

Onsdagen den 11 april

Kl. 10.00

§ 1 Justerades protokollet för den 3 innevarande månad.

§ 2 Föredrogs och hänvisades Kungl. Maj:ts propositioner

nr 42 till lagutskottet,

nr 84 till utbildningsutskottet,

nr 87 till justitieukskottet,

nr 93 till lagutskottet och

nr 96 till jordbruksutskottet.

§ 3 Vid remiss av Kungl. Maj:ts proposition ang. allmänna pensionsfondens förvaltning, m. m.

Föredrogs Kungl. Maj:ts proposition nr 97 med förslag till lag om ändring i reglementet (1959:293) angående allmänna pensionsfondens förvaltning, m. m.

Ordet lämnades på begäran till

Herr FÄLLDIN (c), som yttrade:

Herr talman! Arbetsbelastningen för denna vårriksdag är ovanligt hög. Regeringen har lagt fram en hel rad stora och omfattande förslag mycket sent under sessionen. Riksdagens och utskottens möjligheter att gå igenom förslagen med den noggrannhet som är önskvärd blir på det sättet begränsad, och det är inte bra.

Nu föreligger regeringens förslag om nya regler för hur AP-fondernas pengar skall få användas. Det finns två starka skäl att skjuta upp behandlingen av detta förslag till höstriksdagen. Det ena – och det har jag redan anfört – är arbetsbelastningen. Detta är ju ingen budgetfråga och därför är det inget sådant krav på att ärendet blir behandlat innan riksdagen åtskils.

Det andra skälet är frågans betydelse och omfattning. Jag avser inte att ta upp sakfrågan till behandling nu. Jag vill bara påminna om att förslaget från kapitalmarknadsutredningen innebar i stort sett att samma regler skulle gälla för pengarna i ATP-systemet som för fonder i försäkringsbolagen. Detta gäller såväl risktagandet som kontrollen av hur verksamheten sköts.

Regeringens förslag har inte denna inriktning. Regeringen begär att riksdagen skall frånhända sig inflytandet över hur stor del av pensionärernas pengar i AP-fonden som får användas för aktieköp. Styrelsen skall utses av regeringen och dess verksamhet skall inte redovisas direkt till riksdagen. I det enskilda fallet skall AP-fonden få köpa hur stor andel som helst av aktierna.

Regeringens förslag innebär alltså ytterligare ett steg i centralistisk

Onsdagen den

11 april 1973

*Vid remiss av
Kungl. Maj:ts
proposition ang.
allmänna pensions-
fondens förvalt-
ning, m. m.*

Onsdagen den
11 april 1973

*Vid remiss av
Kungl. Maj:ts
proposition ang.
allmänna pensions-
fondens förvalt-
ning, m. m.*

riktning. Förslaget har inte remissbehandlats. Därför bör beslut i denna fråga anstå till efter valet.

För vår del anser vi det i dagens läge nödvändigt att följa utredningens förslag kompletterat med åtgärder som ger den mindre och medelstora företagsamheten bättre möjligheter till kapitalförsörjning. Efter de riktlinjerna skapas de bästa förutsättningarna för en tryggad och ökad sysselsättning.

Vi kommer, herr talman, att avlämna en motion med en sådan inriktning, men hemställer att ärendets behandling uppskjuts till höstriksdagen.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman! Folkpartiet kommer att yrka på att behandlingen av propositionen 97 beträffande utnyttjande av AP-fondens medel för aktieköp uppskjutes till höstriksdagen. Det viktigaste skälet för vårt yrkande är att regeringsförslaget är av så stor principiell betydelse att en socialdemokratisk minoritetsregering, som vi ser det, inte bör söka driva igenom det några månader före ett allmänt val. Väljarna bör få säga sin mening om ett så vittsyftande förslag innan riksdagen fattar sitt beslut. Även om det är så att höstriksdagen har samma mandatfördelning som vårriksdagen, är det självklart att valutslaget måste påverka handlandet hos regering och riksdag.

Som herr Fälldin nyss påpekade går regeringens proposition vida utöver kapitalmarknadsutredningens förslag, och det är utarbetat från helt andra utgångspunkter. Utredningen betraktar AP-fonden som en väsentligen kapitalplacerande institution, som inte borde åläggas att uppfylla ekonomisk-politiska eller socialpolitiska mål vid sina placeringsbeslut. Utredningen säger att den därför inte sett som sin uppgift att ta ställning till vägar att uppnå ett ökat samhälls- och löntagarinflytande inom näringslivet.

Det är alltså utredningens inställning. Regeringen tycks däremot ha utgått från finansminister Strängs uttalande vid socialdemokratiska partikongressen: "Nu står vi inför uppgiften att via fonderna skaffa samhället direkt inflytande i företagen." Därför har man tagit bort bestämmelserna om att en höjning av rambeloppet endast får ske efter riksdagsbeslut, därför har man tagit bort 5-procentsgränsen för aktieköp i ett bolag och därför har man tagit bort det särskilda granskningsorganet och den årliga riksdagsbehandlingen. När finansministern talar om samhället räknar han tydligen inte in riksdagen i detta begrepp. Till skillnad från utredningen föreslår han också att utdelning och eventuella kursvinster inte skall användas som bidrag till ATP-pensioneringen utan kvarstå inom den fjärde fonden. Han tillåter också placering i ekonomiska föreningar och investmentbolag. Det är inte svårt att se att förslaget öppnar möjligheter till en kraftig centralisering av beslut och en statlig maktkoncentration.

Herr talman! Även de som inte har samma principiella invändningar som vi mot propositionens förslag borde ha intresse av att få behandlingen uppskjuten till höstriksdagen. För det första är riksdagens arbetssituation sådan att förslaget inte kan få en grundlig behandling

under våren, och någon större nackdel med ett uppskov kan väl inte anses föreligga ens för anhängarna av förslaget. För det andra har det nya förslaget inte remissbehandlats. Därför borde vederbörande utskott under alla förhållanden ha fått tillfälle att inhämta yttranden över förslaget innan de tar ställning.

Herr talman! Folkpartiet har lagt fram förslag som skulle stimulera investeringarna och förse näringslivet med nödvändigt kapital. Vi har också lagt fram förslag om ett verkligt medbestämmande för de anställda på alla nivåer i företaget oavsett om AP-fonden skulle äga aktier i detta företag eller inte. Jag skall inte nu ta upp dessa frågor – vi får möjlighet att debattera dem i ett senare sammanhang. Jag har endast velat framföra skälen till vårt yrkande att väljarna skall få säga sin mening innan en socialdemokratisk minoritetsregering försöker driva fram ett förslag som kan bli inkörsporren till en omfattande socialisering. Något mandat för ett sådant förslag fick regeringen sannerligen inte vid 1970 års val.

Herr BURENSTAM LINDER (m):

Herr talman! Regeringens förslag om aktieköp för AP-pengar går mycket längre än det utredningsförslag som olika organisationer och instanser haft möjlighet att yttra sig över. Regeringen släpper som bekant regeln att staten inom AP-fonden inte skall kunna köpa mer än 5 procent av aktierna i ett visst företag. Man motiverar detta på det viset, som finansministern uttryckt saken, "att det av mig förordade rambeloppet för fjärde fonden, 500 milj. kr., i och för sig inte kan anses vara av sådan storleksordning att den motiverar någon begränsning av placeringsmöjligheterna".

Men, herr talman, det är ju också på det viset att regeringen i praktiken har släppt kravet på att det skall vara något sådant rambelopp. Enligt lagförslagets 1 § vill regeringen ha fullmakt att använda hur stor del av AP-fonderna som regeringen själv önskar till att köpa aktier. Riksdagen skall alltså inte tillfrågas när det rambelopp som finansministern talar om skall ändras. På det sättet har regeringen lagt fram ett förslag som är det mest långtgående som kan tänkas. Regeringen skaffar sig medel och fullmakter att omvandla landet till en helt socialistisk ekonomi. Det är utmanande och farligt med en regering som är så maktfullkomlig att den kan tänka sig att utan närmare motivering lägga fram ett sådant lagförslag.

Herr statsministern har sagt att detta förslag innebär den största demokratiseringen sedan den allmänna rösträttens genomförande. Men, herr talman, den riktning, i vilken demokratin och rösträtten ändrat karaktär i samband med att länder gradvis genomfört en socialisering, har varit till det medborgerliga inflytandets totala nackdel. Frågor om löntagares inflytande och frågor om hur kapitalresurser skall kunna ställas till näringslivets förfogande kan lösas på andra sätt än genom regeringens förslag.

Regeringsförslaget har den djupaste innebörd för det svenska folket. Om det skall godtagas måste detta ske efter det att svenska folket i val har fått ge sin mening till känna. Behandlingen bör därför uppskjutas, enligt moderata samlingspartiets uppfattning, till i höst. Skall det

Nr 66

Onsdagen den
11 april 1973

*Vid remiss av
Kungl. Maj:ts
proposition ang.
allmänna pensions-
fondens förvalt-
ning, m. m.*

Onsdagen den
11 april 1973

*Vid remiss av
Kungl. Maj:ts
proposition ang.
allmänna pensions-
fondens förvalt-
ning, m. m.*

behandlas i vår bör förslaget avvisas, eftersom regeringen inte vid tidigare val skaffat sig mandat för en sådan omvälvning.

Herr finansministern STRÄNG:

Herr talman! Det är naturligtvis rätt ovanligt med en allmän debatt om sakinnehållet i en Kungl. Maj:ts proposition samtidigt som den remitteras till utskott. Det brukar ju vara så att riksdagens ledamöter får möjligheter att i sedvanlig ordning via motionerande framföra sina synpunkter, och det brukar likaledes vara så att utskottet, med den sammansättning det har, får tillfälle att bedöma en proposition. Först efter denna sedvanliga behandling bör man vara färdig med sitt ståndpunktstagande. Herrar Fälldin, Gustafson i Göteborg och Burenstam Linder är redan färdiga med sitt ståndpunktstagande, med förbigående av den reglementsensliga och konstitutionella ordning som den här riksdagen har bestämt för sin verksamhet.

Jag skall självfallet inte fortsätta debatten i sak. Herr Burenstam Linders inlägg var så fullt av enorma överdrifter och illa genomtänkta formuleringar att det påminde åtskilligt om vissa inslag i den dialog som vi förde efter utskottsbehandlingen, när Sveriges investeringsbank kom till för en del år sedan. Där har ju utvecklingen givit vid handen att i dag talar man inte om något Socialiseringsverige. Tvärtom står hela den svenska börslistan, t. o. m. fondlistan, som kunder i Sveriges investeringsbank och prisar den högt och ljudligt.

Jag skall alltså inte låta locka mig in i någon sakdebatt här. Herr Fälldin har anfört att det är två skäl som gör att han yrkar att man skjuter på ärendet. Det ena är att detta är en viktig fråga. Det är klart att riksdagen kommer att tvingas att fatta beslut i viktiga frågor mellan valrörelserna. Om bara det argumentet att frågan är av stor vikt skulle föranleda att man säger, att nu måste vi höra väljarna, har jag svårt att tänka mig vilken arbetseffekt vi skulle få i riksdagen. Det är ändå på det sättet att riksdagen är det beslutande organet mellan valrörelserna. Vid valrörelserna granskar svenska folket riksdagens förvaltning under den gångna perioden. Anser väljarna att det är illa skött, kommer regeringen att få ett misstroende. Anser de att det är hyggligt skött, kommer regeringen att få ett förtroende. Det är ordningen på det hela, och därför kan den omständigheten att frågan är viktig inte gärna vara ett skäl för att säga: Nu bör frågan rimligtvis uppskjutas till efter valet.

Det andra argumentet som herr Fälldin hade var att arbetsbelastningen var så besvärlig i vår. Visst är arbetsbelastningen svår i riksdagen, och det har den varit så långt tillbaka jag minns under varje vårriksdag. Huruvida den är så svår att man behöver skjuta på en del ärenden, och just skjuta på detta ärende, det är naturligtvis omöjligt att avgöra i dag, och därför är det alldeles för tidigt att gå ut och ställa ett sådant förslag.

Sedan vill jag erinra om att det här ärendet har remissbehandlats, som alla andra ärenden, i en mycket omfattande remiss; det framgår av propositionen. Det är denna remissopinion som har påverkat regeringen i dess slutliga ställningstagande, och det är ju därför vi har en remiss. När man nu kommer och gör gällande att regeringen har valt andra vägar än utredningen, så har man därmed sagt att allt remissförfarande helt enkelt

Onsdagen den
11 april 1973

*Vid remiss av
Kungl. Maj:ts
proposition ang.
allmänna pensions-
fondens förvalt-
ning, m. m.*

är överflödigt. Jag tror inte att vederbörande egentligen har tänkt igenom den logiska konsekvensen av sina egna inlägg. Vi har tagit hänsyn till remissopinionen och med anledning av denna gjort vissa förändringar i en utredning, som sannerligen inte innebar något slags politisk överenskom- melse eftersom i varje fall ett par av utredningens representanter har kastats över bord av sina organisationer, när organisationerna i efterhand fått granska vad deras representanter ansåg om den här frågan.

Jag avstår följaktligen från att ge mig in i en diskussion om femprocentsregeln och andra avvikelser. Vi får tillfälle att tala om detta, hoppas jag. Riksdagen bör i sedvanlig ordning göra sin granskning. Det bör finnas en chans för riksdagsmännen att motionsledes framföra sina synpunkter, och regeringen vidhåller sin uppfattning att när propositionen i laga tid är framlagd så bör frågan rimligtvis också kunna avgöras vid denna vårriksdag.

Herr HERMANSSON (vpk):

Herr talman! Självfallet är det här en viktig fråga, såsom har framhållits både av herr Fälldin och nu av finansministern. Men vi anser inte att detta kan vara något skäl för att uppskjuta behandlingen av den.

I kapitalmarknadsutredningen har ju representanter för de borgerliga partierna liksom för det privata näringslivets organisationer haft möjlig- het att ta ställning till det här problemet. Vårt parti hade däremot icke den möjligheten. Vi kan inte finna att avvikelserna i regeringspropositio- nen från kapitalmarknadsutredningens förslag är så stora att de skulle motivera ett uppskov och ett nytt remissförfarande. Det är ju i huvudsak precis samma förslag som kapitalmarknadsutredningen har lagt som nu kommer från regeringsbänken.

Vårt parti har länge krävt en mera aktiv användning av AP-fonderna. Vi har flera år väckt motioner med sådana förslag. Tyvärr har de hittills avslagits av riksdagen. Det krav vi ställt och som vi vidhåller är att pengar ur AP-fonderna skall användas till att starta nya statliga basindustrier, inte bara i skogslänen utan också i de storstadsområden där industrisys- selsättningen nu är ett stort problem. I de nya statliga företagen bör lönearbetarna redan från början ha ett avgörande inflytande.

Den metoden att använda AP-medlen kommer vi att slåss för här i riksdagen och utanför riksdagen. Vi kommer att använda våra möjligheter att motionsvägen framlägga våra synpunkter på frågans lösning. Vi tycker det är bråttom att få fram ett förslag om en mera aktiv användning av AP-fonderna. En sådan aktiv användning betraktar vi som ett viktigt vapen i kampen mot den stora arbetslösheten.

Vänsterpartiet kommunisternas riksdagsgrupp har den inställningen att frågan om användningen av AP-fonderna på ett mera aktivt sätt bör avgöras under vårriksdagen.

Herr FÄLLDIN (c):

Herr talman! Finansministern säger att det är ovanligt att man tar upp en sakdebatt i det här sammanhanget. Jag anmälde för min del att jag inte avsåg att göra det. Jag ville bara visa omfattningen av det här förslaget och anmälde att det är fråga om en ny inställning när det gäller

Onsdagen den
11 april 1973

*Vid remiss av
Kungl. Maj:ts
proposition ang.
allmänna pensions-
fondens förvalt-
ning, m. m.*

användningen av ATP-pengarna. Det är också en ny inställning till hur pass säker placeringen av dessa pengar skall vara. Jag vill påminna finansministern om att i samband med att vi fattade beslutet om Investeringsbanken beslöt vi — förutom att banken skulle utrustas med ett stort aktiekapital — att på riksdagens vägnar göra ytterligare försäkringar när det gällde de risker som Investeringsbanken skulle ta och som går utöver de risker som affärsbankerna kan ta enligt banklagstiftningen.

Att frågan är viktig är icke ett skäl att skjuta på behandlingen, säger finansministern. Ja, redan detta att vi har en höstsession och att vissa frågor ovillkorligen måste klaras av under vårsessionen — alla budgetfrågor osv. — innebär ju en möjlighet för oss att skjuta ärenden från vårriksdagen till höstriksdagen. Så görs med många viktiga motioner också. Och den omständigheten att det här förslaget till skillnad från kapitalmarknadsutredningens förslag innebär, att riksdagens möjligheter att ha inflytande över hur stora risker som skall tas med pensionärernas pengar, är en så viktig förändring att det finns goda skäl att låta den frågan diskuteras under sommaren i samband med att andra frågor inför valet diskuteras.

Jag står kvar vid uppfattningen — utan att ingå på någon sakbehandling — att detta är skäl nog till ett uppskov. Jag vill också understryka att vi kommer att framlägga förslag i enlighet med vad jag anmälde, eftersom det är viktigt att icke bara *en* del av näringslivet får sina kapitalförsörjningsfrågor tillgodosedda. Det är ur sysselsättningsynpunkt ännu viktigare att de många små och medelstora företagen får sina behov tillgodosedda.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman! Finansministern har rätt i att det är en ganska ovanlig åtgärd att man tar upp en debatt vid remitterandet av en proposition. Men den är ju konstitutionellt fullt riktigt, eftersom vi har möjligheter att uttala oss vid remiss av propositioner. Anledningen till att vi har gjort det i detta fall är inte att vi vill ingå i någon sakdebatt — en sådan får vi ju senare — utan anledningen är att vi vill ge skäl för att frågan bör uppskjutas till höstriksdagen.

Finansministern säger att det förhållandet att frågan är viktig inte i och för sig kan innebära att man skall uppskjuta behandlingen. Nej, men om förslaget är principiellt vittsyftande och innebär, att man går mycket längre än man tidigare sagt att man skall göra, och man alltså inte har mandat för förslaget genom en tidigare valrörelse, då finns det skäl för att uppskjuta behandlingen.

Nu vill finansministern göra gällande att det är inte så stor skillnad — man har bara tagit hänsyn till remissbehandlingen. Men det är ju alldeles klart att det här förslaget är utarbetat från helt andra utgångspunkter än dem som kapitalmarknadsutredningen hade när den gjorde sin kompromiss. Jag nämnde i mitt första anförande att kapitalmarknadsutredningen har sagt att den inte sett som sin uppgift att ta ställning till vägar att uppnå ett ökat samhällsinflytande i näringslivet, under det att herr Sträng — och det har tydligen varit hans ledstjärna vid utarbetandet av

propositionen – på den socialdemokratiska partikongressen sagt: Nu står vi inför uppgiften att via fonderna skaffa samhället direkt inflytande i företagen.

Förslaget från kapitalmarknadsutredningen var ett kapitalplaceringsförslag. Förslaget i propositionen innebär en möjlighet att få ett direkt samhälleligt inflytande i företagen.

Nu säger herr Sträng att riksdagen mellan valrörelserna fungerar som folkets ombud och representanter, men som herr Fälldin påpekade är ju det intressanta här att genom herr Strängs förslag – om det går igenom – kommer riksdagen att berövas allt det inflytande och alla de möjligheter att bestämma i denna fråga som kapitalmarknadsutredningen hade tagit in i sitt förslag. Det blir sedan regeringen ensam som avgör den fortsatta förvaltningen av AP-fonderna i det här stycket.

Herr BURENSTAM LINDER (m):

Herr talman! Som finansministern mycket riktigt sade är det ovanligt att vi har en debatt av denna typ, men regeringens förfarande är ju också ovanligt, när man gör så väsentliga karaktärsändringar i det utredningsförslag som har varit ute på remiss och dessutom begär fullmakt att i fortsättningen använda AP-fondens pengar till aktieköp av obegränsad storleksordning utan att fråga riksdagen. Det är mycket ovanligt, herr talman, och det motiverar i allra högsta grad att vi har denna debatt, vars ändamål är att försöka motivera varför vi bör skjuta på behandlingen till i höst.

Herr Sträng gjorde gällande att jag i min motivering av detta krav gjorde mig skyldig till en serie överdrifter, men jag kan inte förstå att det kan vara någon överdrift sett mot bakgrund av den långtgående fullmakt som regeringen här begär, att inte behöva höra riksdagen när man i fortsättningen vill öka dessa aktieköp. Inte heller kan det vara någon överdrift att tala om ansatser till mycket långtgående socialisering i detta sammanhang, när det av denna inledande debatt att döma är så att om detta förslag skall genomföras i vår, så måste det vara med vänsterpartiet kommunisternas hjälp, ett parti som förvisso inte gör någon hemlighet av att man är synnerligen intresserad av en mycket långtgående socialisering av näringslivet.

Dessutom är det så, att både finansministern och statsministern i olika sammanhang har sagt att detta är oerhört långtgående förslag. Jag är medveten om att finansministern ibland försöker säga att den debatt som t. ex. jag för är överdriven och primitiv – alltså när jag talar om riskerna för en långtgående socialisering. Men i nästa mening talar finansministern själv om hur långtgående detta förslag är.

Finansministern försöker också raljera och säger att när man framlade förslag om Investeringsbanken, så hördes det liknande tongångar, men de förutsägelserna har ju senare visat sig vara felaktiga. Jag vill emellertid göra gällande, att när förslaget om Investeringsbanken lades fram fanns det alls inte någon motsvarighet till den debatt som nu förs. Därför är också den jämförelsen helt felaktig. Jag vill även påminna finansministern om att efter det att Investeringsbanken beslutats och en del andra liknande ingrepp i svensk ekonomi i maktkoncentrerande riktning gjorts

Nr 66

Onsdagen den
11 april 1973

*Vid remiss av
Kungl. Maj:ts
proposition ang.
allmänna pensions-
fondens förvalt-
ning, m. m.*

Onsdagen den
11 april 1973

*Vid remiss av
Kungl. Maj:ts
proposition ang.
allmänna pensions-
fondens förvalt-
ning, m. m.*

av regeringen, så har den ekonomiska utvecklingen inte varit speciellt gynnsam. Detta är ju ganska viktigt att komma ihåg, om finansministern nu vill göra jämförelser med sådana inslag i bilden som Investeringsbanken utgör.

Herr talman! Jag finner sålunda stor anledning att instämma i de synpunkter som herrar Fälldin och Gustafson i Göteborg här anfört beträffande uppskov med behandlingen av detta förslag.

Herr finansministern STRÄNG:

Herr talman! Efter mycket bestämda förklaringar av herr Gustafson i Göteborg och herr Burenstam Linder att de inte i detta läge är inställda på att ta någon sakdebatt fortsätter de ogenerat med friskt mod att föra en sakdebatt i denna fråga. Av naturliga skäl avstår jag från det. Jag vill bara säga till herr Fälldin att någon risk för pensionärernas pengar föreligger inte med detta förslag. Det vet också herr Fälldin precis lika bra som jag.

Dessutom är det så att denna riksdag ju består av partier som många gånger har diametralt olika uppfattningar i väsentliga och viktiga frågor.

Att säga att man skall skjuta ifrån sig frågan därför att den är viktig är ett omöjligt argument. Man får acceptera riksdagens beslut, och sedan får partierna redovisa sina handlingar för svenska folket i valet — bli desavuerade eller bli godkända. Det är den enda regeln för vårt parlamentariska arbete. Man kan möjligen göra ett undantag om man begär en folkomröstning i en fråga, men jag har inte hört det alternativet nämnas, och då får riksdagen ta ansvar för att handlägga de ärenden som presenteras mellan valrörelserna.

Om förslaget går igenom, har herrarna anfört, skulle det vara något slags övergrepp. Jag begriper inte detta! Det skulle vara ett övergrepp mot riksdagen, säger man, om förslaget går igenom. Förslaget kan inte gå igenom med mindre än att en majoritet i riksdagen ställer sig bakom, och då kan det aldrig vara fråga om några övergrepp. Ni får reda ut tankegångarna litet bättre när ni ger er in i den här debatten.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman! Den sakdebatt som jag förde i mitt senaste anförande var bara ett bemötande av finansministerns synpunkter, och jag finner det angeläget att man gör fullständigt klart att det här regeringsförslaget har helt andra utgångspunkter än kapitalmarknadsutredningen hade.

Nu säger finansministern att man inte får skjuta ifrån sig en fråga därför att den är viktig. Nej, fattas bara! Det vi säger är att denna fråga är så viktig att man inte skall skjuta den ifrån sig utan att man tvärtom skall låta väljarna ta ställning till den. Det anser vi vara mycket väsentligt.

Herr statsministern PALME:

Herr talman! Eftersom herrarna har dragit in en parlamentarisk aspekt på frågan skall jag helt kort klara ut begreppen. Debatten här har övertygat mig om att vi just i den parlamentariska klarhetens intresse bör få ett beslut i vår.

Nu går propositionen till utskott för behandling. Partierna har

Onsdagen den
11 april 1973

*Vid remiss av
Kungl. Maj:ts
proposition ang.
allmänna pensions-
fondens förvalt-
ning, m. m.*

möjlighet att lägga fram sina precisa motioner om alternativ eller ändringar – och dem kommer säkert utskottet att samvetsgrant bedöma. Därefter har vi en behandling här i kammaren, och låt oss förutsätta att förslaget godkänns av riksdagen. Därefter kommer ett allmänt val. Det går inte – som man gör i debatten i dag – att angripa förslaget med allmänna smädeord. De borgerliga partierna får i stället i valrörelsen tala om vad de i händelse av en borgerlig valseger tänker göra gemensamt. Då har riksdagen tagit sitt förslag – om vi förutsätter att förslaget godkänns här i kammaren – och väljarna vet vad det innebär. Då har väljarna rätt att kräva exakt besked från de borgerliga partierna gemensamt om vad de i händelse av en valseger tänker göra med förslaget.

Just de allmänna ordalag som präglat oppositionspartiernas inlägg här och de skillnader i tonläge som fanns har övertygat mig om att det just ur parlamentarisk synpunkt – med hänsyn till att väljarna vill ha besked om partiernas ståndpunkt – är viktigt att vi i vår tar ställning i denna fråga. Det är viktigt, inte minst för de stora löntagarorganisationer som klart ställt sig bakom detta förslag, att veta var de politiska partierna står i en konkret fråga.

Herr FÄLLDIN (c):

Herr talman! Beträffande de synpunkter som statsministern nu anförde vill jag säga att varken han eller svenska folket behöver känna någon oro för att man inte skall få möjlighet att ta ställning till ett konkret förslag. Jag har redan anmält att vi kommer att framlägga ett förslag som innebär ett bifall till kapitalmarknadsutredningens förslag, utvidgat med regler som ger möjligheter även för den mindre och medelstora företagsamheten, som svarar för huvuddelen av sysselsättningen, att få sin kapitalförsörjning tillgodosedd. Vi är beredda att gå ut och möta väljarna med detta förslag. Jag tycker det är egendomligt att inte statsministern, som i egenskap av regeringschef framlagt ett förslag, vill låta regeringens förslag, vårt förslag och andra förslag granskas av väljarna.

Det finns ingen formell, tvingande regel som säger att detta ärende skall avgöras under vårriksdagen. I en fråga som har denna omfattning och där regeringens förslag innebär så omfattande förändringar i förhållande till utredningens förslag finns det ingen anledning att hasta och ställa väljarna inför ett fullbordat faktum. Om statsministern känner trygghet inför sitt förslag borde han icke känna någon tvekan att låta ärendet behandlas efter valet.

Herr statsministern PALME:

Herr talman! Det här var utomordentligt intressant. Det är nämligen inte så att väljarna ställs inför ett fullbordat faktum. Om vi har bifallit ett förslag i riksdagen, kan ju de borgerliga partierna säga till väljarna att om de når regeringsmakten, så kommer de att upphäva förslaget och ta bort detta löntagarinflytande via AP-fonderna. Och det kan de självfallet göra. Det har en annan majoritet i riksdagen rätt att göra.

Men det mest intressanta med herr Fälldins anförande var att han sade att centerpartiet för sin del kommer att följa kapitalmarknadsutred-

Onsdagen den
11 april 1973

*Vid remiss av
Kungl. Maj:ts
proposition ang.
allmänna pensions-
fondens förvalt-
ning, m. m.*

ningens förslag och därutöver göra diverse tillägg om små och medelstora företag. Detta kommer centerpartiet att motionera om och låta utskottet pröva. Herrar Burenstam Linder och Sven Gustafson i Göteborg, eller i varje fall deras partiledare, har däremot kategoriskt avvisat tanken att löntagarna skall få möjlighet att via aktieköp medverka till uppbyggnaden av den svenska industrin. Herr Fälldin sade: Låt då väljarna pröva! Här finns ett socialdemokratiskt förslag – det har vi chans att få igenom här i riksdagen – ett centerpartiförslag och "andra förslag", vilket var herr Fälldins kanske inte riktigt vänliga sätt att karakterisera förslagen från sina bröder i borgerligheten, nämligen folkpartiet och moderata samlingspartiet. Men detta ger ju inte väljarna något besked om hur en borgerlig regering skulle hantera den här frågan.

Vi vill ha klarhet. Vi lägger fram vårt förslag, det skall riksdagen pröva. Ni säger att ni går emot detta förslag. Tala då om vilket som är ert gemensamma alternativ! Det är en enkel och klar fråga som svenska folket kommer att ställas inför.

Herr BURENSTAM LINDER (m):

Herr talman! Statsministern kan vara alldeles övertygad om att vi inte kommer att ha några svårigheter att framlägga ett konstruktivt förslag om hur vi skall lösa de olika frågor som är aktuella när det gäller inflytande och när det gäller kapitalförsörjningen för att åstadkomma ett näringsliv som fungerar bättre än dagens. Vi anser att de olika förslag som kommer att stå emot varandra principiellt är så betydelsefulla att svenska folket har anledning att granska dem i samband med valrörelsen.

Herr Palme ville plötsligt göra gällande att det var ett parlamentariskt intresse att väljarna inte hade den möjligheten att ta ställning i val. Det förefaller mig vara en mycket märkvärdig uppfattning om vad en valrörelse egentligen består av. Med den logiken skulle ju en valrörelse när den vore som allra bäst enligt herr statsministerns uppfattning inte innehålla några frågor alls. Allting skulle egentligen vara avklarat och allting skulle vara genomröstat; det skulle på sin höjd vara några vaga funderingar om framtiden som valrörelsen skulle handla om. Allt konkret skulle däremot redan vara undanskuffat.

Nu undrar jag, herr statsminister: Är det inte med den logiken parlamentariskt tokigt att t. ex. de Åmanska lagarna, såvitt jag förstår, icke kommer att bli behandlade av riksdagen i vår? Enligt statsministerns uppfattning borde väl det parlamentariska intresset fordra att även dessa lagar skulle vara behandlade i riksdagen i vår.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman! Får jag först i frågan om löntagarnas inflytande och medbestämmande understryka att folkpartiet har lagt fram förslag om löntagarnas medbestämmande på alla nivåer i företagen, oavsett om AP-fonden skulle ha köpt aktier där eller inte. Löntagarna måste ju med skäl fråga sig varför anställda i de företag där AP-fonden inte har köpt aktier inte skall kunna göra anspråk på medbestämmanderätt. Frågan om medbestämmande för de anställda kan inte göras beroende av AP-fondens aktieköp, utan den rätten når man främst på andra vägar.

Onsdagen den
11 april 1973

*Vid remiss av
Kungl. Maj:ts
proposition ang.
allmänna pensions-
fondens förvalt-
ning, m. m.*

Sedan säger statsministern att utskottet givetvis kommer att noggrant pröva denna proposition. Vad jag då frågar mig, herr talman, är: Hur noggrann kan denna prövning bli i den arbetssituation som riksdagen för närvarande befinner sig i? När det finns ett mycket långtgående förslag, som har helt andra principiella utgångspunkter än det förslag som låg till grund för utredningens betänkande, hur noggrant tror herr statsministern att utskottet då hinner behandla denna fråga, som är viktig såväl för näringslivet som för löntagarna och för dem som skall ha sina ATP-pensioner från fonderna?

Anledningen till att propositionens behandling bör skjutas fram till hösten är just att den är så vittsyftande rent principiellt att statsministern inte kan göra anspråk på att ha fått mandat för denna lösning i senaste valrörelsen.

Herr statsministern PALME:

Herr talman! Om herr Burenstam Linder är det väl närmast synd på grund av de mycket förvirrade kommentarer han gjorde.

Läget är mycket enkelt. Vi lägger fram ett förslag. Vi hoppas att det skall godtas av riksdagen nu i maj. Kort därefter kommer ett allmänt val. Då har ju oppositionspartierna möjlighet att säga: Vinner vi valet gemensamt, skall vi gemensamt avskaffa detta förslag. Självfallet är det så. Förslaget hinner inte mer än träda i kraft förrän ni har den möjligheten. Detta är parlamentariskt korrekt och politiskt korrekt.

Men fördelen med detta förfarande är att sedan riksdagen antagit förslaget har medborgarna anledning att också få veta — om ni nu skall ta bort denna löntagarnas medverkan i uppbyggnaden av vårt näringsliv genom de här aktieköpen — vad ni kommer med i stället.

Den här uppskovsdebatten — det begriper jag nu — har huvudsakligen syftat till att få en metod för att dölja att det icke finns någon gemensam borgerlig linje i denna fråga — mer än en allmän negativism mot löntagarorganisationernas strävan på denna punkt. Det är bra att vi fick besked om detta i dag. Därför är det politiskt och parlamentariskt sett en korrekt väg som vi väljer.

Andra frågor, såsom Åmanska utredningen och anställningstryggheten, är frågor av utomordentligt stor principiell räckvidd, och där kommer vi att framlägga förslag. Det kommer visserligen inte att hinna behandlas av vårriksdagen, men vi kommer naturligtvis att sträva efter att partierna anger sina konkreta ståndpunkter i anledning av förslagen, så att väljarna har möjlighet att ta ställning.

Till herr Gustafson i Göteborg vill jag säga: Visst är det sant att detta icke är den enda vägen till löntagarinflytande. Jag sade häromdagen att det som vi är på gång med är, tror jag, den största demokratiseringsprocessen sedan den allmänna rösträtten infördes. Det gäller löntagarnas ställning i arbetslivet. Därmed menar jag arbetsmiljön, anställningstryggheten, styrelserepresentationen, AP-fondköpen och slutligen och inte minst det problemkomplex som Kurt Nordgren behandlar i sin utredning om § 32. Det är denna samlade reformaktivitet till gagn för en demokratisering av arbetslivet som är det centrala, och det är helheten vi kämpar för. Men i denna helhet ingår också löntagarnas möjlighet att vara med i uppbyggnaden av vårt näringsliv.

Onsdagen den
11 april 1973

*Vid remiss av
Kungl. Maj:ts
proposition ang.
allmänna pensions-
fondens förvalt-
ning, m. m.*

Herr BURENSTAM LINDER (m):

Herr talman! Alla kunde höra statsministern säga att det var synd om mig för att jag var så förvirrad. Jag tycker, herr talman, att om man har rejäla saksکیل, goda och tunga argument, behöver man inte klistra sådana attribut på sina motdebattörer i Sveriges riksdag.

Det föreföll mig emellertid som om statsministerns sakargument var skäligen svaga. Jag förstod inte riktigt det här med den Åmanska utredningen. Där hinner man inte nu lägga fram förslag; den propositionen skall läggas fram senare i vår. Och i den frågan skall man — det är ju självklart — avkräva de borgerliga partierna besked om deras uppfattning, och så skall väljarna i valet få ta ställning till denna viktiga fråga. Varför inte göra på samma sätt i den nu aktuella frågan?

De borgerliga partierna kommer naturligtvis att redogöra för sina ståndpunkter, precis som statsministern fann det lämpligt och riktigt när det gäller de Åmanska lagarna. Om det sättet är så bra i fråga om de Åmanska lagarna och det inte är något parlamentariskt intresse att göra på annat sätt i det fallet, varför är det då så förvirrat av mig att ställa den här frågan till statsministern om att uppskjuta behandlingen av AP-propositionen också till efter valet?

Herr finansministern STRÄNG:

Herr talman! Bara några ord. Låt mig bekänna min personliga tacksamhet mot oppositionen för att den tog upp den här remissdebatten. Jag var kanske litet irriterad i mitt första anförande; nu är jag enbart tacksam.

Herr Gustafson i Göteborg gjorde denna fråga till en principfråga. Den avgörande principen — dvs. att man satsar en halv miljard kronor från AP-fonderna i riskvilligt kapital till industrin och i likhet med utredningen säger att detta är en början varefter man sedan kan fortsätta — har herr Fälldin anslutit sig till genom att ge den här senaste solidaritetsförklaringen till utredningens förslag. Det är självfallet utomordentligt värdefullt, och vi har antecknat oss det till minnes.

Men då framstår naturligtvis de tidigare framförda motiveringarna som ännu mer apokryfiska. Hur kan man ge väljarna någon alternativ vägledning till regeringsförslaget, som statsministern har understrukt, när man väl ändå kan utgå från att det, med all respekt för herr Fälldins övertalningsförmåga, blir svårt för honom att övertala herr Bohman och herr Helén om denna princip som herr Fälldin har anslutit sig till. Det är möjligt att vi får tre förslag från den andra kanten, och så särdeles upplysande är inte det för väljarna. Det talar obestriddigen för ett avgörande nu.

Herr FÄLLDIN (c):

Herr talman! Jag vill påminna både statsministern och finansministern om att vi sedan mycket lång tid tillbaka har haft ett flerpartisystem här i landet. Det har faktiskt gått i valrörelse efter valrörelse för människor att ta ställning och bestämma sig för vilket parti man skall rösta på. Men det sätt på vilket först statsministern och sedan finansministern nu argumenterar tyder på att de har glömt bort, att de själva inte längre regerar på en

Onsdagen den
11 april 1973

*Vid remiss av
Kungl. Maj:ts
proposition ang.
allmänna pensions-
fondens förvalt-
ning, m. m.*

majoritet i riksdagen. Med det sätt på vilket de båda statsråden resonerar kan inta heller socialdemokratien gå ut och underställa väljarna i val en fråga, t. ex. detta förslag. Med exakt samma resonemang vet inte väljarna om socialdemokraterna är i stånd att genomföra ett förslag som de går ut med i val. Med exakt samma resonemang måste statsministern ha skaffat sig förankring hos något annat parti och säga t. ex. att detta är socialdemokraternas och kommunisternas gemensamma uppfattning och ni kan lita på att vi tillsammans kan föra den här frågan i hamn efter valet.

Den som känner trygghet inför sitt förslag kan inte tveka att gå ut till väljarna med det förslaget och ta belutet efter valet.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman! Det var mycket välgörande att höra statsministern alldeles nyss. Det har nämligen i propagandan från socialdemokratiskt håll verkat som om förslaget om AP-fondernas aktieköp skulle vara det avgörande medlet för att få medbestämmande och inflytande för löntagarna. Nu påpekade statsministern i stället att här finns mycket viktiga saker som ingår i demokratiseringsprocessen. Han nämnde styrelserepresentation för de anställda. Det har vi verkligen anledning att hälsa med stor tillfredsställelse i folkpartiet, eftersom vi i denna fråga år efter år har kämpat för den saken. Han nämnde skyddet mot obefogade uppsägningar. Det är också en sak som från vår sida har förts fram gång på gång.

