformningen av vagnarna? Har kommunikationsministern, om det finns sådana handikappade, kontrollerat med dem om de bedömer fördelarna som så avgörande att de är beredda att acceptera vagnarna även om andra handikappade då utestängs?

MARGOT HÅKANSSON (fp):

Herr talman! Det mesta är kanske redan sagt i den här debatten, som har så många talare, men också jag vill tacka statsrådet Turesson för svaret. Bl. a. säger statsrådet att den allmänna målsättningen om integrering av de handikappade i samhällslivet bör vara en självklar utgångspunkt vid utformningen av trafikpolitiken.

Hur kan detta uttalande vara förenligt med SJ:s nya järnvägsvagnar, som här omtalats åtskilliga gånger och som eventuellt är beställda hos Kalmar Verkstad?

Det borde varit självklart att vid en beställning av 150 nya personvagnar dessa hade utformats med beaktande av kravet på handikapptillgänglighet. På 100 meter tåg beräknar man att ta 333 passagerare i stället för som nu är fallet 290 passagerare, eller om vi räknar per vagn 88 passagerare i stället för 62. Det blir alltså mindre utrymme för varje passagerare än f. n. Ryggstöden skall inte vara ställbara, och det blir en in- och utgång i stället för två. Mindre plats kommer att finnas för bagage och kläder, och det blir smalare mellan stolraderna, eftersom vagnarna blir smalare än de vi nu har.

I England har man forskat i hur man skall kunna utforma ett transportsystem för hela folket, och det har klart framgått att en tillfredsställande lösning av de handikappades problem samtidigt innebär bästa alternativen för icke handikappade, vilket inte är förvånande.

I Holland har man dubbla dörrar i mitten av vagnarna, och på de 95 största stationerna finns flyttbara ramper där man kan köra upp en rullstol på tåget. Passagerare som har gångsvårigheter kan givetvis också ha glädje av rampen. I Holland fraktas rullstolar utan kostnad, och det holländska järnvägsbolaget ger årligen ut en broschyr där dess service för de handikappade presenteras. I Holland anser man också att ingångar, biljettkontor, telefoner och toaletter på de större stationerna skall göras handikappanpassade.

När får vi se några dylika initiativ från SJ i vårt land?

I Norge pågår en intressant utveckling av en ny typ av järnvägsvagnar som är handikappanpassade även om de inte helt fyller sitt ändamål. Jag skulle kunna fortsätta den här redogörelsen med exempel från ett flertal andra länder, som har kommit längre än vi på att planera de allmänna samfärdsmedlen så att alla verkligen kan använda dem.

Med den tekniska utveckling vi har i vårt land bör vi trots knappa resurser kunna prioritera en utveckling av ett handikappanpassat

transportsystem inom alla områden av trafiken.

Det skulle kunna ge möjligheter för nya produkter som kan säljas och användas på både inhemsk marknad och export.

Volvo har utvecklat en buss som stannar vid förhöjda plattformar, och med de förändringar som det projektet betyder för de handikappade skulle alla rörelsehindrade kunna klara sina lokalresor. Det finns direktinsteg, mjuk inbromsning och start, sittriktiga säten och plats för rullstol. Kan inte detta möjligen bli en exportvara av betydande mått? I Göteborg skall det här bussystemet byggas upp på en linje på försök.

Om man inte så snart som vore önskvärt kan genomföra HAKO-utredningens alla förslag, har jag svårt att förstå att man inte vid ny- och ombyggnad av kollektiva transportmedel inom alla områden – tåg, buss, tunnelbana, flyg och fartyg – kan förverkliga så mycket som är ekonomiskt möjligt.

Den första nya järnvägsvagnen beräknas vara färdig 1979 och leveransen av alla 150 vagnarna beräknas vara avslutad 1984.

Kan statsrådet Turesson i dag lämna besked om möjligheterna att utforma dessa nya järnvägsvagnar på ett sätt som bättre stämmer överens med den allmänna målsättning statsrådet Turesson i svaret anger att han har?

Statsrådet säger också att det är SJ och inte regeringen som skall avgöra hur SJ:s vagnpark skall utformas i detalj.

Om SJ:s generaldirektör inte delar statsrådets här uttalade allmänna målsättning att trafikpolitiken skall utformas så att den underlättar för de handikappade att utnyttja kollektivtrafiken, vem är det då som skall ha sista ordet när det gäller de 150 nya järnvägsvagnarna – statsrådet Turesson eller generaldirektör Peterson? Vill statsrådet Turesson svara mig också på den frågan?

Sedan kan jag inte försumma tillfället att här gå något i polemik mot två tidigare talare, som säkert haft rätt i det mesta de sagt men som tycker att vår nuvarande dåliga ekonomi helt är baserad på vad som skett under det senaste året. Kunde man kanske inte under 44 år ha gjort ännu mer för de handikappades möjligheter att utnyttja kollektivtrafiken? Detta är sagt med adress till Bertil Zachrisson och Börje Nilsson, som anfört att just det här årets ekonomiska politik har omöjliggjort allting. Om vi fört en sund ekonomisk politik tidigare hade vi kanske haft bättre ekonomi nu. Tänk på det, ni som har haft makten i 44 år.

ROLF SELLGREN (fp):

Herr talman! Jag kommer i mitt anförande också att begränsa mig till de frågor som väckts angående beställningen av de nya SJ-vagnarna. Det är verkligen på tiden att SJ får nya personvagnar. Därför är de beställda 150 vagnarna ett mycket välkommet tillskott. Men brådskan att förnya vagnbeståndet och arbetsmarknadsläget får inte äventyra vagnarnas anpassning till morgondagens behov.

Den stora uppståndelsen kring de beställda vagnarna visar med vilket

Nr 21

Måndagen den
7 november 1977

*Om åtgärder för att
förbättra kollektiv-
trafiken*

Måndagen den
7 november 1977

*Om åtgärder för att
förbättra kollektiv-
trafiken*

stort och brett intresse man följer järnvägens utveckling i vårt land. Det är något positivt, som måste tillvaratas och beaktas av både kommunikationsministern och SJ:s ledning. Gräv inte ner er i försvarsställning utan tag fasta på de krav som framställs och gör det som är tekniskt och ekonomiskt möjligt av det hela.

Om vi i dag inte har exakta lösningar på en anpassning av vagnarna till de handikappades behov måste vagnarnas konstruktion medge sådan anpassning längre fram. Inte heller är högt platsantal i vagnarna det viktigaste kravet för att öka järnvägens attraktivitet. Komfort och tidtabellanpassning svarar mer mot de järnvägsresandes behov.

Opinionen har verkligen en bred och djup förankring. Folkpartiets landsmöte i augusti antog ett kraftfullt uttalande att de nya personvagnarna måste vara handikappanpassade och fylla rimliga säkerhetskrav. I en partimotion från folkpartiet för ett par år sedan krävdes att all kollektivtrafik i princip skall handikappanpassas. Själv har jag både vid personliga samtal med kommunikationsministern och i brev till honom framfört dessa synpunkter. Därför kan jag säga att de handikappade genom alla dessa uttalanden har folkpartiets fulla stöd.

Men det skall klart erkännas att de nya vagnarna i flera avseenden blir betydligt bättre än de nuvarande vagn typerna. Jag är alltså inte överens med Börje Nilsson, som utdömde de nya vagnarna i praktiskt taget alla avseenden. Både insteg och dörrbredd blir klart förbättrade, bortsett från att man snålar in på antalet sidodörrar, vilket jag anser vara en helt onödig inskränkning – på den punkten instämmer jag med flera av talarna. Under hand har andra förbättringar gjorts. Man får nu t. ex. två toaletter i varje vagn.

Utvecklingsarbetet bör dock fortsättas. Jag hänvisar till de rön från utlandet som Margot Håkansson gjorde en mycket god exposé över.

Tyvärre har vi i vårt land ganska sent börjat inse att även de handikappade har rätt till och behov av att utnyttja kollektiva färdmedel. Därför är de kollektiva transportmedlen i dag väldigt eftersatta i tekniskt hänseende. Det ligger då nära till hands att anpassningen av SJ-vagnar, som kanske är de svåraste att anpassa till de handikappades behov, lämnas därhän vid nybeställningar. Men tvärtom borde allt göras för att utnyttja den teknik som finns i dag och så långt möjligt förbereda vagnarna för framtida bättre utrustning.

Det synes mig vara ett grundfel i SJ:s bedömning att man tror att ju fler passagerare man kan packa in i vagnarna, desto lönsammare blir trafiken. I ett svar till riksdagsrevisorerna har SJ gjort jämförelser med komforten i bussar och flygplan. SJ anger i sitt svar att järnvägen måste göra liknande funktionella bedömningar som den konkurrerande busstrafiken och flyget gör i sitt utvecklingsarbete. Framtidens järnvägsvagn skulle med andra ord bli en flygkabin på järnväg och därmed bli mer konkurrenskraftig! Ingenting kan vara felaktigare. För resten har både flygplan och bussar bättre utrymmen för resgods än de planerade järnvägsvagnarna.

Det finns fler och kanske mer vägande kvaliteter än hög produktivitet,

som skall hävda järnvägens konkurrenskraft gentemot buss och flyg. En betydelsefull faktor är komforten, såsom den återspeglas i utrymme för sittplatser, resgods och garderob. En framgång i opinionshänseende är att de aktuella vagnarna nu troligen kommer att utrustas med ställbara ryggstöd mot planerat fasta ryggstöd. Jag vill uttrycka förhoppningen att sätena blir mer sittriktiga än i vissa ombyggda vagnar som nu är i bruk. Passagerare klagar över att man vid längre resor efter ett tag måste resa sig och gå omkring, därför att man får värk i ryggen av de icke omställbara ryggstöden.

Jag hemställer att kommunikationsministern medverkar till att antalet sittplatser i andraklassvagnarna minskas till förslagsvis 82 i stället för som planerat 88, och till ökat utrymme för garderob och resgods. Sannolikt kan man klara detta med ännu mindre indragning av sittplatser. De nya vagnarnas siktfönster kommer eljest att skymmas av upphängda kläder, som i övrigt blir till förfång för fönsterpassagerare.

Kommunikationsministern säger i dag att det är SJ och inte regeringen som skall avgöra hur SJ:s vagnpark skall utformas i detalj. Det är riktigt i sak. Men kommunikationsministern är naturligtvis oförhindrad att föra ett samtal med SJ-ledningen, och i det samtalet har han ett mycket gott stöd av vad som har sagts här i kväll.

Herr talman och herr kommunikationsminister! De nya SJ-vagnarna håller opinionsmässigt på att bli något av en symbolfråga för vad den nya regeringen vill göra för de handikappade och de framtida järnvägsresenärerna. Opinionsen tar inte hänsyn till om det är kommunikationsministern eller SJ-ledningen som skall besluta – man skjuter in sig på kommunikationsministern. Det vore en bra insats om man i framtiden kan se de aktuella personvagnarna som ett uttryck för en framsynt trafikpolitik.

KURT HUGOSSON (s):

Herr talman! Den debatt som vi för här i kväll är litet förvirrande. Den handlar dels om allmänna principer för trafikpolitik och vägpolitik, dels om olika detaljer när det gäller SJ:s vagnars utformning. Därmed inte sagt att det är oviktiga detaljer som vi diskuterar, men det är något av en sammanblandning av äpplen och päron när vi diskuterar å ena sidan allmänna principer för trafikpolitiken och å andra sidan SJ:s vagnars handikappanpassning.