Det gäller vidare medbestämmande för de anställda i företagen även om AP-fonden icke råkar köpa aktier där. Även denna fråga har vi drivit år efter år. Det gäller frågan om arbetsmiljön, det gäller frågan om § 32. Men det är ju alldeles utmärkt, herr statsminister, att vi här gemensamt kan komma fram till lösningar som ger de anställda medbestämmande på sina arbetsplatser. Men det bidrag som man nu kommer med, nämligen att AP-fonden skall köpa aktier, fördjupar inte demokratin i särskilt stor utsträckning. Jag tycker att det är viktigt att vi tydligen är överens om att de övriga åtgärderna är de väsentliga vägarna att nå medbestämmande för löntagarna på deras arbetsplatser.

Sedan försökte finansministern på nytt ge ett intryck av att det inte är någon större skillnad på kapitalmarknadsutredningens förslag och regeringens. Vi skall inte gå in på någon sakdebatt här, herr finansminister, men det har ju så tydligt framgått att regeringen på punkt efter punkt, där kapitalmarknadsutredningen har velat lägga in garantier för riksdagens inflytande och garantier mot maktkoncentration, har gått ifrån utredningens förslag.

Herr statsministern PALME:

Herr talman! Jag ber att få framföra ett tack till herr Sven Gustafson för det hyllningstal han höll till våra strävanden att genomföra en social förnyelse av arbetslivet. Vill folkpartiet vara med på den vägen tycker jag att det är bra och alldeles utomordentligt.

Jag har alltid sagt att det är helheten som är det väsentliga. Det här AP-fondsförslaget är alltså en del av helheten. Men från folkpartiets sida

Onsdagen den
11 april 1973

*Vid remiss av
Kungl. Maj:ts
proposition ang.
allmänna pensions-
fondens förvalt-
ning, m. m.*

har man här nästan gått på händerna och talat om den största socialiseringsaktionen i vår historia. Det har nästan låtit lika illa som när ni på sin tid gick emot Investeringsbanken. Där gick ni i alla fall med på ett provår till slut – ni blev ett slags provårssocialister.

Jag vill påpeka för herr Gustafson i Göteborg att hela vårt program om social förnyelse av arbetslivet utarbetades med stöd av de stora löntagarorganisationerna. Precis på samma sätt framläggs detta AP-förslag med stöd av de stora löntagarorganisationerna. Det är egentligen inte vi, som hittat på detta, utan det har växt fram från den svenska fackföreningsrörelsen och den svenska tjänstemannarörelsen. Det som ni kallar vittsyftande förslag, som nu framläggs, har fått ett klart stöd både av LO och TCO. TCO-ordföranden sade t. ex. häromdagen: Vill politikerna ropa om socialisering, om 5, 6 eller 10 procent av företagens aktier får inköpas, må det vara dem obetaget; vi tar ställning från våra medlemmars ståndpunkt. Då finner vi, att våra krav i alla väsentliga delar har tillgodosetts.

Till herr Fälldin vill jag säga, att jag känner en stor trygghet med det här förslaget. Denna trygghet har markant ökat till följd av dagens debatt. Vi har vår ståndpunkt tillsammans med löntagarorganisationerna. Vi underställer den riksdagens prövning. En socialdemokratisk regering i det här landet kommer att slå vakt om det förslaget. Vi har visat att vi, trots att vi inte har majoritet, kunnat föra vår politik – ofta med stöd av stora delar av ett, två eller tre partier i den borgerliga oppositionen.

Det är alldeles riktigt att vi har ett flerpartisystem här i landet. Men eftersom ni ständigt ställer kravet på regimskifte och utlovar en borgerlig regering, räcker det inte att i fråga om det förslag som ni själva förklarar vara så utomordentligt principiellt vittsyftande säga, att vi har ett flerpartisystem, så vi får se vad det blir. Väljarna kommer att fråga: Om det blir en borgerlig regering och de borgerliga når sina drömmars mål, vad är då deras gemensamma förslag när det gäller AP-fondernas användning?

Debatten har givit mig trygghet. Den har skapat en hel del av klarhet i frågan, inte minst därigenom att den har understrukit oppositionens oklarhet. Jag är er tacksam!

Herr HERMANSSON (vpk):

Herr talman! Den här debatten har ju varit intressant från många synpunkter. Jag vill här bara understryka en.

De borgerliga partierna har genom sin press gått ut i mycket våldsamma attacker mot det förslag som regeringen har lagt fram. Man har sagt att det skulle innebära ett dråpslag mot det privata näringslivet i Sverige. Man har utmålat de fasor och vedervärdigheter som skulle utbreda sig i samhället, om det genomfördes.

Den här debatten har, särskilt i slutet, visat ett helt annat tonläge. Det har framkommit att man från i varje fall ett borgerligt partis sida fortfarande sluter upp bakom kapitalmarknadsutredningens förslag, och det verkar som om ytterligare ett borgerligt parti vore på väg tillbaka just till den ståndpunkten. Kontrasten mellan dessa ställningstaganden och pressdebatten är ju mycket stor. Som slutomdöme på vad vad som här

sagts och på vad de borgerliga partierna avslöjat kan man väl med skäl använda skaldens ord: Mycket prutades ej men hälften prutades genast.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman! Statsministern överdrev något när han kallade mitt anförande för en hyllning till de socialdemokratiska strävandena. Vad jag i all anspråkslöshet påminde om var att vi från folkpartiets sida under motstånd från socialdemokraterna har fått kämpa för dessa saker här i riksdagen och att jag nu med tillfredsställelse ser att vi på flera punkter gemensamt kan öka de anställdas medbestämmanderätt.

Jag skall inte gå närmare in på sakdebatten. Statsministern nämnde TCO, och jag har med stort intresse studerat deras remissyttrande om kapitalmarknadsutredningen. Man refererar där till utredningens utgångspunkt att AP-fonden väsentligen skulle vara ett kapitalplacerande organ, och man hänvisade till de garantier som finns inbyggda i överenskommelsen. Sedan säger man att några av dessa bestämmelser lämpligen kan omprövas efter fem år när erfarenheter har vunnits från deras genomförande. Det tog mindre än fem månader för finansministern att sopa undan alltihop. Här går det sannerligen undan.

Överläggningen var härmed slutad.

Kungl. Maj:ts proposition nr 97 hänvisades därefter till näringsutskottet.

§ 4 Föredrogs och hänvisades Kungl. Maj:ts propositioner

- nr 99 till inrikesutskottet,
- nr 101 till civilutskottet,
- nr 102 till näringsutskottet och
- nr 103 till skatteutskottet.

§ 5 Föredrogs och hänvisades motionerna

- nr 1789–1803 till lagutskottet,
- nr 1804–1811 till näringsutskottet,
- nr 1812–1824 till finansutskottet,
- nr 1825–1833 till inrikesutskottet,
- nr 1834 och 1835 till kulturutskottet,
- nr 1836 till lagutskottet,
- nr 1837 och 1838 till utbildningsutskottet samt
- nr 1839 och 1840 till konstitutionsutskottet.

§ 6 Föredrogs, men bordlades åter konstitutionsutskottets betänkande nr 19, utbildningsutskottets betänkanden nr 19–22, trafikutskottets betänkande nr 11 och näringsutskottets betänkande nr 35.

§ 7 Anställning av arbetskraft för byggnadsarbete

Föredrogs inrikesutskottets betänkande nr 13 i anledning av propositionen 1973:39 med förslag till lag om anställning av arbetskraft för byggnadsarbete jämte motioner.

Onsdagen den
11 april 1973

*Anställning av ar-
betskraft för bygg-
nadsarbete*

I propositionen 1973:39 hade Kungl. Maj:t, under återopande av utdrag av statsrådsprotokollet över inrikesärenden för den 16 februari 1973, föreslagit riksdagen att anta i propositionen framlagt förslag till lag om anställning av arbetskraft för byggnadsarbete.

Beträffande propositionens huvudsakliga innehåll anfördes följande:

”I propositionen läggs fram förslag till lagstiftning som innebär att arbetsgivare som yrkesmässigt bedriver byggnadsverksamhet får anställa annan än kvalificerad arbetssökande endast efter anvisning eller godkännande av den offentliga arbetsförmedlingen. Motsvarande skall gälla när staten och kommun bedriver byggnadsverksamhet. Lagstiftningen avser endast anställning för utförande av betong-, trä- eller mureriarbete eller annat byggnads- eller anläggningsarbete. Med kvalificerad arbetssökande avses den som under de senaste 24 månaderna haft anställning i sådant arbete som lagen avser under minst tolv månader eller som har genomgått utbildning för sådant arbete. Anställer arbetsgivaren annan än kvalificerad sökande utan medgivande av arbetsförmedlingen kan arbetsmarknadsstyrelsen enligt förslaget förordna att arbetsgivaren för sådant byggnadsarbete inte får anställa annan än den som arbetsförmedlingen anvisat eller godtagit, dvs. all anställning av byggarbetskraft för sådana arbeten skall ske genom arbetsförmedlingen. Överträdelse mot dessa bestämmelser kan föranleda bötesstraff.”

I detta sammanhang hade behandlats motionerna

1973:1617 av herrar Gustavsson i Alvesta (c) och Grebäck (c),

1973:1618 av herr Hovhammar m. fl. (m) vari hemställdes att riksdagen beslutade avslå propositionen 1973:39 samt

1973:1619 av herr Hörberg m. fl. (fp) vari hemställdes

1. att riksdagen skulle avslå propositionen 1973:39,
2. att riksdagen hos Kungl. Maj:t begärde att en allsidig utredning tillsattes med uppgift att analysera problemen inom byggnadsbranschen samt framlägga förslag som gynnade verksamheten och sysselsättningen inom branschen.

Utskottet hemställde

1. att riksdagen med avslag på motionerna 1973:1618 och 1973:1619, yrkandet 1 – samt med förklaring att viss ändring borde göras i det genom propositionen 1973:39 framlagda förslaget till lag om anställning av arbetskraft för byggnadsarbete – skulle anta lagförslaget med den ändringen att ikraftträdandebestämmelsen erhöles av utskottet föreslagen lydelse,
2. att motionerna 1973:1617 och 1973:1619, yrkandet 2, inte föranledde någon riksdagens åtgärd.

Reservation hade avgivits beträffande antagande av lagförslaget av herrar Nordgren (m) och Oskarson (m) som ansett att utskottet under 1 bort hemställa,

att riksdagen med bifall till motionerna 1973:1618 och 1973:1619, yrkandet 1, skulle avslå propositionen 1973:39.

Herr OSKARSON (m):

Herr talman! Sysselsättningsläget för byggnadsarbetarna är i dag besvärligt. Men det gäller inte enbart byggnadsarbetarna, utan många branschgrupper har samma bekymmer i dagens besvärliga arbetsmarknadssituation.

I propositionen 39 föreslås lagbestämmelser som reglerar rekryteringen till byggnadsbranschen. Lagstiftningen gäller anställning av arbetskraft för utförande av egentliga byggnadsarbeten.

För sådant byggnadsarbete får arbetsgivare, enligt propositionen, endast anställa kvalificerad arbetssökande. Som kvalificerad arbetssökande anses dels den som har haft anställning i byggnadsarbete 12 månader under de senaste 24 månaderna, dels den som fullgjort utbildning till sådant arbete inom lägst gymnasieskola eller motsvarande skola eller inom arbetsmarknadsutbildningen. Även annan byggnadsteknisk utbildning skall kunna anses som kvalificerad.

Om kvalificerad arbetssökande inte finns att tillgå får arbetsgivaren inte anställa annan än den som arbetsförmedlingen anvisar eller godkänner. För att kunna kontrollera efterlevnaden av lagen får arbetsförmedlingen rätt att hos arbetsgivare ta del av de uppgifter som behövs härför och äga tillträde till arbetsplats. Om arbetsgivare bryter mot anställningsreglerna leder detta i första hand till ett föreläggande om att all anställning av arbetskraft i fortsättningen skall ske genom arbetsförmedlingen, alltså i fråga om både kvalificerad och okvalificerad arbetskraft. Sådant föreläggande utfärdas av AMS efter anmälan av länsarbetsnämnden. AMS kan dessutom i sådant fall anmäla arbetsgivaren till åtal om överträdelsen är att anse som grov. Underlåtenhet att iakttaga föreläggande om arbetsförmedlingstvång kan likaledes anmälas till åtal av AMS.

Grundläggande för den svenska arbetsmarknadspolitiken har varit principen om fri arbetsmarknad. Rörlighet såväl mellan olika yrkesområden som mellan olika delar av vårt land har länge understötts av arbetsmarknadsmyndigheterna och har setts som en framkomlig väg att reducera strukturella och regionala obalanser.

Byggnadssektorn har ju under hela efterkrigstiden, som är väl känt, varit hårt statligt reglerad. Allt byggande har haft en hård central styrning. Bud och överbud i fråga om byggande har ju varvats med varandra. Och just inom denna statligt centraldirigerade sektor har man misslyckats därhän att man nu också måste genom lag centraldirigera arbetskraften. Behövs det ytterligare bevis på regeringens totala misslyckande då det gäller bostadspolitiken och byggnadssektorn över huvud taget?

Remissinstanserna, på ett fåtal undantag när, avstyrker eller ställer sig mycket tveksamma till ett lagfäst arbetsförmedlingstvång – och inte enbart remissinstanserna utan även departementschefen själv, som i propositionen instämmer i och har full förståelse för denna negativa inställning till lagstiftning som reglerar förhållandet inom en viss bransch.

Nr 66

Onsdagen den
11 april 1973

*Anställning av
arbetskraft för bygg-
nadsarbete*

Onsdagen den
11 april 1973

*Anställning av ar-
betskraft för bygg-
nadsarbete*

Departementschefen skriver på s. 13 i propositionen mot bakgrunden av vad remissinstanserna anfört: "De " – remissinstanserna –" uppfattar en sådan lagstiftning som ett avsteg från principen om parternas fria avtalsrätt på arbetsmarknaden. Jag har förståelse för denna kritik. Invändningarna har emellertid inte samma styrka om lagstiftningen får en i tiden begränsad giltighet, vilket kan vara motiverat med hänsyn till att det är främst akuta svårigheter på området som måste bemästras." Yttrandet är mycket intressant. Att remissinstanserna uppfattar denna lagstiftning som ett avsteg från principen om den fria avtalsrätten är helt naturligt, för det är ett avsteg från principen om en fri och rörlig arbetsmarknad.

Sedan säger statsrådet att invändningarna inte har samma styrka när lagstiftningen göres tidsbegränsad. Jo, det har de verkligen enligt min och mångas mening. Eller hävdar statsrådet att om man bara gör våld på en princip under en viss tidsrymd så har man ändå principen kvar? Det är naturligtvis mycket bekvämt att kunna göra avhopp från en principiell uppfattning i vissa situationer för att sedan göra påhopp när situationen är avklarad. Men så enkelt är det inte. Antingen håller jag fast vid min principiella uppfattning eller lämnar jag den, och då är jag principiös. Något mellanting finns inte.

Men det är inte enbart principiella skäl som talar mot en lagstiftning av det slag som här föreslås utan även praktiska. Lagstiftning som monopoliserar vissa slag av arbeten för vissa arbetstagare motverkar den rörlighet på arbetsmarknaden som är nödvändig med hänsyn till näringslivets fortgående strukturomvandling. Om lagen antas kan den få prejudicerande betydelse för andra delar av arbetsmarknaden. Det finns många utsatta grupper, som jag inledningsvis antydde, som kan anse sig ha samma rättighet som byggnadsarbetarna – att utestänga andra arbetstagare från arbetstillfällen.

Flera länsarbetsnämnder uttrycker stor oro inför möjligheterna att klara kontrollfunktionen. Enligt byggarbetskraftsutredningens statistik har det helt övervägande antalet inom byggnadsverksamheten mindre än 10 årsanställda. Att effektivt kontrollera över 7 000 sådana företag, vilka till stor del utför mindre arbeten, bedöms kräva en mycket stor arbetsinsats – utan att man därmed har skapat ytterligare något nytt arbetstillfälle. Därtill kommer övervakning av inte mindre än 3 500 större företag, varav bortemot 200 har mer än 100 årsanställda.

Nästan samtliga länsarbetsnämnder och länsstyrelser liksom AMS framhåller att betydande personella resurser måste tillföras förmedlingsorganisationen, om en obligatorisk arbetsförmedling av byggarbetskraften genomföres. Enligt reservanterna i byggarbetskraftsutredningen behövs ett tillskott av 140 tjänster till arbetsförmedlingarna för att dessa skall kunna klara sin uppgift vid en obligatorisk arbetsförmedling. Några nya tjänster tillföres dock icke arbetsförmedlingarna enligt propositionen. Vad måste då resultatet bli? Ja, antingen blir det ingen kontroll, och då är ju lagstiftningen ganska meningslös, eller också kommer kontrollverksamheten att gå ut över för arbetsförmedlingarna mer angelägna uppgifter ur förmedlingssynpunkt och detta till stor skada för andra arbetssökande. En sådan auktorisation för byggnadsarbetare som den föreslagna leder till

ytterligare byråkratisering och stelhet i branschen.

Det kan också starkt ifrågasättas om lagstiftningen får den verkan som man åsyftar. I det arbetsmarknadsläge som vi har kan det förutsättas, att den som söker byggnadsarbetare i första hand anställer sådana som är yrkeskunniga. Jag tycker att detta är helt naturligt. Bestämmelserna om obligatorisk förmedling kommer icke att tillföra arbetsmarknaden ett enda nytt arbetstillfälle. Resultatet blir endast att arbetslösheten förskjutes från en person till en annan. Och det kan ju inte vara så särskilt mycket mer angenämt att vara arbetslös tillfällighetsarbetare än att vara arbetslös byggnadsarbetare. Förslagen innebär att vissa arbeten reserveras för en speciell yrkesgrupp. Det riktar sig alltså direkt mot andra grupper på arbetsmarknaden. En stor sektor av svenskt näringsliv görs oåtkomlig för dem som önskar byta sysselsättning eller bransch.

Nog finns det anledning att associera det föreliggande lagförslaget med gångna tiders skrålagstiftning, som mycket litet överensstämmer med förhållandena på en modern arbetsmarknad.

Herr talman! Jag ber att med det anförda få yrka bifall till reservationen vid inrikesutskottets betänkande nr 13, i vilken hemställs om bifall till två motioner i ärendet.

I detta anförande instämde herr Nordgren (m).

Herr FRIDOLFSSON i Rödeby (s):

Herr talman! I propositionen 39 föreligger förslag till lag om anställning av arbetskraft för byggnadsarbete. Samtliga partier utom moderata samlingspartiet tillstyrker förslaget med den ändringen, att den i propositionen föreslagna dagen för anställningens början ändras från den 1 januari 1973 till den 1 mars 1973.

Moderata samlingspartiet har avlämnat reservation för avslag på propositionen. Bl. a. anser reservanterna att det skall föreligga utomordentligt starka skäl, om man skall godtaga inskränkningar i de enskilda arbetstagarnas rätt att fritt få söka arbete inom olika yrkesgrupper. Detta yttrande måste bero på en missuppfattning från reservanterna. Utskottets majoritet vill givetvis inte hindra någon att lära sig ett byggnadsyrke. Tvärtom vill vi att det skall vara yrkeskunniga arbetare på byggarbetsplatserna. Vad vi vänder oss mot är den s. k. bakvägsrekryteringen, där personer som aldrig tidigare arbetat på ett bygge skall anställas före dem som är yrkesutbildade och i många fall i flera år arbetat på byggen.

Reservanterna gör gällande att bakvägsrekryteringen är mycket ringa och saknar betydelse inom byggarbetsmarknaden. Från arbetsgivarhåll framhålls att anställning genom bakvägsrekrytering förekommer i mycket liten omfattning. Byggnadsarbetareförbundet hävdar däremot att det årligen kommer in omkring 4 000 nya arbetare vilka inte tidigare arbetat på något bygge och fullständigt saknar utbildning inom något byggnadsyrke.

Enbart i Göteborgsregionen anställdes 400 branschovana arbetare under år 1971, samtidigt som 10 procent av byggnadsarbetarna inom regionen var arbetslösa, dvs. över 1 000 arbetare. För åldersgruppen 60–66 år hade under samma tid arbetslösheten uppgått till omkring 25

Nr 66

Onsdagen den
11 april 1973

*Anställning av
arbetskraft för bygg-
nadsarbete*

Onsdagen den
11 april 1973

*Anställning av ar-
betskraft för bygg-
nadsarbete*

procent. Det är mot denna bakgrund man lättare kan förstå kravet från de arbetslösa yrkeskunniga byggnadsarbetarna på att åtgärder måtte vidtagas.

Den föreslagna tillfälliga lagen är ett medel att lösa de nu akuta frågorna. Utskottet har förståelse för de principiella betänkligheter som såväl en del motionärer som vissa remissvar ger uttryck för, nämligen att man skall ha starka skäl för att godta en reglering av det slag som föreslås i propositionen. Enligt utskottets mening måste man i dagens läge anse att sådana skäl föreligger. Arbetslösheten inom byggnadsarbetarkåren är mycket omfattande – den är tre gånger så stor som bland industriarbetare – och den kan antas bli lika stor det kommande året till följd av den avsevärda nedgång i byggnadsinvesteringarna som kan väntas.

För att bemästra de akuta svårigheterna får det anses berättigat att vid sidan av andra åtgärder tillfälligt begränsa anställning av arbetskraft som inte genom yrkesutbildning eller yrkesverksamhet har anknytning till byggnadsfacket. Ett särskilt skäl till att slå vakt om arbetskraften inom byggnadssektorn är de problem i fråga om anställningstryggheten som råder till följd av systemet med objektanställning.

Byggarbetskraftutredningen anser att rekryteringen till byggnadsarbete i första hand bör åstadkommas genom avtal mellan parterna på byggarbetsmarknaden. Överläggningar i denna fråga har ägt rum mellan parterna. Ett förslag till överenskommelse om rekryteringsordningen som har lagts fram har emellertid förkastats av arbetsgivarsidan. Det kan tänkas att under den tid lagen nu kommer att gälla nya förhandlingar kommer att upptagas och att det slutligen blir en avtalsuppgörelse mellan parterna.

I utskottet har behandlats ett par motioner där man begär dels att en utredning skall tillsättas, dels att regeringen noga följer sysselsättningsutvecklingen och vidtager lämpliga åtgärder. Utskottet kan instämma med motionärerna i att det är angeläget att problemen inom byggnadsindustrin beaktas.

Byggnadssektorn är ett av de områden som nästan mer än något annat ständigt följes med stor uppmärksamhet från statsmakternas och övriga myndigheters sida. Två offentliga utredningar, byggplaneringsutredningen och byggarbetskraftsutredningen, har lagt fram förslag som föranlett åtgärder. En tredje utredning, byggarbetsgruppen, tillsattes i slutet av förra året med uppdrag att planera åtgärder i fråga om sysselsättningen på kort sikt inom byggnadsverksamheten. Gruppen har föreslagit en rad åtgärder för de närmaste åren. Dess arbete fortsätter, varför vi säkerligen kan motse flera förslag inom den närmaste tiden.

På grund av dessa utredningar anser utskottet att någon ny utredning inte behöver tillsättas. Dessutom kan de byggarbetsnämnder som finns inom varje län medverka till en god planering av byggarbetsmarknaden. Inom dessa nämnder sitter representanter för såväl arbetsgivare som arbetstagare. Ett gott samarbete mellan byggarbetsnämnder, länsarbetsnämnder och arbetsförmedling bör också kunna medverka till att lösa de besvärliga rekryteringsfrågorna.

Herr talman! Jag vill sluta med att yrka bifall till inrikesutskottets hemställan i betänkandet nr 13.

Herr OSKARSON (m) kort genmäle:

Herr talman! Jag har full förståelse för herr Fridolfssons i Rödeby uppfattning att det är ett krav från utbildade byggnadsarbetare som är arbetslösa. Men låt mig säga, herr Fridolfsson, att jag har precis lika stor förståelse vilka arbetslösa det än är fråga om, så att någon skillnad därvidlag kan inte jag finna.

Sedan tog herr Fridolfsson upp bakvägsrekryteringen, och låt mig säga några ord om den. Här råder mycket delade meningar om omfattningen av denna s. k. bakvägsrekrytering. Byggnadsarbetareförbundet hävdar, som anfördes av herr Fridolfsson, att sådan bakvägsrekrytering skett i mycket stor omfattning. Från arbetsgivarsidan har framhållits att sådan rekrytering visserligen förekommer men endast i mycket begränsad omfattning. För hela branschen uppgick, enligt en utredning som Byggnadsindustriförbundet gjort, bakvägsrekryteringen under år 1970 till 500 man. Arbetsgivarsidan har gjort en liknande undersökning 1972 och kommit fram till samma resultat som Byggnadsindustriförbundet, nämligen att denna rekrytering är av ganska ringa omfattning. Byggnadsarbetareförbundet gör gällande att den är betydligt större. Här står alltså uppgift mot uppgift, och någon opartisk undersökning har inte gjorts på detta område.

Byggarbetsgruppen har också behandlat det här problemet i sitt betänkande och kommit till följande slutsats: "Bedömningen av den s. k. bakvägsrekryterings omfattning varierar visserligen. De olika uppgifterna på denna punkt är emellertid för byggarbetsgruppen mindre väsentliga. Antingen är bakvägsrekryteringen stor och behöver då regleras. Eller också är denna form av rekrytering begränsad, i vilket fall reglering på sin höjd framstår som onödig." Även om man måste tillstå att denna slutsats är ovanligt intelligent, så har gruppen ändå kommit fram till ett förslag med en hel karta av byggstimulerande åtgärder – ombyggnads- och saneringsverksamhet, projekteringsstimulans, tidigareläggande av visst statligt byggande, vissa beredskapsarbeten och ett ökat småhusbyggande. Jag vill understryka att ökat småhusbyggande är vad moderata samlingspartiet har framfört många gånger. Gruppen påpekar också att frisläppandet av privatfinansierat småhusbyggande under sista delarna av åren 1971 och 1972 betydde en väsentlig sysselsättningskompensation för den minskade igångsättningen av flerfamiljshus.

Herr FRIDOLFSSON i Rödeby (s) kort genmäle:

Herr talman! Herr Oskarson vill göra gällande att bakvägsrekryteringen inte är så stor och talar om arbetsgivarnas utredning som redovisar siffran 500 man. Enligt Byggnadsarbetareförbundet gäller det mellan 3 000 och 4 000 man. Det bör väl vara lättare för Byggnadsarbetareförbundet att kontrollera den verkliga situationen. Dessa människor blir så småningom medlemmar i förbundet, och på det sättet får vi ju reda på antalet.

Herr Oskarson har också sagt att om det gäller ett stort antal är även han beredd på att det måste bli en obligatorisk förmedling. Ja, antalet är så pass stort att jag tycker att herr Oskarson mycket väl kan ansluta sig till detta regleringsförslag.

Onsdagen den
11 april 1973

*Anställning av ar-
betskraft för bygg-
nadsarbete*

Herr Oskarson sade att lagen skapar inte ett enda nytt arbete. Nej, det kan nog hända att den inte skapar nytt arbete, men det kan hända att den skapar större trygghet, och den större tryggheten är också värd en hel del. Vi har lagen om anställningstrygghet. Den har kanske inte heller skapat några nya arbetstillfällen, men den skapar trygghet, och det är också trygghet vi vill ha i det här fallet.

Sedan talar herr Oskarson om skråtänkande -- att man vill slå vakt om en viss grupp. Ja, det är väl inte alls så ovanligt som herr Oskarson vill göra gällande. Jag vill påminna om exempelvis lärarkåren. Vi hade här i landet en hel massa icke behöriga lärare, som i flera år fick ha tjänst ute i kommunerna. Men efter hand som de behöriga lärarnas antal ökade fick de icke behöriga lärarna träda tillbaka, och man anställde den utbildade arbetskraften.

Det här är alltså ingalunda någon ovanlig företeelse, och herr Oskarsons tal om att detta skulle vara någonting speciellt för byggnadsarbetarna är fullständigt felaktigt. Det gäller även för en hel del andra yrkesgrupper i landet. Jag kan inte söka ett arbete inom en bransch där jag inte har min yrkesverksamhet.

Herr OSKARSON (m) kort genmäle:

Herr talman! I fråga om bakvägsrekryteringen sade jag att här står uppgift mot uppgift. Men en uppgift som jag tycker åtminstone har något av neutral karaktär är byggarbetsgruppens syn på saken, och de som ingår i den gruppen har konstaterat att de inte tar ställning till frågan vare sig den är stor eller liten -- de redovisar ingen uppfattning på det området.

Herr Fridolfsson i Rödeby säger att det är fråga om större trygghet i anställningen. Ja, visst är det fråga om det. Men skall vi tala om trygghet är det ju fråga om trygghet för alla människor, och skapar jag trygghet för en viss kategori går otryggheten ut över andra. Det tycker jag heller inte är så särskilt sympatiskt.

Sedan kom herr Fridolfsson i Rödeby in på lärare och tydligen på därmed jämställda yrkesgrupper, och han sade att där kan inte vem som helst få anställning. Nej, det är väl rätt självklart. Skulle vi ifrågasätta hela vårt utbildningssystem vore vi naturligtvis inne på en märkvärdig väg. Vi har väl ett utbildningssystem och en utbildning som syftar till att ge kompetens för vissa uppgifter och vissa befattningar, och det trodde jag att vi alla hade accepterat. Men även inom dessa områden är det ju ändå så att vederbörande anställs av institutionen eller företagaren, och det är vad vi vill också när det gäller byggnadsarbetarna -- att de skall anställas av den som behöver arbetskraften. Inom tjänstemannagruppen dirigeras ju vederbörande inte till en befattning via arbetsförmedlingen, utan det är arbetsgivaren som anställer befattningshavarna.

Låt mig slutligen bara erinra om att inom byggnadsbranschen har vi ett stort antal tjänstemän -- bortemot 55 000. En stor del av dessa är också arbetslösa, men de har inte kommit med i den här trygghetslagstiftningen utan står utanför. Och för dem är det många gånger betydligt besvärligare: de har varit i arbetet länge, de är ofta i hög ålder och de är dessutom specialinriktade på ett visst jobb, vilket gör att det är väldigt svårt för dem att få liknande arbete på annat håll.

Onsdagen den
11 april 1973

*Anställning av ar-
betskraft för bygg-
nadsarbete*

Herr FRIDOLFSSON i Rödeby (s) kort genmäle:

Herr talman! Herr Oskarson återkommer till detta att byggnadsarbetarna blir gynnade av den här lagen. Men han avslöjade sig samtidigt när han på min fråga om de icke behöriga lärarna, som fick träda tillbaka för de behöriga lärarna, svarar att det är klart att vi skall slå vakt om vårt utbildningsväsen. Ja, då kommer vi upp på ett annat plan. Men när det gäller utbildningen för kroppsarbetare, för yrkesarbetare inom byggnadsindustrin, vill jag fråga herr Oskarson: Gäller det inte även där att man skall slå vakt om den som har en utbildning? Vi vill väl att alla skall erhålla utbildning. Vi är inte motståndare till att det rekryteras folk till byggnadsindustrin, men de skall rekryteras på sådana vägar att de lär sig yrket och inte kommer in vid högre ålder och ständigt får gå som icke utbildad arbetskraft.

Och så talar herr Oskarson om att det inte skapas trygghet för dem som blir utestängda härvidlag. Ja, vi skall försöka skapa trygghet för alla anställda här i landet, och jag hoppas att även herr Oskarson skall delta i arbetet på det området.

När det gäller denna bakvägsrekrytering, som man från arbetsgivarhåll vill göra gällande inte är så stor, kan jag tala om att jag har egen erfarenhet på området. Jag har suttit i byggarbetsnämnden tillsammans med representanter för byggarbetsgivarna, och vi har fått skriva till byggmästarna på orten och säga till dem att de skall låta bli denna bakvägsrekrytering. När det går så långt att ordföranden i en byggmästarförening själv sätter sitt namn under en sådan skrivelse förstår man att det ligger en del i talet om bakvägsrekrytering.

Slutligen har man också varit inne på en annan sak, som jag inte har berört tidigare, nämligen frågan om den stora arbetslösheten på vissa platser. Man har då sagt att dessa arbetslösa skall gå före byggnadsarbetarna. Men det är väl ändå så, att om man har stor arbetslöshet på en ort, så är arbetslösheten stor också bland byggnadsarbetarna, och därför behöver det inte bli någon motsatsställning mellan övriga arbetslösa och arbetslösa byggnadsarbetare.

Herr talman! Jag vidhåller mitt yrkande om bifall till utskottets hemställan.

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

Herr HÖRBERG (fp):

Herr talman! Att något måste göras för att trygga sysselsättningen för arbetssökande inom byggnadsbranschen har länge varit uppenbart. Frågan är emellertid om regeringen har valt den bästa vägen. För min del anser jag inte det.

Det finns stora möjligheter att snabbt igångsätta byggnadsarbeten i SJs, vägverkets, domänverkets och flera andra statliga verks regi – arbeten som i många avseenden har samma karaktär som den byggnadsarbetare är vana vid. Jag tänker då på banombyggnader, motorvägsbyggande och andra vägarbeten, brobyggande både för järnväg och landsväg osv. Ännu fler sådana arbetstillfällen hade det funnits, om riksdagen hade

Onsdagen den
11 april 1973

*Anställning av ar-
betskraft för bygg-
nadsarbete*

följt tidigare folkpartiförslag att uppdra åt vederbörande förvaltningar att forcera sin planering och öka sin beredskap i detta hänseende.

Man skulle t. o. m. kunna säga att det här föreligger vissa underlåtenhetssynder från regeringens sida att inte i tid skapa en sysselsättningsmotvikt till den nedskärning på husbyggnadssidan, som man visste skulle komma i och med lågkonjunkturen, och den överenskommelse om återhållsamhet som regeringen gjorde upp om med Kommunförbundet och Landstingsförbundet för snart ett år sedan.

En kraftigare satsning på omskolning av arbetssökande inom byggnadssektorn borde också varit en naturlig åtgärd.

I den svåra situation som vi nu befinner oss måste vi konstatera att regeringens lagförslag har två klart negativa sidor:

1. det skapar inga nya byggnadsjobb, och
2. det diskriminerar många arbetssökande.

Vad som bl. a. kunde och borde ha gjorts för att skapa nya jobb har jag nyss redogjort för. Därtill kommer att den förstärkning, som arbetsförmedlingarna nu behöver för att kunna förverkliga lagen, enligt många länsarbetsnämnders remissyttranden ensam skulle ha kunnat ge lika god effekt på byggsektorn som en lagstiftning av det föreliggande slaget.

När det gäller diskrimineringen av arbetskraft har många remissinstanser tryckt på denna principiellt viktiga fråga. Även statsrådet redovisar betänkligheter men menar att dessa inte bör tillmätas så stor betydelse, då lagförslaget är tidsbegränsat. Alla är tydligen överens om att lagen måste ses som ett provisorium med kort giltighet. Även utskottet har uttalat sin förståelse för de principiella betänkligheterna och menar att största möjliga frihet för arbetskraften i dess yrkesval är en självklar princip, något som jag livligt vill instämma i.

Jag hoppas att den tveksamhet som från så många håll yppats mot föreliggande lagförslag skall utgöra en sporre för regeringen att se till att den inte fler gånger försätter en skicklig yrkeskår med stort specialkunnande i en situation liknande den som byggnadsarbetare i dag befinner sig i.

Herr talman! Med hänsyn till den försiktiga skrivning som utskotts- majoriteten har gjort kommer jag för min del att avstå vid omröstningen.

Herr OLSSON i Stockholm (vpk):

Herr talman! Sysselsättningen i byggnadsbranschen går och har under lång tid gått i vågor. Det är vågor som beror dels på säsongvariationer – sysselsättningen är lägre på vintern – dels på konjunkturvariationer. Det är ingen överdrift att påstå att byggnadsarbetarna har fått utgöra konjunkturregulator för regeringen i dess ekonomiska politik. Vid toppar i sysselsättningen har det hänt att okvalificerad arbetskraft har anställts. När sedan nedgången kommer är det mycket vanligt att den då nyanställda yngre arbetskraften slår ut äldre och yrkesvan arbetskraft. Beträffande de effekter som den nya lagen skulle få måste anföras att systemet i stor utsträckning redan fungerar för de flesta yrkesgrupper på arbetsplatserna. Det finns inget utrymme för att anställa exempelvis okvalificerade murare om man vill ha en ordentlig murning utförd. Det

finns också yrkesutbildningsavtal och bestämmelser som reglerar vad som fordras för att en person skall betraktas som yrkesarbetare.

Detta speciella fall gäller betongarbetarna – dvs. den tidigare diversearbetargruppen inklusive de yrkesmoment som ingick i den gruppens åtaganden. Lagen innebär i stort sett att man antingen skall ha anknytning till branschen genom att tidigare ha blivit anställd eller ha genomgått de utbildningskanaler som finns i samhället eller som arbetsmarknaden bjuder på. Det måste anses vara en alldeles riktig ordning att folk som anställs på arbetsplatser är utbildade för arbetet i fråga och har de kunskaper som fordras för att kunna sköta arbetsuppgifterna. Ackordssystemet ute på arbetsplatserna är också så utformat, att det fordras i stort sett lika kvalifikationer hos arbetarna. Man har gemensamhetsackord, där lagen delar lika på den uppkomna inkomsten, och då fordras också att arbetarna har samma nivå på sin utbildning.

Det här lagförslaget kan också ses som ett led i strävan att skapa en högre kvalificerad betongarbetarkår – strävanden som för övrigt har bedrivits under en lång följd av år, delvis med stöd från byggmästarsidan.

Det finns också andra faktorer som talar för att denna lag är nödvändig. Jag tänker bl. a. på arbetarskyddet. På få arbetsplatser finns så många uppenbara möjligheter till olyckstillfällen som just på byggarbetsplatserna. Runt det här huset pågår flera byggen, och om man skulle gå ut och titta skulle man snart kunna upptäcka hundratals dödsfallor. Det måste således vara helt riktigt att kräva att den som går ut på en sådan här farlig arbetsplats är yrkesutbildad och har fått lära sig vad arbetarskydd innebär, vilka skyddsanordningar man har rätt att kräva, hur skyddsanordningar skall sättas upp osv.

En annan faktor, som inte nämns i betänkandet och inte tidigare i debatten heller, är att det så kallade äldrelagarna – dvs. de som skall skydda äldre att avskedas – inte fungerar i byggnadsbranschen. Det beror på den s. k. objektsanställningen. Detta innebär att byggnadsarbetarkåren har ett sämre skydd mot avskedanden än arbetarna i den övriga industrin.