Alltnog, debatten är som den är. Jag avser att i mitt inlägg närmast uppehålla mig vid de principiella trafikpolitiska frågorna.

1970-talet har kännetecknats av våldsamma angrepp på den socialdemokratiska regeringen för dess trafikpolitik. De borgerliga partiernas attacker mot 1963 års trafikpolitiska beslut har varit legio. Förvisso har det funnits anledning därtill.

Under den förutvarande socialdemokratiska regeringen startades en mängd utredningar för att få fram underlag för en ny samhällsekonomiskt inriktad trafikpolitik. Alla dessa utredningar har sammanställts och re-

Måndagen den
7 november 1977

*Om åtgärder för att
förbättra kollektiv-
trafiken*

missbehandlats, och vi hade väntat oss att under innevarande år få en proposition om en ny trafikpolitik. Nu får vi inte den trots att vår nuvarande kommunikationsminister vid flera tillfällen sedan han började sin ämbetsperiod har sagt att "förvisso kommer jag att presentera en sådan trafikpolitisk proposition för riksdagen".

Det är beklagligt att vi inte får den. Bo Turesson hänvisar till det samhällsekonomiska och statsfinansiella läget. Otvivelaktigt krävs på många områden inom trafikpolitiken ekonomiska resurser från samhällets sida om vi skall gå över från ett företagsekonomiskt till ett samhällsekonomiskt tänkande. Men – och det är det väsentliga och viktiga i kvällens debatt – ett klagande och ett fastläggande av de framtida principerna för trafikpolitiken kostar inte ett enda öre. Det är därför med ytterligt beklagande vi konstaterar att den nuvarande regeringen, trots att de i den ingående partierna i flera år har angripit den socialdemokratiska trafikpolitiken, trots att de här i riksdagen har givit utfästelser om en ny trafikpolitik och en ny vägpolitik, inte kan samla sig och redovisa sina principer. Hela underlaget finns, alla de utredningar som Bertil Zachrisson har redovisat finns klara. Orsaken är uppenbarligen inte det statsfinansiella läget utan att regeringen saknar vilja att samla sig kring en ny trafikpolitik.

Jag skall här inte tala om vad de olika borgerliga partierna ställt i utsikt på trafikpolitikens och vägpolitikens område. Riksdagsprotokollen talar ett entydigt och tydligt språk på den punkten.

Statsrådet säger emellertid i sitt svar på Bertil Zachrissons interpellation att trots att han är förhindrad att framlägga en samlad trafikpolitisk proposition, så avstannar icke reformarbetet på trafikpolitikens område. Han hänvisar till en nyligen framlagd proposition angående ändring av vägverkets organisation och vissa vägplaneringsfrågor. Vad innehåller då denna proposition? För det första föreslås att en särskild planeringsavdelning skall inrättas inom vägverkets centrala förvaltning. Det är naturligtvis bra. För det andra föreslås att den nuvarande s. k. behovsinventeringen skall ersättas av en perspektivplanering som på ett bättre sätt skall visa konsekvenserna av alternativa inriktningar av väghållningsverksamheten. Det är naturligtvis också bra.

Men vad är det som en enig riksdag har begärt sedan 1974? Jo, riksdagen har i skrivelser till regeringen krävt att ett förslag till en långsiktig vägplanering skulle föreläggas riksdagen. Det begärde riksdagen 1974, det begärde riksdagen 1975 och det begärde riksdagen 1976.

Vad svarar då vår nuvarande kommunikationsminister på det kravet? Jo, han svarar med ett allmänt tal sida upp och sida ned i propositionen om planering och planering och planering. Förvisso är det bra att vi får en förbättrad planering på vägpolitikens område. Men vad vi behöver på detta område är konkreta besked om efter vilka principer vi skall bygga ut vårt vägväsende.

Herr Turesson talar allmänt om att man skall ta större hänsyn till trafikolycksfallen i vägplaneringen. Förvisso skall man göra det. Men på

vilket sätt? Det får vi inte veta i den här propositionen.

Herr Turesson talar om att vi i vägplaneringen i ökad utsträckning måste beakta miljöaspekterna. Men på vilket sätt vi skall beakta miljöaspekterna står det inte ett ord om i propositionen.

Kommunikationsministern säger vidare i den proposition som han hänvisar till i sitt svar att vi måste ta ytterligare regionalpolitiska hänsyn när det gäller vägpolitiken. Men på vilket sätt vi skall ta dessa regionalpolitiska hänsyn står det inte ett ord om i propositionen.

Slutligen säger kommunikationsministern i sin proposition att vi måste se till att förbättra standarden på de mindre och medelstora vägarna och att det skall ske på bekostnad av utbyggnaden av våra motorvägar. Vi bygger ju knappt några motorvägar i det här landet. Hur skall vi då få resurser till de mindre och medelstora vägarna? Inte ett ord sägs om detta i denna proposition, som kommunikationsministern hänvisar till för att få avlat när han svarar på Bertil Zachrissons interpellation. Och jag frågar mig som västkustbo: Innebär detta principiella ställningstagande att utbyggnaden av E 6, som ur trafiksäkerhetssynpunkt är utomordentligt besvärlig, avstannar?

Med andra ord: Vi får icke ett enda adekvat besked i regeringens proposition 1977/78:10 på vägpolitikens område. Men ändå hänvisar kommunikationsministern till den här propositionen när han svarar på Bertil Zachrissons interpellation om den framtida vägpolitiken.

Riksdagen har begärt att få sig förelagt ett konkret förslag till den framtida vägpolitiken. Men kommunikationsministern säger i sin proposition att han avser att föreslå regeringen att i föreskrifter till vägverket och länsstyrelserna ange den allmänna inriktningen av planen. Men riksdagen, vi politiker i det här huset, som skall dra upp de allmänna riktlinjerna för den framtida trafikpolitiken, den framtida vägpolitiken – vi skall inte få möjlighet att påverka den framtida vägpolitiken trots att riksdagen i tre år i följd har sagt att det här vill vi ta ställning till.

Jag tycker därför att den här hänvisningen i interpellationssvaret är ytterst beklaglig. När vi behandlar propositionen inom en nära framtid här i riksdagen kommer vi naturligtvis ifrån socialdemokratiskt håll att ange våra synpunkter på vägpolitikens område, för vägpolitiken, herr talman, är en väsentlig del av trafikpolitiken. Vi måste se till att den standard som nu har uppnåtts på våra huvudvägar i stort sett bibehålls, att standarden på de lågtrafikerade länsvägarna gradvis förbättras. Jag vill därför till kommunikationsministern vid den här allmänna trafikpolitiska och vägpolitiska debatten ställa följande frågor:

1. Anser kommunikationsministern att driftverksamheten inom vårt vägväsende skall ha en sådan omfattning att servicenivån i framtiden upprätthålls, att periodiska underhållsarbeten utförs på sådant sätt att det i vägnätet investerade vägkapitalet vidmakthålls och förbättringsarbeten görs så att den fast anställda driftspersonalen hos vägverket får en rationell, årsbalanserad sysselsättning?

2. Vad är kommunikationsministerns uppfattning om trafiksäkerhe-

Måndagen den
7 november 1977

*Om åtgärder för att
förbättra kollektiv-
trafiken*

ten? Enligt socialdemokraternas uppfattning får trafiksäkerheten åtminstone inte försämrats. Drifts- och byggnadsåtgärder på vägpolitikens område måste utföras i så stor utsträckning att antalet trafikolyckor i vart fall inte ökar i framtiden.

3. Vad är kommunikationsministerns uppfattning när det gäller beläggning av våra grusvägar? Kommunikationsministern säger i sin proposition att vi måste se till att förbättra det sämre vägnätet – men på vilket sätt? Vad har kommunikationsministern för målsättning? Vilken trafikintensitet skall gälla för att man skall se till att det blir beläggning på våra grusvägar? Det är en målsättningsfråga som uppenbarligen riksdagen skall ta ställning till. Samma sak gäller bärigheten på våra vägar. Där säger kommunikationsministern rent allmänt i sin proposition att vi skall förbättra bärigheten för att underlätta skogstransporter och andra tunga transporter. Det här är frågor som riksdagen hade väntat sig att få ta ställning till, men intet om detta finns i propositionen trots att kommunikationsministern i en regeringsförklaring har sagt att riksdagen skall få ta ställning i de här frågorna.

4. Kommunikationsministern uttalar i sitt interpellationssvar att reformarbetet fortsätter på ett annat område. Det gäller ett förslag till nya sjöfartsavgifter. Det är intressant att ta del av det förslaget. Jag skall bara exemplifiera den nuvarande regeringens politik i den del av trafikpolitiken som har med sjöfart att göra, och som västkustbo och som representant för Göteborgs kommun i den här riksdagen skall jag göra det med utgångspunkt i kostnaderna när det gäller de statliga sjöfartsavgifterna för Göteborgs hamn.

År 1976 betalade trafiken på Göteborgs hamn i runt tal 30 miljoner i statliga sjöfartsavgifter. I den proposition som kommunikationsministern nu har presenterat för riksdagen föreslår han en omläggning av de statliga sjöfartsavgifterna som innebär att år 1979 kommer de statliga sjöfartsavgifterna för trafik som går på Göteborg att öka från i runt tal 30 miljoner till 58 miljoner. Det är nästan en fördubbling.

Göteborgs hamn har sedan 1960 investerat 600 milj. kr. Sjöfartsverket, vars kostnader det är fråga om, har under motsvarande period investerat 6 milj. kr., alltså en hundradel av vad Göteborgs kommun har investerat. År 1977 får Göteborgs kommun 40 milj. kr. i kommunala hamnavgifter. Det kanske stiger till 45 miljoner år 1978. Men då tar staten ut 58 milj. kr. i statliga hamnavgifter. Detta är ett exempel på den borgerliga regeringens trafikpolitik, på politiken inom ett område som är ytterst väsentligt, kanske inte så mycket för Göteborg som för svenskt näringsliv.

Göteborgs hamn är ju Nordens centralhamn. Göteborgs hamn konkurrerar med kontinenthamnar som Rotterdam och Hamburg när det gäller den transoceaniska trafiken, och konkurrenssituationen är ytterst besvärande. Rotterdam och Hamburg har stora statliga subsidier för sin verksamhet, men i Sverige lägger vi stora statliga avgifter på den transoceaniska hamnen, och vi fördubblar dem på ett år. Det kan innebära att Sverige blir av med den centrala transoceaniska trafiken. Det kan innebära

att den transoceaniska sjöfarten inte går på Skandinavien utan på kontinenten. Vad blir följden av det, herr kommunikationsminister? Jo, det innebär en merkostnad för svenskt näringsliv på 350 milj. kr. per år. Det är inte jag som har räknat ut det, utan det har näringslivet gjort. Är det en vettig trafikpolitik att vi eventuellt riskerar att förlora en transoceanisk trafik genom en omläggning av den statliga sjöfartspolitikerna, samtidigt som vi vet att svensk sjöfart i dag arbetar under ytterst besvärande förhållanden?

Jag har, herr talman, tagit dessa exempel på vägpolitikens område och på sjöfartspolitikens område, eftersom herr kommunikationsministern i sitt svar till Bertil Zachrisson på hans interpellation när det gäller de allmänna riktlinjerna för den framtida trafikpolitiken säger: Reformarbetet stannar inte. Vi har lagt fram förslag när det gäller vägpolitiken, och vi har lagt fram förslag när det gäller sjöfartspolitikerna.

Men, herr talman, de förslagen ber man nästan Gud bevara sig ifrån!

Vi måste se till att riksdagen får möjligheter att ta ställning till de framtida riktlinjerna för trafikpolitiken och vägpolitiken. Riksdagen måste se till att vi även i fortsättningen driver en sådan hamnpolitik i det här landet att vi kan slå vakt om svenskt näringsliv och att vi får behålla vår transoceaniska trafik.

Kommunikationsministern **BO TURESSON:**

Herr talman! Kurt Hugosson började med att säga att han fann den här debatten förvillande. I det avseendet – kanske det enda – kan jag hålla med honom fullständigt, inte minst mot bakgrunden av Kurt Hugossons eget stora inlägg rörande riksdagsbehandlingen av en vägproposition, som först så småningom kommer att behandlas av riksdagen. Det är inte så vanligt, men däremot förvillande, att man behandlar en ännu inte lagd proposition i samband med en interpellationsdebatt.

Min uppgift att efter dessa nio inlägg nu hinna svara på alla frågor och bemöta alla angrepp kan naturligtvis te sig ganska hopplös. Jag vill emellertid börja med att säga, att när jag vid flera tillfällen under det gångna året från den här platsen har utlovat en trafikpolitisk proposition så har jag menat allvar. Jag har naturligtvis en stark ambition att få sätta mitt namn under en proposition som innebär en förnyelse av den statliga trafikpolitiken. Men omständigheterna har gjort att detta inte varit möjligt. Det har enligt regeringens bedömning sett sig meningslöst att lägga fram en trafikpolitisk proposition utan att samtidigt kunna satsa de medel som behövs för att förverkliga intentionerna.

Låt mig försöka skumma av en del av det som har sagts i debatten.

Eric Carlsson frågade hur man skulle kunna öka antalet resande på SJ. Ja, enligt den statistik som finns har ökningen sedan 1972 varit ungefär 20 %, och det är en mycket glädjande ökning, som vi naturligtvis skall vara rädda om. Det finns knappast någon form av trafik som jag personligen skulle vilja se utvecklad så mycket som SJ:s trafik på medellånga avstånd, och där kan vi vinna väldigt mycket ur energibespa-

Måndagen den
7 november 1977

*Om åtgärder för att
förbättra kollektiv-
trafiken*

ringssynpunkt, ur miljöförbättrande synpunkt och med hänsyn till ökad trafiksäkerhet på våra vägar.

Eric Carlsson och många andra efter honom har sagt att de nya vagnar som SJ nu utvecklar inte kommer att göra det lättare, utan kommer att göra det svårare för massor av människor att åka tåg. Det är fel. De kommer att göra det betydligt lättare för äldre människor och för människor med rörelsehinder att komma in i vagnarna, att under resan finna sig till rätta och att utnyttja toalettutrymmena. Det är inget som helst tvivel om detta: de bredare dörrarna, de lägre, lutande instegen där varje trappsteg är 5 cm lägre än de gamla, de nerdragna dörrarna som hindrar snö och is att göra instegstrappstegen hala, de bättre placerade handtagen som man inte behöver söka efter runt ett hörn som i de gamla vagnarna kommer att göra det betydligt enklare för äldre människor och för människor med rörelsehinder att ta sig in – men de kommer inte att göra det lättare för rullstolsbundna.

Jag sade i mitt svar att när vi nu får sådana här vagnar levererade från 1979 och framåt – de kommer successivt – får vi se hur de fungerar när de kommer ut i trafiken. Jag kan inte alls se något märkvärdigt i att man vill pröva ett nytänkande i vagnskonstruktion i praktisk verklighet. Jag är helt övertygad om och jag utgår från att om det visar sig att vagnarna är behäftade med någon konstruktionsdetalj som inte gör det lämpligt att fortsätta leveranserna sedan t. ex. 20 vagnar har levererats, kommer man att se till att de återstående 130 ändras på den punkten. Det lovar jag att vi från departementet och från SJ:s ledning gemensamt skall verka för.

Det har beträffande SJ:s möjligheter att ta hand om rullstolsbundna personer sagts väldigt mycket, och mycket är riktigt. Jag är personligen medveten om de svårigheter som finns, de säkerhetsfrågor som måste lösas. Det är inte bara det att rullstolen måste vara förankrad så att den inte rutschar i väg vid en häftig inbromsning, dessutom har den som sitter i rullstolen många gånger minskad balans och kan komma att råka ut för en olycka.

Det har i några länder gjorts försök att utforma specialvagnar för rullstolsbundna. Men det finns icke någon riktigt genomtänkt och konsekvent utförd konstruktion. Jag hörde i förra veckan att det skulle finnas något liknande i Holland, och som ett uttryck för hur intresserad jag är att kunna medverka till detta beställde jag genast biljett för att resa ned över en dag och titta på detta. Jag bad ambassaden ta reda på om järnvägsfolket där ville visa upp en sådan vagn för mig och en av mina medarbetare. Men det visade sig att det inte fanns någon sådan vagn. Det enda som finns är en liten plattform som man lägger snett från perrongen och upp till vagnen för att på vanligt sätt rulla upp en rullstol. Jag inställde självfallet resan.

Jag har för avsikt att inom den närmaste tiden uppdra åt statens järnvägar att tillsammans med bl. a. företrädare för de handikappades intressen utveckla en vagn typ, som i sin grundläggande konstruktion till-

*Om åtgärder för att
förbättra kollektiv-
trafiken*

godoser de rullstolsbundna resenärernas krav på bekvämlighet och säkerhet. Det uppdraget skall redovisas för regeringen så snart som möjligt, och sedan har regeringen att ta ställning till eventuell anskaffning. I sådant fall där man har en konkret utformad vagn typ att ta ställning till är det möjligt för regeringen att anvisa anslag för beställning av dylika vagnar. Vi har inte något ministerstyre. Regeringen kan föreslå riksdagen att av ett anslag för beställningar av rullande materiel så och så mycket skall användas för just denna typ av vagnar. Jag hoppas att det inte skall dröja länge innan detta utredningsuppdrag har lett till resultat, så att jag kan föreslå regeringen att lägga ett sådant förslag på riksdagens bord.

I anslutning till den nya omgången av den regionala trafikpolitiken kommer självfallet regeringens syn på de trafikpolitiska frågorna att presenteras för riksdagen. De som har uttryckt tvivel härom – det var främst Bertil Zachrisson – kan vara helt övertygade om att regeringen inte skall komma tomhänt till riksdagen.

Ett viktigt inslag i denna syn på trafikpolitiken är just vägfrågorna. Detta har kommit till uttryck i den proposition som Kurt Hugosson alldeles nyss ägnade så stor uppmärksamhet. Vi har där föreslagit att vi skall få ett betydligt förstärkt regionalt inflytande i vägplaneringen. De frågor som jag har aviserat kommer naturligtvis att tillmätas större betydelse än hittills. Jag tänker då på beläggningen av grusvägnätet och förstärkningar av de vägar som inte har tillräcklig bärighet i tjällossningstider. Där har vi ännu inte kunnat lägga fram några preciserade riktlinjer, men vi har uppdragit åt vägverket att förbereda den saken och sedan presentera förslag till program.

Den trafikpolitiska utredningen har ännu inte lagt fram något förslag till lösning av kostnadsansvarighetsfrågorna. Det visste vi naturligtvis redan i våras, och jag anför det inte som en ursäkt eller som något försvar. Men detta faktum är givetvis – eller bör vara – ett skäl för att inte känna alltför stark sorg över att vi inte nu lägger fram någon samlad trafikpolitikproposition. Det är uppenbart att när vi får de frågorna klara och remissbehandlade från trafikpolitiska utredningen, så blir det en fördel att få in det materialet i den samlade trafikpolitiska långtidslösningen.

Beträffande vissa frågor som rör den regionala trafikförsörjningen är jag helt överens med Ingemar Konradsson om att vi bör sträva efter ett enklare bidragssystem. Vi bör naturligtvis se till att huvudmannafrågorna och koncessionsfrågorna löses på ett rationellt sätt. Det är inte rationellt i dag. Men vems är felet? Även i det avscendet är det ett arv från den gamla regimen, som mycket väl hade kunnat rätta till koncessionsfrågorna under många års regering. Men det skall vi göra i samband med den trafikpolitiska propositionen.

I det sammanhanget vill jag anknyta till vad Bertil Zachrisson sade i början av sitt inlägg, där han talade om att jag var ett av offren för den bedrövliga ekonomiska politik som den borgerliga regeringen fört. Men snälla Bertil Zachrisson! Vi är alla offer för resultatet av den be-

drövliga ekonomiska politik som den föregående regeringen förde och som nu blommar ut på ett så beklämmande sätt på så många områden.

Det kommer förslag, herr Ingemar Konradsson, om en modernisering av YTF. Även det är en föråldrad lag som för länge sedan borde ha moderniserats. Vi hoppas att det sker under vårriksdagen. Vidare kommer det att framläggas förslag om ändring av bussbidragssystemet. Nu lyser lampan, så jag får i ett kommande inlägg ge de återstående kommentarerna till vad som sagts.

ERIC CARLSSON (c):

Herr talman! Herr Turesson säger att resandet med statens järnvägar har ökat. Jag hänvisade till statens järnvägars årsberättelse för det senaste året som jag fått i dag. Den visar ingen ökning. På längre sikt blir det kanske en ökning. A la bonne heure, jag accepterar detta, men får jag då säga till statsrådet och till statens järnvägar: Man bör vara rädd om de resenärer som man lyckats få under de här åren och se till att man får behålla dem och även få nya resenärer. Det är från den utgångspunkten vi i dag har diskuterat resemöjligheterna för människor med rörelschinder och andra besvär.

Under den gångna veckan har vi också erhållit "rapport nr. 8 om välfärdens fördelning" i det här landet. Denna rapport visar att många människor är rörelschindrade, inte minst gäller detta åldringarna. De är också ofta ovana vid att resa. Man har anledning att beakta deras situation när de nya vagnarnas utformning diskuteras.

Statsrådet sade att de nya dörrarna, det blir en dörr i varje vagn, blir breda och mycket bättre än de gamla. Bredden ökar bara 11–16 cm, dvs. från 64–69 cm till 80 cm. Det är den förändring som sker, men den tar inte bort några köer vid vagnarna vid avstigning och inte heller vid påstigning – det skall vi ha klart för oss.

Om man reducerar platsantalet i vagnarna med ett par sittplatser, har man möjligheter att utan större problem få ett tvådörrssystem i vagnarna. Jag har en ritning på vagnarna och vågar påstå att det förhåller sig på det sättet.

Kommunikationsministern sade i sitt svar i dag att han i princip helt ställer sig bakom HAKO-utredningens förslag. Vidare lovade kommunikationsministern att om inte vagnarna blir bra, skall han verka för ändring av de levererade vagnarna. Här har en bred opinion påvisat brister i de nya vagnarna, bl. a. i fråga om dörrarna. Är det då inte bättre, herr statsråd, att göra ändringarna innan man börjar produktionen? Man är ju i dag medveten om att de är felaktiga.

Representanter för samtliga partier har i dag anslutit sig till HAKO-utredningens propåer, och alla har också varit ense om att riksdagen har det övergripande ansvaret för trafikmedlens utformning. Det gäller lagar och förordningar om trafiken, om fordonens utrustning och standard m. m. Självfallet måste då riksdagen ha ett ansvar för de kollektiva trafikmedlens utformning. Detta gäller också statens järnvägar. Statens järn-

vägar har monopol och måste därför se till att lösa sina uppgifter på ett riktigt sätt.