Vad sedan beträffar skråtänkandet, som skulle vara extraordinärt och som inte finns i samhället i övrigt, samt talet om s. k. fri arbetsmarknad vill jag anföra att här bl. a. har nämnts lärare. Vem skulle kunna föreställa sig att skicka människor på svetsningsarbete eller ingenjörsarbete utan att de är utbildade för detta? Med svetsningsarbete menar jag här licenssvetsningar, speciella hållfasthetskrav etc., och det skulle inte gå att anställa okvalificerad arbetskraft för sådana arbetsuppgifter. Att det sedan finns vissa yrkesmoment runt omkring dessa arbetsuppgifter som skulle kunna utföras av mindre kvalificerad arbetskraft i vissa lägen leder inte till att man kan ha en s. k. fri tillströmning av okvalificerad arbetskraft – inte minst med tanke på arbetarskyddet. Beträffande akademiker kan man dagligen i platsannonserna i Dagens Nyheter se vad som krävs för att få en anställning. Det är inte alldeles säkert att det i varje läge är behövt med alla dessa formella examina.

Det har uttryckts farhågor för att kontrollfunktionen skulle bli så omfattande och besvärande att den skulle inkräkta på förmedlingens resurser. De som säger detta har totalt missuppfattat det hela. Bara detta att det i lagförslaget behöver sägas att folk från arbetsförmedlingarna

Onsdagen den
11 april 1973

*Anställning av ar-
betskraft för bygg-
nadsarbete*

skall beredas tillträde till arbetsplatserna är anmärkningsvärt. Det borde vara en självklarhet. Kontrollfunktionen kommer naturligtvis att fungera på så sätt att de anställda byggnadsarbetarna är vaksamma på att lagen efterlevs och att i första hand förbundskamrater får anställning när man behöver nyanställa folk.

Det är typiskt att det är företrädare för moderata samlingspartiet som här uppträder som något slags advokater för byggföretagen och arbetsgivarna. De har självfallet intresse av att fritt få anställa och avskeda arbetskraft. På vissa håll vill man i direkt lönedepressande syfte anställa nya, icke yrkesutbildade arbetare – inte därför att det skulle uppstå någon speciell konkurrens, men det är invecklade avtal och prislistor som gäller i byggnadsbranschen, och nyanställda kan inte sätta sig in i det och alltid få ut sin rättmätiga lön. Samtidigt försämras fackföreningarnas grepp om arbetsplatserna.

A-kassorna tillförs vid sådana här sporadiska och tillfälliga uppgångar i konjunkturen nya medlemmar, som kan kvalificera sig för A-kasseersättning. När nedgången kommer blir de kanske först avskedade, i vissa fall på grund av bristande utbildning, och kommer då att ligga A-kassorna till last.

Nu säger man att lagen inte ger några nya arbetstillfällen och att det alltså inte är någon nytta med att reglera den här delen av arbetsmarknaden. Men det är så att många blir direkt lurade in i branschen, på grund av tillfälliga toppar i behovet av arbetskraft. Man kanske kommer hit långt norrifrån och tar en anställning på ett bygge, skaffar sig bostad och förankrar sig här i huvudstaden eller i andra städer, och sedan när nedgången kommer står man utan arbete och har direkt blivit lurad hit. Jag har egna erfarenheter av detta från de år jag jobbat inom byggnadsindustrin och haft en sådan sysselsättning att jag haft med anställningen av byggnadsarbetare att göra. Jag har sett hur många arbetskamrater drabbats av just detta.

Seriösa byggföretag, som vill ha goda arbetsplatser med fungerande arbetarskydd, fungerande avtal och prislistor, kommer inte att förlora på denna lag. Det är företrädesvis mindre seriösa företag med mindre krav både på säkerheten på arbetsplatsen och på kvaliteten på det arbete som utförts som kommer att komma i kläm.

Jag skulle vilja fråga herr Oskarson om de refererade siffrorna omfattar även oorganiserad arbetskraft och om de omfattar hela den flora av underentreprenörer som finns på bygghatserna. Den siffra som nämndes kan nämligen inte stämma med verkligheten. Bara i den här staden har man mer än så många bakvägsrekryterade.

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

Herr ÅKERLIND (m):

Herr talman! När jag själv för ett antal år sedan var fackföreningsordförande i en fackförening inom Byggnadsarbetareförbundet hände det att det vid ett företag inom vårt verksamhetsområde vid ett tillfälle anställdes två personer som inte förut hade varit byggnadsarbetare. De bakvägsrekryterades, som man säger. Vi reagerade mot detta inom

fackföreningsstyrelsen, därför att vi själva inom avdelningen hade tre långtidsarbetslösa byggnadsarbetare, som inte hade något jobb. I styrelsen resonerade vi så: De här två nyaanställda, som inte förut varit byggjobbare, borde inte tas in som medlemmar i fackföreningen förrän de tre arbetslösa medlemmarna fått arbete. De båda nyaanställda överklagade beslutet hos Byggnadsarbetareförbundet. Det var samma ordförande i förbundet då som det är nu – jag beklagar att han inte finns i kammaren. Förbundet skrev till vår avdelning och menade att vi enligt förbundets stadgar var skyldiga att ta emot de båda som sökte inträde som nya medlemmar trots att de inte hade någon kvalifikation för byggnadsarbete. Det är väl helt riktigt, men vi gjorde alltså ett försök.

Vi gjorde också ett försök att få till stånd en ändring av bestämmelserna för att kunna göra någonting åt frågan om medlemskap i förbundet i liknande fall, men det gick inte att få gehör för våra åsikter. Våra arbetslösa medlemmar tyckte sig inte ha något stöd av sitt fackförbund – och det kan man ju förstå.

Vi insåg i avdelningsstyrelsen att vi naturligtvis inte kunde hindra de båda okvalificerade arbetarna att få jobb, men vi ville för vår del inte medverka till att de fick de förmåner som det fackliga medlemskapet innebär förrän våra arbetslösa kamrater först fått jobb. Den begränsningen ville Byggnadsarbetareförbundet alltså inte medverka till.

Det förslag som riksdagen nu skall ta ställning till innebär att man också skall *hindra* folk att få arbete. Man hotar t. o. m. med böter, om lagen inte följs. Lagförslaget innebär att med kvalificerad arbetssökande skall avses den som i minst 12 månader under de 24 senaste månaderna haft anställning i byggnadsarbete av samma slag som det anställningen gäller eller som har fullgjort utbildning inom lägst gymnasieskola eller motsvarande skola inom arbetsmarknadsutbildning eller som genomgår utbildning. När det gäller arbetsmarknadsutbildningen kan man konstatera att i de AMS-kurser som förekommer är lärarna ibland mer okunniga än de elever som skall undervisas, men dessa elever – som alltså har undervisats i de kurserna – skall ändå räknas som kvalificerade enligt lagstiftningen.

Men denna lagstiftning får också andra konsekvenser. Det är åtskilliga riksdagsmän i den här kammaren som tillhör Svenska byggnadsarbetareförbundet och som har mångårig erfarenhet av byggnadsarbete. Själv har jag 14 års erfarenhet på heltid och, sedan jag började med riksdagsjobbet, 8 år på deltid. Med de begränsningar som föreslås i propositionen till lagstiftningen – 12 månaders tjänstgöring under de senaste 24 månaderna inom yrket – fyller jag inte kravet på kvalifikationer. Jag har inte heller utbildning till sådant arbete inom gymnasieskola eller genom AMS-kurs. Den erfarenhet jag har fått under de 14 årens heltidsanställning kvalificerar mig alltså inte till att, om jag inte blir återvald till riksdagen, räknas som kvalificerad arbetssökande. Det kanske är åtskilliga av riksdagens ledamöter som tillhör Byggnadsarbetareförbundet och som är i samma situation. Det är en märklig konsekvens.

Och hur blir det för de långtidssjuka? Om man har varit långtidssjuk i över ett år – sådant förekommer ju – och företaget under tiden har gått i konkurs eller upphört, räknas man inte som kvalificerad arbetskraft

Onsdagen den
11 april 1973

*Anställning av ar-
betskraft för bygg-
nadsarbete*

såvida man inte har gått igenom gymnasieutbildning eller AMS-kurs. Om vi benar upp bestämmelserna i det här lagförslaget finner vi att konsekvenserna blir rätt märkliga.

Herr Fridolfsson i Rödeby talar om ökad trygghet. Ja, vi skall kämpa för ökad trygghet på alla områden. Men vad jag har sagt här visar att vissa grupper genom detta lagförslag får betydligt minskad trygghet. Jag tror dessutom inte att det är ett arbetsgivarintresse att i någon större omfattning anställa okvalificerad arbetskraft i det högt uppdrivna arbetstempo som nu råder ute på arbetsplatserna och med den specialisering som krävs på olika områden. Därför ifrågasätter jag om denna lagstiftning över huvud taget behövs eller om den fyller någon verklig funktion.

Jag håller med om vad som står i reservationen att det "fordras utomordentligt starka skäl om man skall godta inskränkningar i de enskilda arbetstagarnas rätt att fritt få söka arbete inom olika yrkesområden". Ett bifall till propositionens förslag kan få prejudicerande betydelse för andra yrkesområden. Införs sådana här bestämmelser på område efter område kommer vi in i en ganska besvärlig situation på arbetsmarknaden. Där det finns sådana bestämmelser tror jag att man skall försöka luckra upp dem för att göra arbetsmarknaden mera fri i stället för att strama åt den. Som herr Oskarson sade behövs en ny politik som ökar sysselsättningen. Det är det viktigaste både för byggnadsarbetarna och för andra yrkesgrupper. Då blir det mera jobb, och då behövs ingen särslagstiftning.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservationen.

Herr FRIDOLFSSON i Rödeby (s) kort genmäle:

Herr talman! Jag vill trösta herr Åkerlind med att om han vill återgå till byggnadsarbete kan han mycket väl göra det utan att bli stoppad av den här lagen. I den förutsätts nämligen att den som en gång är yrkesutbildad och har arbetat inom byggnadsindustrin skall ha rätt att få sådant arbete igen, även om han inte uppfyller tolv månaderskravet. Det är alltså ingen risk vare sig för herr Åkerlind eller mig. Om vi till äventyrs vill gå tillbaka som byggnadsarbetare tror jag att vi kan göra det utan att komma i konflikt med lagen.

Herr ÅKERLIND (m) kort genmäle:

Herr talman! Herr Fridolfsson i Rödeby tror att det inte är någon risk för oss riksdagsmän, men herr Fridolfsson nämnde ingenting om de långtidssjuka som jag talade om.

Herr FRIDOLFSSON i Rödeby (s) kort genmäle:

Herr talman! Det är givet att det gäller även de långtidssjuka; det står ju klart, att för dem som en gång fått utbildning gäller inte den här bestämmelsen om avstängning.

Herr ÅKERLIND (m) kort genmäle:

Herr talman! Det står i lagförslaget att med kvalificerad arbetssökande avses "den som fullgjort utbildning till sådant arbete inom lägst

gymnasieskola eller motsvarande skola eller inom arbetsmarknadsutbildningen”.

Nr 66

Onsdagen den
11 april 1973

*Anställning av ar-
betskraft för bygg-
nadsarbete*

Herr EKINGE (fp):

Herr talman! Det är väl inte svårt för den som uppmärksamst läst utskottets betänkande att lägga märke till den tveksamhet som utskottet ger uttryck för i sin skrivning. En hel del av utskottsskrivningen är av det slaget att den skulle kunna mynna ut i ett yrkande om avslag på propositionen. Och då frågar man sig naturligtvis varför majoriteten i utskottet ändå tillstyrkt lagförslaget.

Utskottet ger självt svar på den frågan när det skriver: ”För att man skall kunna godta en reglering av det slag som föreslås i propositionen fordras därför särskilda skäl.” Utskottet säger sedan vidare att den höga arbetslösheten bland byggnadsarbetarna — den är, som herr Fridolfsson i Rödeby redan nämnt, tre gånger så hög som arbetslösheten bland industriarbetarna —, systemet med projektanställning och de framföriggande sysselsättningsproblemen på grund av den väntade allmänna nedgången i investeringarna på byggsidan är sådana synnerliga skäl som motiverar en *temporär* lagstiftning på detta område. Lagen skall nämligen, som herr Fridolfsson också redan understrukit, gälla bara fram till den 1 juli nästa år. Alla byggnadsarbetare som den 1 mars i år hade anställning som byggnadsarbetare och överflyttas till ett nytt arbetsprojekt berörs inte heller av lagens bestämmelser om att återanställningen skall godkännas av arbetsförmedlingen.

Utöver detta har utskottet klart sagt ut att stor hänsyn måste tas till den lokalt bundna arbetskraften och att det ligger i sakens natur att den lokala arbetsmarknadssituationen skall beaktas vid den praktiska tillämpningen av lagen.

Herr talman! Jag kan i princip instämma i de synpunkter som herr Hörberg tidigare framfört. Jag kan göra det mot den bakgrunden att utskottet således inte reservationslöst accepterat förslaget.

När utskottet sedan dessutom till slut uttalar att det är angeläget att byggnadsbranschens problem fortlöpande beaktas — ja, då anser majoriteten i utskottet att en temporär lag av detta slag kan vara *ett* medel bland *flera* att bemästra en akut situation. Jag tror alltså, herr talman, att utskottet i det här ärendet gjort en så riktig bedömning som det över huvud taget varit möjligt, och därför ber jag med dessa ord att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr PERSSON i Stockholm (s):

Herr talman! Det här ämnet vore sannerligen värt att få en grundlig genomlysning här i kammaren — det är en av våra stora principiella frågor på arbetsmarknaden. Men jag har för min del bestämt mig för att nöja mig med en ytterst kort deklaration.

Först vill jag då säga att det givetvis är helt klart att byggnadsarbetet och byggnadsarbetarna har en viss särställning på grund av ambulationen och rörligheten som skapar vissa problem som måste beaktas så långt det är möjligt. Det är en sak.

En annan sak är att löntagarna i detta land, dvs. alla medborgare, har

Onsdagen den
11 april 1973

*Anställning av ar-
betskraft för bygg-
nadsarbete*

ett verkligt grundläggande intresse av att vi uppehåller en öppen arbetsmarknad. Detta lagförslag strider mot den principen. Varje eftergift till en politik, som begränsar öppenheten, är enligt min mening ytterst allvarlig. Jag har märkt att vederbörande minister i sin propositions-skrivning varit mycket försiktig och begränsat förslaget till att gälla kort tid. Jag har också noterat att utskottet inser det allvarliga i sådana här åtgärder. Jag beklagar att i varje fall utskottet inte kunnat ta den raka konsekvensen av sina funderingar om det principiellt kloka i förslaget.

Jag har i flera sammanhang i denna riksdag – jag förstår att många inte riktigt fattat vad jag menat – varnat för en utveckling mot grupppolitik och i stället förordat en avveckling av tendensen mot grupp- och kärpolitik. Litet drastiskt har jag sagt att den smakar korporativism. Den som verkligen tränger dessa frågor in på livet måste inse, att det är mycket allvarligt att ge sig in på kategoriseringar av detta slag. Vi ringar in oss, skapar fällor och staket på allehanda sätt. För att ta ett enda exempel frågar jag: Vem vill på allvar säga att nyckellösningen ligger i att fråga sig om vederbörande är utbildad eller inte för ett jobb? Hur många har inte kommit utbildade men ändå blivit toppmän inom t. ex. näringslivet.

Detta fenomen finns på flera håll i olika variationer. Jag har tidigare i kammaren erinrat om att vi inom statsdriften bara tar emot ny arbetskraft när det är oundgängligen nödvändigt; nu skall lediga platser i första hand beredas statstjänare. Det betyder att vi avskärmat denna jättemarknad för en viss kategori anställda. Så här sker det litet varstans som herr Olsson i Stockholm sade. Också på andra håll tänker man i kategorier när det gäller anställningar och utbildningsfaser, som egentligen inte har mycket med saklig handläggning av frågeställningarna att göra.

Herr talman! Jag vill notera att detta är en tillfällig historia. Jag hoppas att den inte skall behöva komma igen och att vi inte skall behöva känna oss så trängda av olika situationer. Jag hoppas att vi skall inse att vi måste lösa dessa problem på ett annat plan, helst i ett tidigare skede. Jag kommer att demonstrera och därmed också freda mitt samvete genom att avstå från att rösta här i dag. Detta ger mig ryggen fri för att få till stånd en konstruktiv debatt om den öppna arbetsmarknaden. Jag uttalar verkligen förhoppningen att vi skall vara ytterst tveksamma, för att inte säga direkt avvisande till varje spaltning i framtiden.

Med detta anförande, i vilket herr Lundberg (s) instämde, var överläggningen slutad.

Punkten !

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

Den som vill att kammaren bifaller inrikesutskottets hemställan i betänkandet nr 13 punkten 1 röstar ja, den det ej vill röstar nej.
Vinner nej har kammaren bifallit reservationen av herrar Nordgren och Oskarson.

Nr 66

Onsdagen den
11 april 1973

Den statliga trafikpolitiken, m. m.

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

Ja — 243
Nej — 38
Avstår — 29

Punkten 2

Utskottets hemställan bifölls.

§ 8 Föredrogs trafikutskottets betänkande nr 7 angående uppskov med behandlingen av vissa ärenden.

Utskottets hemställan bifölls.

§ 9 Den statliga trafikpolitiken, m. m.

Föredrogs trafikutskottets betänkande nr 8 i anledning av motioner rörande den statliga trafikpolitiken, m. m.

I detta betänkande behandlades motionerna

1973:44 av herr Levin (fp),

1973:48 av herr Torwald m. fl. (c) vari hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t skulle anhålla om snar utredning och förslag till åtgärder för att förbättra förhållandena på inlandsbanan på sätt i motionen angetts,

1973:88 av herr Fälldin m. fl. (c) vari hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t skulle anhålla att direktiven till utredningen om vissa trafikpolitiska frågor vidgades i enlighet med vad som angetts i motionen,

1973:308 av herr Helén m. fl. (fp) vari hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t begärde utredning och förslag beträffande formerna för en samordnad satsning på kollektivtrafikteknik,

1973:309 av herr Helén m. fl. (fp) vari hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t begärde att i avvaktan på den trafikpolitiska utredningens förslag omedelbara åtgärder vidtogs för att öka järnvägarnas konkurrenskraft och ge dem större möjlighet att ge allmänheten en fullgod service,

Onsdagen den
11 april 1973

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

innebärande bl. a. försök med prissänkningar på vissa sträckor, charterresor med tåg, översyn av taxesystemet, beslut om att de viktiga bansträckor som nu hotades av nedläggning fick vara kvar, förbättrad sovvagnsservice med särskild tanke på pensionärer, ökad satsning på snabbtåg som halverade restiderna mellan större tätorter, bättre service för godstransporterna, utbyggande av distriktsenheterna i Växjö, Borås och Umeå till moderna, marknadsinriktade försäljningskontor som kunde bilda mönster för övriga delar av landet och förslag till årets riksdag om reduktion av taxorna för persontrafik på längre avstånd i syfte att få till stånd ett "rundare Sverige",

1973:310 av herr Helén m. fl. (fp) vari hemställdes 1. att riksdagen hos Kungl. Maj:t begärde att den framtida luftfarts- och sjöfartspolitik utreddes i samband med den pågående trafikpolitiska utredningen, 2. att riksdagen uttalade att de internationella aspekterna för en sund utveckling av svensk sjöfart bevakades med särskild hänsyn tagen till utvecklingen inom EEC, 3. att vad i motionen anfördes beträffande trafikpolitiska riktlinjer i övrigt gavs Kungl. Maj:t till känna,

1973:313 av herrar Nilsson i Agnäs (m) och Fridolfsson i Stockholm (m),

1973:474 av herr Enskog (fp),

1973:479 av herr Hermansson m. fl. (vpk) vari såvitt nu var i fråga (punkten 1) föreslagits att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställde, att följande i motionen berörda frågor, syftande till att bryta med 1963 års trafikpolitik och övergå till en ny trafikpolitik, skulle hänskjutas till den tillsatta trafikutredningen för övervägande av: a) åtgärder enligt i motionen skisserad riktning i syfte att överföra tung godsbefordran från landsväg till järnväg, b) förbättringar av kollektivtrafiken, bl. a. genom bildande av länsbolag, taxesystem av typ 50-kort eller liknande, c) förbud mot taxehöjningar inom SJ:s trafikområde i avvaktan på trafikutredningens ställningstagande i taxefrågan, d) genomförandet av sociologiska undersökningar av järnvägsnedläggningars effekter i skilda delar av landet,

1973:735 av fröken Andersson i Stockholm (c) och herr Sjönell (c) vari hemställdes att riksdagen hos Kungl. Maj:t skulle anhålla om utredning angående möjligheterna att efter angivna riktlinjer snarast införa enhetskort inom SJ:s verksamhetsområde,

1973:736 av herr Björk i Gävle m. fl. (c) vari hemställdes att riksdagen som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna 1. dels att nedläggning i princip inte fick förekomma vare sig av järnvägslinje eller busslinje på landsväg i avvaktan på resultatet av den regionala trafikplaneringen som länsstyrelser och kommuner hade att ombesörja, 2. dels att kostnaderna för olönsamma busslinjer på landsbygden skulle bestridas av staten och ej överlastas på kommunerna,

1973:737 av herr Bohman m. fl. (m) vari hemställdt att riksdagen hos Kungl. Maj:t skulle anhålla om tilläggsdirektiv till den trafikpolitiska utredningen i syfte att väg- och trafikpolitiken i dess helhet så långt möjligt inordnades under de regionalpolitiska strävandena,

1973:738 av herr Bohman m. fl. (m) vari såvitt nu var i fråga (punkterna 1 och 3–6) hemställdt att riksdagen hos Kungl. Maj:t skulle 1. anhålla att SJ:s verksamhet snabbare anpassades till de krav på service som SJ:s kunder ställde genom bl. a. en förnyelse av den rullande materielen och en fortsatt upprustning av bannätet för att medge ökad snabbhet och bekvämlighet samt en ökning av godstrafikens kvalitet i fråga om snabbhet, regularitet och godsbehandling, 3. anhålla att kommittén för utredning om kollektivtrafik i tätorter fick direktiv att skyndsamt utreda dels de institutionella förutsättningarna för en samordnad regional trafikplanering, innebärande ökat inflytande för de regionala organen, dels förutsättningarna för förbättring av den kollektiva trafiken i vad avsåg främst turtäthet, snabbhet och trafikens tillgänglighet, dvs. linjenätets utbredning, 4. anhålla om att den trafikpolitiska utredningen fick tilläggsdirektiv att utreda frågan om de formella villkoren för busstrafiken, dvs. rätten till etablering och utövande av verksamheten, 5. anhålla att motionen 1973:241, såvitt den avsåg sjöfarten, överlämnades till den trafikpolitiska utredningen för beaktande, 6. ge till känna vad i motionen 1973:241 anförts dels om charterflygningar till Sverige från kontinenten för att åstadkomma ökad turism i landets norra delar, dels om särskilda rabatter för anslutningsresor inom landet till charterflygningar till utlandet för att öka beläggning och kapacitet på de svenska inrikeslinjerna,

1973:740 av herr Ekström m. fl. (s),

1973:741 av herr Enskog m. fl. (fp, s, c, m),

1973:747 av herr Gustafsson i Byske m. fl. (c, s, fp, m, vpk) vari hemställdt att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t skulle a) begära skyndsamt utredning av frågan om den kollektiva trafiken, med utgångspunkt i en zonindelning av hela landet, samt b) uttala önskemålet om samråd mellan utredning och forskargrupper på detta område,

1973:750 av herr Hörberg (fp) vari hemställdt att riksdagen begärde att Kungl. Maj:t på lämpligt sätt skulle utreda 1. möjligheterna till tätare och snabbare förbindelser mellan primära och regionala centra med beaktande även av kombinationen sovtåg–dagtåg–flyg, 2. samarbetsformer för SJ och LIN/SAS beträffande biljettaxor och -utfärdande samt tidtabeller, 3. sänkingsalternativ för biljettpriset för andraklassresor, 4. på lång sikt: en mer progressiv investeringspolitik för SJ,

1973:751 av herrar Jadestig (s) och Nilsson i Kalmar (s),

1973:760 av herr Signell m. fl. (s) vari hemställdt att riksdagen begärde

att Kungl. Maj:t övervägde åtgärder i syfte att få taxiflyget utbyggt i enlighet med vad i motionen anförts,

1973:764 av herr Wirmark m. fl. (fp) vari föreslagits att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställde om utredning och förslag syftande till att slopa kommuns skyldighet att bidra till finansieringen av investeringar i primärflygplatser,

1973:770 av herr Åsling m. fl. (c) vari hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t skulle anhålla om utredning av frågan om ett kommunikationssystem i inlandet efter de riktlinjer som skisserats i motionen,

1973:1348 av herrar Ekinge (fp) och Rydén (fp) vari hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t uttalade att Gotland i trafikpolitiskt hänseende icke borde få sämre behandling än övriga län,

1973:1350 av herr Eriksson i Arvika (fp),

1973:1363 av fru Jonäng (c) vari hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t skulle anhålla om att försöksverksamhet med ett prisbilligt årskort gällande på SJs tåg och bussar skyndsamt kom till stånd,

1973:1369 av herr Möller (fp) vari hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t skulle anhålla om förslag till ändring av 2 § i lagen om rätt för kommun att upptaga avgift för vissa upplåtelse å allmän plats, så att införande av gatuavgift för rullande trafik (s. k. trängselavgift) blev möjlig att införa för kommun som så önskade,

1973:1370 av herr Nordgren m. fl. (m),

1973:1371 av herr Nordgren m. fl. (m) vari föreslagits att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställde om förslag i syfte att i ökad utsträckning samordna trafikpolitiken med lokaliseringpolitiken och turistpolitiken samt att ompröva prispolitiken för inrikesflyget samt

1973:1377 av herrar Rosqvist (s) och Hugosson (s) vari hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t begärde sådant tillägg i direktiven till den trafikpolitiska utredningen att även sjöfartens roll inom den framtida svenska trafikpolitiken uppmärksammades och prövades.

Utskottet hemställde

1. att riksdagen i anledning av motionerna 1973:88, 1973:310, punkten 1, 1973:738, punkten 5, och 1973:1377 som sin mening gav Kungl. Maj:t till känn vad utskottet anförat rörande sådant tillägg till direktiven för den trafikpolitiska utredningen att även sjöfartens roll i den framtida trafikpolitiken uppmärksammades och prövades,

2. att riksdagen skulle avslå motionerna 1973:88 och 1973:310 i de delar nämnda motioner inte berördes under punkten 1 ovan, samt motionerna 1973:48, 1973:309, 1973:735, 1973:736, 1973:737,

1973:738, punkterna 1, 3, 4 och 6, 1973:747, 1973:750, 1973:760, 1973:764, 1973:770, 1973:1363 och 1973:1371,

3. att riksdagen i anledning av motionen 1973:1348 om Gotlands behandling i trafikpolitiskt hänseende som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna vad utskottet härom anfört,

4. att riksdagen skulle avslå motionen 1973:479, punkten 1,

5. att riksdagen skulle

a. avslå motionen 1973:313,

b. avslå motionen 1973:751,

c. avslå motionen 1973:740,

6. att riksdagen skulle

a. avslå motionen 1973:44,

b. avslå motionen 1973:1370,

7. att riksdagen skulle

a. avslå motionen 1973:474,

b. avslå motionen 1973:1369,

8. att riksdagen skulle avslå motionen 1973:308,

9. att riksdagen skulle

a. avslå motionen 1973:741,

b. avslå motionen 1973:1350.

Reservationer hade avgivits

1. beträffande tilläggsdirektiv till den trafikpolitiska utredningen rörande sjöfartens roll i trafikpolitiken av herrar Hjorth (s), Lindberg (s), Östrand (s) och Magnusson i Kristinehamn (vpk) som ansett att utskottet under 1 bort hemställa,

att riksdagen skulle avslå motionerna 1973:88 och 1973:310, punkten 1, båda motionerna såvitt de avsåg sådant tillägg till direktiven för den trafikpolitiska utredningen att även sjöfartens roll i den framtida trafikpolitiken uppmärksammades och prövades, samt motionerna 1973:738, punkten 5, och 1973:1377,

2. beträffande trafikpolitikens framtida utformning och inriktning m. m. av herrar Gustafson i Göteborg (fp), Dahlgren (c), Lothigijs (m), Persson i Heden (c), Sellgren (fp), Clarkson (m) och Torwald (c) som ansett att utskottet under 2 bort hemställa,

att riksdagen skulle

a. i anledning av motionerna 1973:88 och 1973:310, punkten 1, i de delar nämnda motioner inte berörts under punkten 1 ovan, samt motionerna 1973:738, punkten 6, 1973:760, 1973:764 och 1973:1371 som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna vad reservanterna anfört rörande sådant tilläggsdirektiv till direktiven för den trafikpolitiska utredningen att även luftfartens roll i den framtida trafikpolitiken prövades,

b. hos Kungl. Maj:t anhålla att motionen 1973:88, såvitt den inte berörts under punkterna 1 och 2 a ovan, samt motionerna 1973:48, 1973:310, punkterna 2 och 3, 1973:737, 1973:738, punkterna 3 och 4, 1973:747, 1973:750 och 1973:770 överlämnades till den trafikpolitiska utredningen,

Nr 66

Onsdagen den
11 april 1973

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

Onsdagen den
11 april 1973

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

c. i anledning av motionerna 1973:309, 1973:735, 1973:736, 1973:738, punkten 1, och 1973:1363 som sin mening ge Kungl. Maj:t till känna vad reservanterna anfört rörande de i motionerna upptagna frågorna om SJ:s investeringar och taxepolitik, m. m.

3. beträffande förslag syftande till att bryta med 1963 års trafikpolitik av herr Magnusson i Kristinehamn (vpk) som anser att utskottet under 4 bort hemställa,

att riksdagen med bifall till motionen 1973:479, punkten 1, hos Kungl. Maj:t skulle anhålla om att följande i motionen berörda frågor, syftande till att bryta med 1963 års trafikpolitik och övergå till en ny trafikpolitik, skulle hänskjutas till den tillsatta trafikutredningen för övervägande av:

a) åtgärder enligt i motionen skisserad riktning i syfte att överföra tung godsbefordran från landsväg till järnväg,

b) förbättringar av kollektivtrafiken, bl. a. genom bildande av länsbolag,

c) förbud mot taxehöjningar inom SJ:s trafikområde i avvaktan på trafikutredningens ställningstagande i taxefrågan,

d) genomförandet av sociologiska undersökningar av järnvägsnedläggningars effekter i skilda delar av landet,

4. beträffande s. k. trängselavgift av herrar Gustafson i Göteborg (fp), Dahlgren (c), Lothigius (m), Persson i Heden (c), Sellgren (fp), Clarkson (m) och Torwald (c) som ansett att utskottet under 7 b bort hemställa,

att riksdagen i anledning av motionen 1973:1369 som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna vad reservanterna anfört rörande den i motionen begärda författningsändringen för att möjliggöra införande av s. k. trängselavgift,

5. beträffande formerna för en samordnad satsning på kollektivtrafikteknik av herrar Gustafson i Göteborg (fp), Dahlgren (c), Lothigius (m), Persson i Heden (c), Sellgren (fp), Clarkson (m) och Torwald (c) som ansett att utskottet under 8 bort hemställa,

att riksdagen i anledning av motionen 1973:308 hos Kungl. Maj:t begärde utredning och förslag beträffande formerna för en samordnad satsning på kollektivtrafikteknik.

Till betänkandet hade fogats ett särskilt yttrande i anledning av motionen 1973:48 rörande inlandsbanan av herr Magnusson i Kristinehamn (vpk).

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman! Under de senaste åren har det hänt något ganska revolutionerande på trafikområdet. Vi har nämligen skuffat ned bilen från dess härskarställning och försöker nu göra den till tjänare i stället för till herre över oss.

Så sent som för två år sedan refererade kommunikationsministern till en prognos, som visade att vi år 1980 skulle ha 4 miljoner personbilar i

Sverige mot ca 2 miljoner år 1971. Man räknade alltså med en fördubbling av antalet personbilar på mindre än tio år. Om den prognosen slog in, skulle det givetvis medföra enorma krav på utbyggnad av vägar och trafikplatser, och även om det vore möjligt att få till stånd denna kraftiga ökning av bilantalet, skulle vantrivseln i städernas centrala delar, bullret, luftföroreningarna och det ökade antalet trafikolyckor bli svåra att uthärda. Man har faktiskt förståelse för dem som i en bok ställt frågan: Skall vi asfaltera Sverige?

Nu har den prognos på 4 miljoner bilar som omnämndes i statsverkspropositionen för bara två år sedan justerats ned undan för undan – först till 3,8, därefter till 3,5 och nu till ca 3,3 miljoner bilar. Enligt de nya prognoserna skulle vi alltså ha ungefär 700 000 färre bilar i Sverige 1980 än man räknat med.

Detta är mycket intressant. Tidigare har man när det gäller personbilutvecklingen nöjt sig med att skriva fram en trend och tro att utvecklingen skulle gå med samma hastighet som tidigare. Nu har vi förstått att en automatisk utveckling av bilbeståndet skulle leda oss in i olidliga förhållanden.

När vi alltså fått klart för oss att bilen skall bli vår tjänare och inte vara herre över oss, har intresset ökat för andra samfärdsmedel, som förut levde i skuggan. Jag tänker på järnvägarna och sjöfarten, som naturligtvis bör få en ny chans.

I folkpartiets trafikpolitiska program drar vi upp riktlinjerna för en integrerad trafikpolitik. Självklart kommer bilen att ha en utomordentligt viktig funktion att fylla i en sådan integrerad trafik, men den får gå in såsom ett element som är samordnat med de andra. Privatbilen är ju en av de mest frihetsfrämjande och jämlikhetsskapande faktorerna i vår tid. Man unnar varje människa att ha tillgång till bil. Däremot anser jag att man bör undvika den amerikanska drömmen om två eller tre bilar per familj. Jag tycker att vi borde kunna ordna de kollektiva transporter på ett sådant sätt att arbetsresorna normalt inte skulle behöva ske i privatbil och att det som regel skulle räcka med en bil per familj. Då skulle vi spara människoliv genom färre trafikolyckor. Vi skulle rädda miljövärden genom mindre nedsmutsning och mindre energiförstöring. Vi skulle spara samhällsekonomiska tillgångar.

Det är klart att lastbilen i ett sådant här integrerat trafiksystem kommer att spela en mycket stor roll. Enligt vår uppfattning bör fjärrtransporter av tyngre gods gå på järnväg, där så är möjligt. Men dels saknar stora områden av vårt land järnväg, dels är lastbilarna överlägsna på kortare sträckor.

Ett mycket intressant drag i utvecklingen tycker jag är att inrikesjöfarten nu får en ny chans. Många trodde att dess tid var förbi. Nu upprustar man emellertid kanaler och ser nya möjligheter för kustsjöfarten. Detta framkom bl. a. i en utredning som sjöfartsverket har publicerat. Det är verkligen intressant att se att prognoserna nu pekar på att inrikesjöfarten inte kommer att minska sin andel av godstransportarbetet från 1970 till 1980 utan kommer att öka den från 13,6 procent 1970 till 18 procent 1980.

Den nya situation på trafikområdet som jag här bara kunnat skissera

motiverade faktiskt en ny trafikpolitisk utredning, som ser trafikfrågorna mera från samhällsekonomiska utgångspunkter än man gjort tidigare. För två år sedan var folkpartiet ensamt om att begära en sådan utredning. Vi tycker det är mycket tillfredsställande att den har tillsatts. I stor utsträckning har våra önskemål blivit tillgodosedda i direktiven för denna utredning, men vi har i vår motion 310 framfört ytterligare riktlinjer, som vi önskar att utredningen skall beakta.

Vi har i utskottet fått majoritet för ett av kraven, nämligen att den trafikpolitiska utredningen skall få tilläggsdirektiv om att även sjöfartens roll i den framtida trafikpolitiken uppmärksammas och prövas. Jag tror inte, herr talman, att det går att få en samlad bedömning av trafikpolitiken, om man inte tar med sjöfarten. Jag vet inte om det förhållandet att sjöfarten utelämnades i direktiven berodde på en eftersläpning i tänkesättet när det gäller just sjöfartens möjligheter i inrikestrafiken, men jag vill i alla fall säga att det är med stor tillfredsställelse jag kommer att rösta för utskottets förslag på denna punkt.

Däremot har vi svårt att förstå majoritetens vägran att ta med också inrikes luftfart i detta sammanhang. Det meddelande som kommunikationsministern lämnade häromdagen om nya taxor i inrikes flygtrafik är visserligen ett tillmötesgående av synpunkter som vi gång på gång framfört i riksdagen, men de nya taxorna löser sannerligen inte problemet med luftfartens roll i vårt land. På den punkten har vi alltså fått reservera oss.

Nu hoppas jag, herr talman, att det skall vara möjligt för kommunikationsministern att finna en tillfredsställande lösning på flygtaxeproblemet när det gäller Gotland. Det har förts en del diskussioner under den senaste tiden, och det vore intressant om kommunikationsministern här kunde lämna några ytterligare detaljer just på den punkten.

I det sammanhanget skulle jag vilja understryka ett uttalande, som utskottet enhälligt gör beträffande busslinjetrafiken på Gotland. När den stora kommunsammanslagning skedde som innebar att alla kommuner på Gotland blev en enda kommun, försäkrade man att detta skulle innebära fördelar för Gotland och inga nackdelar. Men såsom ett resultat av denna sammanslagning förklarade SJ att Gotlands län efter sammanslagningen plötsligt utgjorde *en* kommun och därför skulle all trafik på Gotland vara lokal trafik. Detta är inte tillfredsställande, och kommunikationsdepartementet har också sagt ifrån. Sedan en motion väckts av herrar Ekinge och Rydén i januari i år kom i februari ett besked från departementet att "den av SJ bedrivna linjetrafiken för person- och godsbefordran i allt väsentligt bibehålles i nuvarande utsträckning t. o. m. den 30 juni 1974".

Utskottet säger i anledning av motionen: "Utskottet förutsätter att Gotland med tanke på den speciella karaktär som kännetecknar regionen – kommun och länsgränser sammanfaller och regionen saknar vägförbindelser med övriga delar av landet – även efter nämnda tidpunkt genom samhällets försorg kommer att garanteras en fullgod regional trafikförsörjning och därmed ges en likvärdig behandling med övriga län."

Det är väldigt viktigt att utskottet här har kunnat ena sig om att skriva

till Kungl. Maj:t och göra denna meningsyttring. Gotland bör få samma behandling som andra län och inte komma i sämre läge därför att ön råkar vara en enda kommun. Gotland har ju så stora problem över huvud taget att det finns all anledning att här understryka detta.

Låt mig säga i det sammanhanget, herr talman, att vi kommer senare under riksdagen att få behandla stödet till busstrafiken i allmänhet. Kommunikationsministern har avlämnat en proposition, och det kommer så småningom ett betänkande från trafikutskottet, men jag vill redan nu säga ifrån att riksdagen inte gärna kan acceptera att kommunikationsministern har prutat på utredningens förslag. Vi kommer från vårt håll att kräva förbättringar på den punkten. Vi får senare att behandla en proposition om transportstöd. Också där tror jag att det finns anledning att komma med förslag som innebär en förbättring av den framlagda propositionen.