Riksdagen är beredd att ta ett övergripande ansvar för en rikare och bättre vardag för medborgarna. Från alla håll har det sagts ifrån här i dag beträffande trafikmedlens utformning att personvagnarna måste få en mera ändamålsenlig utformning, att servicen och trivseln skall förbättras i vagnarna och att trafiksäkerheten skall beaktas. Det gör man om man rättar till de brister som påtalats här i dag – till gagn för alla resenärer.

Jag skulle vilja rekommendera herr statsrådet att finläsa protokollet över dagens debatt. Det protokollet kommer att visa var riksdagen står.

Jag hävdar också att ett statligt ämbetsverk skall underordna sig riksdagen. Vill verket inte detta, skall kommunikationsministern göra klart för den det vederbör att det är riksdagen som har det övergripande ansvaret. Det gäller alla statliga verk, oavsett vilken generaldirektör de har.

BERTIL ZACHRISSON (s):

Herr talman! Det blir i detta samtal litet underliga kastningar mellan detaljspörsmål och principfrågor. Jag är inte den som bär skulden till det, och jag tycker att vi i framtiden borde försöka undvika en sådan ordning i debatter av detta slag.

Jag vill återkomma till frågan om behovet av ett ställningstagande från regeringen till den regionala trafikplaneringen. Jag fattade inte riktigt vad kommunikationsministern sade alldeles nyss. Han framhöll att han inte skall komma tomhänt till riksdagen utan att det i någon oviss framtid skulle redovisas någonting på detta område. Det var inte alls något sådant jag frågade efter. Jag säger att vi nu behöver få en bedömning. En sådan är viktig av alla möjliga skäl, och jag redovisade några.

Riksdagen behöver det ur rent demokratisk synpunkt för att få en uppfattning om grundvalen för det trafikpolitiska arbetet framöver. Man behöver det ute i regionerna när man skall ta itu med det utvecklingsarbete som herr Turesson nu initierar. Jag vill alltså i all vänlighet föreslå kommunikationsministern att han, i samband med att han utformar anvisningar för det nya regionala planeringsarbetet, redovisar sådana ställningstaganden från regeringen som jag efterfrågat, men naturligtvis inte bara avseende detaljer av olika slag utan också en övergripande planering. Det är rimligt att lämna en sådan redovisning, för att ändå någonting skall kunna göras i detta bedrövliga läge.

De moderata studenterna har beskrivit den regering som vi nu är begåvad med som svärmodets regering, och den verkar stundtals vara totalt paralyserad i detta sitt ekonomiska svärmod. Jag skall inte ta upp det löjliga pratet om vem som har skulden till förhållandena. Ibland undrar man dock om herr Turesson verkligen företräder regeringen eller fortfarande är kvar i opposition. Han ger välmenande löften om att en mängd åtgärder skall vidtas och skäller sedan på den socialdemokratiska

Nr 21

Måndagen den
7 november 1977

*Om åtgärder för att
förbättra kollektiv-
trafiken*

Måndagen den
7 november 1977

*Om åtgärder för att
förbättra kollektiv-
trafiken*

regeringen. Det är en ganska säregen debatteknik. Ta initiativ och gör någonting! Se åtminstone till att de jobb som kan göras utan ytterligare medelstillskott blir utförda, om ni nu inte har några pengar!

Jag pekade på en sådan möjlighet inom kollektivtrafikens område, och herr Konradsson var också inne på det. Det går att ta upp frågan om huvudmannaskapet i regionerna utan att vi väntar på lösningen av de andra frågorna. Ingen vet ju när ni får pengar för att lägga fram några propositioner i de frågorna.

Landstingsförbundet, som ju är närmast sörjande i detta fall, säger i sitt remissyttrande över länskortsutredningens förslag precis som utredningen att det är frågan om huvudmannaskapet – eller snarare bristen på ett sådant – som är proppen i reformarbetet. I Landstingsförbundets tidning går man t. o. m. så långt att man säger att det handlar mer om former än om pengar. Därför borde detta arbete komma i gång redan nu, allra helst som vi är medvetna om att det tar tid.

Sedan några ord om propositionen om vägplaneringen, som jag inte hade tänkt komma tillbaks till. Herr Turesson beklagar att vi har tagit upp en diskussion om den frågan, men det är han själv som har inbjudit till den dansen genom att göra denna proposition till ett nummer i sitt försvar.

Jag skall bidra med ett försök till förklaring av varför denna proposition har dykt upp. Den är helt enkelt nödvändig för att rätta till ett mycket dumt beslut som de borgerliga partierna drev igenom i riksdagen i fjol, nämligen att till vägverket överföra det s. k. 200- miljonersanslaget, som stod till regeringens förfogande. Om herr Turesson haft detta anslag till sin disposition i dag, hade propositionen delvis varit onödig. Den politik som skall föras är i stort sett densamma som förut. Vägplaneringen blir bara mer byråkratisk och mindre flexibel. Sanningen är den att propositionen främst är att betrakta som ett omstruktureringsförslag för att binda upp vägverket inom gällande resursramar, och den har mycket litet med en ny vägpolitik att göra.

Men propositionen är intressant från en annan utgångspunkt. Den är nämligen ett utmärkt exempel på att det går att bryta ut delar ur en i och för sig önskvärd sammanhållen trafikreform. Och om det nu går att göra det på vägpolitikens område, varför gör Bo Turesson då inte det också på andra områden – på kollektivtrafikområdet och handikappområdet osv. – där det finns viktiga avsnitt som kan särbehandlas, för att därmed förbättra de ekonomiska reformerna när de kommer? Bo Turesson har en kollega i regeringen som tycker att man skall ersätta pengar med fantasi. Jag anser kanske att hon går litet för långt i sin entusiasm, men nog skulle det vara bra om kommunikationsministern prövade litet av hennes recept. Handlingsförklaring kan få förödande verkningar för framtiden.

De handikappade skall stå över på grund av brist på pengar – det har vi fått reda på i dag, och jag har sagt vad jag tycker om det förut. HAKO-utredningens ganska blygsamma förslag har vi inte råd med, trots

att de handikappade själva har satt just de här reformerna på kollektivtrafikområdet högst på sin lista. Men regeringens prioriteringar, herr Turesson, verkar för mig litet egendomliga. På ett annat område som ligger herr Turessons ansvarsområde nära, nämligen radioområdet, har regeringen dammat av ett gammalt förslag från televerket som skulle kunna ge organisationerna en egen radio. Det betackar sig nu de allra flesta organisationerna, bl. a. handikapporganisationerna, för. De vill inte ha en sådan radio. Men det de inte vill ha skall regeringen pracka på dem, det har den pengar till. Man kan verkligen undra hur det står till med samordningen och prioriteringarna inom regeringens kansli.

ROLF SELLGREN (fp):

Herr talman! Jag fann ett engagemang hos statsrådet som bådade gott. Han lovade med viss ömfas att verka för förbättringar av vagnarna, när några var i bruk. Det är alldeles klart att man kan se behov av förbättringar, när vagnarna väl är i bruk, men jag är helt övertygad om att mycket kan göras med dem för att öka bekvämligheten och åtkomligheten redan på ritningsstadiet. Med tanke på det engagemang som statsrådet visade här tror jag att de samtal som han avser att hålla redan pågår; jag har en känsla av att han bara inte talar om det. Det skulle vara bra, om statsrådet gjorde klart för oss att han verkligen har de här kontakterna – de kan ju förbättras efter de klara åsikter som har uttryckts här i riksdagen i dag.

Visst är den här debatten något förvillande eller förvirrande – det beror på vem som säger det. Och det är den verkligen, även beroende på vad som sägs av dem som framhåller det. Jag tycker att både herr Zachrisson och herr Hugosson skryter väldigt mycket över vad den förra regeringen har gjort. Man märker hur kammen växer på dem för varje anförande de håller och ju längre de talar. Men vad är det den förra regeringen har gjort? Varför startade den detta omfattande utredningsarbete? Innan det utredningsarbetet kom i gång krävdes det kraftiga påtryckningar från den dåvarande oppositionen om att man verkligen skulle se över den statliga trafikpolitiken. Den regeringen hade sannerligen brist på fantasi när det gällde vad den skulle ta itu med. Den behövde en riktigt ordentlig spark för att komma i gång med utredningsarbetet.

Herr Zachrisson har fräckheten att säga att det ekonomiska läget är en följd av vad den nuvarande regeringen har ställt till med. Man saknar ord för att kunna bemöta sådant; det är en fräckhet så djup att herr Zachrisson, med den heder han i övrigt visar, borde rodna medan han talar.

Att på nytt ta upp de 200 miljonerna för ett statsrådsstyre tycker jag verkligen är att visa brist på fantasi. Har några pengar vållat problem, är det väl de särskilda anslagen! Och jag tänker mig att de skulle vålla ännu större problem i dag. Från vägverket, från facket och från andra håll har klargjorts att sådana särskilda anslag inte är speciellt praktiska och skulle vara ännu svårare att administrera i ett kärvt ekonomiskt

läge – inte beroende på den nuvarande regeringen, utan framför allt beroende på det internationella läge vi befinner oss i, den strukturomvandling vi befinner oss i och även, i icke ringa utsträckning, beroende på konsekvenserna av den regeringspolitik som fördes före regeringsskiftet 1976.

LARS HENRIKSON (s):

Herr talman! Det kanske ändå finns vissa utsikter att herr Turesson börjar tänka om, såsom jag avslutningsvis i mitt förra inlägg uppmanade honom att göra. Jag skall återkomma till det.

Han säger nu att de nya vagnarna inte är bättre för en viss grupp, nämligen för de rullstolsbundna. I sitt interpellationssvar säger han att "den allmänna målsättningen om integrering av de handikappade i samhällslivet bör vara en självklar utgångspunkt vid utformningen av trafikpolitiken". Jag vill fråga statsrådet om inte också de handikappade kan göra anspråk på denna integrering. De som är rullstolsbundna torde tillhöra de grupper som allra bäst behöver samhällets stöd. Denna integrering skall inte bara vara ett vackert talesätt, som vi som har våra lemmar i behåll använder oss av ibland, utan jag anser att det ligger makt uppå att se till att vi verkar för att denna integrering även inkluderar de rullstolsbundna.

Jag måste säga att det förvånar mig att herr Turesson vidhåller att de här nya vagnarna i väsentliga avseenden skulle vara bättre än de vagnar vi nu känner till. Såvida jag har uppfattat honom riktigt har han nämnt bara en enda förbättring, nämligen att fotstegen är lägre och att det följaktligen är lättare att ta sig upp på dem och att dörrarna är några centimeter bredare. Detta är bra, men det uppväger inte den omständigheten att man måste nöja sig med *en* in- och utgång. Varför inte sätta dessa förnämliga dörrar i båda ändarna på vagnarna, såsom vi har det i dag? Det skulle innebära större trivsel och bättre säkerhet för de resande.

Kommunikationsministern lovar nu att verka för ombyggnad av vagnarna någon gång i framtiden. Jag vet ju inte om han blir i tillfälle att lösa in den växeln; jag är litet tveksam på den punkten, måste jag tillstå. Hur som helst tror jag det är klokare att tänka först och handla sedan, dvs. att göra en konstruktion som man kan påräkna kommer att fylla de krav som man kan ställa.