Innan jag går över till att säga några ord om järnvägarna, vill jag ta upp en fråga som är behandlad i reservationen 4. Den statliga kollektivtrafikutredningen arbetar för närvarande på att lösa frågan om kollektivtrafik i tätort. Framkomligheten i tätorternas centrala delar beror på om man kan ersätta privatbilsresor med kollektivtrafik eller gärna för den delen, herr kommunikationsminister, med cykeltrafik – vi får väl också tillfälle att senare behandla förutsättningarna för cykeltrafiken i våra städer. De förnämsta medlen måste vara trafikseparering, trafikplanering och reserverade körfiler för kollektivtrafik, men man har också diskuterat avgifter för rullande trafik på vissa gator. Det kan tänkas att några kommuner vill ha en försöksverksamhet på det området. De hindras nu från detta av gällande lagstiftning, och vad vi reserverar velat fästa Kungl. Maj:ts uppmärksamhet på är att lagstiftningen inte borde lägga hinder i vägen för en sådan försöksverksamhet.

Jag skall nu gå över till frågan om järnvägarna. Det som är glädjande när det gäller järnvägarna är att den tekniska utvecklingen inte längre arbetar *mot* järnvägarna, som den har gjort under så många år. Bilismens och flygets hastiga tekniska utveckling gjorde ju att intresset för järnvägarna mattades, och många trodde att järnvägarnas roll i stor utsträckning var utspelad. Men det som nu har hänt är att det pågår ett intensivt utvecklingsarbete runt om i världen just på järnvägsområdet. Nya snabbtåg visar sig kunna framgångsrikt konkurrera med flyget på avstånd upp emot 100 mil. Tyvärr har man i Sverige inte ansett sig kunna satsa tillräckligt på denna utveckling, och vårt land, som ju har varit ett föregångsland i det här hänseendet, riskerar faktiskt att komma på efterkälken.

Det finns tekniska möjligheter redan nu att på befintlig räls, efter vissa förbättringar, föra fram tåg som i stort sett kan fördubbla reshastigheten. Det innebär att man praktiskt taget kan halvera restiderna mellan våra större tätorter. Stockholm–Sundsvall på två timmar i stället för fyra, Stockholm–Malmö på något över tre timmar i stället för sex timmar, Göteborg–Stockholm på något över två timmar i stället för fyra timmar – det skulle innebära en trafikpolitisk revolution, som sannerligen skulle medverka till att få till stånd ett rundare Sverige.

Det har rätt stor tveksamhet inför tanken att satsa några betydande

Onsdagen den
11 april 1973

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

belopp på järnvägen, eftersom den enligt mångas uppfattning inte hade någon större framtid. Det är denna pessimism som nu måste brytas. Vi måste verkligen vara beredda att satsa på järnvägstrafiken i framtiden. Det får inte vara t. ex. som det är i Luleå, där jag för några månader sedan besökte en tung industri, som för flera år sedan dragit fram ett industrispår men som ännu inte använt det utan skickar allt sitt gods med lastbil, trots att godset i och för sig är mycket lämpligt för järnvägs-transport.

Nu har SJ satt i gång en försäljningskampanj för ökning av såväl persontrafik som godstrafik, och eftersom jag kritiserat SJ-ledningen i många sammanhang vill jag nu gärna ge den ett erkännande för dess annonser, som är slagkraftiga och mycket skickligt utformade. Men tyvärr har ju SJ råkat in i en ond cirkel, där vikande trafikunderlag har motiverat högre taxor, och högre taxor har åstadkommit ett vikande trafikunderlag, som i sin tur medfört nya krav på högre taxor. Folkpartiet har i det här läget i en partimotion föreslagit åtgärder som på nytt skall göra SJ till hela svenska folkets järnväg.

Det är klart att den trafikpolitiska utredningen måste ta upp den här frågan, men för att utredningens utgångsläge inte skall vara så dåligt att det sedan blir svårt att skapa förutsättningar för en framgångsrik verksamhet krävs åtgärder omedelbart utan att utredningsresultatet avvaktas.

Först och främst är det nödvändigt att svenska folket får ett klart besked om huruvida järnvägen i framtiden skall få en central ställning i transportsystemet. Osäkerheten om de mindre trafikerade banornas framtid har genom nedläggningsvågen blivit mycket stor. Företagare har, när de skall fatta beslut om lokalisering, inte vetat om järnvägen kommer att vara kvar. Avflyttning från mindre orter har påskyndats därför att människorna gått i ständig oro inför hotet att berövas sin järnväg. Nedläggningshotet har ökat sedan SJ krävt ersättning för olönsam trafik också på bandelar som inte befinner sig i periferin och som inte går fram genom typiska glesbygder utan som är att betrakta som oundgängliga delar i ett fungerande järnvägsnät.

Där har SJ begärt 100 miljoner kronor, men inte fått det. De sakkunniga har ansett att det inte är motiverat att ge bidrag för olönsam järnvägstrafik på dessa bandelar. Då försökte sig SJ först på tanken att ta ut extra avgifter på dessa bandelar för att få trafiken att bli lönsam enligt SJ:s kalkyler. Detta har nu avfärdats, och generaldirektören för SJ har nyligen sagt att han kommer att bli tvingad att genomföra kraftiga trafikinskränkningar på dessa bandelar. Det låter ju hotande därför att man kan teoretiskt göra så kraftiga inskränkningar i trafiken på dessa bandelar att banornas möjligheter att fungera i fortsättningen rycks undan.

Det gäller, som jag sade, inte vilka banor som helst. På s. 4 i motion 309 har vi räknat upp de 28 bandelar det är fråga om, vilka har en sammanlagd längd av 1 133 km. Det är t. ex. en sådan bana som Borlänge—Avesta, som har 750 resor per dag, det är Hässleholm—Kristianstad, Härnösand—Sundsvall, Vännäs—Umeå, Falköping—Nässjö och Jönköping—Nässjö, för att ta bara några ur högen.

Det är väldigt olyckligt om människorna som bor i de områdena inte får fullständigt klara besked om hur det skall bli med trafiken på dessa livsviktiga järnvägssträckor. Jag förutsätter att kommunikationsministern här är i tillfälle att tala om att avsikten är att banorna skall vara kvar även efter 1974, som nu är den tid inom vilken kommunikationsministern tycker att man måste iaktta, som han säger, en viss återhållsamhet med nedläggningar. Jag tror att det är väldigt viktigt att här blir ett klart besked på den punkten. Vi kan inte säga att det där får trafikpolitiska utredningen ta upp, ty under tiden kan mycket hända, och därför finns det anledning att skapa klarhet.

De sakkunniga sade att det förhållandet att en bandel föreslås undantagen från ersättning får inte betraktas som en indikation på att trafiken på bandelen lämpligen bör eller kan läggas ned. Det kan i stället vara en antydning om att dess betydelse för närvarande bedöms vara sådan att bandelen bör bibehållas, säger man. Men nu räcker det inte med antydningar, utan här behövs klara uttalanden.

En andra punkt i vårt program är taxesänkningar i syfte att öka trafikvolymen. I det sammanhanget skulle jag vilja efterlysa ett transportstöd också för persontrafiken på längre sträckor.

Kommunikationsministern gav vissa meddelanden om nedsättning av flygpriserna. Är kommunikationsministern villig att låta SJ få en chans till sänkning av taxorna på längre avstånd i syfte att få till stånd ett rundare Sverige? Är kommunikationsministern också villig till ytterligare försök med nedsättning av taxorna på vissa sträckor? Kan man inte diskutera att på inlandsbanan, som vi ändå av sociala och andra skäl behöver, införa kraftigt sänkta biljettpriser för att stimulera den trafik som skall gå där?

En ytterligare punkt är charterresor med tåg. Det har gjorts några sådana försök, men varför är man så tveksam inför nya metoder? Det gäller att tillvarata alla möjligheter att popularisera järnvägstrafiken.

En punkt i det här programmet är redan bifallen, nämligen bestämmelsen om 67-kortet för pensionärer. Jag tycker att det är väldigt viktigt att det beslut som riksdagen nyligen fattade fullföljes, så att det blir större möjligheter för pensionärerna att använda 67-kortet.

Sedan har vi frågan om snabbtågen. Där har vi en motion, och det finns också en reservation som kräver en samordnad satsning på kollektivtrafikteknik. För närvarande bedrivs utvecklingsarbete och forskning på olika områden, men det är mycket angeläget att få till stånd en utredning beträffande formerna för en samordning av satsningarna på kollektivtrafikteknik. Vårt land är inte så stort att vi har råd att splittra upp arbetet på alla möjliga olika enheter.

När det gäller godstransporterna är det mycket viktigt att SJ kan konkurrera även i fråga om transporttiden. Det vore också önskvärt att man kunde komma ifrån den absoluta sekretess och det hemlighållande som SJ har i fråga om sina kalkylmetoder. T. o. m. deras egna revisorer har vägrats rätt att ta del av kalkylmetoderna; man fick gå till Kungl. Maj:t för att få tillstånd att ta del av dem. Jag tror att en öppenhet här skulle öka SJ:s möjligheter att konkurrera med lastbilarna och inte tvärtom som SJ tycks frukta.

Onsdagen den
11 april 1973

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

Slutligen, herr talman, vill jag ta upp frågan om de kommersiella distriktsenheter som riksdagen har beslutat skall inrättas i Växjö, Borås och Umeå. I vår motion säger vi att SJ där bör bygga upp moderna marknadsinriktade försäljningskontor, som kan bilda mönster för andra distrikt. När vi genomförde den här distriktsindelningen vädjade jag till kommunikationsministern att särskilt övervaka riksdagens beslut i detta hänseende, eftersom jag visste att SJ-ledningen inte hade medverkat till denna organisation och eftersom man kunde befara att SJ-ledningen skulle visa ett ringa intresse för den. Kommunikationsministern gick ut och sade att nu skulle vi verkligen göra någonting av de kommersiella distriktsenheterna; det skulle bli någonting av dem, man skulle satsa på dem.

Nu har vi fått meddelanden om att t. ex. distriktsenheten i Umeå, som förut i praktiken skötts av fyra man, hädanefter skall skötas av två man. I stället för att bygga upp en verkligt slagkraftig försäljningsorganisation minskar man personalstyrkan till hälften. Jag tror inte att det motsvarar den uppfattning som riksdagen hade när man genomförde denna organisationsförändring. Jag vädjar därför till kommunikationsministern att tillse att riksdagens och även kommunikationsministerns eget beslut blir tillgodosett i detta sammanhang.

Herr talman! Det har från andra partiers sida väckts motioner i fråga om järnvägarna, och vi har en gemensam reservation som tillgodoser de synpunkter som framkommit. Jag vill yrka bifall till reservationerna 2, 4 och 5.

Herr DAHLGREN (c):

Herr talman! Vad utskottets ordförande sagt om SJ:s förändrade distriktsindelning och om bemanningen av de kommersiella enheterna vill jag gärna instämma i. När den propositionen behandlades i riksdagen för andra gången berodde riksdagens ändrade inställning i hög grad på vad kommunikationsministern då hade sagt. Det skulle vara illa om det nu visade sig att de kommersiella distriktsenheterna i realiteten kommer att bli en skrivbordsprodukt.

I de reservationer som knutits till det utskottsbetänkande som nu behandlas redovisas skiljaktliga meningar i förhållande till utskottsmajoriteten, då det gäller väsentliga åtgärder på trafikpolitikens område. En väl fungerande trafikapparat är en väsentlig del av samhällsmaskineriet, och mot den bakgrunden måste det vara angeläget att vi kan komma överens om de allmänna riktlinjerna för trafikpolitiken. Om den regionalpolitiska målsättningen skall nås, måste stor vikt tillmätas de trafikpolitiska åtgärderna. De skillnader i uppfattningar som kommit till uttryck vid utskottsarbetet är en avspeglning av delade meningar i fråga om regionalpolitiken.

För centerpartiets del har vi sagt att trafikpolitiken skall utformas så att den — tillsammans med andra åtgärder — underlättar en ur miljösynpunkt positiv befolknings- och näringslivsutveckling. Vi har vidare sagt att trafikgrenarnas kostnadsansvar måste baseras på en samhällsekonomisk totalkalkyl, kompletterad med sociala och miljömässiga avvägningar mellan olika trafikgrenar och med hänsyn till deras

ekonomiska konsekvenser i olika delar av landet.

Detta leder till följande slutsats: Åtgärder måste vidtagas i syfte att utjämna rese- och transportkostnaderna mellan olika landsdelar. Taxor och avgifter för gods och persontrafik skall utformas så att den praktiska effekten blir att ingen del av landet skall kunna utpekas som speciellt oförmånlig ur taxe- och avgiftssynpunkt.

Om jag får kommentera detta sista, vill jag framhålla att vi i centern hälsar med tillfredsställelse att SAS och Linjeflyg nu arbetat fram en annan taxesättning för sina inrikesflyglinjer. Det är ett betydelsefullt steg på vägen, men förslaget kan knappast anses lösa hela den problematik som ligger inom luftfartsområdet. Det är särskilt anmärkningsvärt att man glömt bort Gotland. Den glömskan innebär att Visbylinjerna ger flygbolaget 8,8 miljoner mer i intäkter. Vi kan inte acceptera en sådan flygpolitik för Gotlands del. Den bör förändras med det snaraste, och luftfartspolitiken borde ingå i direktiven till den trafikpolitiska utredningen. I utskottet har ju utbildats en majoritet om att exempelvis låta utreda sjöfartens problem. Inget hade varit naturligare än att man då också tagit med luftfarten.

När det gäller frågan om fraktkostnader utgår fraktstöd sedan 1971. Den proposition som regeringen nu förelagt riksdagen innebär förbättringar av detta stöd.

Det är intressant att jämföra våra årligen återkommande krav om förstärkningar av transportstödet och det förslag som regeringen nu har lagt. Vissa transporter in till stödområdet föreslås få transportstöd, den kortaste bidragsgrundande transportsträckan förkortas, den lägsta vikten sänks och hänsyn tas till utländsk transportsträcka i vissa fall. Detta är steg i rätt riktning som vi hälsar med tillfredsställelse.

Det nya systemet för stöd till kollektiv trafik på landsbygden är en förbättring, men det lägger tunga bördor på kommunerna. Trafikplaneringen, såsom den utformats i direktiven, kommer att vara väsentlig vid det slutliga ställningstagandet beträffande trafikens utformning och omfattning.

Från dessa utgångspunkter skulle jag vilja konstatera att det kanske ändå finns något som förenar partierna. Om detta konstaterande är riktigt borde det också finnas förutsättningar för att genom en fri diskussion åstadkomma en målanalys av trafikpolitiken.

Vad är det då som vi behöver analysera?

Ja, låt mig säga att det är många detaljer som med små förändringar skulle innebära stora förbättringar. En förändring av biljettpriset för lufttransporter så att dessa resor blir billigare medför svårare konkurrensläge för rälsbundna transporter. Det finns alltså anledning att snabbt se över hela SJ:s taxepolitik enligt de krav som finns anförda i reservationen. Det finns anledning att i det sammanhanget också beakta de regionala busslinjernas prissättning för de tjänster de utför. Det är enligt vår uppfattning en god samhällsekonomi att ha en sådan prissättning för det kollektiva resandet att detta inte bara uppmuntras – utan att det framstår som en vinst att resa kollektivt.

Accepterar man ett sådant resonemang – och jag menar att det är riktigt – då måste man fråga sig om man kan upprätthålla de statliga

kommunikationsföretagens räntabilitetskrav som de i dag föreligger. Det kan då i stället vara så att man får se de statliga kommunikationsföretagen icke som affärsdrivande verk utan som verk som har till uppgift att ge den samhällsservice som ligger i linje med de politiskt fastställda målen. Jag är medveten om att det finns en betydande risk för ineffektivitet om inte kostnadsaspekten hålls levande genom kravet på affärsmässig inkomsttäckning, men det skulle å andra sidan vara märkligt om man inte kunde hålla effektiviteten uppe genom kostnadsjämförelser med andra transportföretag.

Vi i centerpartiet anser att detta är synpunkter som borde bli föremål för en mer ingående prövning när vi nu ändock i väsentliga avseenden är på väg att utforma en ny trafikpolitik för vårt land.

Oavsett om den här vägen är framkomlig eller inte tror jag också att det är nödvändigt med ett effektivt utnyttjande av resurserna och väl fungerande samarbete mellan de verk som handlägger trafikfrågorna. När det gäller planering och utvecklingslinjer ligger ansvaret på varje verk för sig. Samordning sker naturligtvis i departementet, men jag ifrågasätter om detta är en riktig modell för det framtida trafikarbetet.

En bättre ordning skulle kanske vara ett samordningsorgan -- omfattande samtliga statliga kommunikationsföretag -- vars uppgift skulle vara att framtidsplanera för hela kommunikationssektorn. Man skulle då kunna göra bättre avvägningar mellan de olika trafikgrenarna och man skulle kunna prioritera de olika kraven efter de sammantagna resurser som står till buds. Man kan tänka sig olika modeller för styrning och insyn. Verket skulle kunna vara sammansatt av de olika kommunikationsföretagens direktorer. Det skulle också kunna ledas av en styrelse, som är politiskt förankrad och alltså representerar folkviljan.

Även en sådan här tanke behöver närmare analyseras för att man skall kunna göra ett uttalande om huruvida den är en riktig modell. Men jag vill erinra om att i t. ex. Canada, vars trafikpolitik har likheter med vår, har ett sådant samordnande och planerande organ inrättats som såvitt jag kan förstå arbetar med mycket god effekt. Jag vill också säga att den mängd motioner här i riksdagen som regelmässigt behandlar trafikpolitiska problem naturligtvis är ett uttryck för att inte allt är så välbeställt som det borde vara inom detta område. Alla medborgare kommer i kontakt med verkningarna av trafikpolitiken, och många har synpunkter på hur den skulle kunna förändras till det bättre. I reservationerna finns flera viktiga motionsförslag som vi anser borde utredas närmare.

Skall jag nämna något av dessa utöver partimotionen från centern, vilkens tankegångar jag här försökt presentera, skulle det vara det förslag som herr Åsling lagt fram i motionen 770. Det är en motion som är helt genomgripande inom det område som den berör. Motionärerna kräver en omfattande upprustning av inlandsbanan som skulle ge inlandet utvecklingsmöjligheter. Det är en motion som handlar om hur man med modern tågteknik skulle kunna skapa helt nya förutsättningar för näringslivet i nuvarande avfolkningsbygder. Motionen är så omfattande och kostnaderna så stora vid ett förverkligande att man måste göra en mycket grundlig utredning innan man kan säga om den bör förverkligas, men den är så intressant att vi borde kosta på oss en utredning.

Jag yrkar, herr talman, bifall till reservationerna 2, 4 och 5 vid trafikutskottets betänkande nr 8.

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

Herr LOTHIGIUS (m):

Herr talman! Jag skall inte stanna i talarstolen så länge, då vi så sent som i höstas, den 29 november, tog upp trafikpolitiken. Jag avslutade då mitt inlägg med att säga att tillsättandet av trafikpolitiska utredningen, som var nära förestående, icke skulle få stoppa de åtgärder som är oundgängligen nödvändiga och som snarast bör vidtas för vårt transportväsen.

Även om i vissa stycken dagens debatt helt naturligt kommer att utgöras av principuttalanden om de olika partiernas syn på trafikpolitiken i vårt land och om de åtgärder som bör vidtas, borde den främst handla om aktuella åtgärder som måste vidtagas för att rätta till missförhållanden, så att t. ex. godstransporterna i vårt land kan fungera under den tid som trafikpolitiska utredningen skall arbeta.

Jag vill särskilt med anledning av vad som redan sagts i debatten understryka vikten och värdet av att man gör justeringar på vissa områden, exempelvis på Gotland eller inom inre stödområdet i Norrland, för att försöka komma till rätta med de svårigheter som där finns. Gotlänningarna exempelvis kan inte vänta på att trafikpolitiska utredningen skall bli färdig med sitt arbete, utan de åtgärder som är nödvändiga för att klara deras situation måste vidtas redan dessförinnan. Där har kommunikationsministern i visst hänseende gjort tillrättalägganden, som dock ännu icke är tillfredsställande för denna del av vårt land.

Jag vill konstatera att det i sakfrågorna finns en stark enighet mellan de tre stora oppositionspartierna om vilka åtgärder som snarast måste vidtagas – våra förslag har framförts i de olika reservationerna. Vi har denna gång inte berört de mera långsiktiga perspektiven i 1963 års beslut, och det är helt naturligt. Från moderata samlingspartiet kan vi endast upprepa att vi har mera anmärkningar emot tillämpningen av beslutet än emot beslutet som sådant. Det är just mot tillämpningen åtgärderna skall sättas in, menar vi. Det är också självklart att åtgärder skall vidtagas där utvecklingen har skapat ett förändrat läge. Jag vill bara nämna detta som en kortfattad deklaration när det gäller 1963 års trafikpolitik.

Att 1963 års trafikpolitiska beslut har fått en så dålig klang hos människorna beror, menar jag, främst på det egensinniga sätt på vilket man tolkat och tillämpat det beslutet inom SJ. Jag är förvånad över att departementet har haft ett sådant tålamod och – låt mig uttrycka det mera drastiskt och mera folkligt – velat ta så mycket stryk från allmänheten i denna fråga bl. a. på grund av SJ:s sätt att agera. Självständighet hos verken är bra. Förtroende skall ges, men det måste vara någon måtta på eftergifter, i synnerhet som svenska folket vill ha en annan ordning än för närvarande.

Jag är rädd för att under den tid som trafikpolitiska utredningen arbetar kommer SJ att fortsätta med sin statiska politik, och alltmera

Onsdagen den
11 april 1973

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

gods kommer att gå över på vägarna. Det är inte främst näringslivet, inte åkarna i detta land, som fått kommunikationsministern att tala om styrning av godset; det är enligt mitt förmenande SJ självt som har gjort det. Vi har för närvarande förskräckande exempel ute i landet, sådana att till på köpet åkarna säger: "Det är fel att vi skall köra det här godset mellan de olika industrierna, när det redan finns järnvägar mellan dem. Det är inte miljömässigt riktigt — men vad skall vi göra? Vi har så rationaliserade arbetsformer att vi kan ge ett hyggligare pris än SJ."

Att SJ inte tar upp de här frågorna i samband med hela utvecklingen i vårt land och ser på dem i ett större sammanhang är för mig ganska oförståeligt. I stället skall man pressa sig fram till ett slags lönsamhetsgräns på varje delsträcka i landet. Det är nästan en form av idiotstyrning.

En del av detta är bakgrunden till den enighet om förslag till olika åtgärder som framgår av reservationen 2. Synpunkterna behöver inte utvecklas, eftersom utskottets ärade ordförande och herr Dahlgren redan har fört fram dem här.

Under den trafikpolitiska utredningens arbete måste också försöksverksamheten inom SJ fortsätta, och det i ökad utsträckning. Det måste ju vara alldeles riktigt att man får en kraftfull försöksverksamhet i gång på olika områden, i taxefrågor osv. under den tid trafikpolitiska utredningen arbetar, så att den har ett material att utgå från i sina beslut.

I reservationen 2 har dessutom framförts önskemål att den trafikpolitiska utredningen skall ta upp luftfartens roll i den framtida politiken och beakta vissa riktlinjer som behandlar både vägar och regionalpolitiska överväganden på kommunikationssidan, och det instämmer jag kraftfullt i. Vägarna har vi behandlat ganska nyligen i riksdagen, och vi har från moderata samlingspartiets sida anfört detta med tullvägar såsom en möjlighet att klara av den dystra situation som vi befinner oss i. Man kan låna upp åtskilliga miljarder för att förbättra hela vårt vägväsende, vilket starkt skulle förändra vår trafikpolitik i detta land.

Vi är också eniga i utskottets betänkande — dvs. majoriteten — när det gäller att ta med sjöfarten i övervägandena. Det kan synas märkligt att man nu skall ytterligare belasta den trafikpolitiska utredningen med detta, men jag kan inte se att man kan komma ifrån det. Jag kan inte se att man i ett land som är omgivet av vatten nästan helt och fullt, i varje fall som en halvö ända från norr och runt sydkusten upp till Strömstad, kan komma ifrån att ta med hela sjötransporten i beräkningarna i trafikpolitiken. Det behöver inte vara sådana märkvärdiga utredningar i det sammanhanget, eftersom det finns ett ganska gott underlag att arbeta på, men detta måste in i den trafikpolitiska bedömningen.

I reservationen 4 behandlar vi trängselavgifter, och den reservationen går väl ihop med ett förslag som vi i moderata samlingspartiet har haft när det gäller trafiksituationen i innerstäder. Det måste var möjligt för kommunerna att få avgöra huruvida de vill införa sådana trängselavgifter, och vi skall ge dem denna möjlighet genom att ändra lagarna på detta område.

Reservationen 5 gäller en samordnad satsning på kollektivtrafiken. Utskottets ordförande har där uttalat sin mening om den förnyelse som borde kunna ske. Det är faktiskt ganska märkligt att vi här i Sverige inte

har gjort mer på detta område, vi som alltid, tycker jag, i olika sammanhang talar om att vi är ett föredöme för andra länder! Vi har här verkligen legat i bakvatten när det gäller tekniken och försöken. Det ena landet efter det andra gör nu djupgående försök, och det finns flera länder där kommunikationerna nu på långa sträckor sker med mycket snabbgående tåg.

Vi satsar ju i vårt land på ett mycket avancerat flygförsvar att användas om vi råkar i krig, men vi har inte satsat tillräckligt på våra fredliga kommunikationer modernt och slagkraftigt. Om vi hade frågat människorna i landet om de är beredda att lägga en miljard eller något sådant på snabbtåg från Skåne upp till Lappland efter ett nytt avancerat program och mönster, så är jag övertygad om att de hade svarat ja på den frågan.

Att jag inte fördjupar mig vidare i de trafikpolitiska frågorna beror närmast på att den trafikpolitiska utredningen är i gång och arbetar. Då tycker jag inte heller att det är riktigt att föregripa denna utredning. Vad jag beklagar är att vägkostnadsutredningen inte är färdig med sitt arbete – det skulle i allra högsta grad ha varit bra att ha det materialet när den trafikpolitiska utredningen nu skall sätta i gång.

Herr talman! Jag yrkar bifall till alla de reservationer där herr Gustafsons namn står först och i övrigt till utskottets hemställan.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk):

Herr talman! Det har uppstått en något egendomlig konstellation i vårt utskott i samband med behandlingen av trafikpolitiken, och man kan förstå att en del inför detta kanske höjer litet förvånat på ögonbrynen. Bakgrunden och orsaken till splittringen i det socialdemokratiska lägret är en motion som framlagts av herrar Rosqvist och Hugosson, där man kräver utökade direktiv för den trafikpolitiska utredningen. Man vill att sjöfartens roll i svensk trafikpolitik skall utredas närmare, och eftersom borgerliga motioner föreligger i samma ärende har det gått som det gått. Även den mest partitrogne kan ibland tydligen hoppa över skaklarna.

Den trafikpolitiska debatt som under flera års tid förts allt intensivare har i stort rört sig kring de problem som den ökande bilismen fört med sig. Ingen kunde väl helt tänka sig in i de här problemen när bilismen på allvar började få fotfäste i vårt land. Allting skulle ju då planeras för bilen – den fick gå före det mesta. Biltrafiken leddes in i tätorterna, parkeringsplatser för bilar fick förtur framför lekplatser för barn, lastbilarna på våra vägar blev allt längre och tyngre. Nu har vi kommit dithän på grund av bilismens ansvällning, att vi upptäckt en rad negativa effekter av densamma. Trafikolyckorna har stigit i antal och de kostnader detta fört med sig har rakat i höjden. De negativa effekterna är stora. I de flesta tätorter har man fått trängselproblem av stora mått, vilka man först på senare tid börjat motarbeta. Visst har bilismen betytt mycket för många människor i positivt hänseende – det måste man ju vara klar över – och de positiva sidorna bör tas till vara och vidareutvecklas. Men samtidigt har bilismens utveckling fört med sig en försämring av kollektivtrafiken och nackdelar för de människor som är beroende av denna. Statens järnvägar har, speciellt när det gällt persontrafiken, fått

Onsdagen den
11 april 1973

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

allt svårare att göra sig gällande.

Det är ju denna bakgrund som orsakat den trafikpolitiska debatt vi upplevt och upplever. 1963 års trafikpolitiska beslut har egentligen bara medverkat till den här utvecklingen. De fria marknadskrafterna skulle enligt detta beslut få verka ostört även på trafikens område, de sociala hänsynstagandena kom i skymundan när det gällde planering av trafikpolitiska åtgärder. Dessutom kom kostnadsansvaret att effektivt verka endast för statens järnvägar, och det har ytterligare understrukt statens järnvägars svårigheter i konkurrensen med bilismen. Allt flera har kommit till insikt om att detta är ett förhållande som måste ändras – annars skulle vi få olidliga trängselproblem i de större tätorterna samtidigt som landsbygden, och speciellt glesbygden, utarmades vad gäller kollektiva trafikmedel. Vi har också fått en trängsel på våra vägar som gör att ett överförande av tung trafik till järnväg eller eventuellt andra trafikmedel alltmer kommit att diskuteras.

Från vpk:s sida har vi krävt en ändring av den rådande trafikpolitiken sedan länge – ja, i realiteten sedan 1963 års trafikpolitiska beslut fattades. Vi har kritiserat detta beslut, vilket inte är någon nyhet för denna kammare, och framfört förslag till konkreta åtgärder i syfte att få till stånd en annan inriktning av trafikpolitiken. Vi har menat och menar att det måste till en samordning av de trafikpolitiska åtgärderna samt att man vidare måste ta hänsyn till sociala och regionalpolitiska behov liksom till miljöeffekter vid utformandet av åtgärderna. Vi har krävt en utredning som skulle ta upp dessa frågor och se över riktlinjerna för den nuvarande trafikpolitiken. Våra förslag har inte vunnit gehör, i varje fall inte när de kritiserat 1963 års trafikpolitik, men hos övriga partier har ändå vuxit fram en stark kritik mot just de förhållanden som jag här beskrivit.

När regeringen genom kommunikationsminister Norling i somras gjorde sitt omtalade utspel, varvid han bl. a. uttalade att 1963 års trafikpolitiska beslut i vissa stycken överlevt sig självt och dessutom aviserade tillsättandet av en ny trafikpolitisk utredning, hälsade vi detta med tillfredsställelse.

Då direktiven för den trafikpolitiska utredningen publicerades framgick det väl ganska klart att dessa inte förutsatte en brytning med 1963 års trafikpolitik. Men samtidigt var direktiven så utformade att ett fullföljande av intentionerna borde föra till ställningstaganden som skulle innebära en förändring av trafikpolitiken i av oss önskad riktning. Jag behöver väl inte här upprepa direktiven men vill ändå nämna att de innehöll uppdraget att se över SJ:s taxor, så att de skulle komma att ligga mera i linje med samhällets regionalpolitiska och näringspolitiska mål samt åstadkomma en förbättring av SJ:s möjligheter att hävda sig i fråga om trafik som SJ har naturliga förutsättningar att handha. I direktiven framhölls för övrigt att det inom ramen för det trafikpolitiska utvecklingsarbetet finns anledning att ägna särskild uppmärksamhet åt järnvägs- trafik. Jag har fattat direktiven så att det rent allmänt gäller att försöka åstadkomma ett vettigare förhållande mellan landsvägstrafik och järnvägs- trafik. Och eftersom detta ligger i linje med vad vi från vårt parti har förespråk under åtskilliga år finns det ju ingen anledning att ställa sig

avvisande till sådana propåer, allra minst mot bakgrunden av att det är just förhållandena på de här avsnitten inom trafikområdet som har varit orsaken till den trafikdebatt vi haft i vårt land.

Mot denna bakgrund har jag vid utskottsbehandlingen av detta ärende reagerat mot de förslag om tilläggsdirektiv för trafikpolitiska utredningen som framförts i motioner av både borgerliga och socialdemokrater. Enligt min mening gäller det att så snabbt som möjligt försöka nå resultat av utredningens arbete, och den målsättningen kan inte befordras av att frågor som berör andra trafikgrenar än de nämnda skall tas upp av utredningen.

Sjöfartens roll bör kunna beaktas utan att den tas upp i tilläggsdirektiv, och för övrigt sysslar redan en del utredningar, t. ex. hamnutredningen, med dessa frågor. Därför har jag tillsammans med några andra ledamöter av trafikutskottet reserverat mig på den punkten i utskottets betänkande, och jag ber, herr talman, att få yrka bifall till reservationen I till utskottets betänkande.

När vi i vpk skrev vår trafikpolitiska motion till årets riksdag utgick vi just från den tankegången att det vore olämpligt att lasta på den nya utredningen ytterligare direktiv. Däremot är det naturligt att vi haft och har synpunkter på hur utredningen bör arbeta för att komma till rätta med de problem som den enligt direktiven har att lösa. Det är också naturligt att vi från vår utgångspunkt hoppas att utredningen kan komma fram till resultat som så långt som möjligt bryter med 1963 års trafikpolitik. Men vi har ändå nöjt oss med att aktualisera en del frågor av sådan natur att de enligt vår mening ligger i linje med de intentioner som utredningen har, nämligen att förhindra att bilismens avvisidor växer sig för stora samt att ge järnvägarna den roll de enligt de flestas mening tydligen bör ha i trafikpolitiken. Vad vi därvid tycker är speciellt viktigt är att landsvägarna i ökad utsträckning avlastas tung trafik och att denna i stället förs över till järnväg. Vi har framfört kravet om utarbetandet av ett program för detta. Vi menar att man i ett sådant program bör överväga olika styrmedel, t. ex. en förkortning av längden på långtrafarna, ett utökat förbud mot tung trafik under helger och veckoslut m. m. I de prognoser som redovisats för trafikutvecklingen för 1970-talet anges det perspektivet att lastbilstrafiken skall öka sin andel av trafikarbetet, medan järnvägarnas andel skall minska. En sådan utveckling bör förhindras, och för detta måste kraftfulla åtgärder övervägas av trafikpolitiska utredningen.

Kollektivtrafikens villkor måste också ägnas större uppmärksamhet, och i detta sammanhang kommer givetvis också SJ in. Många människor i vårt land befinner sig dock i den situationen att de inte bor i närheten av någon järnväg, och de behöver därför tillgång till andra kollektiva trafikmedel. Beträffande den kollektiva trafiken behöver en bättre samordning åstadkommas inom länen för att få till stånd en godtagbar försörjning för invånarna på det här området. Vi har i vår motion föreslagit att man skulle rekommendera landsting och kommuner att mera allmänt gå in för bildande av s. k. länsbolag för att trygga en tillfredsställande kollektiv trafikförsörjning inom länen. Örebro län har redan startat sådan verksamhet.

Onsdagen den
11 april 1973

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

Givetvis hör SJ hemma i den bild som har med kollektiv trafikförsörjning att göra. De ofta återkommande taxehöjningarna vid statens järnvägar har ju inte precis medverkat till att popularisera SJ. Frågan huruvida SJ:s taxor är riktigt konstruerade för att SJ på ett samhällsekonomiskt riktigt sätt skall kunna fullgöra sin andel i trafikarbetet kommer nu upp med förtur i trafikpolitiska utredningen. Och under tiden som detta utredningsarbete pågår menar vi att det vore riktigt att stoppa ytterligare taxehöjningar vid SJ. Taxehöjningar under en period av försök till lösningar för att förbättra SJ:s möjligheter skulle enligt vår uppfattning verka olyckligt.

De trafiksvaga bandelarna och SJ:s separatredovisningar av dessa skall också tas upp av utredningen. I princip anser vi att SJ bör ha ersättning av statliga medel för den olönsamma trafik som företaget bedriver. De sakkunniga som tillsatts av kommunikationsministern för att granska beräkningsmetodikerna vid SJ:s separatredovisning kom som bekant fram till andra siffror än vad SJ hade framfört. Med anledning av detta har vi inte motionsledes velat tillmötesgå SJ:s krav. Detta innebär emellertid givetvis inte att vi kan acceptera SJ-chefens uttalande om att 2 200 SJ-anställda måste bort om SJ inte får de 100 miljoner kronor som skiljer beräkningarna åt. Det uttalandet är mycket märkligt mot bakgrund av att det nu tillsatts en utredning som skall försöka förbättra SJ:s ställning på transportmarknaden och över huvud taget ta upp de här frågorna till diskussion.

I direktiven beträffande denna fråga står att man bör få en handläggningsordning som även innefattar en realistisk prövning av det trafiksvaga nätet med hänsyn till de alternativa, samhällsekonomiskt fördelaktigare transportmöjligheter som kan stå till buds. Vi menar att detta är ett för begränsat perspektiv vid prövningen av det trafiksvaga nätet. Vi anser att effekten av järnvägsnedläggelsen som sådan för den berörda bygden måste med i bilden. Vi har tidigare föreslagit att sociologiska undersökningar av detta problem skulle göras, och vi upprepar förslaget också i år. Resultatet av sådana undersökningar kan vara av värde vid ställningstaganden till fortsatta järnvägsnedläggningar och för den trafikpolitiska utredningens verksamhet. Herr talman! Jag yrkar med det nu anförda bifall till reservationen 3.

I ett särskilt yttrande har jag instämt i tankegångar som förts fram i motionen 43 av herr Torwald m. fl. Motionen är, tycker jag, i motsats till motionen 770 hållen i en realistisk anda och rimmar väl med vad som anförts beträffande trafiken på inlandsbanan av den nybildade fackliga kommittén av järnvägsmän för inlandsbanans bevarande. Den har just framhållit att vad som behövs är en upprustning av själva banan och att fordonsparken måste förnyas och förbättras. Jag tycker att motionens förslag är väl värda att övervägas av den trafikpolitiska utredningen.

Herr MELLQVIST (s):

Herr talman! Att trafik och trafikmedel mer eller mindre är livsnerven i vårt samhälle framgår av det trettiofem motioner som behandlas i och de fem reservationer och det särskilda yttrande som är fogade till trafikutskottets betänkande nr 8.

I motioner hemställs om inte mindre än tolv nya utredningar – utöver alla dem som redan nu arbetar. Flera av motionerna har mycket långtgående krav, t. ex. beträffande om- och utbyggnad av inlandsbanan till en kostnad som vida överstiger miljardbelopp.

Moderaterna, kända sparsamhetsivrare, ställer i sina motioner stora krav på SJ och dess rullande materiel samt kräver upprustning av bannätet och en förbättrad service för resenärerna – allt detta utan att med ett ord ange på vilket sätt dessa insatser skall kunna finansieras.

Jag vågar säga att utskottet mycket seriöst har behandlat alla dessa motioner och sammanfört sina synpunkter under olika rubriker. Jag vill återge något av det som utskottet uttalat.

Vid förra årets riksdag behandlade utskottet också de trafikpolitiska frågorna. Utskottet erinrade därvid om de uttalanden rörande trafikpolitikens framtida utformning och inriktning som gjordes av riksdagen 1969 och 1971. Vidare hänvisade utskottet till innehållet i de direktiv som meddelats den nu arbetande trafikpolitiska utredningen. I dessa direktiv framhålles att det är av största vikt att betingelser skapas för en samhällsekonomiskt riktig utveckling och fördelning av transportarbetet. Det har, heter det vidare, efter hand framstått klart att man i vidare utsträckning än som föutsattes vid 1963 års trafikpolitiska beslut måste förena den marknadsmässiga rörelsefriheten med en planmässig samordning och styrning. Inom den ram och på de villkor som bestäms genom åtgärder av sistnämnda slag skall möjligheter finnas för trafikutövarna inom respektive trafikgrenar att i marknadsmässiga former göra sig gällande efter sina särskilda förutsättningar.

Mot denna bakgrund har en omprövning ansetts böra ske av kostnadsansvarets utformning och tillämpning. En sådan omprövning förklaras motiverad med hänsyn till de olägenheter som följer med kostnadsansvarighetsprincipens nuvarande hårda knytning till varje särskild trafikgren.

Betydelse måste i ökad utsträckning tillmätas tillgången till en mera övergripande fortlöpande trafikplanering, som kan ge underlag för bedömning av framtida transportalternativ. Därvid erinras om regeringens uppdrag till länsstyrelserna att till senare hälften av 1974 genomföra en sådan planering i enlighet med de anvisningar som successivt utfärdats på grundval av förslag från den s. k. trafikplaneringsutredningen. Denna planering anses – i förening med andra trafikpolitiska instrument – kunna skapa bättre förutsättningar att genom prioritering uppnå en samhällsekonomiskt lämplig fördelning av transportarbetet på olika transportgrenar.

I direktiven tas också upp frågan om behovet av särskilda åtgärder när det gäller godstrafiken på landsväg, vilka kan vara motiverade för att främja en sund och balanserad utveckling. För att motverka en från trafikpolitiska, trafikmässiga och inte minst arbetssociala synpunkter oacceptabel snedvridning av utvecklingen har också en skärpning beslutats i fråga om företagarnas ansvar för att gällande arbetstids- och belastningsbestämmelser följs. De sakkunniga som nu är i arbete skall i detta sammanhang överväga de ytterligare åtgärder som krävs för att främja en rationell och sund utveckling på landsvägstrafikens område.

Det är utskottets uppfattning att genom det beslutade utredningsarbetet material skall kunna erhållas för en bättre bedömning av de trafikpolitiska frågorna samt att förutsättningar därmed skulle kunna skapas för ett fullföljande av statsmakternas intentioner på trafikpolitikens område. Utskottet understryker vikten av att utredningsarbetet drivs med skyndsamhet. Det kan också visa sig önskvärt och lämpligt att utredningen söker framlägga delförslag till provisoriska åtgärder och arrangemang som kan stödja strävandena att fylla den samhällsekonomiska målsättningen.

Utskottet konstaterar också att de för utredningen meddelade direktiven i väsentliga delar torde innebära ett tillgodoseende av de många synpunkter som motionsledes har anförts. I likhet med några motionärer finner utskottet det dock angeläget att vid den samordning av de olika trafikgrenarna och den avvägning dem emellan som utredningen vid sina bedömningar har att eftersträva även sjöfartens roll något uppmärksammas.

Utskottet vill erinra om att i de tidigare nämnda uppdragen till länsstyrelserna om regional trafikplanering bl. a. upptagits frågan om den interregionala trafiken. Det framhålls att den interregionala trafiken bör beaktas i den regionala trafikplaneringen med hänsyn dels till behovet att i lämplig utsträckning samordna de regionala transportererna med de mera övergripande trafikströmmarna till och från övriga delar av landet, dels till de återverkningar i fråga om dimensioneringen av den egna regionens transportnät och trafikläggningar som de övergripande trafikströmmarna kan ha.

Det framhölls vidare att den regionala trafikplaneringen avses ske i nära samverkan mellan länsstyrelserna och trafikplaneringsutredningen, mellan länsstyrelserna inbördes samt mellan länsstyrelserna och kommunerna. Därvid konstaterades att länen med hänsyn till allmänhetens och näringslivets kontaktmönster inte alltid ur trafikplaneringssynpunkt sett utgör funktionellt lämpligt avgränsade områden. En regional trafikplanering för ett län måste på lämpligt sätt avstämmas med motsvarande planering i ett eller flera angränsande län.

Då det gäller SJ:s verksamhet framhålls i utredningsdirektiven att det givetvis är av stor vikt att SJ även i fortsättningen vidtar energiska åtgärder i olika avseenden för att öka företagets möjligheter att hävda sig rent marknadsmässigt. Därvid bör SJ:s marknadsföring och utbud av transporttjänster också anpassas så att möjligheter till samtransport med landsvägssektorn i all möjlig mån tas till vara.

I detta sammanhang torde närmare böra övervägas i vilken mån konstruktionen av SJ:s taxor i olika hänseenden är den rätta för att SJ på ett samhällsekonomiskt riktigt sätt skall kunna fullgöra sin andel i trafikarbetet. De taxor som vi nu tillämpar går i sina huvuddrag tillbaka till det förslag som år 1956 lades fram av den s. k. järnvägstaxekommittén. Sedan dess har en viss successiv anpassning skett, samtidigt som SJ i anslutning till 1963 års trafikpolitiska beslut också har fått ökad rörelsefrihet i taxemässigt hänseende. Det bör ankomma på de sakkunniga att enligt direktiven närmare överväga frågan om den lämpliga utformningen av SJ:s taxor. I sammanhanget skall beaktas SJ:s kostnads-

struktur, marknadsförhållanden och servicemöjligheter. Det sägs vara av stor vikt att taxorna ges sådan utformning att de i önskad utsträckning stöder marknadsföringen av SJ:s transporttjänster och i högre grad medverkar till ett effektivt utnyttjande av SJ:s kapacitet.

Angeläget sägs också vara att överväga omfattande möjligheter att bättre anpassa SJ:s taxor på längre avstånd, så att de dels i större utsträckning kommer att ligga i linje med samhällets allmänna regionala och näringspolitiska mål, dels förbättrar SJ:s möjligheter att hävda sig i fråga om persontrafik, godsslag och sändningsstorlekar som SJ har naturliga förutsättningar att omhänderha.

En utgångsform förklaras slutligen vara att SJ även i fortsättningen skall ha en betydande kommersiell rörelsefrihet att med motsvarande avvikelser från taxorna kunna träffa fraktavtal, medge rabatter etc. SJ:s möjligheter härvidlag från marknadssynpunkt skall av de sakkunniga övervägas från principiella utgångspunkter. Beträffande frågan om SJ:s trafiksvaga bandelar och SJ:s separatredovisning av dessa anses – också mot bakgrund av de erfarenheter som efter hand vunnits av denna separatredovisning – anledning finnas att överväga en ändrad prövnings- och handläggningssamordning.

Det understryks slutligen att vid utredningsarbetet skall frågorna om SJ:s taxekonstruktion och en omprövning av SJ:s trafiksvaga bandelnät ges hög prioritet.

I anslutning till det sagda vill utskottet erinra om sitt tidigare uttalande vid förra årets riksdag att en förutsättning vid trafikplaneringen måste vara att försörjningen med kollektiv trafik hålls på en tillfredsställande nivå. Stor försiktighet måste därför, såsom riksdagen tidigare understrukit, iaktas beträffande järnvägsnedläggelser. Kommunikationsministern har också framhållit att regeringen kommer att iaktta viss återhållsamhet i fråga om beslut rörande nedläggning av ytterligare järnvägslinjer. Enligt vad utskottet erfar innebär detta att några beslut om järnvägsnedläggelser – annat än i rena undantagsfall – inte kommer att fattas före planeringsarbetets slut under senare delen av 1974.

Det kan vidare erinras om att Kungl. Maj:t genom beslut den 21 januari 1972 med giltighet tills vidare föreskrivit att statens järnvägar i fråga om busslinjetrafik och med hänsyn till linjesträckning och trafikförhållanden i övrigt dels har en regional karaktär genom att i icke oväsentlig utsträckning tillgodose behov av persontransporter mellan centralorter i olika kommunblock, dels skall iaktta återhållsamhet i fråga om sådan begränsning av trafiken som påtagligt försämrar rese-möjligheterna mellan sådana orter.

Av det anförda torde framgå – och jag har ansett det önskvärt att till kammarens protokoll få ta in de huvudsakliga uppgifter som den trafikpolitiska kommittén har fått sig ålagda – att denna kommitté kommer att ägna stor uppmärksamhet åt de spörsmål som har tagits upp i de olika motionerna och även i de reservationer som jag här har nämnt. Mot den bakgrunden avstyrker utskottet begäran om tilläggsdirektiv till kommittén för att utreda luftfartens roll i den framtida trafikpolitiken.

Då det gäller prispolitiken för inrikesflyget, som enligt reservanterna bör omprövas, vill jag framhålla att kommunikationsministern förra

veckan meddelade att en sådan omprövning inom kort skall göras. Därmed bör reservanternas på den punkten vara tillfredsställda.

Om alla i reservationen 2 framförda synpunkter, inte minst när det gäller SJ, och de långtgående krav som där redovisas också skall bli föremål för trafikpolitiska utredningens arbete, är det risk för att utredningen blir av sådan omfattning och förorsakar sådan tidsutdräkt att ingen kan önska detta.

Reservationen 1 avstyrker utskottets hemställan om tilläggsdirektiv till utredningen att sjöfartens roll i den framtida trafikpolitiken skall uppmärksammas och prövas. Det förefaller som om reservanternas tänker sig en vittgående utredning. Vad det är fråga om är väl närmast att undersöka om inom de områden – kustområden – där ingen järnväg finns, viss del av den tunga trafiken kan överföras från landsväg till kustsjöfart.

Reservationen 3 vill också ge trafikpolitiska utredningen i uppdrag att ”bryta med 1963 års trafikpolitik och övergå till en ny trafikpolitik”. Även sjö- och kanalfarten kommer in i bilden. Men tidigare har reservanten anslutit sig till reservationen 1 som avböjer att sjöfartens roll skall uppmärksammas. Det förefaller vara litet märkligt att man talar om sjöfartens och kanaltrafikens framtid som man har gjort och samtidigt avstyrker att sjöfartens roll – och som jag tolkar det närmast kustsjöfartens roll – uppmärksammas i det pågående arbetet inom den trafikpolitiska utredningen utan att arbetet därför blir fördröjt.

Reservationen 4 handlar om den s. k. trängselavgiften. Herr Lothigius har närmare utvecklat sina synpunkter härpå. Utskottsmajoriteten har den uppfattningen att reservanternas bör kunna ge sig till tåls tills resultatet föreligger av det utredningsarbete i bl. a. denna fråga som pågår inom väggkostnadsutredningen.

Reservationen 5 är en gammal bekant och gäller samordnad satsning på kollektivtrafikteknikens område. Utskottet har sig bekant att inom Svenska utvecklings AB och i nära samarbete mellan detta bolag och vissa biltillverkare pågår en intensifierad verksamhet i det av reservanternas angivna syftet. Utskottet anser att önskemålet i reservationen är uppfyllt eftersom Utvecklingsbolaget närmare skall uppmärksamma de synpunkter som framförts.

Debatten kring den stora problematik som rör trafikförsörjningen inom landet har varit mycket lång.

Herr Gustafson i Göteborg tog i sitt anförande upp sjöfarten. Han talade vidare om flygtrafiken och busslinjetrafiken på Gotland, och det är alldeles riktigt som utskottets ordförande redan anført att utskottet på den punkten skrivit ihop sig och intagit en positiv ståndpunkt till utvecklingen av denna form av kollektivtrafik just på Gotland.

Järnvägarna skall enligt herr Gustafson vara hela folkets järnväg. Det är en gammal och mycket vacker devis. Tyvärr har den kommit något i skymundan på grund av den väldiga satsning som ägt rum inte minst på privatbilismens område. Jag tror att flertalet i denna kammare delar uppfattningen att statens järnvägar skall få ökade möjligheter – tekniska men även ekonomiska – att leva upp till denna devis och göra järnvägen just till hela folkets järnväg. Det krävs då självfallet stora insatser på olika

områden, men kanske ändå inte insatser som är av större omfattning än att det hela skulle kunna förverkligas. Här har givetvis också den trafikpolitiska kommitténs arbete avgörande betydelse när det gäller att komma fram med konkreta förslag.

Herr Dahlgren tog upp det tidigare beslutet om ändrad distriktsindelning inom SJ. Han argumenterade närmast för att de kommersiella avdelningarna i Växjö, Borås och Umeå borde rustas upp och få den sammansättning och styrka som behövs för att man på detta viktiga avsnitt skall kunna tillvarata SJ:s och SJ:s kunders intressen. Den nuvarande organisationen kan givetvis utökas för den händelse omsättningen får sådan storlek att det krävs större personell bemanning på de kommersiella avdelningarna. Men innan dess tycker jag att det är klok politik att man nöjer sig med den organisation som blir kvar sedan distriktsorganisationen som sådan har avvecklats.

Herr Lothigius sade väl inte så mycket som det finns anledning att polemisera mot. Han anslöt sig i huvudsak till utskottets ordförandes argumentering för reservanternas ståndpunkt.

Herr Magnusson i Kristinehamn slutligen talade om de partitrogna som nu har hoppat över skaklarna, som han uttryckte det. Han fann väl det ganska anmärkningsvärt. Jag skall inte polemisera mot detta utan vill bara upprepa vad jag tidigare sagt, nämligen att det även i de allra bästa familjer någon gång kan förekomma att man har olika uppfattningar och kommer fram till olika ställningstaganden. Det ställningstagande som majoriteten av s-ledamöterna i utskottet har anslutit sig till är att man inte helt kan komma förbi sjöfartens roll när man skall analysera transportproblemen inom landet. Vi anser att det bör vara möjligt – utan att det blir någon stor tidsförskjutning i den trafikpolitiska utredningens arbete – att ägna även sjöfarten och framför allt kustsjöfarten någon uppmärksamhet i det sammanhanget.

Med det anförda, herr talman, ber jag att få yrka bifall till utskottets hemställan på samtliga punkter.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Herr talman! Utskottets värderade vice ordförande uttryckte sig med mycket stor försiktighet när det gäller sjöfartens roll i den trafikpolitiska utredningens arbete. Han sade att den skall något uppmärksammas. Allra sist sade han att man inte helt kan komma förbi att den måste tas upp. Jag tycker att det finns anledning att understryka att utskottet föreslår att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär sådant tillägg i direktiven till den trafikpolitiska utredningen att även sjöfartens roll i den framtida trafikpolitiken uppmärksammas och prövas. Det är alltså fråga om tilläggsdirektiv till utredningen, och jag förutsätter att arbetet måste gå till så att man inom utredningen tillsätter en särskild arbetsgrupp, som arbetar parallellt med alla de andra som finns för att inte sjöfartens viktiga roll i det här sammanhanget skall komma bort.

När det sedan gäller kollektivtrafiktekniken verkade herr vice ordföranden ganska nöjd med det läge som är. Jag anser det vara olyckligt att vi har utvecklingsarbete och forskning spridda över många områden inom industrin, inom olika forskningsinstitutioner osv. Det måste

Onsdagen den
11 april 1973

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

innebära, att det inte kan bli en effektiv satsning. Därför tycker jag faktiskt att motiven för ett bifall till den samordnade satsningen nu är starkare än de någonsin varit förut. Vi får inte komma på efterkälken, när länderna runt omkring oss verkligen kan visa på nya utvecklingsmetoder, som skapar konkurrenskraft inte minst för järnvägarna.

Jag var litet bedrövad över det sätt på vilket herr Mellqvist behandlade frågan om de kommersiella distriktsenheterna. Som herr Dahlgren här påpekade var en förutsättning för att vi skulle bli eniga vid beslutet om SJ:s organisation att distriktsenheterna verkligen fungerade på ett effektivt sätt. Tidigare hade man i Umeå i praktiken 4 man – formellt 3. Personalen har nu halverats till 2.

Om det blir större efterfrågan, får man se om det går att utöka, säger herr Mellqvist. Men det är självklart att det när det gäller en försäljningsorganisation inte behövs någon försäljningspersonal, om man inte är villig att satsa på en utökning av verksamheten. Om man från början verkligen vill satsa på en effektiv marknadsföring, kan man räkna med att ett resultat kan uppstå. Därför hoppas jag att kommunikationsministern kommer att tillse att de intentioner, som fanns bakom hans proposition, också kommer att förverkligas.

Herr LOTHIGIUS (m) kort genmäle:

Herr talman! Utskottets ärade vice ordförande herr Mellqvist sade i början av sitt anförande att moderaterna har stora, ja våldsamma fordringar på upprustning av SJ och förbättrad service för resenärerna. Det är riktigt att vi har stora fordringar, men det går inte att finansiera dessa på en gång. Men kapitalinvesteringar som är lönsamma har vi aldrig varit rädda för. Vi tror att man här kan vidta en rad åtgärder, som är direkt lönsamma. För det första fordras det givetvis – om man skall klara hela den här sitsen – en annan ekonomisk politik i vårt land, herr Mellqvist. För det andra fordras det en annan form för finansiering än vad man för närvarande har. Där har vi ett alternativ, som vi bl. a. framfört när det så att säga gäller våra tullvägar och där det skulle bli pengar över för de andra vägarna och transportsätten.

När det sedan gäller trängselavgifterna tycker vi att kommunerna själva skall få besluta i dessa frågor. Det är ju de stora kommunerna med de täta samhällsbildningarna som har besvären av den täta trafiken.

I fråga om distriktsenheterna vill jag till sist säga att jag är fullt införstådd med vad herr ordföranden anför på det området. Vi var i denna kammare överens om att de skulle effektivisera SJ:s marknadsföring. Effektiviserar man SJ:s marknadsföring genom att minska antalet människor? Då hade tydligen personalen och distrikten rätt, när de uttalade sin oro för den situation som skulle uppkomma. Här blev det tydligen i praktiken fråga om en nedtrappning i stället för att behålla en viktig del av arbetet inom dessa distrikt.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Om jag fattade herr Mellqvist rätt så tyckte han sig spåra en motsättning mellan att jag ansluter mig till reservationen 1 och en formulering i reservationen 3, som bygger på vänsterpartiet kommunister-

nas egen motion. Han avser väl då närmast den passus i reservationen 3 där det står: "Ett program för överförande av tung trafik från landsväg till järnväg bör utformas. Även sjö- och kanalfarten, vilken är betydligt miljövänligare än landsvägstrafiken, bör med i bilden."

Nu tycker jag nog det är skillnad på att antyda detta förhållande i reservationen och på att man kräver utökade direktiv för den nya utredningen. Herr Gustafsons i Göteborg replik till herr Mellqvist visar också tydligt att man inte är riktigt överens om hur utskottets betänkande skall tolkas på denna punkt. Herr Mellqvist har uttalat sig mycket försiktigt medan herr Gustafson klart har deklarerat att det måste vara fråga om direktiv i sådan omfattning att det blir tal om en ny arbetsgrupp i utredningen. Vi har redan tidigare tillsatt fyra arbetsgrupper. Jag är rädd för att det för det första kommer att innebära ett merarbete för utredningen och för det andra kan förskjuta målsättningen gentemot de direktiv som är utfärdade för utredningen. Som jag ser det går målsättningen i första hand ut på att få ett bättre förhållande mellan landsvägstrafik och järnvägstrafik, en livligt omdebatterad fråga.

Redan när vi diskuterade frågan i utskottet sade jag att jag i och för sig inte tycker det gör någonting om utskottet skriver att man bör ta med sjöfarten i bilden. Men jag tror att man kan göra det inom ramen för de direktiv som finns, och att det helt naturligt måste ingå i utredningens arbete att också ta hänsyn till andra trafikmedel. Det är en väsentlig skillnad mellan det och att yrka på utökade direktiv.

Herr DAHLGREN (c) kort genmäle:

Herr talman! Utskottets talesman var mycket hovsam i sin kritik mot reservanternas förslag. Jag har begärt ordet närmast för att göra ett tillrättaläggande av vad herr Mellqvist sade.

Herr Mellqvist sade att det fanns motioner vilkas krav skulle medföra kostnader på över en miljard kronor. Därvid avsåg han motionen 770 av herr Åsling m. fl. För det första är den här motionen såvitt jag vet ett första försök att rädda avfolkningsbygder från Vänern upp till Gällivare. För det andra vet vi ingenting om kostnaderna, ifall motionens krav skulle förverkligas. Motionärerna har gjort en mycket grov uppskattning, summan kan vara mindre och den kan vara större. Vad motionärerna har begärt är att frågan skall utredas för att se om man med en modern tågteknik genom ett näringspolitiskt program skulle kunna rädda stora delar av inlandet. Men kostnaderna vet vi ingenting om förrän utredningen blir klar.

Herr MELLQVIST (s) kort genmäle:

Herr talman! För att börja med det herr Dahlgren sade så har man i samband med att denna motion väcktes gjort ett preliminärt överslag som visar på att kostnaderna för att förverkliga denna stort upplagda motions krav skulle belöpa sig till ca 1,2 miljarder kronor. Det var denna kostnad jag ville erinra om när jag berörde motionens omfattning. Jag är fullt införstådd med att man kräver en utredning innan man vill sätta i gång det ganska gigantiska arbete som det innebär att dels göra en ny sträckning av inlandsbanan, dels göra denna upprustning som man har

Onsdagen den
11 april 1973

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

tänkt sig.

Jag vill erinra om att samtidigt pågår en utredning om ostkustbanans förlängning från Härnösand upp till Umeå.

Herr Magnusson i Kristinehamn talade om skillnaden här. Jag tror inte att man skall förstora upp den. Jag har utgått ifrån att även om riksdagen, som vi har föreslagit, beslutar att skriva till Kungl. Maj:t om tilläggsdirektiv så bör de direktiven kunna utformas på ett sådant sätt att det inte innebär en tidsförskjutning i trafikpolitiska kommitténs arbete.

Herr Lothigius talar ju om – som vi alltid brukar få höra – att med en annan ekonomisk politik skulle det finnas förutsättningar att klara av det programförslag som man från moderat sida har rest när det gäller upprustning av SJ:s möjligheter att på ett bättre sätt tillvarata sin uppgift i ett modernt samhälle. Jag tror att SJ redan har sin uppmärksamhet riktad på alla tekniska möjligheter som står till buds för att på ett framgångsrikt sätt, och säkerligen fullt i linje med vad som förekommer i andra länder, bygga ut trafiknätet och göra framför allt järnvägsdriften mera praktiskt inriktad och mera ändamålsenlig än vad den kanske är i dag på vissa områden.

Utskottets värderade ordförande kom också in på tilläggsdirektiven. Jag får säga till honom som jag sade till herr Magnusson, att jag utgår ifrån att det inte skall behöva uppstå någon längre försening.

De kommersiella enheterna är en svår fråga. Man kan ju inte ha personal anställd på en avdelning bara för att ha en viss personalstyrka utan man måste väl alltid bedöma om det finns behov av personal i den utsträckning som det görs gällande, och det måste ju vara den ansvariga myndighetens sak att göra den avvägningen. Jag förutsätter att man har detta fullt klart för sig.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Herr talman! Beträffande det sista som herr Mellqvist sade vill jag fästa uppmärksamheten på att riksdagen har gjort vissa uttalanden rörande omfattningen av dessa kommersiella distriktsenheter. Jag sade förut att när det gäller att bygga upp en försäljningsorganisation kan man inte utgå ifrån den försäljning som finns då man startar organisationen ty i så fall är försäljningsorganisationen onödig, utan man måste utgå från de möjligheter som kan finnas att bygga upp en slagkraftig organisation. Nu har departementschefen sagt ifrån att man skall satsa på detta. Om då förvaltningen skär ned personalen till hälften i stället för att utöka den, finns det anledning också för riksdagen att ha en uppfattning i denna fråga.

När det sedan gäller direktiven till trafikpolitiska utredningen så delar jag helt vice ordförandens uppfattning att det är önskvärt att arbetet kan läggas upp på ett sådant sätt att nödvändigheten av att sjöfarten tas med inte fördröjer utredningsarbetet som sådant.

Herr LOTHIGIUS (m) kort genmäle:

Herr talman! Utskottets vice ordförande talade om att SJ hade sin uppmärksamhet riktad på de tekniska förändringar som är nödvändiga. Det tror jag att SJ har. Det är bara det att vi inte har hunnit särskilt långt

i detta land.

Jämför vi oss då med andra länder på detta område ser vi att vi är ganska långt efter. I ett land som Japan har man nu den nya Tokaidolinjen och San Yo-linjen och man håller redan på att planera en tredje Tokaidolinje för de nya "superhastigheterna". Det visar hur långt vi är efter. Fransmännen har redan järnvägar där man kan komma upp i betydligt högre hastigheter än vad vi kan göra inom de närmaste fem sex åren, såvitt jag vet. I Västtyskland bildades 1968 ett särskilt företag, Hochleistungsschnellbahn-Studiengesellschaft, där man håller på att planera Hamburg—Münchenlinjen, som i allra högsta grad skall bli en snabblinje.

Jag kan visa på en rad andra länder, bl. a. USA, där sådant arbete pågår. Vi är alltså, herr talman, väsentligt efter i utförandet av tekniska förändringar i denna storlek, även om man väl har utbyggnadsplaner i tankarna och på papperet.

Herr MELLQVIST (s) kort genmäle:

Herr talman! Till herr Lothigius vill jag säga att han väl ändå gör sig skyldig till en viss nedvärdering av SJ:s tekniska standard i dagens läge. Om vi bortser från de stora länderna Japan och i viss mån Västtyskland, skulle jag tro att SJ på flera områden har precis samma goda utvecklingstekniska ställning som andra länder. Självfallet kan man hänge sig åt ett önsketänkande om att färdhastigheten skulle höjas från nuvarande högst 130 kilometer till 260 eller upp till 400 kilometer, men jag vill peka på att även sådana försök pågår inom SJ. Jag tror att man inte bör tala alltför hårt om att vi tekniskt ligger under andra länder. Jag kan exemplifiera genom att hänvisa till en rad länder, där faktiskt den tekniska utvecklingen ligger vida under den som vi kan redovisa i vårt land. SJ kommer säkerligen också att tillvarata alla de möjligheter som står till buds för att gå vidare i detta avseende. Sedan beror det givetvis på riksdagen om den ställer de resurser till förfogande som krävs för sådana investeringar.

Vidare är det väl, herr Gustafson i Göteborg, inte meningen att vi skall bedriva någon form av "beredskapsarbete" på de kommersiella byråerna i de tidigare nämnda städerna. Om arbetsbördan blir alltför stor, måste man självfallet öka personalinsatserna, men intill dess får man givetvis nöja sig med den personal som behövs för att sköta de uppgifter som föreligger i dagens läge. Man kan självfallet inte ha personal anställd bara därför att man "tror" att den skall kunna få jobb som skulle innebära en betydande ökning av den kommersiella verksamheten. Vi får se till att det verkligen också blir så. Dessutom är det inte bara från de orter som här har nämnts som den kommersiella försäljningen sker. En stor del av den, om inte största delen, förmedlas genom SJ:s centralförvaltning.

Herr DAHLGREN (c) kort genmäle:

Herr talman! Jag begärde ordet med anledning av herr Mellqvists förra replik. Det är riktigt att SJ håller på att genomföra en utredning om ostkustbanans förlängning. Men det kan väl inte vara herr Mellqvists mening att detta skulle vara en ursäkt för att inte utreda inlandets

Nr 66

Onsdagen den
11 april 1973

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

Onsdagen den
11 april 1973

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

transportförsörjning i ett sådant näringspolitiskt program som har skisserats i motionen.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Det är som vanligt en litet väl differentierad och splittrad trafikpolitisk debatt som förs här i dag. Man får väl på detta stadium betygsätta den som en matt trafikpolitisk debatt som förs av oppositionen. Man märker egentligen ingenting av den ton och det humör som utmärkte debatten för ett år sedan, vilket kan vara märkligt mot bakgrund av att man ju nu tämligen snart skall – och i vissa fall redan har gjort det – ställa ut löften på detta område, liksom på så många andra, som när man närmare studerar dem visar sig vara rent ut sagt skrämmande.

I de trafikpolitiska motioner som behandlats i trafikutskottets betänkande nr 8 tar man upp en rad frågor och yrkanden, vilkas motiv åtminstone jag har svårt att förstå med tanke på det trafikpolitiska utvecklingsarbete som för närvarande pågår inom olika delar av transportområdet. Det yrkas i motionerna exempelvis på att trafikpolitiken skall utgöra en integrerad del av lokaliserings- och regionalpolitiken. På ett annat ställe står det: Strävan skall vara att erbjuda de enskilda människorna så goda kommunikationer och att tillgodose näringslivets behov av transporter. Det heter vidare att trafikgrenarnas kostnadsansvar måste baseras på samhällsekonomiska kalkyler kompletterade med sociala och miljömässiga avvägningar.

På ett ställe hittar jag följande yrkande: att hela landet omfattande trafikförsörjningsplaner skall upprättas baserade på en samordning av regionala och lokala trafikförsörjningsplaner. Andra liknande krav eller uttalanden görs också.

I en del fall, herr talmam, låter det här som referat av tankegångar i 1963 års trafikpolitiska beslut – det är ändå tio år sedan dess – och det kan väl inte ha varit meningen med tanke på den kritik det beslutet har utsatts för genom alla år.

I en del fall låter det som något slags referat av direktiven till den av regeringen i höstas tillsatta trafikpolitiska utredningen. Då fyller motionerna inte någon annan roll än som en påminnelse eller ett understrykande för utredningen, och det behövs väl knappast. Alla politiska partier sitter ju med i utredningen och kan därigenom påverka och följa arbetet.

I en del fall gör man yrkanden som om man ville initiera något nytt, men verkligheten har hunnit en bra bit längre än motionsyrkandena. Den regionala trafikplaneringen är ett exempel på det.

Låt mig, herr talman, redan inledningsvis göra det konstaterandet att ingen av oppositionens talesmän fram till nu har ens nämnt den länsvisa regionala trafikplaneringen vid namn. Jag ställer mig mycket undrande inför det. Det måste finnas en tanke bakom att denna viktiga planering, som pågår sedan två år över hela riket, inte ens bevärdigas med att nämnas när alla tre oppositionspartierna gör sina trafikpolitiska principförklaringar. Jag tolkar det tills vidare som att man inte vill tala om den mot bakgrund av alla de yrkanden i övrigt som man inte skulle kunna

förena med ett accepterande av den regionala trafikplaneringen, för någonstans måste kanske även för en oppositionsman en gräns dras mellan vad han säger den ena minuten och vad han instämmer i den andra.

I anslutning till vad jag nu sagt vill jag konstatera – det har redan konstaterats här av andra – att direktiven till den trafikpolitiska utredningen klart bygger på ett samhällsekonomiskt synsätt. Det uttalas att med den omfattning och betydelse som trafiksektorn har, med den tillväxttakt som kännetecknar den och med de investeringsbehov den representerar är det av största vikt att vi skapar betingelser för en samhällsekonomiskt riktig utveckling och fördelning av transportarbetet. Jag hänvisar i direktiven till olika förhållanden som gör att man inte enbart kan lita till konkurrensen när det gäller att uppnå en sådan ordning. Jag framhåller också den utveckling inom samhället som skett efter 1963 års beslut och som inneburit en längre gående precisering i fråga om inriktningen av det samhälleliga sambandet – näringspolitiken, regionalpolitiken, arbetsmarknadspolitiken osv.

Allt det här senaste jag nämnt syftar till en utjämning av utvecklingsmöjligheterna mellan landets olika delar genom en balanserad utveckling av näringslivet osv. Jag konstaterar att det ställer ökade krav på trafiksektorns samplanering och samordning med andra samhällssektorer, och jag drar slutsatsen att man för att kunna fullfölja den här samhällsekonomiska målsättningen inom transportsektorn i vidare utsträckning än man sade 1963 måste förena den marknadsmässiga rörelsefriheten med en planmässig styrning och samordning. Jag har utvecklat skälen till det och skall inte gå närmare in på dem här.

Det är intressant redan här, herr talman, att ett ögonblick stanna inför vad som sagts i debatten, exempelvis av centerpartiets företrädare. Man må ha vilken uppfattning man vill om vad som skall komma ut av den trafikpolitiska utredningen den dag när den är färdig, men nog bör det ändå slås fast, att när man inom centern anammar de målsättningar som direktiven utgör, utan att föreslå några ändringar i dem, så rimmar det illa med hur man uppträder i det verkliga livet.

Jag skall nöja mig, herr talman, med bara ett par ting för att belysa hur dikt och verklighet – eller verklighet mot verklighet kanske är ett riktigare uttryck – kan kollidera när det gäller centerpartiet. Jag tillät mig för något halvår sedan att i den här kammaren efterlysa centerns trafikpolitiska program. Jag fick det, och andra fick det väl sedermera också.

I direktiven till den trafikpolitiska utredningen är det, som framhållits här av bl. a. herr Magnusson i Kristinehamn, klart utsagt – och det behöver man inte vara speciellt läskunnig för att förstå – att här är det fråga om att rätta till vad som har gått snett mellan järnväg och landsväg. Sedan finns det en rad andra frågor som också måste behandlas, men detta är den primära och huvudsakliga frågan.

Centerpartiet har i en lång rad motioner begärt kraftiga – och mycket kraftiga – upprustningar av järnvägsnätet, och därom skall ingen tycka illa i och för sig. Det är klart att kan vi uppfylla alla de krav på järnvägssidan som ställs i dessa motioner då har vi kommit in i ett helt

nytt trafikpolitiskt samhälle, ett drömsamhälle eller kanske snarare ett önskesamhälle, under år 1973, som ju innehåller ett val på höstkanten.

Vad är det nämligen som här sker? Centerpartiet har motionerat om att man skall utreda en upprustning av inlandsbanan för ca 1 500 miljoner kronor. Nu säger herr Dahlgren att man ju inte vet om det blir detta belopp – det kan bli mer, och det kan bli mindre – men vi kan väl i debatten, herr Dahlgren, hålla oss till samma siffra, en och en halv miljard. Vet man över huvud taget vad det är man motionerar om, när centern samtidigt i sitt eget trafikpolitiska program inte någonstans – och nu ber jag att få herr Dahlgren till sanningsvittne – på en enda rad framställer något konkret yrkande om hur det skall gå till att upprusta järnvägsnätet? Däremot säger man, ärade kammarledamöter, i samma trafikpolitiska program på ett ställe: "Åkeriföretag bör kunna få statliga kreditgarantier." Nog är det en trollkonst av stora mått som skall till för att man i en diskussion om trafikpolitiken nu och i framtiden skall kunna gå ut och ställa yrkanden om utredningar om upprustning på järnvägs- sidan som skall kosta miljarder och samtidigt i sitt trafikpolitiska program inte någonstans låter detta slå igenom utan i stället i klartext säger ifrån att konkurrenterna, åkeriföretagen, bör kunna få statliga kreditgarantier.

Jag skall nöja mig, herr talman, med detta därför att det ger i all sin enkelhet svaret på många, många funderingar som vi kan ha om centerpartiet.

Eftersom jag är kvar vid den här motionen om undersökning rörande upprustning av inlandsbanan, så vill jag säga att det väl inte är helt likgiltigt hur man behandlar bygder och människor i motioner, även om det är ett valår. Något ansvar måste man väl ändå, när man skriver motioner, ha mot de människor som blir berörda i en eller annan form av motionerna, även om det bara är ett utredningskrav, som herr Dahlgren säger. Han tillade ju samtidigt att det här gäller att rädda en hel bygd, och då kan ju detta motionsskrivandet inte bara vara en förflugen tanke. Vet herr Dahlgren, herr Åsling – som första namn – och andra vad man ställer till med om detta skulle bli verklighet? Vet man vad man ställer till med i en rad kommuner i exempelvis västra Dalarna? Ta Vansbro kommun som ett exempel! Vet motionärerna om att man vid ett genomförande av det här förslaget skulle undandra exempelvis Vansbro kommun möjligheterna till en vettig järnvägsförsörjning, eftersom förslaget innebär att man skall bygga järnvägen på ett helt annat ställe? Den kommunen är ju redan ur många synpunkter i en besvärlig situation. Och många andra exempel skulle kunna anföras bara med utgångspunkt i denna motion.

Herr talman! Jag nöjer mig med detta. Jag har bara velat få sagt att när man handskas med de här frågorna så lättvindigt från centerpartiets sida förstår jag mer än väl de människor i dessa bygder som när de läst motionerna och intervjuuttalanden, när de fått frågan hur de ställer sig, förklarat att de blivit alldeles förskräckta över hur ett politiskt parti med något ansvar – som man tror att alla partier har – kan komma med sådana här förslag. Ja, det har t. o. m. gått så långt att en tidning åberopade ett uttalande av en centerriksdagsman – nu vet jag inte om

tidningen hade återgett honom rätt, men någonting är väl sanning i det också – som skulle ha uttalat, att om han läst motionen till slut hade han naturligtvis aldrig skrivit på den.

Men även med hänsyn till att man i sådana här fall kan råka ut för olycksfall i arbetet har jag med detta bara velat säga att man får vara hänsynsfullare mot människor i glesbygd än vad exempelvis centerpartiet har varit här. Och jag bjuder er gärna att åka ut exempelvis till Vansbro kommun, som jag nyss nämnde, och förklara hur ni tänkt er att de som redan nu har bekymmer upp över öronen skall klara sig i ett läge där ni tar även järnvägen ifrån dem, för det fall detta förslag skulle bli verklighet.

Herr talman! Den trafikpolitiska utredningen skall pröva en rad viktiga frågor för den trafikpolitik vi skall ha i framtiden och där järnvägen och landsvägsproblemen är de helt dominerande. Men samtidigt har vi också denna regionala trafikplanering, som jag gärna vill tala om under ett par minuter – den har inte nämnts av någon här.

Redan i september 1970 tillsattes en särskild arbetsgrupp i mitt departement – den fick namnet trafikplaneringsutredningen – med uppdrag att utarbeta riktlinjer för en länsvis regional trafikplanering. Utredningen skulle bedriva sitt arbete i anslutning till en försöksverksamhet i ett par särskilt utvalda län – vi valde Norrbottens och Östergötlands län – och med ledning av erfarenheter från de länen skulle riktlinjer sedan utarbetas, att ligga till grund för planeringsarbetet i övriga län. Uppdrag till landets alla länsstyrelser att genomföra en sådan regional trafikplanering meddelades i ett beslut i oktober 1971, och sedan fick länsstyrelserna i februari 1972 anvisningar för den första kartläggande och inventerande etappen. I juni i fjol utgavs till vägledning vid trafikplaneringsarbetet en faktasamling över transportarbete, transportströmmar och trafikaneläggningar, och jag har ett minne av att vi distribuerade den bl. a. till riksdagens ärade ledamöter.

Med ledning av anvisningar har länsstyrelserna under 1972 genomfört ett inventeringsarbete. Samtidigt har i de båda försökslänen – alltså Norrbottens och Östergötlands län – i samverkan med trafikplaneringsutredningen arbete pågått med själva planeringsetappen. På grundval av de erfarenheter vi hittills fått har vi så i mars i år skickat ut anvisningar till alla övriga länsstyrelser, avseende den planeringsetappen, och för deras del angett målet att förslag till planer skall vara utarbetade till den 1 oktober 1974.

Det här är bara några korta data för att belysa att ett mycket intensivt utvecklingsarbete sedan flera år pågår för att omsätta allmänna målformuleringar i vad jag vill kalla politiskt handlande. Genom den här planeringen får vi ett mycket bättre underlag för att bedöma arbetsfördelningen mellan transportgrenarna och för att bättre anpassa transportsektorn till övergripande samhälleliga målsättningar – jag har tidigare nämnt exempelvis regionalpolitiken. Inom transportsektorn bygger planeringen av den regionala trafiken på en strävan att samordna den i förhållande såväl till den lokala trafiken som till den övergripande interregionala trafiken. Den saken har också tagits upp i motioner.