Sedan gav herr Turesson ett löfte om att han skall uppdra åt SJ att låta arbeta fram en ny konstruktion, som väl skulle vara speciellt anpassad för de handikappade, om jag förstod saken rätt. Det är också utmärkt, men det kan inte motivera den försämring för den stora breda resandekåren som här kommer att ske. Jag tycker att herr Turesson i någon mån ägnar sig åt att tala med kluven tunga. Särskilt som han i sitt interpellationssvar har hämtat näring i HAKO-utredningens förslag tycker jag att det naturliga hade varit att han hade slutat med ett löfte om att han skall, utifrån sin utgångspunkt och de möjligheter han har –

och de är inte så små just nu – söka verka för att vi får vagnar som sedan inte behöver byggas om.

Min sista maning till kommunikationsministern – jag hoppas att det också blir mina sista ord i den här debatten – måste bli att han snarast bör medverka till att genomföra HAKO-utredningens förslag. Då är jag övertygad om att de här vagnarna, såsom de i dag är tänkta att utföras, inte kommer till utförande.

BÖRJE NILSSON (s):

Herr talman! Kommunikationsministern säger fortfarande att de nya vagnarna blir väsentligen mycket bättre för människorna. Jag kan väl medge att det sker en del tekniska förändringar av vagnarna, men i stort sett innebär vagnarna en försämring för samtliga resenärer. Man ökar ju antalet sittplatser. I andraklassvagnarna blir det ytterligare 26 sittplatser och i förstaklassvagnarna ytterligare 18 sittplatser. Avståndet mellan stolarna minskar. Det blir alltså trängre i vagnarna, och det blir svårare, inte bara för handikappade utan också för familjer med barn och för många äldre människor, att ta sig fram i vagnarna.

Ett allvarligt fel är också att det endast blir en in- och utgång. I detta ligger en stor säkerhetsrisk. Jag ställde en fråga i mitt första inlägg till kommunikationsministern: Vad händer om det börjar brinna i en fullsatt vagn i den del där dörren finns? Jag tycker att kommunikationsministern skall tänka på det litet grand. Det är förvånande att det inte finns någon myndighet som ingriper mot detta, för det är ju helt fantastiskt att man vågar införa en vagn av den här typen.

Mot slutet av sitt anförande medgav herr Turesson att det inte blir bättre för rörelschindrade. Jag vet att SJ-ledningen har sagt att rörelschindrade personer inte har på tåg att göra, och efter herr Turessons inlägg får jag den uppfattningen att det också är kommunikationsministerns mening.

Jag förstår att herr Turesson är något på reträtt, för han kastade slutligen fram ett förslag om att departementet tillsammans med SJ-ledningen skulle utveckla en vagnstyp där man tar hänsyn till de handikappades behov. Jag misstänker att man på det sättet vill vinna tid. Det är helt onödigt att plocka fram en sådan här vagnstyp, för det finns redan ritningar, modeller och uppslag över hur man skall handikappanpassa en tågagn. Det behövs inte något ytterligare utvecklingsarbete. Under tiden man utreder ytterligare bygger man ju de här 150 vagnarna färdiga.

Herr Turesson hänvisar beträffande det ekonomiska läget till arvet. Jag tycker att det är svagt att föra en sådan argumentation. Regeringen är ju frikostig i så många andra avseenden. Man har genomfört stora skattelättnader för höginkomsttagarna, och man delar ut frikostiga bidrag till näringslivet. Man sänker arbetsgivaravgiften. Spelet om kärnkraften kostar många miljarder, mångdubbelt mer än vad som behövs för att genomföra de förslag det här gäller. Har man pengar att dela ut till dessa grupper, då tycker jag att man också har pengar att genomföra HAKO-

Måndagen den
7 november 1977

*Om åtgärder för att
förbättra kollektiv-
trafiken*

utredningens förslag – för det är viktiga förslag. Det gäller möjligheten för många människor att åka kollektivt i vårt land, att leva aktivt i samhällslivet. Jag tycker att herr Turesson skall ta sig en ytterligare funderare på detta, för det är en synnerligen viktig fråga.

INGEMAR KONRADSSON (s):

Herr talman! I en replik till mitt inlägg säger sig kommunikationsministern sträva efter en rationellt väl fungerande kollektivtrafik. Men han delar min uppfattning om nödvändigheten av ändringar i yrkestrafiklagstiftningen. Han anser det också nödvändigt med ett ändrat huvudmannaskap. Åtminstone uppfattade jag hans replik på det sättet. Han tycker dessutom att vi bör få ett ändrat bussbidragssystem.

Men vem är skuld till de här bristerna, säger han. Ja, felet måste väl rimligen vara kommunikationsministerns. Vi skulle ha fått en proposition i fjol höst om den socialdemokratiska regeringen suttit kvar. Enligt de uppgifter jag har finns det eller har åtminstone funnits ett färdigt lagförslag inom kommunikationsdepartementet, som även remissbehandlats. Men det har inte kommit längre.

Vad jag vill säga är att vi i dag saknar instrument för att genomföra en rationell busstrafik i länet. Utredarna har med stor samstämmighet pekat på lösningar som skulle ge oss ett sådant instrument. Flera förslag får inga budgetmässiga konsekvenser alls, andra har en mer omfördelande karaktär. Vad är det då som hindrar regeringen att lägga fram förslag i de avsnitt av trafikpolitiken som inte på något sätt är kostnadskrävande men som skulle kunna få en avgörande betydelse för en rationell busstrafik?

Om jag uppfattade kommunikationsministern rätt måste min sista fråga bli: Kan vi räkna med att kommunikationsministern i vår lägger fram förslag till en reformering åtminstone på de tre områden vi talar om här?

KURT HUGOSSON (s):

Herr talman! Mitt förra inlägg inledde jag med att beklaga att vi diskuterar å ena sidan detaljfrågor, å andra sidan allmänna principer på trafikpolitikens område. När jag sade detta kunde jag konstatera att herr kommunikationsministern nickade instämmande. Men när sedan kommunikationsministern kom upp i talarstolen sade han: Nu har debatten blivit än mer förvirrad, för nu har herr Hugosson varit uppe och hänvisat till en proposition om vägpolitik. Att jag gjorde detta berodde på att kommunikationsministern i sitt interpellationssvar hänvisat till just detta. Han säger att det trafikpolitiska reformarbetet ingalunda har avstannat. Regeringen har här lagt en proposition. Jag försöker då visa att den propositionen på intet sätt svarar till de krav riksdagen har ställt sedan 1974.

Med stor förvåning konstaterar man den metamorfos som folkpartiet har genomgått när dess nuvarande talesman herr Sellgren angriper herr Zachrisson och mig för att vi tar upp denna debatt i dag. 1974 var det

*Om åtgärder för att
förbättra kollektiv-
trafiken*

folkpartiet med herr Gustafson i Göteborg och herr Sellgren i spetsen som i trafikutskottet krävde – trots att kommittén för långsiktig vägplanering inte var klar – att riksdagen skulle skriva till regeringen att vi ville ha en plan om den långsiktiga vägpolitiken. Nu får vi ingen sådan plan och jag citerar vad kommunikationsministern säger i sin proposition som vi skall behandla så småningom: "Regeringen avser att i början av 1978 lämna vägverket och länsstyrelserna de föreskrifter, vilka upprättandet av fördelningsplanerna skall baseras på. Därvid kommer frågan om det bedömda framtida resursutrymmet, att behandlas." Men vad är det riksdagen har begärt? Jo, riksdagen har begärt att få en vägplan i vilken vi får ta ställning till de olika konkreta frågorna. Jag ställde en mängd frågor till kommunikationsministern, men jag fick inget svar. Det är verkligen förvånande att herr Sellgren icke har ett ord att säga om detta, trots att herr Sellgren och folkpartiet var de som 1974 drev frågan hårdast i trafikutskottet.

Vad är det vi har sagt, herr Zachrisson, herr Konradsson, jag och andra socialdemokrater, här i dag? Jo, vi har sagt: Presentera en principproposition på trafikpolitikens område! Vi har förståelse för det statsfinansiella läget, men redovisa för riksdagen de principer som den nuvarande regeringen anser skall ligga till grund för den framtida trafikpolitiken!

Det är bara detta vi har aktualiserat, och vi tror att det är utomordentligt väsentligt att alla de människor som har att syssla med den framtida trafikpolitiken får klart för sig vad det är för allmänna principer som skall ligga till grund för den. Är det strikt företagsekonomiska bedömningar som skall ligga till grund för trafikpolitiken, eller skall vi väga in samhällsekonomiska bedömningar i den? Vi hävdar det sistnämnda, och successivt har trafikpolitiken på senare år under den socialdemokratiska regeringen riktats in mer och mer på ett samhällsekonomiskt tänkande. Det är de principerna vi har efterlyst i dag.

Vi beklagar mycket djupt att vi icke får den här propositionen. Vi beklagar att kommunikationsministern icke har kunnat få regeringen med sig. Och vi beklagar att vi uppenbarligen icke får ta ställning till den framtida vägpolitiken i enlighet med riksdagens beslut 1974, 1975 och 1976 – beslut som folkpartiets talesman nu icke har ett enda ord att säga om.

Herr Sellgren nämnde icke med ett ord sjöfartspolitikerna och de framtida sjöfartsavgifterna, trots att herr Sellgren så sent som i år i Nordiska rådet har skrivit om att det gäller för svensk trafikpolitik att slå vakt om Nordens enda centralhamn i Göteborg. Genom det förslag som regeringen lagt när det gäller utformningen av de framtida sjöfartsavgifterna riskerar Sverige – och Skandinavien och Norden – att bli av med den enda centrala hamn vi har för transoceanat gods.

Jag har ställt frågor till kommunikationsministern på vägpolitikens område och på sjöfartspolitikens område, men jag har icke fått något svar. Jag beklagar detta, därför att det gäller utomordentligt viktiga frågor för det svenska näringslivet.

Måndagen den
7 november 1977

*Om åtgärder för att
förbättra kollektiv-
trafiken*

I den situation som svenskt näringsliv befinner sig i och i den ekonomiskt allmänt bekymmersamma situation som Västeuropa befinner sig i tror jag att det är utomordentligt viktigt att vi även på trafikpolitikens område ser till att styra över investeringar så att vi stärker näringslivet i framtiden. För det vi talar om, herr kommunikationsminister, är i förlängningen ytterst näringspolitik. Hur skall svenskt näringsliv kunna klara sig i en framtid? För det krävs en samhällsekonomiskt inriktad trafikpolitik. Det är ytterst beklagligt att inte riksdagen får möjlighet att ta ställning till denna fråga i år.

Kommunikationsministern BO TURESSON:

Herr talman! Låt mig först ännu en gång återkomma till de av SJ konstruerade nya personvagnarna.

Man har frågat mig om jag har tagit kontakt med SJ-ledningen. Jag har haft många samtal med SJ-ledningen om de här vagnarna. Utan att tillskriva mig någon del i de förändringar som har skett under utformningen av vagnarna vill jag bara konstatera den lilla detaljen att det från början var tänkt att varje vagn skulle utrustas med en toalett men att det kommer att finnas två.