Självfallet är värdet av en sådan trafikplanering mycket stort. Den ger

Onsdagen den
11 april 1973

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

bättre möjligheter till samhällsekonomiskt vettiga lösningar och större möjligheter att undvika mera politiskt slumpmässigt framkastade och samhällsekonomiskt mindre genomtänkta uppslag rörande åtgärder på trafikområdet. Jag har nyss berört en centerpartimotion i det sammanhanget. Det får inte vara på det sättet – eller borde åtminstone inte vara så – att man vid ett frångående av det rent företagsekonomiska synsättet får tillåta sig att under allmänt åberopande av samhällsekonomi och regionalpolitik göra satsningar som inte rimligen kan försvaras mot bakgrund av den resursprioritering som ändå måste till.

Bland det viktigaste med den regionala trafikplaneringen är kanske möjligheten att på ett nytt sätt tackla frågan om järnvägarnas, enkannerligen de olönsamma järnvägarnas, framtid. Arbetet går nämligen så till att länsstyrelserna håller i det på länsplanet. I samarbete med alla kommuner diskuterar man den framtida trafikbilden för kommunen eller kommunerna. Man diskuterar den kollektiva trafikbilden, där man skall väva samman trafiken i den yttersta glesbygden i vad gäller bussarna, tågen, lastbilarna, taxi, godstrafiken med tåg – eller rent av flyg, om vi tänker på de inre delarna av övre Norrland osv. – till ett mönster som skall passa något så när för alla. Och i skenet av det resonemanget, där kommunernas förtroendevalda får vara med och tala om hur människorna i kommunen reser eller vill resa, kan man på ett helt annat sätt än tidigare få uppleva diskussioner med mycket hänsynstagande till och förståelse för åtgärder, som man exempelvis som kommunalman inte tidigare har kunnat gå i närkamp med på grund av att arbetsformerna för diskussionerna har varit annorlunda.

Jag har nu själv ute i kommunerna träffat högt uppskattade kommunalmän, som har sagt att nu kan vi sitta och resonera om järnvägsekonomi just när det gäller den järnväg som går genom vår bygd. Man kan nu diskutera den olönsamma järnväg som går genom kommunen eller kommunerna, och man kan fråga: Är det riktigt att vi lägger ned så många miljoner på ett bidrag till SJ för denna järnvägstrafik, där pengarna kanske inte gör den nytta som de kunde göra, om vi satsade dem på en annan form av kollektiv trafik?

Jag har velat nämna detta som exempel på att diskussionen om det olönsamma järnvägsnätet nu förs inom mycket finmaskiga områden, representerade av kunniga och ansvarskännande kommunalmän och länsstyrelser runt om i landet. Det kanske är det som gör att vi nu inte på samma sätt som bara för ett par år sedan upplever det såsom man tidigare ofta gjorde, nämligen att besluten om att lägga ned järnvägar redan var fattade innan man kunde diskutera frågorna och påverka besluten. Jag tror att när detta arbete är färdigt, i oktober nästa år, så kommer vi att få en annan diskussion om det olönsamma järnvägsnätet. Då kommer vi att uppleva hur man på ett helt annat sätt än tidigare har gått in i de ekonomiska frågorna och hur man kanske kommit fram till att det kan inte vara riktigt att här satsa på fortsatt järnvägsdrift. Eller man kan vända på saken och säga att denna järnväg kan användas i det nya trafikmönstret – och då är det säkert också riktigt.

Herr talman! Jag nöjer mig med dessa synpunkter på de övergripande utredningar som nu pågår på trafikområdet och skall sedan bara göra

några korta kommentarer till vad som har sagts av de talare som har deltagit i debatten hittills.

Herr Gustafson i Göteborg började med att säga något som jag måste upprepa. Han sade att vi nog inte får så många personbilar i framtiden som vi har trott. Han hänvisade då till prognoser som säkert är riktigt framtagna och som herr Gustafson trodde på. Fr. o. m. nu tror han inte längre på de siffror som andra prognosmakare har tagit fram och som visar på en ökning av antalet bilar under kommande år. Detta är mycket intressant, för om det skulle innebära att vi fr. o. m. nu får ett mindre antal personbilar än vi tidigare räknat med fram till 1980 eller 1985, så kanske det i herr Gustafsons förlängda tanke ligger någonting om att problemet med kollektivtrafikutbyggnaden ändå inte är så stort som vi tänkt oss. I så fall kan vi väl diskutera det också. Nu tror jag emellertid att vi skall vara mycket försiktiga med att dra långtgående slutsatser av denna senaste prognossiffra. Bara under förra året, som ändå var lågkonjunkturår i vårt land, hade vi en nyinregistrering av personbilar som låg mycket över den under många tidigare, ur konjunktursynpunkt goda år. Därför tycker jag att det var litet vårdslöst av herr Gustafson att så där abrupt tro på en alldeles nyligen framtagna prognos att antalet personbilar skulle minska i stället för öka i början av 1980-talet.

Frågan om sjöfarten och den trafikpolitiska utredningen lämnar jag därhän. Jag har bara att tillägga att jag därvidlag helt delar den syn på frågan som herr Magnusson i Kristinehamn gav uttryck åt för en stund sedan. Jag har också den bestämda uppfattningen – som jag nyss talade om – att det är prioriteringen av vägtrafiken i förhållande till järnvägstrafiken som måste övervägas, och varje förlängning av utredningen genom tilläggsdirektiv är naturligtvis mycket riskabel.

Sedan har herr Gustafson också tillsammans med herr Dahlgren – och jag tror även herr Lothigius – tagit upp Gotlandsfrågan. De sade att man måste ta hänsyn till Gotlands förhållanden. Herr Gustafson nämnde att Gotland nu är en enda kommun och kopplade ihop den omständigheten med den kommande trafikförsörjningen där. Han menade att man måste särbehandla Gotland i sådana här sammanhang. Jag tror mig kunna säga utan att gå in i detalj att Gotland varit och är föremål för mycket intensivt studium och arbete från statens sida, och allt som kan göras från tid till annan för att underlätta för dem som bor på Gotland görs också.

Vad våra oppositionstalare inte nämnde någonting om, sedan de slagit ned på flygpriser och annat, var att det ändå också har skett något med transportstödet till Gotland. Det är klart att det inte är matnyttigt för oppositionen att säga det, men jag får väl fylla i och anföra att vi, i samband med att vi lade fram förslaget om förstärkt regionalpolitiskt transportstöd för landet i övrigt, mitt under pågående försöksperiod för Gotland har gått in med ett tilläggsförslag. Det innebär att vi har fått ned längdmetertaxan med 75 procent på knappt två år – och det är inte så litet att det inte är värt att nämna i en sådan här debatt, när man skall försöka vara objektiv.

När det sedan gäller flygpriserna till Gotland är jag inte på det klara med vad man från oppositionens sida ävsåg med det anförda. Klart står att flygbolagen – i det här fallet Linjeflyg – genom att statsmakterna har

gjort en omfördelning av passageraravgifterna på inrikes- och utrikestrafiken som frigjort ett kapital på mellan 10 och 12 miljoner kronor, kan använda detta för prisreduceringar. De pengarna har bl. a. använts för att sänka priset för på Gotland boende, som dessutom – enligt fattat beslut – är befriade från den nya bokningsavgiften när de flyger. Priset för en på Gotland boende är alltså från den 1 maj, inklusive bokningsavgift, 90 kronor.

Det är klart att man kan ha önsksningar därutöver, men jag har velat anföra att det som sades för en stund sedan, att det skulle ha skett klara och ovedersägliga försämringar för på Gotland boende, inte är riktigt. Att sedan för andra än gotlänningar samma prissystem har kommit att användas som för landet i övrigt kan knappast betraktas som märkligt. När beslutet just hade fattats, sade man att rabattsystemet inte skulle vara med beträffande Gotland. Det singlade så många rykten i luften beträffande resultatet av beslutet för Gotland, att jag inte kunde famna in hälften av dem första kvällen. Det mesta är nu hopsamlat i samma påse, och man har nu fått utklarat att det inte var så illa som det sades. Möjligen har herrar Lothigius, Dahlgren och Gustafson i Göteborg ännu inte fått hela sanningen beträffande Gotlands flygpriser sig förelagd, och i så fall förlåter jag dem; jag var själv ett tag så överhopad med rykten att jag fick lov att gå till mina egna källor för att kontrollera att jag inte hade läst fel.

Men det finns en annan aspekt på Gotland att ta upp som är värre. Centerpartiets ledare, herr Fälldin, har enligt tidningsuppgifter för ett par tre veckor sedan vid ett besök på Gotland ställt ut vissa löften till gotlänningar och andra när det gäller resor till och från Gotland. Jag har gjort vad som har stått i min makt för att få utklarat vad herr Fälldin har lovat beträffande Gotland: jag har talat med folk som var med på mötet i Visby, jag har talat med folk som läst tidningarna grundligare än jag och som följt debatten efteråt, jag har talat med centerpartistiska riksdagsmän; men varje fråga har gjort det mer och mer mystiskt. Det vore ur renlighetssynpunkt befriande om herr Dahlgren nu inför kammaren ville tala om vad herr Fälldin lovat på Gotland. Enligt de uppgifter som nu är i rörelse har han lovat alla, inte bara gotlänningar utan även alla andra – svenskar på fastlandet och utlänningar, om sådana kommer hit, och vi har glädjande nog många utlänningar som turistar hos oss – gratis transporter mellan fastlandet och Gotland, i obegränsad omfattning dessutom. Även bil skall få medföras gratis. Han har nämligen enligt uppgift sagt att Gotlandstrafiken bör jämföras med den färjetrafik som vägverket driver i Ångermanälven i närheten av herr Fälldins bostad. Hur den färjan drivs har jag verkligen kontrollerat. På denna färja, som går över Ångermanälven, åker alla fritt.

Det är för att ge ren sakupplysning till oss som finns här och även till gotlänningarna som jag är angelägen att detta nu klaras ut. Det bör inte vara någon svårighet att göra det, eftersom det är snart tre veckor sedan det hela utspelades. Det är alltså angeläget att vi i samband med de frågor som nu diskuteras angående Gotland får klargjori, gärna av herr Dahlgren, vad som har lovats gotlänningar och andra på denna punkt, vad kostnaderna för detta kommer att bli, från vilken tidpunkt det skall

genomföras och hur resurserna skall framskapas. Vi har ett ansvar för de ca 50 000 personer som bor på Gotland, ett ansvar som sträcker sig litet längre än till att kasta ut obekräftade och okontrollerade löften.

Medan centerpartiet håller på och kastar ut gåvor kommer herr Lothigius, uppmuntrad av miljardrullandet när det gäller inlandsbanan, ostkustbanan och allt möjligt, och säger, utan någon som helst rynka i pannan: Om man hade frågat svenska folket om det velat satsa en miljard på inrikesflyget, så skulle säkert alla ha sagt ja. Och så går herr Lothigius över till något helt annat.

Jag skall, herr talman, inte bläddra mer i mina anteckningslappar, som har upptagit enbart sådana vårdslöst utkastade siffror, uppgifter och löften. Men jag upprepar, herr talman, att om vi i vårt land någonsin skall kunna förmå människorna ute i bygderna att tro på någonting av vad vi säger, är det angeläget att vi slutar med sådana påståenden och utkastade – förlåt – klyschor. Om herr Lothigius här ställer ut löften om att han har svenska folket bakom sig för en satsning på inrikesflyget med 1 miljard kronor, är herr Lothigius också skyldig att inför kammaren redovisa var dessa pengar skall tas, och i så fall vad de skall användas till inom inrikesflyget.

Man kan med de exempel som jag har anfört bara komma fram till en enda uppfattning, nämligen att det på oppositionssidan råder en gränslös förvirring i dessa frågor. Man kastar ur sig påståenden, löften, siffror och uppgifter på ett sätt som visar att man tror att man inte behöver ta något ansvar när man kommer ut härifrån, därför att uppgifterna inte går att kontrollera. Ingen kommer ihåg från dag till annan vad man har sagt, och det går dessutom alltid an att säga att det pågår utredningar, tycks man resonera. Men det är viktigt även med utredningar, herr Dahlgren! Man kan inte bara skylla ifrån sig och säga att det inte är säkert att det här blir någonting; det är bara en utredning vi begär.

Jag förlänger inte denna del av debatten ytterligare. Jag sade för ett år sedan – jag vill sluta anförandet med det – att om vi successivt skall kunna förbättra trafikförsörjningen i landets alla delar, ligger möjligheterna i att knyta utbyggnaden till en planering och prioritering av investeringarna. Det gäller å ena sidan att förhindra samhällsekonomiskt slöseri genom oövertänkta och dåligt samordnade satsningar. Å andra sidan gäller det att se till att utbyggnaden blir balanserad med tanke på de regionalpolitiska målsättningarna. Men vad vi definitivt inte kan göra med det totalt sett ändå begränsade trafikunderlag som vi har och som dessutom är fördelat över ett geografiskt mycket vidsträckt område är att tillgodose långa hopsummerade och illa övervägda oprioriterade önskelistor, som förutsätter samtidig utbyggnad av vägnät, järnvägar, flygplatser, hamnar osv. Det skulle innebära en samhällsekonomiskt sett helt oacceptabel misshushållning med resurserna. Jag tror jag i fjol också tillät mig säga att det nu en gång är så, att stöd åt allt ger utveckling åt ingenting. Jag tycker det är en sats som är värd att besinna när man i denna debatt på det sätt som redan har skett, och utan något försök till bevis, bara framför en rad önskelistor.

Onsdagen den
11 april 1973

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Herr talman! Vi förde en seriös trafikpolitisk debatt i den här kammaren, och det tyckte kommunikationsministern inte om. För att liva upp debatten kastade han omkring sig en del mycket egendomliga påståenden.

Först och främst var det när det gäller den personbilsprognos som jag nämnde inte fråga om att minska antalet bilar. Jag refererade till de siffror som kommunikationsministern själv har lämnat i sin statsverksproposition, enligt vilka den tidigare uppskattningen, att vi år 1980 skulle ha 4 miljoner bilar här i landet, har skrivits ned undan för undan, så att vi nu är nere i ungefär 3,3 miljoner, alltså 700 000 bilar färre, vilket givetvis påverkar hela trafikplaneringen.

Nu säger kommunikationsministern: Tro inte på de siffrorna! Vet inte herr Norling om att de finns i herr Norlings egen proposition?

Sedan säger kommunikationsministern: Tydligt vill jag oppositionen inte tala om den regionala trafikplaneringen, för den har inte sagt ett ljud om den. Sanningen är ju att det arbetet pågår. Resultatet kommer att redovisas nästa år. Vad som har kommit är en del faktaredogörelser från olika län. Men skall vi tala om den regionala trafikplaneringen — jag var finkänslig nog att inte göra det — skall jag be att få påpeka att kommunikationsministern har lovat att resultatet av den andra etappen i försökslänen, Norrbottens län och Östergötlands län, skulle föreligga vid årsskiftet 1972-1973 och vara till vägledning. Jag frågade flera månader efteråt efter detta, och det finns ännu inte tillgängligt. Nåväl, förseningar kan vara ursäktliga, men man skall inte kasta sten när man sitter i glashus.

Sedan ställde jag en del frågor i mitt anförande. En fråga gällde persontaxorna på långa sträckor på järnvägarna. Här finns nu vissa nedsättningar när det gäller flyget, och jag frågade: Skall inte kommunikationsministern ge SJ en chans? Överväger inte kommunikationsministern att införa ett stöd till persontransporterna på långa sträckor också för SJ? Det är något som jag tror att många människor är väldigt intresserade av att höra, men de frågorna hann inte kommunikationsministern svara på på grund av alla de beskyllningar som han utslungade mot oppositionen.

Jag frågade också: Hur går det nu med de bandelar som SJ vill ha 100 miljoner kronor i ersättning för men för vilka SJ inte får de begärda pengarna. SJ:s generaldirektör säger att antingen måste han avskeda ett par tusen människor eller också måste han göra kraftiga trafikinskränkningar på dessa bandelar som ju är integrerade delar i det stora järnvägsnätet. Jag bad kommunikationsministern, på mitt vanliga för-synta sätt, att ge en kommentar till detta — jag tror att svenska folket är intresserat — men inte heller det hann kommunikationsministern med.

Sedan frågade jag om de kommersiella distriktsenheterna. Den frågan är faktiskt ännu mer motiverad nu sedan utskottets vice ordförande på ett förvånande sätt har sagt att ett uppfyllande av riksdagens klara uttalande skulle innebära att man skulle ordna beredskapsarbete för järnvägstjänstemän. Nej! Vi har begärt att de kommersiella distrikts-enheterna skall byggas ut så att de kan bli aktivt arbetande marknads-enheter. Då tycker jag att vi skall ta seriöst också på denna fråga.

Herr DAHLGREN (c) kort genmäle:

Herr talman! Det är illa att statsrådet Norling inte har förstått att den lågmälda tonen i dag var ett försök att inbjuda honom till en diskussion, där man skulle försöka finna en gemensam nämnare; debatten om trafikpolitiken som den skall utformas är nämligen mycket viktig för regional- och planeringspolitiken. Jag beklagar att statsrådet inte vill delta i en sådan diskussion utan som vanligt försöker konstruera skiljelinjer genom beskyllningar.

Herr statsrådet gör ett stort nummer av att ingen här i dag har nämnt någonting om den viktiga trafikplanering som förekommer. Herr statsrådet har tydligen hört på mycket dåligt. I mitt inledningsanförande sade jag: "Trafikplaneringen som den utformas i direktiven kommer att vara väsentlig i det slutliga ställningstagandet beträffande trafikens utformning och omfattning."

Statsrådet tar sedan upp vårt trafikpolitiska program. Detta är ju ingen nyhet, då herr statsrådet vid många tillfällen i denna kammare visat att han inte bara har svårt att förstå det, utan också har svårt att få tag i det.

När nu statsrådet haft vårt trafikpolitiska program i mer än fem månader för närmare studium, hade åtminstone jag förväntat mig att han skulle ha läst det. Det är nämligen så att centerpartiets inställning till järnvägar, som statsrådet efterlyst, har redovisats i vår partimotion och i det trafikpolitiska programmet, och det återfinns under rubriken "Kollektivtrafik" på s. 3, 4, 6 och 14 i programmet. Men jag är naturligtvis medveten om att statsrådet ändå kommer att säga att vad som står där inte har någonting med järnvägstrafik att göra.

För att sedan ta upp frågan om Gotland. Jag är alldeles övertygad om att vad herr Fälldin sagt på Gotland är att den fasta befolkningen i skärgården och på Gotland måste till vägpriser kunna resa med båt eller färja till fastlandet. Jag vill gärna fråga chefen för kommunikationsdepartementet, om han tycker att det är ett orimligt krav att medborgare i landet skall behandlas lika oavsett var de bor.

Herr LOTHIGIUS (m) kort genmäle:

Herr talman! Jag har ju mött herr kommunikationsministern utanför denna kammare och har då uppfattat honom som en reko karl, mjuk och fin i sitt sätt. Och så blir han så konstig när han kommer upp i talarstolen – det är något slags hatallergi som utvecklar sig här. Jag vet inte vad det kan bero på. Det är ju inte på det sättet vi skall föra en debatt i denna kammare. Han betygsatte först debatten såsom matt och innehållet i våra reservationer som skrämmande. Sedan förde kommunikationsministern fram sitt grova artilleri och gjorde vissa uttalanden som inte alls stämmer med verkligheten. Kommunikationsministern behöver nog en man vid sin sida som skriver upp vad vi säger här i talarstolen, så att han inte behöver missta sig på det.

Jag har exempelvis berört denna trafikplanering på det sättet att jag har talat om vissa riktlinjer i de regionalpolitiska övervägandena på kommunikationssidan. Därmed menade jag också att det var alldeles givet att vi i den trafikpolitiska kommittén inte kan fullgöra vårt arbete utan att ta del av den regionala trafikplaneringen. Det är ju alldeles självklart,

Onsdagen den
11 april 1973

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

och det behöver man inte upprepa.

Kommunikationsministern sade också att jag hade förordat en miljard till flyget. Nej, jag sade att vi satsar på ett långt avancerat flyg till vårt försvar att användas i krig men att vi inte har satsat på våra fredliga kommunikationer modernt och slagkraftigt. Om vi hade frågat svenska folket om man är beredd att lägga en halv eller en miljard på snabba tågförbindelser från Skåne upp till Lappland efter ett nytt avancerat program och mönster, är jag övertygad om att man hade svarat ja. Då säger kommunikationsministern att det är att utkasta löften, och han frågade hur vi skulle finansiera detta. Jag har redan framfört till herr Mellqvist att vi föreslagit två vägar. Vi kan för det första inte klara detta utan en annan ekonomisk politik, herr kommunikationsminister. För det andra har vi i denna kammare ett flertal gånger framfört vår syn på hur man skall klara vägsituationen i detta land genom att låna upp ett antal miljarder kronor för att bygga tullvägar, varigenom man får mera pengar till disposition för kommunikationsväsendet i detta land. Det är två av våra linjer i detta sammanhang.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Det är möjligt att det tonläge jag använde i mitt första inlägg var något kraftfullare än det oppositionens talesmän hade använt. Jag förklarade vad det kunde bero på. Det berodde väl på att diskussionen var matt; oppositionen var litet försiktig och rädd för att behöva avslöja alla de taktiska finter man nu gemensamt försöker spela upp. Det blir så när man dels skall förklara sig för allmänheten, dels skriva trafikprogram och annat. Egentligen avsåg jag bara detta, och då blev väl mitt röstläge något högre än oppositionens. Men det fanns som sagt en naturlig förklaring därtill.

Låt mig sedan gå till de direkta frågor som jag inte hann med att besvara förra gången. Herr Gustafson i Göteborg talade om person-taxorna på de långa avstånden.

Ja, dessa finns medtagna i de direktiv som den trafikpolitiska utredningen har fått. Det är en av de fyra punkter utredningen har att arbeta med. Det borde vid det här laget inte vara någon nyhet för herr Gustafson. Att SJ dessutom under tiden har möjlighet att i vanlig ordning genom kommersiella rabatter om möjligt göra det lättare för sig och även för trafikanterna ligger ju i sakens natur, men SJ:s taxsystem skall som sagt tas upp av utredningen.

Fråga nr 2 gällde hur det skulle gå för de bandelar, till vilka SJ nu säger sig inte få pengar och som det annonserats att man måste göra något åt från SJ:s sida. I botten ligger att några järnvägsnedläggningar i princip inte skall äga rum förrän den regionala trafikplaneringen är färdig. Några beslut skall inte behöva fattas före ingången av 1975.

Jag försökte i mitt första inlägg, som visserligen var kort, att klarlägga hur jag ser på den regionala trafikplaneringens möjligheter att resonera i framtiden om det olönsamma järnvägsnätet. Jag skall inte upprepa det resonemanget utan hänvisar på nytt till detta. Dessa bandelar, som jag sett nämnda i flera olika sammanhang, är förlustbanor i större eller mindre grad, och den trafikpolitiska utredningen har ju fått som en av

sina arbetsuppgifter att också se på det olönsamma järnvägsnätet. Jag minns inte exakt hur formuleringen i direktiven är, men meningen är att utredningen skall se på hur de olönsamma banddelarna i framtiden skall inlemmas i det ekonomiska tänkandet för SJ som helhet.

Vad beträffar de kommersiella enheterna i Umeå, Växjö och Borås vill jag hänvisa till det svar jag gav på en enkel fråga av herr Larsson i Umeå för halvannan vecka sedan. Herr Larsson och jag hade då en diskussion efter mitt frågesvar, och vad som sades då fyller vad jag hade tänkt svara även här i dag.

Jag skall inte göra ett försök att på nytt gå tillbaka till centerpartiets trafikpolitiska program, herr Dahlgren, men jag läser upp ytterligare en mening, nämligen den där det står att "åkeriföretag bör kunna få statliga kreditgarantier". Jag tycker att den så sällan refereras av centerpartiets talesmän, när de är ute och talar för ett bibehållande av järnvägsnätet. Denna mening står där som en alldeles extra liten krydda i debatten om möjligheterna att klara järnvägen i förhållande till landsvägstrafiken. Det står nämligen ingenstans en motsvarande mening om järnvägen. Någon avsikt har man väl haft när man satte dit dessa ord. Det kan inte bara vara för att fylla sidorna, som man säger det i programmet.

Det finns någon dunkel punkt här, herr Dahlgren, och innan jag fått riktigt klart för mig vad det är tillåter jag mig att upprepa frågan.

Efter att ha läst programmet några gånger finns, såvitt jag förstår, ingenting som på något sätt skulle kunna sägas prioritera järnvägen i annan mån, men man säger faktiskt på ett ställe att transporttekniken måste utvecklas så att transporter på järnvägen stimuleras. Men denna utveckling pågår. Man arbetar vid järnvägen för fullt med tekniken, och där tror jag inte att man behöver vänta några större brister.

Jag kanske skall säga några ord om Gotland på nytt. Det var en intressant deklARATION som herr Dahlgren gjorde om vad som sig haver hänt under partiledarens besök på Gotland. Jag skall med förlov sagt vänta tills jag får läsa protokollet. Men jag fattade av herr Dahlgren att partiledaren skulle ha sagt att den fasta befolkningen – och skärgårdsbefolkningen, tillade herr Dahlgren – skulle ha möjligheter att till vägpriser färdas till och från Gotland. Tidigare i dag har en annan talare i en helt annan debatt sagt att mycket prutades ej men hälften prutades genast. Är det vad som har hänt efter herr Fälldins besök där, då är även hela Gotlands befolkning lurad vid det här laget. Innan jag tog till orda i den här delen av debatten i dag undersökte jag faktiskt noga genom förfrågningar i Gotlands kommun hur det förhåller sig med detta. Det är inte vilka som helst som sitter i ledningen där. De är av den uppfattningen att herr Fälldin har lovat fria resor plus fri transport av bil – om man nu har en sådan med sig – åt såväl på Gotland boende som åt andra.

Det här kan förefalla vara en strid om ord, men det är det inte herr Dahlgren, utan detta gäller allvarliga ting. Om nu den version som herr Dahlgren har gjort sig till tolk för – jag är inte säker på att det är den sista versionen av vad som har sagts – kvarstår, så är lärdomen av det lilla som har sagts här att ni någon gång måste lära er att vara litet försiktigare. Dessa olika versioner orsakar ett förfärligt springande fram

Onsdagen den
11 april 1973

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

och åter, diskuterande och framtagande av uppgifter och feluppgifter från olika håll. Ni kan åtminstone hjälpa oss andra att slippa ifrån detta kontrollerande arbete genom att hålla er till en och samma version när ni är ute och talar. Det kanske är bäst att ni gör på samma sätt som ni gjorde med det trafikpolitiska programmet: Håll det för er själva ett halvår sedan det tryckts, och läs det innan ni släpper ut det.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Herr talman! När det gäller olika versioner beträffande Gotlands-
trafiken såg jag en löpsedel med orden: "Jag glömde Gotland, sade
Norling". Det finns tydligen också olika versioner när det gäller herr
Norlings sätt att uttrycka sig om Gotland.

Jag är tacksam för de svar jag fick på mina frågor. När det gällde
persontrafikstöd på längre sträckor fick jag nu beskedet att frågan ligger i
trafikpolitiska utredningen. SJ kan under tiden komma med kommer-
siellt motiverade rabatter, men något förslag om persontrafikstöd på
längre sträckor kommer icke förrän trafikpolitiska utredningen lägger
fram ett sådant förslag. Det var faktiskt en nyhet och en som jag tycker
intressant upplysning.

När det gäller distriktsenheterna lyssnade jag på den frågestund herr
Norling talade om. Jag tyckte nog då att det i slutet av kommunikations-
ministrarnas anförande fanns en beredvillighet från hans sida att verkligen
se över den här frågan. Genom sitt ställningstagande gjorde riksdagen ett
direkt uttalande om hur man vill ha det, och då är det också riksdagens
och regeringens sak att se till att de intentioner som ligger bakom
beslutet blir förverkligade.

Så några ord om de här diskuterade järnvägslinjerna. Samtliga är av
den karaktären att experterna inte har ansett att SJ i fråga om dem är
berättigad till den speciella ersättningen för trafiksvaga järnvägar. Många
av dem är mycket livligt trafikerade och kan sägas ingå i det normala
järnvägsnätet. Nu säger kommunikationsministern att den frågan skall
behandlas. Men under tiden går SJ ut och säger att man skall göra
kraftiga trafikinskränkningar. Man får inte lägga ned järnvägslinjer, men
trafikinskränkningarna kan vara av sådant slag att hela bansträckans
framtid sätts i fråga. En järnvägslinje har ju en framtid bara om den
tillgodoser trafikbehovet. I den förvirring som nu har uppstått genom
SJ:s olika framträdanden, där man har sagt att man vill införa extra
avgifter på sträckorna och att man skall införa kraftiga trafikinskränk-
ningar, vore det angeläget att få ett klarläggande ord från kommunika-
tionsministern så att de människor som bor i de områden där dessa banor
går fram vet hur deras framtid skall bli i det här avseendet.

Herr DAHLGREN (c) kort genmäle:

Herr talman! Om inte statsrådet Norling har upptäckt det så skall jag
berätta att även om det är så att vi lyckas förhindra statsrådet att lägga
ned flera järnvägslinjer, även om vi lyckas bygga nya järnvägslinjer i det
här landet, kommer vårt samhälle ändå att ha ett behov av lastbilar och
lastbilstransporter. Vi har då sagt att det är rimligt att även åkeriföre-
tagen får statliga kreditgarantier.

De förluster på järnvägslinjerna som har uppstått och som kommer att uppstå har jag talat om förut i dag. Vi är beredda att täcka in dessa förluster. Det hade varit bra om statsrådet då hade lyssnat till vad jag sade om hur man skulle kunna förändra kommunikationsverken så att de kunde spela en större roll i det framtida samhället. Jag hinner inte nu utveckla detta ytterligare.

Tillbaka till Gotland. Herr statsrådet borde nu efter fem månader ha kommit fram till sista sidan i centerns trafikpolitiska program. Där står längst upp: "Den fasta befolkningen i skärgården och på Gotland måste till vägpriser kunna resa med båt eller färja till fastlandet."

Jag vet inte vad det är för vägar som statsrådet brukar befara, om han är van att betala några kostnader oavsett om han går till fots, åker cykel eller kör bil. Jag menar att det måste gälla precis samma princip för gotlänningarna, som för övriga svenskar. Gotland är en del av Sverige, och gotlänningarna skall behandlas på samma sätt som befolkningen i övrigt. Det vore bra om statsrådet ville svara på den fråga jag ställde förut: Menar statsrådet verkligen att vi skall hålla på att behandla gotlänningarna annorlunda än andra medborgare?

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Nu är det nog bäst för herr Dahlgren att vi snabbt avslutar den här diskussionen om Gotland. Jag vet att det står i centerns trafikpolitiska program att gotlänningarna skall kunna färdas till vägpriser mellan fastlandet och Gotland.

Herr Fälldin har på Gotland enligt samstämmiga uppgifter hittills sagt att gotlänningar, och alla andra, skall få åka gratis mellan Gotland och fastlandet och att de skall få ta sina bilar med sig gratis.

Vad lägger herr Dahlgren in i begreppet vägpriser? Vad är det för något när man är på fastlandet och åker bil? Vet herr Dahlgren att det är litet längre mellan fastlandet och Gotland än över Ångermanälven? Har herr Dahlgren någon gång reflekterat över vad som menas med begreppet vägpriser när det gäller att färdas exempelvis med bil 12–15 mil på fastlandet?

Kan herr Dahlgren få någon överensstämmelse mellan löftet om gratis transport för gotlänningarna och deras bilar mellan fastlandet och Gotland och vad det kostar att färdas lika långt på fastlandet, exempelvis med bil?

Herr Dahlgren, jag föreslår att vi för centerpartiets skull fortsätter debatten vid något annat tillfälle.

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

Herr SELLGREN (fp):

Herr talman! Efter denna något upptrappade omgång i debatten om trafikpolitiken skall vi kanske gå ned till det normala debattläge som förelåg innan statsrådet gick in i debatten. Jag skulle i mitt anförande

Onsdagen den
11 april 1973

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

något vilja utveckla en del synpunkter som jag har på trafikpolitiken, såsom ett komplement till vad herr Gustafson i Göteborg tidigare har sagt.

Under den här vårriksdagen har regeringen framlagt en rad propositioner, som utgör olika steg mot förverkligandet av de regionalpolitiska beslut som i princip fattades av föregående års höstriksdag. Jag tänker på propositionerna om den regionalpolitiska stödverksamheten och om statens industriverk samt på förslaget angående transportstödet. Vi kan även räkna in det statliga stödet till olönsam busstrafik i denna grupp av förslag till regionalpolitiska åtgärder.

Några av förslagen har alltså beröring med trafikpolitiken som ett av de regionalpolitiska medlen. Men de övergripande trafikpolitiska frågorna har överlämnats till den trafikpolitiska utredningen som nyligen kommit i gång med sitt arbete. Jag skall väl inte heller glömma att nämna även trafikplaneringsutredningen, vars resultat vi väntar på och som kommer att få betydelse för den framtida transportförsörjningen.

Den trafikpolitiska utredningen har tillkommit som en följd av en bred opinion, där folkpartiet gått i täten. Direktiven till utredningen kan i långa stycken ha tagits ur folkpartimotionerna.

I den trafikpolitiska debatten i höstas framhöll jag, att en pågående utredning inte får bli ett skynke som dras över alla problem som vi dagligen brottas med. Under utredningens gång måste det ges utrymme för förbättringar i avvaktan på utredningens förslag. Det kan t. o. m. vara nödvändigt att under pågående utredning bedriva viss försöksverksamhet, som kan ge bättre underlag åt utredningens bedömningar och ställningstaganden. En död hand över den trafikpolitiska utvecklingen i avvaktan på trafikpolitiska utredningen gagnar inte regionalpolitiken. Det är väl om detta striden har stått för herr statsrådet. Han vill lägga de aktuella frågorna åt sidan i väntan på utredningens resultat.

Folkpartiet har ändå i ett par motioner i år föreslagit sådana konkreta åtgärder som kan genomföras utan mer omfattande utredningsarbete. Det måste också ses som en nödvändighet från järnvägens synpunkt, om denna inte alldeles skall komma i skymundan innan utredningens förslag lagts fram.

Herr Gustafson i Göteborg har i sitt anförande redan översiktligt berört de temporära och långsiktiga reformförslag folkpartiet lagt fram i sina motioner. Det är bara på några punkter som jag skulle vilja komplettera vad som anförts.

I fråga om de kortsiktiga åtgärderna finns åtskilligt att göra. Kommunikationsministern har nyligen genom pressen låtit oss veta – och det har debatterats här alldeles nyss – att ett nytt taxsystem kommer att införas inom inrikesflyget. Ingen skall förledas tro, att vi härigenom har öppnat vägen mot något slags folkflyg. Genom omkonstruktionen av taxsystemet når man i vissa lägen och under vissa förutsättningar en del förmåner på de längre avstånden. Men vi når ingen utjämning mellan landets olika delar enbart med tekniska omkonstruktioner av flygtaxorna. Något mera än ett tupptjät mot ett svenskt folkflyg är från min synpunkt inte denna omkonstruktion av taxorna. På sikt måste ett

utökat flygnät för de inre delarna av landet och ett kraftigt persontransportstöd, inte bara när det gäller flyget och persontransporterna på järnväg utan också när det gäller godstransporterna, vara medlet att bryta den ekonomiska och känslomässiga isolering man upplever i dessa delar av vårt land. Förr kan man inte tala om ett från kommunikations-synpunkt rundare Sverige.

Under det pågående utredningsarbetet borde det också finnas stora möjligheter till försöksverksamhet inom statens järnvägar för att hävda dess konkurrenskraft såväl i fråga om persontrafik som i fråga om godstransporter. Jag går förbi persontrafiken, eftersom den redan varit ett hett debattämne för en stund sedan.

För inte så länge sedan hade jag och kommunikationsministern en kort men intensiv debatt om SJ:s möjligheter till en mer flexibel taxepolitik för att kunna hävda sig bättre i konkurrensen med andra transportmedel, främst lastbilarna. Statsrådet avvisade frågan med den egendomliga vinklingen att departementet inte kunde gå in i några fraktförhandlingar. Något sådant har det aldrig varit tal om. Men lika väl som kommunikationsdepartementet kan besluta om taxeförändringar i allmänhet, lika väl som departementet kan utfärda förbud mot nedläggning av trafiksvaga bandelar i avvaktan på trafikplaneringsutredningens resultat – för att ta några exempel – lika väl borde kommunikationsdepartementet kunna ge statens järnvägar, låt oss kalla det dispens för ett mera flexibelt uppträdande vid fraktförhandlingar än deras till synes mycket stela och omoderna kalkylmetoder för närvarande medger. Vi har ju gott om exempel på hur SJ förlorar den ena marginalkvantiteten efter den andra.

Ambitionerna kan vara hur goda som helst att skapa en bättre anpassning av godsflödena mellan olika transportmedel, men jag är helt övertygad om att det lilla men betydelsefulla uttrycket ”planmässig samordning och styrning” i direktiven till den trafikpolitiska utredningen inte på långt när täcker det behov vi gemensamt har av att uppnå en tillfredsställande fördelning av godsflödet mellan de yttransportmedel vi har att välja mellan. Det var med tillfredsställelse jag noterade att vi kunde nå majoritet i utskottet för bl. a. folkpartiets förslag, att den trafikpolitiska utredningen skall ges tilläggsdirektiv att i sin prövning även ta med kustsjöfartens roll i sammanhanget.

Jag skulle här vilja fråga statsrådet vad han menar med ”planmässig samordning och styrning”. I sitt tidigare anförande nämnde han att han mycket utförligt motiverat varför han vill komma fram till en planmässig samordning och styrning, men innebörden av det har han inte tolkat. Svaret kan utebli, och det är väl då utredningens sak att försöka göra tolkningen – jag tillhör ju utredningen.

Politiska beslut om avgränsningar mellan olika transportmedel är inte ensamma och kan kanske inte ens till en del vara någon lyckad metod att skapa en tillfredsställande transportförsörjning. Järnvägen når inte till landets alla delar och orter. Sjöfarten gör det ännu mindre. Lastbilarna är vårt smidigaste transportmedel. Flygfrakten spelar tills vidare en ganska undanskymd roll i den totala transportbilden inom landet. De tre olika yttransportmedlen är tillsammans ett instrument, med vart och ett sina

Onsdagen den
11 april 1973

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

speciella kvaliteter. De behöver inte vara varandras bittra konkurrenter utan bör hellre vara enheter i ett sammanvävt system. Förbindelsen heter integration och samordning.

Vi har redan kommit mycket långt i fråga om enhetslastsystem. Inom den utrikes sjöfarten är man inne i den tredje eller snart fjärde generationen i fråga om system för transport av enhetliga lastbärare. En kraftig utveckling sker även inom landtransportområdet. Men här finns inget planmässigt samarbete med den klara målsättningen att uppnå ett integrerat system mellan lastbils-, järnvägs- och sjötransporter. Det är en stor svaghet. Marknaden för lastbärare växer snabbt. Delvis följer man internationell standard. Men någon samordning sker inte. Vill man skapa nya fraktsystem som bygger på enhetslaster måste dessa kunna anpassas till flera trafikslag. Det kräver en långtgående teknisk standardisering av utrustningen. Folkpartiet anser att det ankommer på regeringen att ta erforderliga initiativ till samordning i det syftet. På grund av transportsystemets genomgripande betydelse för förtagens interna produktionsplanering är det nödvändigt med ett nära samarbete mellan näringsliv och myndigheter.