Jag vill rätta till några fel som har förekommit här. Stolarnas ryggstöd kommer att vara fällbara. Det var inte tänkt så från början, men det kommer de att vara. Sätena kommer att bli smala, har man sagt, men det blir ingen skillnad mot nuvarande bredd. I andra klass är bredden på en dubbelstol över armstöden 1 115 mm. I de nya vagnarna kommer måttet att vara detsamma, 1 115 mm. Man har sagt att avståndet mellan stolarna blir så litet att vagnarna kommer att likna charterflygplan. I 1970-talets ombyggda vagnar är avståndet mellan stolarna i andra klass 930–950 mm. I den nya vagnen blir det 930 mm. Det är inga skillnader, mina vänner.

Dörrarnas bredd i de på 1970-talet ombyggda vagnarna är 650 mm, i de nya vagnarna 800 mm. Det är klart att det inte är en så stor bredd att den på något nämnvärt sätt gör vagnarnas fyllning med eller tömning av passagerare snabbare, men den bredden medger för den som är rörelsehindrad att ha hjälp vid ingåendet i eller utgåendet ur vagnen. De nuvarande dörrarna är så smala att detta inte är möjligt.

Jag menar att dessa förbättringar gynnar alla passagerare utom de rullstolsbundna. Vad jag tillkännagav i min förra replik var att vi kommer att uppdraga åt SJ att i samråd med representanter för de handikappades organisationer och Handikappinstitutet utforma en speciell vagn som är ägnad att möjliggöra för rullstolsbundna att åka tåg. Men alla vagnar kan i all rimlighets namn inte göras på det sättet. De aktuella 150 vagnarna, som kommer att påbörjas nästa år och varav de första skall vara i trafik 1979, kommer aldrig att kunna användas av rullstolsbundna. Men vi skall utforma en specialkonstruerad vagn för rullstolsbundna, och vi skall ge SJ speciella pengar för att anskaffa sådana vagnar. Ni förstår väl att man aldrig kan komma därefter att rullstolsbundna män-

niskor kan ta sig upp i och fram genom alla vagnar i alla tåg. Det är en orimlighet, och den sanningen måste vi se i vitögat. Men får vi en specialgjord vagn för rullstolsbundna, vilken kan kopplas till de mindre frekventa tågen eller på ett eller annat sätt beställas – jag vet inte vilken metod man skall använda – blir det ett enormt framsteg, som möjliggör för rullstolsbundna att som vanliga passagerare använda järnvägen.

Jag skulle därför vilja råda kritikerna av den nya vagnen att lugna sig litet grand, att vänta och se. När vagnen kommer är jag övertygad om att flertalet av dem som nu är kritiska blir positivt överraskade. Det största felet med den här vagnen är att den på ett olyckligt sätt har fått en negativ PR.

Här har sagts att man förväntar sig att jag skall ingripa, att man har krav på mig att jag skall stoppa den nya vagnen, osv. Jag skulle vilja fråga dem som ställer det kravet: Hur menar ni att man skall göra? Här har SJ fått ett anslag, till vilket icke knutits några villkor. Det finns inga formella möjligheter enligt våra grundlagar att gå in och säga: Ni får inte använda pengarna på det eller det sättet.

Börje Nilsson talade om risker för att de nya vagnarna skulle vara svåra att utrymma vid brand. Jag vill erinra om att det kommer att finnas nödutgångar, som gör det möjligt att utrymma en sådan vagn lika snabbt som en vanlig med dörrar i båda ändar.

Börje Nilsson sade också att jag var på reträtt när jag hade kungjort att en utredning skulle göras om framtagandet av en specialvagn, i vilken rullstolsbundna kan åka. Han sade att departementet tillsammans med SJ-ledningen skall göra en sådan utredning. Det är inte meningen. Departementet kommer att uppdra åt SJ att tillsammans med representanter för de handikappade göra en sådan konstruktion.

Ingemar Konradsson efterlyste på nytt förslag till riksdagen om ändrat huvudmannaskap, om nytt bussbidragssystem och om ny yrkestrafikförordning. Jag har redan sagt att det kommer förslag till riksdagen i dessa frågor under nästa år.

Jag delar Kurt Hugossons uppfattning att vi skall väga in samhälls-ekonomiska faktorer vid den trafikpolitiska bedömningen. Det är naturligtvis angeläget att åtgärder av regionalpolitisk art som samhället vidtar, t. ex. för att främja näringslivets utveckling och utvecklingen av försörjningstillfällena och sysselsättning för människor på en ort, inte får minskad effekt eller helt raseras genom åtgärder på det trafikpolitiska området som ett annat samhällsorgan vidtar. Den ena handen måste veta vad den andra gör. Vi måste väga in sådana samhälls-ekonomiska argument vid dessa bedömningar. Men vi måste då ha klart för oss att det kostar pengar, och att vi får betala vad det kostar.

Beträffande Kurt Hugossons anknytning i debatten till sjöfartsavgifterna och deras inverkan på Göteborgs hamns kostnader vill jag bara erinra om att jag delar – det har jag sagt flera gånger – Kurt Hugossons uppfattning om värdet av att vi har en svensk, eller varför inte skandinavisk, centralhamn för den transoceana sjöfarten. Därvidlag ligger

naturligtvis Göteborg väl till. Men riksdagen har under lång tid varit enig om principen för sjöfartsavgifternas uttagande, nämligen att sjöfartsverkets kostnader skall bestridas med dess intäkter. Vi har hittills bara haft att effektuera detta riksdagens beslut. Jag vågar påstå att den beklagliga höjning av avgifterna som vi nu måste företa får en likformig effekt på väst- och östsidan av vårt land.

ROLF SELLGREN (fp):

Herr talman! Jag förstår att de kommentarer jag gjorde till herr Hugossons och herr Zachrissons inlägg sved ordentligt i skinnet på herr Hugosson.

När han skall exemplifiera på vad sätt han känner sig stungen refererar han till de goda insatser vi i folkpartiet gjort och gör när det gäller trafikpolitiken: Vi har krävt ett program för den framtida vägplaneringen, vi har gjort vissa insatser i Nordiska rådet för att få Göteborg erkänd som en nordisk centralhamn. Det är riktigt och bra. Vad vi gjort tidigare och vad vi gör i dag visar att jag inte genomgått någon metamorfos. Den förvandling som inträffat kanske herr Hugosson får söka litet närmare sin egen sfär.

Herr Hugosson drar in frågorna om vägplaneringen och sjöfartspolitik. Men i dag diskuterar vi inte de propositionerna, herr Hugosson. Man skall väl inte behöva ha två debatter om dem! På något sätt har herr Hugosson tagit fel. Eller kanske har han bara tagit exempel från dessa områden för att visa vad han i övrigt vill ha sagt. Det må vara hänt. Men det är befängt och fåfängt att ha en debatt om den framtida vägpolitiken och om sjöfartsavgifterna i dag när propositionen just har framlagts, när vi inte sett några motioner och inte behandlat ärendet i utskottet.

Men jag tackar herr Hugosson för hans omdöme att vi gjort bra insatser när det gäller vägplaneringen och sjöfartspolitik i övrigt.

BÖRJE NILSSON (s):

Herr talman! Kommunikationsministern har i kväll via massmedia meddelat att det inte blir någon ändring av de beställda SJ-vagnarna, men de blir i alla fall bättre för de handikappade – ungefär så är det uppläst i radio. Det är en felaktig upplysning till den svenska allmänheten. Kommunikationsministern plockar fram några tekniska förändringar såsom bredare dörrar. Det är bra att dörrarna blir bredare, men i stort blir det försämringar. De nya vagnarna blir trängre och definitivt sämre för den resande allmänheten än de nuvarande vagnarna är.

Kommunikationsministern säger också att han skall ta fram *en* personvagn för rullstolsbundna. Det är en alltför låg ambition. Man måste sikta väsentligt högre och bereda handikappade personer möjligheter att åka med samtliga tåg och bussar.

Hur skall man göra, undrar kommunikationsministern, det finns ju inga förpliktelser gentemot SJ när det gäller anslaget. Men det stora miss-

taget har kommunikationsministern gjort genom att inte lägga fram HAKO-utredningens förslag. I det finns lösningarna, och i det sammanhanget hade man fått ta ett beslut om hur de allmänna färdmedlen skall ordnas. Man skall inte enbart skylla på SJ – det stora misstaget begås av kommunikationsministern som inte lägger fram HAKO-utredningens förslag för riksdagen.

BERTIL ZACHRISSON (s):

Herr talman! Herr Turesson har en förmåga att så där litet i förbigående strö löften omkring sig som man inte riktigt vet vad de egentligen är värda. Vi har fortfarande inte fått något rakt besked – det kommer en nick och en halvkväden visa – om vad det blir av regeringens bedömning av trafikplaneringen och om dess övergripande syn på den kommande trafikpolitiken. Kommer det att presenteras sådana förslag, eller får vi vänta på dem tills det kommer en proposition någon gång i en grå framtid? Kommer de nu, så att vi i samband med att det nya regionala trafikplaneringsarbetet kommer i gång får en möjlighet att ha åtminstone det avstampet i diskussionen? På den punkten vill jag ha ett besked, gärna inläst till protokollet och inte bara en nick i bänken.

Sedan sade herr Turesson också i förbigående och på ett ganska suddigt sätt att frågan om huvudmannskapet i det regionala trafikarbetet kommer upp i vår. Hur då? Tar man då också upp frågorna om bussbidrag, den kollektiva trafiken, länskortet? Alla de frågorna skall tas upp tillsammans – det står så i svaret. Är det en ny start på en löfteskarusell, att i vår skall vi få det som utlovas i svaret på min och andras interpellationer? Vad är det som skall komma i vår? Ge oss ett besked och inte bara en litet suddig genomgång i förbigående! Det är ganska viktigt att vi får veta vad det är för arbete som väntar oss, och för oppositionen är det viktigt att veta var den skall sätta in sitt arbete.

Sedan bara några ord till den säregna debatten om SJ:s vagnar. Jag hade inte tänkt ta upp den – alla skyller ju på alla och ingen vill riktigt kännas vid ansvaret. Den här debatten har pågått ett halvår, herr Turesson. Det har varit en ganska bitter debatt. Det har förekommit demonstrationer, och de handikappade tycker att de har stängt sig blodiga mot väggar och dörrar utan att komma någon vart. Men herr Turesson står bara här och säger: Vad skall jag göra? Ge mig ett råd!

Det är herr Turesson som har det politiska ansvaret för det här området. Varför har ni inte tagit initiativ till överläggningar mellan SJ och de handikappade för att försöka komma till rätta med detta problem? Det är regeringens uppgift att ta sådana initiativ. Det kostar inte heller några pengar. Man bör väl ändå utnyttja de möjligheter som står till buds och inte bara visa passivitet och handlingsförlamning och strö allmän välvilja omkring sig.

När jag ändå har ordet vill jag säga ett par ord till herr Sellgren, som talar om fräckhet. Han berättade här vilka uttalanden folkpartiet gjort, att de handikappade har folkpartiets stöd, osv. Men, herr Sellgren, folk-

Måndagen den
7 november 1977

*Om åtgärder för att
förbättra kollektiv-
trafiken*

partiet sitter i den nuvarande regeringen. Den regeringen överger de handikappade, som folkpartiet genom sina allmänna uttalanden vill ge sitt stöd. Vänd er då till regeringen och se till att det blir någon kraft bakom orden och inte stannar vid en allmänt platt uttalande.

Herr Hugosson har redan talat om herr Sellgrens förflutna i detta trafikpolitiska sammanhang, och jag skall inte närmare gå in på den diskussionen. Jag vill bara säga att så länge vi hade en socialdemokratisk regering i det här landet, så hade vi också en framtidstro. Vi löste då våra problem på ett socialt ansvarigt sätt, allteftersom de uppstod. Nu har vi en borgerlig regering, och den är på fanflykt från alla de löften om reformer som den strött omkring sig. Det gäller för övrigt alla de löften som de borgerliga ledamöterna i riksdagen har strött omkring sig på praktiskt taget alla områden. Det borde vara ganska skrämmande för herr Sellgren att besinna det.

KURT HUGOSSON (s):

Herr talman! Kommunikationsministern håller med mig om att vi skall driva en trafikpolitik på sjöfartens område som gör att vi slår vakt om den enda transoceaniska hamn vi har i Skandinavien. Detta är jag tacksam för. Kommunikationsministern har – det skall jag gärna medge – vid ett flertal tillfällen gett uttryck för vikten av att vi slår vakt om just Göteborgs hamn. Men i nästa mening säger kommunikationsministern: Riksdagen har ändock varit enig om principerna beträffande de statliga sjöfartsavgifterna.

Låt mig på detta svara följande. 1970 hade vi en socialdemokratisk regering i detta land. Då var de statliga sjöfartsavgifterna över Göteborgs hamn 18 milj. kr. 1976 var det sista året som vi hade en socialdemokratisk regering. Då var de statliga sjöfartsavgifterna för Göteborgs hamn 30 milj. kr. På sex år hade det alltså skett en ökning med 2 milj. kr. per år. Enligt den proposition som nu ligger på riksdagens bord sker det en ökning från i runda tal 30 milj. kr. år 1976 till 58 milj. kr. 1978. Visserligen har vi en inflation i det här landet som vi aldrig tillförne varit med om, men den ökning som förutsattes i propositionen överstiger ju vida den inflation som den borgerliga regeringen har åstadkommit under 1977.

Detta får dessa negativa konsekvenser ur trafikpolitisk synpunkt. Detta är, herr kommunikationsminister och herr Sellgren, en ytterligt stor fara för svenskt näringsliv om vi icke driver en sjöfartspolitik i det här landet som gör att vi klarar den transoceaniska sjöfarten. Jag sade tidigare att man inom näringslivet räknat ut att det kostar för svenskt näringsliv nära 350 milj. kr. per år, om vi blir av med den transoceaniska trafiken. Därför kan detta ur trafikpolitisk synpunkt icke vara rimligt. Sedan kan man föra vilka diskussioner som helst om de principer som skall ligga till grund för sjöfartsavgifterna.

Herr Sellgren sade i ett inlägg att det är den tidigare oppositionen som sett till att vi fått KOLT-utredningen, HAKO-utredningen, den re-

gionala trafikplaneringen, den trafikpolitiska utredningen och mycket annat. Åtminstone skulle man väl tolka herr Sellgrens inlägg på det sättet trots att det ändå var den socialdemokratiska regeringen som tillsatte de här utredningarna och trots att utredningarna i princip var färdiga med sitt arbete 1975 och den socialdemokratiska regeringen år 1976 hade långt gående planer på en trafikpolitisk proposition.

Men i dag har herr Sellgren inte ett ord att säga till sin kommunikationsminister om att vi inte ens kan få en principproposition på trafikpolitikens område. Och herr Sellgren är irriterad över att jag tar upp vägpolitiken och sjöfartspolitikerna. Men jag har gjort det därför att kommunikationsministern i sitt interpellationssvar just hänvisat till de två propositioner som ligger på riksdagens bord. Och jag har försökt att i mina anföranden här tidigare i kväll visa att de på intet sätt svarar upp mot riksdagens enhälliga uttalande tidigare. Men herr Sellgren har inga svårigheter i kväll att klara upp den här frågan trots att han i opposition under flera års tid tillsammans med övriga borgerliga vänner i trafikutskottet angrep socialdemokratin för att den inte hade en framsynt trafikpolitik. Det är detta vi från socialdemokratiskt håll reagerar mot.

Vi har också sagt att vi har förståelse för att det i det här statsfinansiella läget är svårt att plocka fram nya medel för att klara en utbyggnad samhällsekonomiskt sett på trafikpolitikens område. Men vi har sagt: Låt oss åtminstone få se vilka principer den borgerliga regeringen vill skall ligga till grund för trafikpolitiken. Herr Sellgren har emellertid ingenting att anföra på den punkten, trots att han under flera års tid varit en av de främsta talesmännen för detta här i riksdagen. Det är det som förvånar mig, att herr Sellgren är så tillfreds med den situation som vi hamnat i nu.

MARGOT HÅKANSSON (fp):

Herr talman! Jag är litet förvånad över att den målsättning som statsrådet Turesson gett uttryck åt och som jag i mitt anförande menade var riktig – att de handikappade i samhällslivet bör vara en självklar utgångspunkt vid utformningen av trafikpolitiken – stämmer dåligt överens med att det inte går att på något sätt, kanske av prestigeskäl, förändra de vagnar som nu skall byggas. Hela vagnarna behöver väl inte ändras. Det måste finnas möjlighet att på en hel del punkter, som De handikappades riksorganisation också påtalat i HAKO-utredningen, göra förändringar så att de handikappade lättare kan sitta i rullstol. Man kan väl ta bort stolarna i en viss del av vagnen i vissa vagnar – det finns helt säkert tekniska möjligheter till förändring.

Jag anser att 200 miljoner, som vagnarna kommer att kosta, är väldigt mycket pengar, och vi skall ha vagnarna i många år. Det är oerhört viktigt att vi då får vagnar som är byggda så att de passar människorna. Jag har också i mitt anförande tagit upp att om vi får handikappanpassade vagnar så får vi vagnar som passar en mycket stor del av befolkningen i samhället – äldre, barnfamiljer och de som tillfälligt har handikapp.

Måndagen den
7 november 1977

*Om åtgärder för att
förbättra kollektiv-
trafiken*

Jag tror att statsrådet skulle tjäna väldigt mycket på att se över hur dessa vagnar kan förändras på ett vettigt sätt. Och om det, som statsrådet Turesson säger, är statsrådets mening att DHR skall få inflytande när det gäller utformning av en speciellt handikappvänlig vagn – vore det då inte bättre att redan nu kalla in representanter för DHR att tillsammans med SJ försöka fundera ut vad man bäst skulle kunna ändra för att göra samtliga vagnar mer vänliga för alla människor i samhället och speciellt för de handikappade?

LARS HENRIKSON (s):

Herr talman! Jag hade inte avsett att ta mera tid av den här kvällsdebatten, men jag måste faktiskt ändå få lov att göra det ytterligare några minuter. Vi har ju fått veta att det besked kommunikationsministern lämnat till frågeställarna här i kväll lär ha gått ut via massmedia, närmast radion, i form av ett meddelande om att det inte blir några ändringar. Att något sådant har skett betraktar jag som en nonchalans mot riksdagen.

Vi tar naturligtvis inte upp frågor här i riksdagen för det stora nöjet att få diskutera med herr Turesson, utan vi tar upp dem därför att vi har mött dessa problem ute bland allmänheten, där man också påtalat dem och krävt av oss att vi skall försöka göra någonting åt dem. Vi har då möjligheten att gå till regeringen – och här ber jag att statsrådet Turesson lyssnar! – och framföra dessa synpunkter från allmänheten. Men under tiden som vi i dag fört denna debatt har herr Turesson haft den goda smaken att meddela i radion att det inte blir några ändringar.

Vad tjänar då denna debatt till, herr Turesson? Menar regeringen att riksdagen bara är en plats där vi skall sitta och trycka på knapparna för att få igenom våra förslag, och ingenting annat? Det verkar som om det framför allt när oppositionen har synpunkter inte finns någon anledning att avvakta tills debatten är slut innan massmedia meddelas. Men det kommer förmodligen en dag i morgon också, då massmedia kommer att efterhöra regeringens synpunkter och uppfattningar i olika frågor och också i den nu aktuella frågan. Därför hade det varit lämpligt att i dag avvakta debattens slut innan man gick ut och lämnade några kommunikéer. Uppriktigt sagt känner jag mig upprörd över inte bara att regeringen inte alls vill lyssna på vad de handikappade säger, utan också att regeringen behagar behandla riksdagen på det sätt som tydligen här har skett.

När jag nu ändå har ordet, herr talman, vill jag säga att det har gått alltför mycket prestige i denna fråga. Det är alldeles uppenbart. Kommunikationsministern säger också att problemet ligger i att de vagnar vi diskuterar har fått alltför dålig PR. Men dessa vagnar borde kunna göra PR för sig själva om de bara vore så konstruerade att inte den breda allmänheten haft anledning att rikta kritik mot den utformning man givit dem.

Jag måste också fråga herr Turesson om han på allvar menar att

regeringen saknar möjlighet att påverka ämbetsverken, i det här fallet ett affärsdrivande verk som SJ. Detta är ingen detaljfråga – om det har vi varit ganska överens här i kväll, och det har heller inte kommunikationsministern bestridit. Frågan berör i stället de principer om integration i samhället av de handikappade som vi är eniga om. Jag menar att regeringen kan delge SJ-ledningen dessa principer, om man där inte självser betydelsen av dem när det gäller den praktiska hanteringen av en viss fråga. Gör man det, vidtar man inte åtgärder som innebär försämringar såsom man gjort när man genomförde detta med endast en in- och utgång i vagnarna. Detta innebär en klar försämring för såväl de handikappade som för oss övriga. Herr Turesson har inte försökt bestrida det, och det lär f. ö. vara ganska omöjligt.

Jag tycker alltså att regeringens och kommunikationsministerns passivitet i denna fråga är synnerligen anmärkningsvärd. Den vittnar inte om att de många löftena om en ny politik på detta område är någonting som regeringen avser att leva upp till. Svenska folket – jag vågar säga det – vill inte ha de här vagnarna, och då ligger det makt uppå att såväl regeringen som riksdagen medverkar till att man också slipper att få dem.

Kommunikationsministern BO TURESSON:

Herr talman! Låt mig först rikta en vänlig maning till Lars Henrikson att kalmera sig något. Vad vet Lars Henrikson om vad som har sagts i radio i kväll? En sak vet emellertid jag, och det är att jag inte har haft någon som helst kontakt med Sveriges Radio i den här frågan. Men det är tänkbart att Sveriges Radio på något för mig okänt sätt har kommit över mitt interpellationssvar, som är en offentlig handling, och refererat det och dragit sina slutsatser. Men därifrån till att beskylla mig för att visa sidovördnad mot riksdagen är steget verkligen stort, och jag undanber mig sådana beskyllningar.

Lars Henrikson beskyller mig för att vara passiv och menar att jag inte har haft de kontakter med SJ:s ledning som jag borde ha haft. Jag kan försäkra Lars Henrikson liksom övriga, t. ex. Bertil Zachrisson som har riktat samma beskyllningar mot mig, att jag har haft upprepade kontakter, långa samtal, jag har ordnat att samtal och överläggningar mellan SJ-ledningen och de handikappades representanter kommit till stånd. Jag har naturligtvis icke haft någon möjlighet att påverka hur samtalen har förlöpt, för jag har inte varit närvarande, men jag har verkligen inte varit passiv i de här frågorna.

Margot Håkansson säger att det finns prestige i detta. Men jag vet inte, det är svårt att bedöma sig själv. Jag har alltid haft mycket svårt att lägga prestigemässiga synpunkter på mig själv. Det är möjligt att jag har fel, men jag har svårt att tro det.