Till sist vill jag nämna en fråga som berörs i folkpartiets motion nr 310 och som i dagarna fått förnyad aktualitet. Det gäller sjösäkerheten. De svenska sjökorten är på flera håll mycket opålitliga. Befälet på handelsfartygen navigerar i dag efter djupsiffror som uppmätts med handlod för 100 år sedan. Osäkerheten i de svenska farvattnen utgör ett allvarligt hinder för sjöfartens utveckling. Inga av de för svensk sjöfart vitala hamnarna och farlederna är tillräckligt tillförlitliga. De moderna fartygens större djupgående ställer stora krav på sjökartornas tillförlitlighet. Eftersläpningen i fråga om modern sjömättningsutrustning har medfört att många av de svenska navigationskartorna är helt trafikfarliga att följa. Mycket ofta upptäcker sjöfarande grund som aldrig tidigare inprickats på sjökorten. Detta måste betecknas som en allvarlig fara för sjösäkerheten, vilket är särskilt allvarligt vid transporter av olja och annan miljöfarlig last.

I sjöfartsverkets *petita* för 1973/74 redovisades behovet av ett kapacitetsstarkt sjömättningsfartyg som ersättning för befintliga i stort sett uttjänta sjömättningsfartyg – de är både för små och överåriga. Folkpartiet finner det angeläget att sjöfartsverket får gehör för sina krav i nästa års statsverksproposition.

Herr talman! Jag har här bara ytterligare utvecklat folkpartiets syn på en del åtgärder som bör vidtas i avvaktan på den trafikpolitiska utredningens förslag liksom de ytterligare uppdrag utredningen bör ges enligt reservation nr 2 till utskottets betänkande. Jag ber att få yrka bifall till den reservationen liksom till reservationerna nr 4 och 5.

Herr TORWALD (c):

Herr talman! Vi är några centerpartister som har väckt motionen nr 1973:48, i vilken vi kräver åtgärder för att förbättra åtgärderna längs inlandsbanan. En del av underlaget till den motionen framkom vid en interpellationsdebatt mellan kommunikationsministern och mig den 11 december i fjol. Låt mig här i korthet upprepa en del av de fakta som

kom fram vid den debatten. Det gäller framför allt litet grand om restider och annan utveckling under de senare åren. Jag har med hjälp av riksdagens upplysningstjänst kunnat konstatera en del ganska uppseendeväckande förhållanden längs inlandsbanan. I första hand har jag tagit fram siffror beträffande sträckorna Östersund–Storuman respektive Östersund–Gällivare.

Vi kan då till vår förvåning konstatera, om vi går så långt som 30 år tillbaka i tiden, att man 1942 hade en total restid mellan Östersund och Gällivare på 33 timmar och 51 minuter, och att nådens år 1972 hade denna restid förlängts med fem minuter till 33 timmar och 56 minuter, om man vill åka längs inlandsbanan. Ja, säger någon, det är ju inte nödvändigt för man kan åka runt – och det är i och för sig riktigt – utan att kostnaden blir avsevärt mycket högre. Men ser man på själva färdtiderna för dem som trots allt av olika skäl måste resa längs inlandsbanan, så finner man att mellan Östersund och Storuman – drygt 30 mil – kunde man 1952 med den snabbaste förbindelsen för dagen resa på ungefär fem timmar, men 1972 hade restiden förlängts med en timme. Inte ens själva nettorestiden, dvs. om man gör avdrag för uppehåll och annat, hade avkortats utan även den hade förlängts med ungefär en kvart. Det innebär alltså att den tillåtna hastigheten för motorvagnarna reducerats från 90 till 80 kilometer i timmen, enligt vad jag har kunnat inhämta. Medelhastigheten har till följd av detta sjunkit – från att ha varit som högst ca 63–64 kilometer i timmen är den nu nere i 60 kilometer i timmen. Och ser man på sträckan Storuman–Gällivare – alltså den övre biten – finner man att man där en gång i tiden varit uppe i den fantastiska medelhastigheten av i runt tal 70 kilometer i timmen och nu är nere i knappa 55 kilometer i timmen.

Detta är ju en utveckling som när det gäller Norrlands inland med dess stora avstånd måste ses med förvåning. Samtidigt vet vi att det inom dessa områden varit ont om sysselsättning. Man har visserligen lagt ned mycket arbete på att förbättra vägnätet, vilket väl i och för sig är önskvärt. Men för SJ är det ju tveklöst hur man skall uppleva det ur konkurrenssynpunkt, att det parallellt med järnvägen finns en landsväg där det är tillåtet att köra 110 kilometer i timmen, under det att man för tågen tvingats sätta ned hastigheten med 10 kilometer i timmen från 90 till 80 kilometer på grund av eftersatt banunderhåll.

Det är ju också så att längs hela inlandsbanan finns inte några av dessa väl utrustade godsterminaler som vi har litet överallt i landet och som är en förutsättning för den moderna hanteringstekniken när det gäller storcontainers och enhetslaster. Detta medför naturligtvis att näringslivet i Norrlands inland har ett avsevärt handikapp – man får ökade transportkostnader, ökat antal omlastningar och längre transporttider på grund av denna brist på godsterminaler.

Nu sägs det ibland – inte minst från SJ:s håll – att det är kunderna som har svikit SJ. Men mot bakgrund av de här uppgifterna – ökade restider på tågen, lägre tillåtna hastigheter osv. – kan jag inte finna annat än att det är SJ som har svikit sina kunder. Vi har därför i motionen 48 krävt en del åtgärder för att snabbt förbättra förhållandena på inlandsbanan, och i första hand har vi då naturligtvis inriktat oss på

banunderhållet, därför att vi menar att banunderhållet är en förutsättning för att kunna få en hygglig genomsnittshastighet längs inlandsbanan. Låt mig citera vad som sägs i en artikel i Teknisk Tidskrift nr 18 år 1971:

”De främsta hindren för högre hastigheter finns på bansidan. De flesta banorna, som trafikerar med rälsbussar, är inte godkända för högre fart än 80 km/h. Högre hastigheter kräver generellt ett bättre justerat spår och därmed ett dyrare banunderhåll. På många av de banor, där största tillåtna hastigheten är satt lika för motorvagnståg och loktåg, kan man dock troligen redan i dag utan vidare öka hastigheten till minst 100 km/h för lätta motorvagnar. Medan ett tungt godståg medför axellaster på 20 ton och mer har redan dagens 19 tons motorvagn en axellast under 5 ton. Detta gör att vid samtidig trafik med godståg och rälsbussar blir bidraget till spårslitage från rälsbussen knappast mätbart.”

Jag har diskuterat detta med motorvagnsförare, och de har precis samma uppfattning, nämligen att man utan olägenhet på större delen av inlandsbanan redan i dag – med minimala insatser – borde kunna köra 100 kilometer i timmen, vilket naturligtvis skulle medföra betydligt kortare totala restider. Därtill borde man rent tidtabellsmässigt från SJ:s sida kunna eliminera en hel del oförklarliga, långa uppehåll längs vägen – de förklaras inte av vare sig anslutande tåglägenheter eller av att man har stora mängder gods att omlasta.

Det finns också ett annat krav i vår motion, och det är att man skall ta fram bättre rälsbussar. Även på den punkten har samme författare i samma tidskrift poängterat att de nu använda rälsbussarna i regel är mycket omödrarna och har mycket låga prestanda jämfört med vad som är fallet på annat håll i Europa. De har t. ex. alltför låg motorstyrka, vilket medför dålig acceleration och låga genomsnittshastigheter över huvud taget.

I Tyskland har man gjort försök med dieselmotorvagnar med lutande vagnkorgar, och de vagnarna kan köra 150 kilometer i timmen utan att man behöver ställa särskilt höga krav på banunderbyggnaden. Vi menar att det är motorvagnar av den typen som borde sättas in på inlandsbanan för att därigenom få upp hastigheten.

Samme man har också gjort en utredning i vilken han jämfört kostnaderna för vanliga vägbussar och för rälsbussar, och han har då funnit att om man hade rälsbussar av den konstruktion som är vanlig på annat håll i Europa och med rimliga underhållskostnader – de nuvarande bussarna drar exceptionellt höga kostnader i underhåll – så skulle man kunna räkna med att redan 1971 ha ungefär 15 öre lägre kostnad per kilometer än kostnaderna för en vägbuss. Han har också räknat med att den skillnaden ökar ytterligare till 1980, framför allt därför att en rälsbuss kan ha ett antal vagnar efter sig, medan en vägbuss måste ha en förare i varje fordon. Det är alltså framför allt förarkostnaderna som blir lägre vid användning av rälsbussar.

Jag konstaterar också att arbetet med att rusta upp banvallarna borde vara ett lämpligt objekt för AMS, som många gånger har haft svårigheter med att få fram lämplig sysselsättning för de arbetslösa i Norrlands inland.

Herr talman! Låt mig avslutningsvis säga att jag naturligtvis inte är

helt tillfreds med utskottets behandling av vår motion, men jag nöjer mig med att yrka bifall till reservationen 2 till utskottets betänkande. Reservanterna där kräver att vår motion överlämnas till trafikpolitiska utredningen för åtgärd. Det krävs nämligen snabba åtgärder för att förbättra förhållandena längs inlandsbanan, om inte näringslivet där skall duka under och befolkningens trafikservice skall bli än sämre än den är i dag. Eftersom förslaget om snabba och konkreta åtgärder för att förbättra förhållandena längs inlandsbanan även stöds av vpk-ledamoten i trafikutskottet – av hans särskilda yttrande att döma – står i realiteten utskottets majoritet bakom våra krav. Detta hoppas jag positivt skall påverka trafikpolitiska utredningens vilja att prioritera åtgärder till inlandsbanans fromma.

Herr förste vice talmannen tillkännagav att anslag utfärdats om sammanträdet fortsättande kl. 19.30.

Herr LINDBERG (s):

Herr talman! Det har med all önskvärd tydlighet framgått av dagens debatt att trafikutskottet inte har varit enhälligt när det gällt kraven att tillföra trafikpolitiska utredningen tilläggsdirektiv angående sjöfarten. Vi reservanter anser att utskottsmajoritetens betänkande på den punkten är mindre lyckligt. Det innebär att den nyligen tillsatta trafikpolitiska utredningen genom tilläggsdirektiv skall få till uppgift att närmare utreda även frågan om sjöfartens roll i den framtida trafikpolitiken. Jag finner denna ytterligare börda på utredningen ganska orimlig med tanke på de centrala och krävande trafikpolitiska frågor som utredningen har att lösa. En annan sak – bortsett från detta – är att jag inte förstår vad det är för konkreta problem inom sjöfarten som man anser sig kunna lösa genom att dra in trafikpolitiska utredningen i bilden.

När vi ser på denna utredning skall vi vara medvetna om utredningens bakgrund. Vi har haft en trafikpolitisk debatt under senare år som har varit mycket intensiv och som i alldeles särskilt hög grad har kommit att inriktas på ländtrafikens problem. Debatten gäller avvägningen mellan järnvägs- och landsvägstransporter, hur glesbygdernas trafikförsörjningsbehov skall kunna tillgodoses, hur kollektivtrafiken i tätorterna skall kunna utvecklas på ett riktigt sätt, osv. Vad det rör sig om är samspelet och konkurrensen mellan järnväg och landsväg, mellan kollektiv trafik och privatbilism. Det gäller både kortväga och långväga relationer, både person- och godstransporter. Det gäller frågan om vilken trafikpolitisk arbetsfördelning som samhällsekonomiskt, regional- och lokaliseringpolitiskt, miljö- och trafiksäkerhetsmässigt är den riktiga. Det gäller frågan i vad mån arbetsfördelningen skall åstadkommas med generellt verkande medel, genom direkta styrningar eller genom en kombination av båda.

Den allmänna trafikpolitiska debattens inriktning på dessa frågeställningar motsvaras av vad vi upplevt i den interna debatten inom det socialdemokratiska partiet. Vi kan se det på de motioner som väckts vid de senaste partikongresserna, av de inlägg som gjorts, de utlåtanden som avlämnats osv. Såvitt jag kunnat utläsa av de offentliga referaten har

Onsdagen den
11 april 1973

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

debattens inriktning varit densamma på t. ex. centerpartiets årsstämmor. Ej heller har jag kunnat utläsa någon annan inriktning av debatten i referaten från övriga partiets stämmor och landsmöten. Jag vill påstå att debattens inriktning, enligt vad jag kunnat utläsa av offentliga referat, har varit densamma inom de politiska partierna som i den allmänna trafikpolitiska debatten.

Den trafikpolitiska utredning som kommunikationsministern tillsatt har fått sitt uppdrag utformat med hänsyn härtill. Enligt direktiven ligger i botten på uppdraget kostnadsansvarsfrågan, som i princip är av generell trafikpolitisk karaktär. Därutöver innefattar utredningens uppdrag mer konkret frågan om järnvägens trafiksvaga nät, järnvägens person- och godstaxor, lastbilsnäringens struktur och tillståndsfrågor.

Det är uppenbart att detta utredningsuppdrag är utomordentligt omfattande och krävande. Det behövs insatser, prioritering och beredvilighet från utredningens sida att lägga fram provisoriska förslag för att det skall hända någonting inom en inte alltför avlägsen framtid.

Att sedan på denna utredning ytterligare lägga frågan om sjöfarten, dess roll, strukturproblem, taxe- och terminalfrågor bör vara ett effektivt sätt att belasta och försena arbetet med huvudfrågorna. Och varför stanna vid sjöfarten? De borgerliga reservanterna kräver att utredningen också skall få i uppdrag att se över luftfarten. Blir det nästa belastning för utredningen? I så fall har man verkligen lyckats få in grus i det trafikpolitiska utredningsarbetet! Då behöver man å ena sidan inte oroa sig för att utredningen snabbt kan komma att lägga fram några konkreta förslag. Å andra sidan kan man framföra kritik för att det inte händer någonting. Och under tiden tynar kon bort, dvs. SJ, som man vill hjälpa.

Beträffande sjöfarten vill jag slutligen konstatera att det väl knappast finns någon annan transportgren som under senare år varit föremål för så mycket utredande som sjöfarten. Utredningsarbetet har gällt sjöfartsverkets organisation, som anpassats till successivt ändrade förutsättningar, det har gällt frågan om sjöfartsavgifterna, där riksdagen som resultat av gjorda utredningsinsatser så sent som 1970 kunde ta ställning till ett nytt avgiftssystem. Detta innebär att avgifterna fick just en sådan regionalpolitisk utformning som vi nu vill att SJ-avgifterna skall få som ett resultat av den nya trafikpolitiska utredningens arbete.

Vidare kan i sammanhanget hänvisas till den ännu pågående hamnutredningen, som behandlar hamnstrukturfrågor och hamnterminalfrågor mot bakgrund av den allmänna utvecklingen inom sjöfarten. Kompletterande utredningsarbete angående vintersjöfart på Norrlandshamnarna förbereds. Slutligen pågår den regionala trafikplaneringen.

Men självfallet uppkommer inom sjöfartsnäringen liksom inom andra sektorer successivt av utvecklingen betingade problem. Dessa får då, enligt den uppfattning som vi reservanter har, efter hand angripas genom särskilda insatser i sjöfartsverkets regi eller genom särskilda utredningar, inriktade på de problem det gäller. Att ge utredningen tilläggsdirektiv när det gäller sjöfarten är ägnat att försena den, och det skulle vara mycket olyckligt.

Herr Meilqvist, som talade för utskottsmajoriteten, nämnde att det var blygsamma krav man ställde; bara till den del där ingen järnväg finns kan

man tänka sig att överföra landsvägstrafiken till kustsjöfarten. Herr Gustafson i Göteborg var inte riktigt belåten med den tolkning herr Mellqvist gjorde, och det kan jag förstå. Jag skall be att få citera vad majoriteten skriver i betänkandet, som enligt vad jag förstår går betydligt längre i sina krav:

”I likhet med årets motionärer finner utskottet det dock vara angeläget att vid den samordning av de olika trafikgrenarna och den avvägning dem emellan som utredningen vid sina bedömningar har att eftersträva även *sjöfartens roll* uppmärksammas. Den snabba tekniska utvecklingen på sjöfartsområdet samt den stora betydelse sjöfarten har för vår transportförsörjning motiverar sålunda väl att dess förutsättningar och möjligheter samt betingelser i övrigt prövas i sammanhanget. Under hänvisning till det anförda tillstyrker utskottet således motionärernas yrkande att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär sådant tillägg i direktiven till den trafikpolitiska utredningen att även sjöfartens roll i den framtida trafikpolitiken uppmärksammas och prövas.”

Utskottet tillstyrker alltså motionerna. Låt oss då granska vad som sägs i de motioner som utskottet har behandlat.

I centerpartimotionen 88 sägs att Gotlands och skärgårdarnas befolkning måste få bättre trafikförsörjning på gynnsammare villkor och att resor till och från fastlandet med båt eller färja måste kunna företas till vägpriser. Möjligheten att förbättra landets kommunikationer genom de inre vattenvägarna bör tillvaratas. Den trafikpolitiska utredningen bör få i uppdrag att överväga även frågor som rör sjöfarten. Problemen kring sjösporten och småbåtarna skall observeras. Ökade ansträngningar måste göras för att motverka negativa följder av denna trafik. Skador på naturen skall förhindras. Åtgärder mot störande motorbuller måste vidtas. Bestämmelser om båtförarnas kompetens bör övervägas. Samhället skall kraftfullare verka för utbyggnad av hamnar och uppläggningsplatser för fritidsbåtar. En förstärkning av sjöräddningsberedskapen måste genomföras. I hemställan kräver man att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller att direktiven till utredningen om vissa trafikpolitiska frågor vidgas i enlighet med vad som anges i motionen.

I folkpartimotionen 310 berörs frågor som förstärkt finansiellt utrymme för rederinäringen för en fortgående rationalisering och modernisering av handelsflottan och ansträngningar att lösa terminalproblem. De transportmöjligheter som de inre vattenvägarna erbjuder måste tillvaratas och byggas ut i takt med ökande behov. Man anser tanken på koncentrationen till regionhamnar oriktig. Sjösäkerheten och sjömättningsfartygen tas med, och man understryker det angelägna i att utredningen utreder denna fråga. I hemställan kräver man att sjöfartspolitikens utreds i samband med den trafikpolitiska utredningen.

I moderaternas motion 738 berörs frågan om kustsjöfarten och de inre vattenvägarnas roll i trafikpolitiken. Man framhåller att sjöfarten kan utgöra ett alternativ till järnvägstrafiken och även avlasta vägtrafiken. I hemställan kräver man att motionen överlämnas till trafikpolitiska utredningen för beaktande. I den socialdemokratiska motionen 1377 kräver man att i de avvägningar i samordningen mellan olika trafikgrenar som den trafikpolitiska utredningen har att göra även sjöfarten och dess

Onsdagen den
11 april 1973

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

möjligheter och förutsättningar *nogsamt* prövas i beaktande av det betydande transportarbete som utföres och att sjöfartens konkurrens-möjligheter, sedda ur det samhällsekonomiska perspektivet, bör analyseras.

I hemställan kräver man tillägg till direktiven till den trafikpolitiska utredningen, innebärande "att även sjöfartens roll inom den framtida svenska trafikpolitiken uppmärksammas och prövas".

I det sammanhanget uppstår naturligtvis frågan: Vad betyder utskottets skrivning i realiteten? Enligt herr Mellqvist skulle den innebära något till intet förpliktande – då kan jag inte förstå vad sjöfartens roll har att göra i utredningsarbetet. Men herr Gustafson i Göteborg var inte riktigt nöjd med den tolkningen. Det skulle vara intressant att höra en förklaring, kanske inte minst för herr kommunikationsministern Norling, om utskottsmajoritetens skrivning vinner majoritet vid omröstningen om en liten stund. I så fall skall han skriva tilläggsdirektiv till utredningen, och det skulle då kanske vara skönt för honom att veta vad utskottet menar skall ingå i tilläggsdirektiven. Kanske de borgerliga ledamöterna i utskottet är villiga att presentera förslag på vilka områden de är beredda att pruta av på de krav som har framförts i deras motioner? Det kan ju också vara intressant för riksdagens ledamöter, när de skall votera, att veta litet mera konkret vad tilläggsdirektiven skall innehålla.

Fru talman! Jag skall inte förlänga debatten mera, utan jag skall be att få yrka bifall till reservationen 1 och i övrigt bifall till utskottets hemställan.

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

Herr SELLGREN (fp) kort genmäle:

Fru talman! Jag hinner inte utförligt gå in på alla frågor som herr Lindberg har ställt, men han frågade: Vilka konkreta problem finns det för sjöfarten som behöver utredas? I slutet av sitt anförande räknade han upp en rad citat ur de olika motionerna.

Jag skulle vilja fästa herr Lindbergs uppmärksamhet på vad utskottet har samsats om. Det är nämligen följande: Utskottet delar motionärernas uppfattning om att i den samlade bedömning, som inom utredningen behöver göras för landsvägs- och järnvägstrafiken, kommer sjöfarten i närheten av den problematiken, varför man bör eftersträva att undersöka även sjöfartens roll i sammanhanget. Man hänvisar till den snabba tekniska utvecklingen på sjöfartsområdet.

Här avser utskottet givetvis främst den kustsjöfart som bedrivs utmed vår långa kust. Jag vill poängtera att vad som sägs i motionerna beträffande den utrikes sjöfarten och kontakten med EG-länderna tas upp i ett särskilt avsnitt, som utskottet inte hänvisar till utredningen.

Sedan skulle jag vilja fästa herr Lindbergs uppmärksamhet på att när man i den trafikpolitiska utredningen kommer fram till andra taxekonstruktioner för landtransportmedlen, det gäller främst SJ, kommer man sannolikt till sådana taxekonstruktioner att man kanske kommer sjöfartens taxor mycket nära.

Det är även en annan faktor som jag vill påvisa, nämligen utvecklingen inom systemtransportområdet, som ytterligare för sjötrafiken närmare de olika landtransportmedlen. Vi ser också att kustsjöfarten ökar. Det borde vara angeläget för oss att stimulera den ökningen, inte minst när det gäller transport av farliga varor. Vi kommer att få allt kraftigare restriktioner när det gäller landtransporter. Inom ADR, RID och liknande kommer man att göra allt fler avgränsningar. Sjöfarten kan bli ett alternativ till landtransporterna även från miljöskyddssynpunkt.

Herr LINDBERG (s) kort genmäle:

Fru talman! Låt mig konstatera att den lilla redovisning som herr Sellgren gjorde inte alls räcker. Jag återkommer med frågan: Är det motionernas krav som skall in i tilläggsdirektiven, eller kan vi få en mera konkret redogörelse för vad utskottsmajoriteten menar skall in i dem?

Herr SELLGREN (fp) kort genmäle:

Fru talman! Om jag inte på tre minuter hann lämna en sådan redogörelse att herr Lindberg blev tillfreds och kände sig övertygad om att han bör gå på majoritetens förslag, är det inte mitt fel. Utskottet har emellertid enats om att även kustsjöfartens och den inrikes sjöfartens roll bör prövas, och det tycker jag räcker i detta sammanhang.

Herr WIRMARK (fp):

Fru talman! Tillsammans med andra folkpartister har jag i en motion återkommit till frågan om finansiering av investeringar i primärflygplatser.

Enligt de fastställda linjerna har kommun att svara för markkostnader och bidra med 37,5 procent av kostnaderna för investeringar i s. k. primärflygplatser. På kommunernas investeringsbidrag utbetalar luftfartsverket ränteersättning enligt statens normalränta.

Vi motionärer har hemställt om att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär utredning och förslag, syftande till att slopa denna skyldighet för kommun att bidra till finansieringen av investeringar i sådana flygplatser, eftersom hela detta system under de år det tillämpats visat sig få också mindre önskvärda effekter.

För det första kan kommunerna mycket sällan få lån med så lång amorteringstid som 40 år – vilket är den av staten tillämpade amorterings- och avskrivningstiden – eller till så låg ränta som statens normalränta. När kommunerna själva får låna upp pengar på sämre villkor än vad de tvingas tillämpa vid utlåning till staten medför det givetvis att kommunernas likviditetssvårigheter ökar. Risken är att dessa lån tar i anspråk en del av kommunernas redan hårt begränsade utrymme på länemarknaden. Några principiella skäl som talar för att kommunerna på detta sätt skall agera bank åt staten måste vara svåra att uppbringa. Systemet har också från administrativ synpunkt visat sig vara tungrott.

Svenska kommunförbundet har reagerat och föreslagit att systemet avskaffas. I en skrivelse som man avlät i slutet av 1971 till statsrådet Norling framhöll förbundet att staten bör ta det fulla ansvaret för all trafik som inte är att betrakta som lokal trafik. Man hävdade vidare att

den av staten fastlagda kostnadsansvarighetsprincipen, som innebär att varje trafikgren skall svara för sina kostnader, inte bör leda till att den civila luftfarten bär alla de kostnader som är hänförliga till civil luftfart. I stället bör statsmakterna, i likhet med vad som gäller beträffande järnvägstrafiken, genom bidrag till luftfartsverket köpa alla de *olönsamma* tjänster som samhället anser att luftfartsverket bör utföra. Detta resonemang kan också anföras som en replik till utskottsmajoritetens motivering för sitt avstyrkande av vår motion.

Invändningarna mot de nuvarande kommunala investeringsbidragen kan exemplifieras genom de förhållanden som råder beträffande Arlanda. Stockholms läns och Uppsala läns landsting måste de närmaste åren svara för bidrag till Arlanda på mer än 100 miljoner kronor. Ändå vet vi att Arlanda flygplats är en god affär. Årsvinsten har beräknats ligga på ca 20 miljoner kronor. Den torde under 1980-talet stiga till mångdubbelt större belopp, samtidigt som kraven på investeringsbidrag också kommer att mångdubblas.

Medan Arlanda alltså kommer att ge ett betydande överskott, tvingas invånarna i Stockholms län och Uppsala län att via skattsedeln finansiera de ofördelaktiga låntransaktioner som landstingen i de båda länen fått ta på sig under protest, en protest som stöds av alla ledande politiker i Stockholms läns landsting, oavsett partitillhörighet.

Fru talman! Jag har i tidigare debatter funnit det orimligt att en geografiskt begränsad del av landets befolkning – även om det rör sig om landets huvudstadsområde – skall bidra med krediter till utbyggnad av en flygplats, som redan ger en så god vinst och som är en riksangelägenhet med en stor del internationell trafik.

Ett av de skäl för status quo som tidigare framförts är att överskottet på lönsamma flygplatser måste användas för att finansiera underskottet på mindre lönsamma flygplatser. Från regionalpolitisk synpunkt är det självfallet önskvärt att sådana transfereringar kan äga rum. Men dessa fördelningseffekter kan också bibehållas inom ett sådant system som kommunförbundet och vi motionärer förordar, nämligen ett system där primärflygplatsernas utbyggnad helt är en statens affär. Ett sådant system skulle också i grunden bli mer solidariskt och mindre diskriminerande än det nuvarande, eftersom alla medborgare oberoende av bosättningsort skulle vara med om att betala det eventuella underskott som hela systemet medför. Därmed skulle vi slippa de regionala orättvisor som det nuvarande systemet skapar.

Fru talman! För dem som vill utforma bättre riktlinjer än de nuvarande finns alltså andra och fullgoda system att pröva. En sådan prövning bör enligt vår mening snarast möjligt komma till stånd.

Med det anförda yrkar jag bifall till reservationen 2, som medger en prövning av hithörande frågor.

I detta anförande instämde herrar Ullsten, Tobé och Norrby i Åkersberga (samtliga fp):

Herr ROSQVIST (s):

Fru talman! Jag skall bara uppehålla mig vid den reservation som

gäller sjöfarten och kommentera vad utskottet har sagt och tyckt på den punkten.

Utskottet anför att det finns anledning att ägna viss uppmärksamhet åt sjöfarten och dess utvecklingsmöjligheter inom marknad och service. Investeringar i hamnar, terminaler och farleder kräver samordning med landtransportmedel, och detta vill utskottet att trafikpolitiska utredningen i sina avvägningar skall uppmärksamma. Det material som redan finns framtaget genom olika utredningar – hamnutredningen, sjöfartsutredningen och den regionala trafikplaneringen – måste i detta sammanhang vara värdefullt och gör att sjöfartens roll i trafikpolitiken inom vårt land kan på ett smidigt sätt passas in i utredningsarbetet.

Reservanten herr Lindberg har hävdad att ett bifall till utskottets skrivning skulle innebära bifall till samtliga här behandlade motioner. Har reservanterna den uppfattningen, förstår jag herr Lindbergs något uppskrivade inlägg. Men i anledning av motionerna och med motiveringen att utredningen vid samordningen av de olika trafikgrenarna och transportmedelsalternativen skall eftersträva att även sjöfartens roll uppmärksammas har utskottet hemställt om tilläggsdirektiv. Det bör inte vara så omöjligt att förstå av utskottets skrivning hur dessa direktiv skall se ut.

Det gäller inte här att fatta beslut i enlighet med exempelvis folkpartiets motionskrav om att i utredningsdirektiven föra in internationella aspekter, som är av stor betydelse för vår handelsflotta och sjöfartsutveckling inom ett utvidgat EEC, osv. Det har inte vunnit gehör i utskottet. Vi har i utskottet hållit oss inom landet, när vi i betänkandet på denna punkt berör sjöfarten.

Vad utskottet säger kan och behöver inte fördröja utredningen. Hur dessa direktiv skall utformas får bli en sak för Kungl. Maj:t. Men på basis av utskottets betänkande, fru talman, anser jag det inte behöva vara några större besvär att förstå hur direktiven skall se ut och vad vi som står under detta utskottsbetänkande har enats om och verkliga menar.

I detta anförande instämde herr Hugosson (s).

Herr LINDBERG (s) kort genmäle:

Fru talman! Låt mig säga till herr Rosqvist att jag mycket väl vet att det inte är motionärernas krav som gäller utan utskottets skrivning. Men vad jag efterlyste är parallelliteten mellan utskottets skrivning och motionärernas krav, därför att utskottet skrivning inte med önskvärd tydlighet säger vad som skall in i den trafikpolitiska utredningen. Jag måste tyvärr citera igen. Utskottet säger att även sjöfartens roll bör uppmärksammas och tillägger: "Den snabba tekniska utvecklingen på sjöfartsområdet samt den stora betydelse sjöfarten har för vår transportförsörjning motiverar sålunda väl att dess förutsättningar och möjligheter samt betingelser i övrigt prövas i sammanhanget." Orden "samt betingelser i övrigt" måste innehålla rätt mycket, såvitt jag begriper skrivningen rätt.

Herr Rosqvists uppfattning att tilläggsdirektiv inte skulle försena utredningen kan jag inte dela. Vi vet av erfarenhet att varje liten del vi

Nr 66

Onsdagen den
11 april 1973

Den statliga trafikpolitiken, m. m.

tillför en utredning försenar dess arbete. Utredningar brukar inte ha till vana att arbeta alltför snabbt.

Det finns personer i utredningen som delar min uppfattning i den här frågan. Jag har talat med Lars Sandberg i Statsanställdas förbund, och han är av den bestämda uppfattningen att det vore olyckligt om frågan skulle tillföras den trafikpolitiska utredningen. Enligt hans mening skulle det allvarligt försena utredningen. I övrigt ifrågasätter han om utredningens sammansättning är den rätta för att ta in sjöfarten i sammanhanget. I vart fall hävdar han bestämt att utredningen måste tillföras mera expertis från det området. Jag är således inte ensam om min uppfattning, utan den delas av utredningens ledamöter, åtminstone några av dem. Herr Magnusson i Kristinehamn sitter som bekant också med i utredningen.

Herr ROSQVIST (s) kort genmäle:

Fru talman! För att börja med det sista herr Lindberg tog upp, vill jag säga att några av utskottets ledamöter också är med i utredningen, och de står bakom utskottets skrivning i det här avsnittet.

Herr Lindberg säger att utskottets betänkande inte är mycket att skriva utredningsdirektiv på. Men, herr Lindberg, den kläm som finns i den socialdemokratiska motionen överensstämmer tämligen väl med vad utskottet skrivit. Jag tror jag kan säga att när vi i utskottet resonerade om den här frågan så cirkulerade det resonemang som ligger till grund för utskottets utlåtande mycket kraftigt kring den socialdemokratiska motionen. Blir det några utredningsdirektiv att skriva, så tror jag att anvisningar finns tillräckligt i den motionen. Den rör sig inom landet och svävar inte ut på det internationella fältet och de stora djupa oceanerna.

Herr JONASSON (c):

Fru talman! Det är som motionär i motionen 770 som jag har begärt ordet, och jag har funnit det desto mera angeläget att göra detta efter vad kommunikationsministern sagt om den motionen tidigare i dag.

I motionen föreslås ett kommunikationssystem för det svenska inlandet där tåg och buss samordnas på ett väl fungerande sätt. Samordning måste naturligtvis ske också med landets övriga kommunikationer och med grannländernas. Motionen berör ett mycket väsentligt problem. Där nämns att Sverige fått slagsida, och den slagsidan blir allt värre, om vi inte vidtar nog kraftiga åtgärder.

Vårt motionsförslag innebär att inlandsbanan byggs ut och rustas upp för fullgod trafik. Det innebär också väl utbyggda och samordnade bussförbindelser och järnvägsförbindelser i tvärled. På driftssidan innebär det en avsevärt lägre taxa än den som tillämpas i övrigt, förslagsvis 40 procent lägre.

Tanken är inte att ett så utbyggt kommunikationssystem skall speciellt gynna näringsliv och befolkning i vårt vida inland. Avsikten är att jämställa förhållandena där i ett avseende med förhållandena i andra delar av landet. Kommunikationssystemet kommer på olika sätt hela landets befolkning till godo, och man besparar landet stora kostnader för arbetslöshet. Vidare kommer så småningom speciella glesbygdsåtgärder

att kunna ersättas med reguljärt näringsliv. Även på annat sätt kommer ett sådant lågt prissatt och väl fungerande kommunikationssystem hela landet till godo, nämligen när de som är bosatta i landets övriga delar reser eller fraktar med hjälp av dessa kommunikationer. Naturligtvis reser inte alla varje år, men man reser en och annan gång, och därmed har alla nytta av systemet.

Vi är väl ändå överens om vad detta stora inland, som utgör halva Sverige, har att bjuda inte bara i form av råvarutillgångar utan också när det gäller rekreativsmöjligheter. Därvidlag är det inte bara fjällen som vi bör ha med i bilden. Hela detta inland, som börjar med Fryksdalen och Klarälvsdalen och som fortsätter med bygderna kring Dalälven och Siljan, Härjedalen, Storsjöbygden och inte minst de vida skogsbygderna i Norrland, är knappast alls utnyttjat för rekreation.

De mera framträdande glesbygdsproblemen börjar i Värmland, och i Värmland börjar också det föreslagna kommunikationssystemet. Alla detaljer kommer naturligtvis att prövas när förslaget så småningom kommer att utredas, vilket jag förutsätter blir gjort trots kommunikationsminister Norlings uttalande. Det är en intressant tanke att bygga vidare på Fryksdalsbanan. Hela det värmländska upplandet skulle därmed komma i en helt ny situation.

Förslaget syftar till att begränsa utflyttningen från det inre Norrland och skogslänen, norra Värmland och de norra delarna av Kopparbergs län, och vill skapa förutsättningar för ett näringsliv där. Det finns stora naturtillgångar som behöver tillvaratas. Jag tänker framför allt på virket. Vi vill motverka att nollzonerna – de zoner där virket inte har något rotvärde – utbredds ytterligare. Det måste skapas bättre kommunikationsmöjligheter, när flottningen minskar mer och mer.

En blick på kartan visar också hur väl det föreslagna kommunikationsstråket knyter an till Väst- och Sydsverige och till Danmark och kontinenten, den goda anknypningen till Norge inte att förglömma. Norge och Sverige bör ju inte vända framsidorna från varandra.

Jag har själv varit med i glesbygdsutredningen och diskuterat de stora problemen, inte minst inlandsproblemen. Jag har också varit med om att tillskapa punktinsatser på många områden. Det är något som har starkt stöd i vårt parti och i hela folkopinionen. Vad som där föreslås är viktigt, men än viktigare är att vi får generella åtgärder som ger det underlag som krävs för att andra åtgärder skall ge verkligt resultat. Det är verkligen att beklaga att utskottsmajoriteten inte har blick för den här frågans vidd och för förslagets innebörd. Man har inte ens kunnat gå så långt att man försökt få denna fråga prövad. Jag tycker att det är märkligt att majoriteten har inlagit en sådan ståndpunkt. Men denna tanke läggs naturligtvis inte ned med beslutet i dag – det vill jag starkt understryka.

Fru talman! Kommunikationsministern påstår att vi sagt att det vi begärt kommer att kosta 1,5 miljarder kronor och att vi inte anvisat hur detta skall klaras. Vi har inte sagt 1,5 utan 1,3 miljarder. Det är kanske för mycket tilltaget – vi har inte gjort någon utredning om detta, utan en sådan är ju vad vi begärt. Men om man jämför med att regionplanen för Stockholm under 15 år kommer att kosta 100 miljarder, frågar man sig om det inte kan vara rimligt att satsa någon miljard på hela det inre

Onsdagen den
11 april 1973

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

Sverige. Gör den jämförelsen, och man finner inte summan så märkvärdig!

Jag finner det anmärkningsvärt att kommunikationsminister Norling säger att det finns en centerriksdagsman som inte skulle ha skrivit på den här motionen om han hade läst den till slut. Jag tycker att detta är fullt mot oss andra. Vem är det som sagt så? Står man i riksdagens talarstol och slungar ut sådana påståenden bör man också säga vem det gäller – annars faller det på oss andra. Vederbörande får väl i så fall försvara sig. Jag tycker för övrigt att det sätt varpå kommunikationsminister Norling uppträtt i dag inger bekymmer när det gäller kommunikationsfrågorna i framtiden.

Fru talman! Det skulle vara mycket mer att säga i denna debatt dels om den här motionen och dess goda syfte, dels om frågorna i övrigt. Med hänsyn till den långt utdragna debatten slutar jag nu med att yrka bifall till reservationen 2.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Fru talman! Två saker!

När jag i mitt första inlägg tog upp den motion som herr Jonasson nu talat om, skedde det bl. a. för att bevisa att vi i den trafikpolitiska debatten och i vårt trafikpolitiska handlande måste så långt det är möjligt hålla oss på fast mark. Min utgångspunkt var att vi, om vi vill bli trodda på vårt ord, av och till inte kan lägga fram förslag så löst grundade som jag personligen anser att motionen 770 är.