Både Margot Håkansson och Börje Nilsson blandar ihop två saker, nämligen handikappade och rullstolsbundna. Jag hävdar att för de handikappade som har rörelsesvårigheter men som icke är rullstols-

*Om åtgärder för att
förbättra kollektiv-
trafiken*

bundna och även för gamla människor, innebär de nya vagnarna fördelar, de är bekvämare och bättre. Men de är inte så bra för de rullstolsbundna att dessa kan ta sig in i dem själva och sköta sig själva i dem. Naturligtvis är det lättare för rullstolsbundna människor att bäras in i de här vagnarna, eftersom dörrarna är bredare. HAKO-utredningen konstaterade på s. 94 under rubriken Järnväg:

”Järnvägen som har stor betydelse för flertalet handikappades interregionala resor är särskilt svår att på kort sikt anpassa till de gravt handikappades behov. Svårigheterna avser i huvudsak av- och påstigning, förflyttning i och mellan vagnarna liksom utnyttjandet av de f. n. otillräckliga toalettutrymmena.” Det är riktigt. Det är väldigt svårt för att inte säga omöjligt att mycket snabbt göra om hela järnvägssystemet med dess 1 400 vagnar, mildals med perronger, stationer som inte är anpassade, som saknar hissar och sådant. Det går inte att göra på en gång. Vi får ta ett steg i taget. Och det steg som jag nu har kungjort i dag att vi kommer att ta, det är att se till att vi får vagnar som är speciellt anpassade för rullstolsbundna människor, förutom att de här vagnarna, som vi nu har ägnat så mycken uppmärksamhet, inte minst i kväll, blir bekvämare för rörelsehindrade människor.

Vad sedan beträffar Kurt Hugossons återkommande tal om sjöfartsverkets avgifter är jag den förste att beklaga att vi måste höja de avgifterna. Men den främsta anledningen till att höjningen blev så stor är att sjöfartsverket har dragits med flera års eftersläpande underskott, vilket har ackumulerat en skuld till staten på över 60 milj. kr. Den gamla regeringen har inte sett till att sjöfartsverket har levt efter riksdagens princip att verkets intäkter skulle täcka kostnaderna. Verket har därför dragit på sig en stor skuld, som vi nu måste försöka beta av. Och det gör vi inte på en gång. Men vi börjar att beta av den skulden, och det är det som gör att vi nu är tvungna att höja avgifterna kraftigare än vad den allmänna prisökningen i och för sig berättigar till.

ROLF SELLGREN (fp):

Herr talman! Bertil Zachrisson vände sig till mig och sade bl. a. med ett drag av desperation att så länge vi hade en socialdemokratisk regering hade vi framtidstro. Men vad har ni gjort? Satt ni bara där och hade framtidstro? Det som ni kritiserar i kväll är till stora delar vad som redan kunde ha gjorts. Och nu kräver ni att det på mindre än ett år skall göras vad ni har suttit så länge och haft framtidstro om! Den som skall besinna sig är inte jag utan snarare herr Zachrisson.

Sedan har Kurt Hugosson väldigt bråttom. Han har så bråttom att han redan i dag vill diskutera vägplaneringen och sjöfartsavgifterna, alltså frågor som skall komma upp längre fram. Delvis har han emellertid nu fått svar på sina frågor av kommunikationsministern. Men herr Hugosson har så bråttom att ta upp dessa frågor att han lämnar fel uppgifter om utredningarnas färdigställande. Han sade att samtliga utredningar var klara 1975. Det är alldeles fel! På hösten 1976 gick

remisstiden ut för periodkortsutredningen.

Ett litet vänligt råd, herr Hugosson: Spara på krutet till dess vi kommer till behandlingen av de här propositionerna!

MARGOT HÅKANSSON (fp):

Herr talman! Bara ett litet klarläggande till kommunikationsministern om vem det var som var prestigebunden. Jag avsåg inte statsrådet Turesson utan en viss generaldirektör i SJ.

Sedan hoppas jag också att jag i mitt anförande lyckades få fram att det med litet diplomati från statsrådet Turessons sida säkert går att göra de förändringar som det här har talats om. Man kan säkert göra tekniska förbättringar i den typ av vagnar som nu har beställts. Det är väl så att den första vagnen alltid är en prototyp, som man redan från början kan göra ändringar i. Det blir väl dyrare att göra ändringarna sedan. Säkert finns det också klara fördelar med dessa vagnar – som statsrådet här sade – men det finns också klara nackdelar.

Vad sedan gäller de handikappade vill jag inte hålla med om att det där föreligger en sammanblandning. Vi har ju handikappade av olika grader. Och dessutom har vi ett samhälle som egentligen också är handikappat, därför att det inte tar hand om och inte tar hänsyn till att vi människor har olika möjligheter att utnyttja samfärdsmedel och annat. Det är väl så, statsrådet Turesson, att vi i högre grad än vi gjort förut måste se till att samhället anpassas till individernas möjligheter att utnyttja samfärdsmedlen. Vi kan ju inte se bort ifrån att de rullstolsbundna kanske är just de människor som allra bäst behöver komma ut och resa med tåg längre sträckor. Det kanske är deras enda möjlighet att uppleva omvärlden och uppleva något annat. Därför tycker jag det är oerhört viktigt att man bygger nya vagnar på sådant sätt att också de handikappade har möjligheter att utnyttja dem.

Jag har inte på något sätt menat att man kan få hela transportväsendet ombyggt på en gång, men när det gäller ny- och ombyggnader är det mycket väsentligt att man tar upp alla de synpunkter som vi nu under rätt många timmar har diskuterat.

BERTIL ZACHRISSON (s):

Herr talman! Först bara ett par ord i förbigående till herr Sellgren. På den tiden det begav sig hade också han en framtidstro. Då var han ivrigt verksam i denna kammare och kom med olika förslag. Men i dag har han tappat sugen totalt. Med någon freudiansk tolkning skulle man möjligen kunna inbilla sig att herr Sellgren egentligen sitter och önskar sig tillbaka till den tid när han hade en socialdemokratisk regering att skälla på. Då vågade han stå upp och föra en debatt. Men i dag tiger han utomordentligt stilla på den här punkten, och det är kanske visligt.

Herr Turesson flyr hela tiden in i detaljfrågor. Han undviker en diskussion om den övergripande trafikpolitiken, och det är naturligtvis symtomatiskt. Jag förstår att det är besvärande och pinsamt att inte

Nr 21

Måndagen den
7 november 1977

*Om åtgärder för att
förbättra kollektiv-
trafiken*

*Om åtgärder för att
förbättra kollektiv-
trafiken*

kunna förverkliga de vallöften som ställs ut. Men det hör faktiskt till respekten för parlamentet att i varje fall försöka svara på de frågor som ställs. Jag skall inte upprepa dem, eftersom jag inte vill ta kammarens tid i anspråk för det nu, men herr Turesson har ytterligare en chans att åtminstone försöka ge ett svar.

KURT HUGOSSON (s):

Herr talman! När någon av den nuvarande regeringens ledamöter har det litet svårt i debatten, försöker man göra gällande att det rör sig om följder av den förra regeringens politik.

Herr Turesson sade att problemen på sjöfartspolitikens område är en ackumulerad skuld som den förra regeringen ådragit oss. Det finns inte ett ord att läsa om detta i propositionen, där det presenteras ett nytt sätt för beräkning av sjöfartsavgifterna, där man överför kostnaderna för Vänertrafiken och Södertälje kanal på övriga hamnkommuner och där man dessutom övervältrar kostnader på Göteborgs hamn. Det är detta jag har tagit upp här i dag.

Herr Sellgren säger att jag har så bråttom i dag, jag skall diskutera vägpolitik och sjöfartspolitik. Men varför tar jag upp de här frågorna, herr Sellgren? Jo, därför att kommunikationsministern i sitt interpellations-svar hänvisar till dem. Därför har jag i debatten försökt att visa på bristerna i regeringens förslag eller bristen på förslag.

Jag sade i mitt inlägg att de flesta utredningarna var klara 1975. Herr Sellgren! Jag beklagar att remissbehandlingen av rabattkortsutredningen inte var klar förrän 1976, men det är ju ändå en detalj. I princip var förberedelserna för reformarbetet avslutade i så pass god tid, att om man hade haft en politisk vilja att presentera de principiella riktlinjerna för den framtida trafikpolitiken, hade möjligheter härtill funnits. Samtliga utredningar är klara och remissbehandlade sedan lång tid tillbaka, så det argumentet kan herr Sellgren glömma bort.

Det som fortfarande förvånar mig är att herr Sellgren inte med ett ord beklagat att riksdagen inte får möjligheter att ta ställning till den framtida vägpolitiken, utan att regeringen skall skicka över detta till länsstyrelserna och vägverket. Riksdagen får alltså inte de möjligheter som riksdagen beslutade om 1974, 1975 och 1976. Herr Sellgren vill inte diskutera den här frågan, trots att han har visat intresse för sjöfartspolitik och motionerat i Nordiska rådet, och det är, som sagt, detta som förvånar mig.

BÖRJE NILSSON (s):

Herr talman! Då HAKO-utredningen skrev det som kommunikationsministern läste upp i sitt senaste inlägg utgick utredningen från att den befintliga vagnparken successivt skulle byggas om. HAKO-utredningen kände inte till den nya, stora beställningen på 150 personvagnar. När man nu skall tillverka ett så stort antal vagnar är det naturligtvis viktigt att man gör dem tillgängliga för handikappade och i övrigt gör dem så bra

som möjligt för andra resenärer. Jag beklagar att regeringen inte vill medverka till att tillgodose de handikappades önskemål i denna för dem så viktiga fråga i vårt land.

ROLF SELLGREN (fp):

Herr talman! Jag skall vara mycket kortfattad och bara ge ett svar till Bertil Zachrisson. Han menar att min aktivitet skulle ha sjunkit väsentligt sedan vi fått en annan regering. Det är helt felaktigt. Man kan däremot undra om herr Zachrissons aktivitet har förändrats sedan vi fick en ny regering.

Jag vill bara hänvisa till vad jag hittills har gjort på detta område. Vem var det t. ex. som först väckte en motion om SJ:s beställning av motorvagnar? Var det inte de aktiviteter jag bedrev som till sist ledde till en motion, sedermera följd av en motion också från socialdemokraterna, och som gav till resultat att motorvagnarna delvis kommer att produceras här i Sverige? Det kan gälla som svar både till herr Hugosson och till herr Zachrisson, som saknar min aktivitet så väldigt mycket. Ni kommer att få se mig aktiv även i fortsättningen. Jag vill gärna debattera frågorna när de ligger på riksdagens bord.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 2 Föredrogs och hänvisades

Propositioner

1977/78:17 till näringsutskottet

1977/78:26 och 28 till skatteutskottet

1977/78:33 till finansutskottet

1977/78:54 till skatteutskottet

§ 3 Föredrogs men bordlades åter

justitieukskottets betänkanden 1977/78:1 och 2

trafikutskottets betänkanden 1977/78:1, 2 och 4

jordbruksutskottets betänkande 1977/78:5

§ 4 Föredrogs och bifölls

Interpellationsframställningar 1977/78:58-60

§ 5 Kammaren åtskildes kl. 22.58.

In fidem

BENGT TÖRNELL

/Solveig Gemert

Nr 21

Måndagen den
7 november 1977

*Om åtgärder för att
förbättra kollektiv-
trafiken*