Jag har själv tillbringat så gott som hela min yrkesverksamma tid, innan jag började mitt politiska liv här, som järnvägsman just utefter inlandsbanan. Jag behöver därför inte stå här och beskriva någonting som jag fått veta i andra hand. Redan i början av 1950-talet var inlandsbanan i hela sin längd en olönsam järnvägslinje. Läget har sedermera under de 20 år som gått sedan jag lämnade den aktiva järnvägstjänsten ytterligare försämrats ekonomiskt. Det har gått så långt att man på vissa delsträckor har tvingats temporärt lägga ned trafiken. I dag tar inlandsbanan, som alltså i sin ursprungliga sträckning går mellan Kristinchamn och Gällivare, en mycket stor del av de bidrag riksdagen ger genom den kollektiva biljetten till statens järnvägar för olönsam järnvägstrafik. Jag har tidigare sagt att den regionala trafikplaneringen, bl. a. när det gäller dessa inlandslän, nu prövar frågan om ett stomlinjenät för person- och godstrafik, och då kommer inlandsbanans framtid in som en naturlig diskussionsfråga.

Här har centerpartiet i en motion, som riksdagen nu på trafikutskottets förslag förhoppningsvis kommer att avslå, föreslagit en utredning om en ny- och ombyggnad av inlandsbanan – en nybyggnad i stora delar av Värmlands och Dalarnas inland och dessutom en mycket kraftig upprustning, av partiet självt kostnadsberäknad till upp emot 1,5 miljarder kronor.

I dag skulle på inlandsbanan behövas en fem gånger så stor trafik som nu går fram där för att den skulle bli ekonomisk. Denna ökning måste ske utan att någon upprustning med ekonomiska insatser samtidigt skedde. Då skulle man hjälpligt kunna få debet och kredit att gå ihop på inlandsbanan.

Är det då så märkligt, herr Jonasson, om man, dels med den bakgrund som jag har av egna upplevelser genom åren från just den här trakten och dels mot bakgrund av att vi i den här kammaren av och till får vara mycket aktsamma med att diskutera en och annan miljon till vägbygge i samma trakter eller i form av andra stimulerande åtgärder för regionalpolitisk satsning, blir något förskräckt av motioner av den här karaktären? Herr Jonasson kan inte vara mindre kunnig än jag när det gäller de lokala synpunkterna på detta.

När jag studerat motionen och sett hur man tänkt sig börja med nybyggnad av järnväg genom det innersta av Värmland, upp mot Malung i Kopparbergs län, tvärs över till Mora – det är fråga om rena nybyggnader av järnväg – och sedan upprustningar i övrigt ända upp till Gällivare i ett område där trafikunderlaget redan nu är så klart underdimensionerat, att man inte under några förhållanden kan få lönsamhet i den järnväg som redan finns, ifrågasätter jag, herr Jonasson, vad centerpartiet haft för tanke med att skriva denna motion. Jag har ställt mig frågan men inte fått något svar. Vad slags trafik skall gå fram på denna nya järnväg, herr Jonasson? Vad finns det för kalkyler bakom, när man begär en utredning om en nybyggnad av järnväg på 15–20–30 mil i Värmlands och Kopparbergs läns inland utan att man samtidigt kan säga någonting om vartill järnvägen skall användas?

Jag har skämtsamt, fru talman, sagt att den här järnvägen skall byggas i områden som är så mörka och ligger så långt in i bygderna, att det knappast varit någon människa i dessa trakter, såvitt jag förstår.

Vartill skall man ha järnvägen? Man måste väl åtminstone kunna ange detta när man motionerar. Här säger herr Jonasson att det kan vara bra mot arbetslösheten. Men, herr Jonasson, skall byggandet av en järnväg i dessa trakter, vilken såvitt jag förstår aldrig kommer att kunna utnyttjas rejält och radikalt, bli minnesmärket över AMS:s insatser på 1970-talet, må jag säga att jag betackar mig, även om jag är en försvuren vän av arbetsmarknadspolitiska åtgärder.

I mitt tidigare inlägg i debatten sade jag att det finns bygder och kommuner i dessa trakter, vilka med förvåning tagit del av detta. Jag nämnde Vansbro kommun, där jag inom parentes sagt själv hade min järnvägsmannagärning under ett 15–20-tal år på 1940- och 1950-talen. Där har man frågat sig: Finns det alls ingen politisk tanke bakom, så att man går upp till oss och talar om för oss varför man i denna del av Kopparbergs län ämnar ta ifrån oss den järnväg vi har? Man skall nämligen där inte få någon järnväg, om detta genomföres. Den kommer att dras över Malung–Mora och vidare uppåt. Man skär med detta förslag av Västerdalsbanan, och man kommer där att mista den järnväg man slåss för att få behålla mellan Malung och Borlänge över Vansbro. Kan herr Jonasson tala om för åtminstone dessa människor vad som föresvävat centern, när man diskuterat förslaget om detta järnvägsbygge. Då skulle de åtminstone få känna att de varit med om att säga sitt. De är för dagen helt upprörda över detta förslag.

Det var detta jag menade, herr Jonasson, när jag tidigare i dag sade att vi kanske någon gång får lov att tänka litet längre än till det rent valtaktiska när vi skriver våra motioner. Det måste finnas lite allvar

bakom våra satsningar, även om det är valår. Det hjälper inte. En eller annan röst i de här trakterna må vara aldrig så värdefull för centern, men tänk litet längre än till valdagen 1973, när ni skriver edra motioner om nybyggnad av järnvägar i norra Värmland och västra Dalarna. Jag tror att ni politiskt på sikt kommer att hedras för att ni gör det i stället för att hålla på så här.

Herr Carlsson i Vikmanshyttan hade enligt tidningsuppgifter sagt att han läst litet suddigt när motionen skrevs. Jag föreställer mig att herr Carlsson i Vikmanshyttan själv kan svara för sig.

Herr JONASSON (c) kort genmäle:

Fru talman! Jag tror också att herr Carlsson i Vikmanshyttan kan svara för sig själv.

Kommunikationsministern säger att vi skall hålla oss på fast mark när vi diskuterar dessa frågor. Ja, herr kommunikationsminister, vi måste se till alla aspekter och icke ensidigt på kommunikationsproblemen och kostnaderna. Vi måste också se vilka möjligheter som finns i övrigt.

Det klär inte en kommunikationsminister särskilt väl att säga att det ligger valtaktiska skäl bakom denna motion. När vi i glesbygderna kämpar för människornas existens där, deras möjligheter att få bo kvar och utveckla ett näringsliv där och när vi arbetar för att man skall ta till vara naturtillgångarna osv., så skall vi väl inte stup i ett behöva bli beskyllda för att handla av partitaktiska skäl.

Våra förslag syftar till att skapa regionalpolitisk jämställdhet mellan olika delar av landet. Därför har vi önskat att trafikpolitiska utredningen skulle undersöka den här frågan. Det är anledningen till vår motion och inte några partitaktiska skäl.

Herr CARLSSON i Vikmanshyttan (c) kort genmäle:

Fru talman! Statsrådet Norling åberopade i sitt anförande rörande motionerna om inlandsbanan att det enligt en tidningsuppgift lär finnas riksdagsmän från centerpartiet, som har skrivit under motionen utan att veta vad den innehöll. Uppgiften är hämtad ur en Dalatidning och blir inte mer riktig för det. Den riksdagsman från Dalarna som åsyftades var, som statsrådet Norling sade, undertecknad Eric Carlsson.

Hur ligger det då till i verkligheten? De som känner mig vet att jag inte skriver under handlingar eller en motion utan att veta innehållet. Sanningen är alltså att jag läste motionen innan jag skrev under den. Det har jag också sagt till den tidningsman som frågade mig. Men jag har väl råkat ut för samma fadäs som statsrådet har gjort någon gång, att ha blivit felrefererad och feltolkad.

Till tidningsmannen sade jag att motionen, om jag hade skrivit den själv, kanske hade haft vissa andra motiveringar och formuleringar.

Motionen 770 innehåller dock ett utredningskrav om hur inlandsbanan skulle kunna upprustas och aktiveras. Det är en angelägen fråga för inlandets näringsliv och för människorna från Lappland i norr till Vänern i söder. Som statsrådet har sagt är frågan också väsentlig för berörda delar av Dalarna. Av den anledningen anser jag nu, liksom när jag skrev under motionen, att utredningskravet är synnerligen välmotiverat. Talet om att

värna inlandet – om man menar allvar med det – har varit mitt skäl för att skriva under motionen.

Det finns alltså ett utredningskrav. Låt oss se vad vårt förslag skulle innebära och vilka kostnader det skulle medföra. Märkvärdigare än så var det egentligen inte, fru talman.

Herr STJERNSTRÖM (c):

Fru talman! Vart man än vänder blicken i vårt land eller på andra håll i världen finner man att kommunikationerna alltid spelat en avgörande roll för utvecklingen. Ofta har det varit sjöfarten, det kan man se i Sverige. Men under senare tid har orter med goda kommunikationsförhållanden i fråga om flyg och järnväg utvecklats. En viktig förutsättning är naturligtvis också ett bra vägnät.

När inlandsbanan utbyggdes från Kristinehamn genom skogsbygderna i Värmland och Dalarna – de här svarta bygderna, som kommunikationsministern uttryckte det – samt genom Jämtland och Lappland upp till Gällivare, var avsikten att skapa mera jämbördiga förhållanden mellan inlandet och det övriga landet.

Även nu gäller det, herr kommunikationsminister, för inlandet att goda kommunikationer är en förutsättning för utveckling där.

Allt fler i samhället börjar inse att det finns skäl för att åstadkomma ett livskraftigt näringsliv i inlandet. Vi som bor i orter vid inlandsbanan vet att dessa orter, trots att banan successivt fått försämrats, ändå är vända mot denna kommunikationsåder.

Skall en utveckling av industrin i Norrlands inland kunna ske och skall en vidareförädling komma till stånd, måste självfallet inlandets kommunikationer på ett radikalt sätt förbättras. Med hänsyn till den långvariga nedrustningen av inlandsbanan kommer det att bli kostsamt, men det är likafullt nödvändigt, om man helhjärtat anser att inlandet skall vara livskraftigt. Kraftfulla åtgärder nu kan förebygga ytterligare skadeverkningar och feldispositioner rörande investeringar och utveckling i vårt land.

Utvecklingsgraden i inlandets näringsliv talar sitt entydiga språk när det gäller behovet av satsning. Yrkesverksamhetsgraden i exempelvis Jämtland ligger långt under riksnivån.

Men nu säger kommunikationsministern i en ganska aggressiv replik här att den här banan går genom så mörka trakter att nästan ingen har varit där. Nu finns det en skara människor även i denna församling, som bor i de där trakterna och som kanske får framlägga ett vittnesbörd om hur vi ser på behovet av att vi får bibehålla ett någorlunda hyggligt kommunikationsnät.

Trafikunderlaget, säger kommunikationsministern, är så svagt på inlandsbanan att det inte är möjligt att upprätthålla ett ordentligt fraktsystem på den linjen. Då måste jag få fråga: Om nu länsstyrelserna skulle finna att inlandsbanan är av betydelse som pulsåder genom inlandet, kommer det uttalande som kommunikationsministern nu senast gjorde att gälla även då? Kommer man att fortsätta att avrusta inlandsbanan som hittills?

Kommunikationsministern har tidigare i dag här från talarstolen

Onsdagen den
11 april 1973

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

hävdad att centerns motion om en upprustad inlandsbana skulle ha skapat oro i inlandet, och han nämnde Vansbro som exempel. Som jag tidigare sagt har jag också kontakter i inlandet, jag bor där, och jag kan fullt ut lugna herr statsrådet med att det inte blir någon aktion som den exempelvis i Dorotea eller aktionen i Alfta eller den i Blåsjön – jag skulle kunna fortsätta uppräknningen – mot den tanke som vi har fört fram i vår motion, en tanke som vi hoppas skall föranleda utredning. Det är det vi har föreslagit.

Som exempel på oroshärd har nu statsrådet nämnt Vansbro. Kammarrens ledamöter och svenska folket får väl döma om det var ett väl valt exempel eller inte. Jag har hört mig för i Vansbro sedan kommunikationsministern fällde sitt yttrande för någon timme sedan. Vansbro var tidigare en ganska viktig järnvägsknut, där inlandsbanan korsade järnvägen Borlänge–Malung–Sälen. Men så är det inte längre, och det är kanske den härav föranledda oron som statsrådet förmärkt. Järnvägstrafiken på den del av inlandsbanan som går genom Vansbro är sedan länge nedlagd – en följd av dels den brist på ansvarig kommunikationspolitik som länge kännetecknat utvecklingen, dels den avsaknad av regionalpolitik i övrigt som länge förde näringsliv och bosättning i inlandet till nära nog katastrofens gräns.

I Vansbro fanns det tidigare – det kanske var på den tid då kommunikationsministern var där – vid SJ:s maskinavdelning 70 man. Nu finns där ingen alls. Personalen på trafikavdelningen är nedskuren från ett sextiotal omkring år 1950 till ett tiotal man nu. Antalet anställda har alltså minskat från 60 till ca 10 och från 70 till 0. Jag undrar inte alls över att det förekommer oro i Vansbro, och jag tror mig också förstå orsaken. Jag förstår även om det finns oro på andra håll.

Underhållet på inlandsbanan har vi sett en del av -- ett underhåll som leder till att en socialdemokratisk ledamot i riksdagen ställer en enkel fråga till kommunikationsministern där han undrar hur denne ser på att man sänker hastigheterna för personbefordran på inlandsbanan. Det är ju en följd av det minskade underhållet. Jag förstår om människorna i Sveg känner oro inför utvecklingen i det avscendet. Jag förstår likaså om människorna i Hede, i Sälen och på andra håll känner oro när inlandsbanan rivs upp. Jag förstår mycket väl att bl. a. de uttalanden som görs här i dag av kommunikationsministern skapar oro hos människorna uppefter inlandsbanan i Dorotea, i Vilhelmina, i Strömsund och på andra håll, där man hoppas få utveckla den industriella verksamheten.

Det är beklagligt att utskottets majoritet går emot motionen, och det var ännu beklagligare att statsrådet Norling på detta sätt går till angrepp. Järnvägsfolket, kommunalmännen och de övriga människorna längs inlandsbanan följer naturligtvis denna debatt med största intresse, och jag kan försäkra att de har kunskap om den fråga vi här behandlar. De känner oro inför den utveckling som för närvarande kännetecknar såväl näringslivet i inlandet som kommunikationerna i inlandet.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Fru talman! Jag garanterar att detta blir mitt sista inlägg i denna debatt. Jag tycker att herr Stjernström nu har avrundat den på ett

alldeles utomordentligt sätt. Herr Stjernström har nämligen nu, efter att ha refererat hur man i de aktuella trakterna i inlandet har på grund av vikande trafikunderlag tonat ned trafiken och minskat personalstyrkan från år 1950 och fram till i dag – han nämnde t. o. m. en reducering ned till 0 på SJ:s maskinavdelning från 70 personer för några år sedan – talat för en motion från centerpartiet där man begär att det nu skall byggas i dessa trakter en ny järnväg för 1,3 miljarder kronor. Jag tycker att det på sitt sätt är det bästa besked vi kunde ha fått i denna debatt när det gäller den motionen. I sådana trakter där järnvägstrafiken gått sämre och sämre under 20 år skall man alltså nu bygga nytt med rallare, räls, spik och allt för uppemot 1 1/2 miljard kronor.

Fru talman! Detta visar med all önskvärd tydlighet hur viktigt det är att ta seriöst på vårt politiska arbete.

Herr STJERNSTRÖM (c) kort genmäle:

Fru talman! Om jag hade rundat av debatten bra kanske kommunikationsministern inte hade känt sig föranlåten att ta till orda, men det fanns tydligen vissa brister. Jag finner vissa brister sedan kommunikationsministern också har rundat av den här debatten, och det är den negativa syn som återigen kännetecknar hans uttalande. Han säger: "Det har gått utför på järnvägens område. Alltså måste det med självklar nödvändighet fortsätta att gå utför."

Det är ju delta vi vänder oss emot. Det har gått utför när det gäller de här bygderna i inlandet. Avfolkningen har fortsatt och skapat oändliga problem. Vi tycker att det skall sättas stopp för det, och det är det frågan gäller. Jag skulle vilja påstå att det är de politiker som inte känner något ansvar för utvecklingen i de bygder som för den politiska debatten utan ansvar.

Herr GUSTAFSSON i Stenkyrka (c):

Fru talman! Jag har tidigare i dag nästan känt mig hemma här i kammaren, eftersom det har talats så mycket om Gotland. Den delen av landet har faktiskt nämnts av flera av dem som har deltagit i debatten, och jag tar det som ett hälsotecken. Gotlänningarna, som är få, har ju ofta haft svårt att göra sin röst hörd i den debatt som förs i vårt land.

Jag vill börja med att uttrycka min tillfredsställelse över det uttalande som finns på s. 11 i trafikutskottets betänkande ang. det regionala transportstödet för Gotlands del. När Gotland blev *en* kommun uppstod ju den situationen, att SJ inte betraktade Gotland som behörigt att ha någon regionaltrafik. Det skulle bara vara lokaltrafik på Gotland. Från Gotlands kommun har vi kraftigt opponerat oss mot detta. Hur horribelt resonemanget var framgår därav att om kommunsammanläggningen hade skjutits fram till 1974, vilket hade varit fullt möjligt, skulle Gotland ha varit berättigat till regionalt transportstöd, men när vi nu gjorde sammanläggningen 1971 skulle det bara finnas lokaltrafik kvar. Statsrådet Norling har här gått in och verkat till förmån för Gotland, och det är vi tacksamma för.

Nu går utskottet emellertid ett steg längre. Man vill nämligen att det regionala transportstödet skall finnas kvar även efter den 30 juni 1974.

Onsdagen den
11 april 1973

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

Därmed skulle Gotland få ”en likvärdig behandling med övriga län”.

En annan fråga som varit uppe här i dag kan jag tyvärr inte uttala samma tillfredsställelse med. Det är frågan om den nya prissättningen för inrikesflyget, som har presenterats av Linjeflyg och godkänts av luftfartsverket. Jag har tidigare till statsrådet i en interpellation framfört farhågor för att det taxsystem som var under utarbetande i Linjeflyg skulle visa sig vara oförmånligt för gotlänningarna. I det sammanhanget tillät jag mig påpeka att man tydligen arbetade utifrån två kriterier. Det ena var att Linjeflygs trafik liksom hittills skulle vara självbärande. Det andra kriteriet var att man skulle försöka få till stånd prissänkningar på de långa linjerna. Jag ställde då frågan: Om man å ena sidan säger att verksamheten liksom hittills skall vara kostnadstäckande i enlighet med 1963 års beslut och å andra sidan säger att man åsyrftar sänkningar på de långa linjerna, vem skall betala? Jag har vidare uttalat farhågor för att det ena stödområdet, Gotland, skulle få vara med och bekosta lättnader för det andra stödområdet, Norrland.

Jag har tyvärr inte personligen haft tillfälle att helt sätta mig in i det nya material som Linjeflyg har presenterat. Det finns emellertid de på Gotland som har ägnat sig åt det, och från handelskammaren på Gotland har jag fått en skrivelse som jag vet också har kommit statsrådet till del. I det papperet har man påvisat, om nu siffrorna är riktiga – och jag har ingen anledning att betvivla det – att Gotland kommer att ligga synnerligen oförmånligt till med det nya systemet. Man har räknat ut att för täckning av de taxesänkningar som nu skall ske kommer trafiken på Gotland att få släppa till över 8 miljoner kronor. Nu kan man säga att endast en mindre del av detta, ungefär 1,5 miljoner, kommer att belasta de på Gotland bosatta. Det hänger samman med att man tar bort vissa rabatter – pensionärsrabatter, rabatter för idrottsfolk osv. – och att den stora delen kommer att drabba dem som skall besöka Gotland. Detta är sannolikt en riktig beskrivning.

Jag vill emellertid säga att man tidigare i dag i samband med sjöfarten just har diskuterat systemet att göra lättnader för de på Gotland mantalsskrivna, lättnader vilka de som reser till Gotland skall betala. Det nya taxsystemet skulle alltså verka efter den principen, men den här gången blir det inga lättnader ens för gotlänningarna utan tvärtom höjningar.

Den principen vill vi från Gotlands sida ifrågasätta. Vi känner tveksamhet inför denna politik. Kommer den inte så småningom att medverka till att man skärmar av Gotland från fastlandet? Vi talar ofta om att vi vill utveckla turismen i vårt land. Det är möjligt att det nya greppet från Linjeflyg kommer att medverka till att turismen i Norrland kan utvecklas bättre, och det skulle i så fall vara glädjande. Men alldeles tydligt är att det kommer att motverka turismen till Gotland, och det kan väl ändå inte vara meningen.

Statsrådet Norling har tidigare en gång ingripit när det har gällt flygtaxorna och tagit kontakt med Linjeflyg i de här frågorna och även utverkat rättelser till gotlänningarnas fördel. Jag vill vädja till statsrådet att även denna gång allvarligt ta upp och pröva den här frågan och undersöka om några möjligheter finns till lättnader.

Onsdagen den
11 april 1973

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

Herr TURESSON (m):

Fru talman! Under den här debatten har det fällts några, kanske åtskilliga, hårda omdömen om statens järnvägar och bara några få, små ord av kärlek. Det har talats om SJ:s egensinnighet och det sätt varpå SJ – egensinnigt och självrådigt – tolkar 1963 års trafikpolitiska beslut. Man har också en smula ringaktande talat om SJ:s statiska politik.

Vad ligger nu bakom sådana allmänna talesätt? Det kunde verkligen vara intressant att veta det, eftersom någon exemplifiering eller konkretisering inte presterades. Jag tycker att det är angeläget att litet mera seriöst försöka komma till klarhet om vad som förorsakat SJ:s underläge i konkurrensen om trafikanter och gods. Jag tycker detta inte minst med hänsyn till att det är ett rimligt krav på en rättvis bedömning av alla de inom SJ anställda på alla nivåer, som gör ett gott och skickligt arbete.

Enligt mitt sätt att se beror statens järnvägars svårigheter i dag i första hand på att 1963 års trafikpolitiska beslut aldrig tillåtit fungera som det var avsett. Regeringen har nämligen inte förelagt riksdagen förslag syftande till att göra de olika trafikmedlen jämställda i fråga om kostnadsansvarighet. Denna underlåtenhet från regeringens sida kan man rimligen inte lasta statens järnvägar för. Den är också av grundläggande betydelse för statens järnvägars möjlighet att kunna fungera på affärs-mässiga grunder.

Men det är ytterligare två faktorer som försvagar statens järnvägars möjlighet att konkurrera framgångsrikt. Den ena är att det personal-intensiva SJ-företaget under de senaste åren har fått mycket snabbt ökande lönekostnader. Det beror på att så stora personalgrupper inom statens järnvägar tidigare tillhörde utpräglade låglönegrupper och att de under de senaste åren fått verkligt välbehövliga lönellyft.

Den andra faktorn som försvårar statens järnvägars möjligheter att klara sig i konkurrensen och leva upp till den ekonomiska nivå som riksdagen ställt krav på är att regering och riksdag inte har givit statens järnvägar tillräckligt vida investeringsramar.

Jag menar därför att regering och riksdag har ett grundläggande ansvar för statens järnvägars situation. Regeringen har inte velat ta det ansvaret helt och fullt. Statens järnvägar har i stället år efter år, sedan 1963 års beslut fattades, försatts i en allt skevare situation och fått helt otillräckliga ekonomiska resurser för att ta vara på den moderna teknikens nyheter.

Fru talman! Jag har velat säga detta för att något litet balansera den enligt min mening i vissa stycken dåligt underbyggda kritiken av statens järnvägar.

Herr EKSTRÖM (s):

Fru talman! Den 17 november i fjol uppdrog Kungl. Maj:t åt SJ att översiktligt klarlägga kostnaderna för och tänkbara lösningar vid olika alternativ till utbyggnad av en järnvägslinje mellan Härnösand, Kramfors och Umeå samt att utföra för bedömning härav erforderliga trafikprognoser och lönsamhetsberäkningar. I en motion till årets riksdag har åtta socialdemokrater från Västernorrlands och Gävleborgs län hemställt att SJ skall få vidgat utredningsuppdrag att även undersöka hur man skall

Onsdagen den
11 april 1973

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

kunna åstadkomma en höjd trafikstandard på framför allt sträckan Uppsala--Härnösand.

Nu gör trafikutskottet i sitt betänkande det uttalandet, att SJ torde ha fått uppdraget att även göra denna sistnämnda undersökning i och med de direktiv som Kungl. Maj:t gav SJ rörande en utredning om ostkustbanans förlängning. Och när nu trafikutskottet gör detta uttalande förutsätter jag att SJ även uppfattar det på samma sätt. Därför har jag ingenting emot trafikutskottets ställningstagande.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk):

Fru talman! Här har förts en livlig debatt om inlandsbanan och dess framtid, och i och för sig kan jag mycket väl förstå det. Jag vet även att det bland befolkningen utefter inlandsbanan finns en stark oro för hur det skall gå med banan i framtiden. Järnvägsmännen där uppe har också bildat en kommitté, som har tagit som sin uppgift att försöka bevara banan och trafiken på den. Genom kontakter som jag haft med representanter för den kommittén vet jag att det krav som man i första hand ställer är att få en viss upprustning av banan. Man kräver också en förnyelse av fordonsparken.

Nu är jag helt övertygad om att dessa järnvägsmän gärna ser att det tas riksdagsinitiativ som stöder dem i deras kamp. Men samtidigt har jag en stark känsla av att man är realistisk i kommittén och att man inte anser sig betjänt av förslag som måste bedömas som mer eller mindre orealistiska. Och till de förslagen måste jag tyvärr räkna dem som har ställts i motionen 770. Jag har varit bosatt och arbetat i de trakter som statsrådet Norling tidigare beskrev, och även jag vet därför något om hur förhållandena är där. Och jag tror inte att sådana motioner är till någon hjälp för vare sig järnvägsmännen eller befolkningen där uppe i den aktuella kampen för att behålla trafiken på inlandsbanan i rimlig omfattning.

I ett särskilt yttrande till utskottets betänkande har jag stött motionen 48, som tar upp de frågor som närmast anknyter till järnvägsmännens egna förslag. Min uppfattning i övrigt är att vi hjälper dem bäst genom att i våra motionsförslag och i de övriga förslag som här ställs hålla oss något så när på marken. Det tror jag uppskattas mycket mera.

Herr LOTHIGIUS (m):

Fru talman! Herr Turesson sade — och jag förstår honom så väl — några få, små ord av kärlek, i vilka han vänligt undervisade mig i ett stycke och kommunikationsministern i ett annat. Herr Turesson är verksam i SJ:s styrelse, och därtill är han civilingenjör och alltså tekniskt kunnig. Jag förstår därför att han gärna vill försvara SJ mot den framförda kritiken och han bör göra det. Men jag kan inte ta tillbaka mina ord om ett statiskt förhållande. Jag använde t. o. m. uttrycket en form av idiotstyrning, vilket är ännu hårdare.

Det är nämligen så att det trafikpolitiska beslutet föreskriver en tillfredsställande transportförsörjning för landets olika delar till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader. Vid den avvägning som därvid är nödvändig är det viktigt att få till stånd en god samordning av de olika

transportmedlen. Och då menar jag att SJ borde ha varit betydligt mjukare i sin form och verkligen försökt skapa denna samordning mellan olika transportmedel. Jag tycker verkligen inte – och där kvarstår alltså min kritik – att SJ har bidragit som man bort göra till denna goda samordning.

Detta är alltså ingen kritik mot hela SJ:s stora personal, fru talman, utan det är delvis en kritik mot SJ:s högsta ledning.

Herr TURESSON (m):

Fru talman! Jag begagnade tillfället att här uttala några ord av rättvisa vid bedömningen av SJ:s och SJ-personalens insatser, för att få debatten på denna punkt mera nyanserad, och jag inskränker mig till det för att inte ytterligare förlänga debatten.

Överläggningen var härmed slutad.

Punkten 1

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

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 8 punkten 1 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

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

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

Ja	–	199
Nej	--	94
Avstår	–	6

Punkten 2

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

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 8 punkten 2 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 2 av herr Gustafson i Göteborg m. fl.

Nr 66

Onsdagen den
11 april 1973

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

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

Ja	—	155
Nej	—	145
Avstår	—	1

Punkten 3

Utskottets hemställan bifölls.

Punkten 4

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

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 8 punkten 4 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 3 av herr Magnusson i Kristinehamn.

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

Ja	—	284
Nej	—	15
Avstår	—	2

Punkterna 5, 6 och 7 a

Kammaren biföll vad utskottet i dessa punkter hemställt.

Punkten 7 b

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

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 8 punkten 7 b röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 4 av herr Gustafson i Göteborg m. fl.

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

Ja — 155
Nej — 145
Avstår — 1

Punkten 8

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

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 8 punkten 8 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 5 av herr Gustafson i Göteborg m. fl.

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

Ja — 155
Nej — 145
Avstår — 1

Punkten 9

Utskottets hemställan bifölls.

§ 10 Föredrogs trafikutskottets betänkande nr 10 i anledning av propositionen 1973:38 angående överlåtelse av staten tillhörig fast egendom, m. m.

Utskottets hemställan bifölls.

§ 11 Statligt stöd till upptagande av gruvdrift vid Stekenjokk

Föredrogs näringsutskottets betänkande nr 28 i anledning av propositionen 1973:52 angående statligt stöd till upptagande av gruvdrift vid Stekenjokk jämte motioner.

I propositionen 1973:52 hade Kungl. Maj:t, under åberopande av utdrag av statsrådsprotokollet över industriärenden för den 23 februari 1973, föreslagit riksdagen att

Onsdagen den
11 april 1973

*Statligt stöd till
upptagande av
gruvdrift vid
Stekenjokk*

1. bemyndiga Kungl. Maj:t att godkänna den mellan staten och Boliden AB träffade överenskommelsen om upptagande av gruvdrift vid Stekenjokk,

2. godkänna vad chefen för industridepartementet förordat angående bestridande av utgifter för vissa prospekterings- och projekteringsarbeten för Stekenjokkprojektet,

3. bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att iklåda staten garanti för lån intill ett belopp av 100 000 000 kronor som Boliden AB avsett att ta upp för anläggande av gruva vid Stekenjokk,

4. till Lån till Boliden AB på tilläggsstat III till riksstaten för budgetåret 1972/73 under fonden för låneunderstöd anvisa ett investeringsanslag av 27 000 000 kronor,

5. till Lån till bostadsbyggande m. m. vid Stekenjokk på tilläggsstat III till riksstaten för budgetåret 1972/73 under fonden för låneunderstöd anvisa ett investeringsanslag av 2 000 000 kronor.

I detta sammanhang hade behandlats motionerna

1973:1610 av herrar Stjernström (c) och Åsling (c) vari hemställts att riksdagen skulle i skrivelse till Kungl. Maj:t

1. uttala att de för bostadsbyggande och annan samhällsutbyggnad för gruvan i Stekenjokk föreslagna lånemedlen fick utnyttjas för investeringar även inom närbelägna delar av Jämtland, samt

2. anhålla om utredning beträffande åtgärder för att förbättra framkomligheten vintertid på vägen mellan Stora Blåsjön och Stekenjokk i enlighet med vad som anförts i motionen,

1973:1620 av herr Lövenborg m. fl. (vpk) vari hemställts

1. att riksdagen med avslag på förslaget i propositionen om upprättandet av ramavtal med Boliden AB om gruvbrytning i Stekenjokk uttalade sig för att LKAB gavs uppdraget att i samma omfattning som förutsatts i propositionen exploatera nämnda malmförekomst och att regeringen upprättade avtal med LKAB härom, samt

2. att riksdagen uttalade sig för att med statliga medel ersätta berörda samebyar för den omställning av renskötseln som kunde bli nödvändig till följd av gruvföretaget vid Stekenjokk och hos regeringen hemställde om vidtagande av härför erforderliga undersökningar förslagsvis genom lantbruksstyrelsen i samråd med berörda samebyar och Samernas riksförbund,

1973:1621 av herr Oskarson m. fl. (m) samt

1973:1622 av herr Petersson i Gäddvik m. fl. (m, fp).

Utskottet hemställde

1. att riksdagen med bifall till propositionen 1973:52 punkterna 1, 3 och 4 och med avslag på motionen 1973:1620 punkten 1

a) bemyndigade Kungl. Maj:t att godkänna den mellan staten och Boliden AB träffade överenskommelsen om upptagande av gruvdrift i Stekenjokk,

Onsdagen den
11 april 1973

*Statligt stöd till
upptagande av
gruvdrift vid
Stekenjokk*

b) bemyndigade fullmäktige i riksgäldskontoret att ikläda staten garanti för lån intill ett belopp av 100 000 000 kronor som Boliden AB avsåg att ta upp för anläggande av gruva vid Stekenjokk,

c) till Lån till Boliden AB på tilläggsstat III till riksstaten för budgetåret 1972/73 under fonden för låneunderstöd anvisa ett investeringsanslag av 27 000 000 kronor,

2. att riksdagen med bifall till propositionen 1973:52 punkten 2 och med avslag på motionen 1973:1621 godkände vad chefen för industridepartementet förordat angående bestridande av utgifter för vissa prospekterings- och projekteringsarbeten för Stekenjokkprojektet,

3. att riksdagen med avslag på motionen 1973:1610 punkten 1 till Lån till bostadsbyggande m. m. vid Stekenjokk på tilläggsstat III till riksstaten för budgetåret 1972/73 under fonden för låneunderstöd anvisade ett investeringsanslag av 2 000 000 kronor,

4. att riksdagen skulle avslå motionen 1973:1610 såvitt den gällde utredning angående vägen mellan Stora Blåsjön och Stekenjokk (punkten 2),

5. att riksdagen skulle avslå motionen 1973:1620 såvitt den gällde utredning om ersättning till samerna för intrång i rennärings till följd av gruvdriften (punkten 2) och motionen 1973:1622 i samma ämne.

Reservationer hade avgivits

1. angående överenskommelse mellan staten och Boliden AB m. m. av herr Svensson i Malmö (vpk) som ansett att utskottet under 1 bort hemställa,

att riksdagen med bifall till motionen 1973:1620 punkten 1 skulle avslå propositionen 1973:52 såvitt gällde överenskommelse mellan staten och Boliden AB och därav föranledda ekonomiska dispositioner (punkterna 1, 3 och 4) samt som sin mening ge Kungl. Maj:t till känna vad reservanten anfört rörande avtal med LKAB om gruvdrift vid Stekenjokk,

2. angående utredning om vägen mellan Stora Blåsjön och Stekenjokk av herr Börjesson i Glömminge (c) och fru Hambraeus (c) som ansett att utskottet under 4 bort hemställa,

att riksdagen med bifall till motionen 1973:1610 punkten 2 hos Kungl. Maj:t skulle anhålla om utredning beträffande åtgärder för att förbättra framkomligheten vintertid på vägen mellan Stora Blåsjön och Stekenjokk.

Herr LÖVENBORG (vpk):

Fru talman! Näringsutskottets betänkande nr 28 handlar om statligt stöd till upptagande av gruvdrift vid Stekenjokk. Jag vill på en gång klargöra att vi självfallet är positivt inställda till att man äntligen sätter i gång med malmbrytningen i en bygd som så väl behöver ett sysselsättningsstillskott. Detta klargör vi också i vår motion, och det är för övrigt så självklart att det knappast behöver sägas.

Det är emellertid inte detta saken handlar om. Efter det berömda slaget med hackan i Stekenjokk inför valet 1970 har vi haft flera turer.

En av de förnuftigaste turerna var när beslutet fattades om att äntligen uppta gruvbrytning där och att detta gjordes med motiveringen att man också måste tänka på vad som är samhällsekonomiskt lönsamt, dvs. att man måste ta med den samhällsekonomiska kalkylen i bilden. Detta har vi kommunister alltid hävdad i de här sammanhangen, men vi har nog oftast tyckt oss få dåligt gehör från socialdemokratisk sida.

Det är därför vi betraktar bevekelsegrunden för brytning i Stekenjokk som ett glädjande framsteg, som en något bättre syn på statsdriften och dess utveckling – också där måste den ju kunna appliceras. Man måste alltså i bilden ta med hela den samhällsekonomiska kalkylen. Man måste ta med vad det kostar att ha människor arbetslösa i stället för att skapa meningsfull sysselsättning för dem, vad samhället tjänar på att hindra kapitalförstöring – vilket blir följden när bygder avfolkas och samhällen förtvinar. Vad tjänar samhället i form av mindre bidrag till arbetslöshetsunderstöd och andra hjälpformer, som också måste till när det inte finns tillräcklig sysselsättning?

Allt detta är saker som måste sättas på plussidan i kalkylen, och det har man också gjort när det gäller gruvbrytningen i Stekenjokk. Man har alltså utifrån den totala samhällsekonomiska kalkylen kommit fram till det vettiga beslutet att gruvbrytning bör igångsättas. Det är ett riktigt beslut, och vi hälsar det med tillfredsställelse.

Det vi vänder oss emot är den andra fasen: det som har skett *efter* beslutet. Vi vänder oss emot att man överlämnar gruvan till det privatkapitalistiska Boliden AB, när det finns ett stort statligt gruvbolag. Vi frågar oss hur man kan göra så, när det i stället framstår som allt angelägnare att samhället skaffar sig ökat inflytande över ägandet och exploateringen av en så viktig naturtillgång som malmer och mineraler.

Nu kommer det naturligtvis att sägas att det som har skett är helt naturligt. Gruvbolagen har fått lämna in sina anbud, och Boliden AB avgav det gynnsammaste anbudet. Men vi anser att man kan ifrågasätta om detta verkligen är det gynnsammaste sett på sikt och mot bakgrunden av det tidigare resonemanget, att man skall handla utifrån en samhällsekonomisk kalkyl, där allt skall tas med i bilden. Det var ju det som var motivet för upptagandet av malmbrytningen. Men om man skall röra sig med en total samhällsekonomisk kalkyl måste man också se längre fram än just till att få i gång gruvbrytningen.

Boliden AB är ett gruvbolag som i praktiken innehar en monopolställning när det gäller exploatering och hantering av kopparmalmen i vårt land. Vore det inte angeläget att man tog chansen att bryta denna dominans? Den chansen var ju nu given när det upprättas en ny gruva – en fyndighet som Bolidenbolaget ännu inte hade hunnit slå klorna i. Den chansen skulle ha tagits till vara och det statliga LKAB utan vidare givits i uppdrag att sätta i gång med gruvbrytning.

Vad man nu i stället har fastnat för är ett ramavtal med Boliden om upptagande av gruvbrytning med en omfattning av 400 000 ton per år. Det skall löpa i 20 år. Till detta ramavtal är också knutet ett direkt statligt bidrag på 27 miljoner kronor och en lånegaranti på 100 miljoner kronor. I avtalet stadgas att staten skall åta sig leveransen av elkraft, bygga vägar och sköta underhållet samt medverka i samhällsbyggande och samhällsservice.

Onsdagen den
11 april 1973

*Statligt stöd till
upptagande av
gruvdrift vid
Stekenjokk*

Det är alltså ett mycket stort statligt engagemang som görs och det måste också sammankopplas med att samhället redan till dags dato har plöjt ner åtskilliga miljoner i undersökningar och prospekteringar. Det handlar alltså inte bara om att Bolidenbolaget nu får 27 miljoner i direkt subvention. Bolaget övertar också stora investeringar som redan har gjorts.

I de belopp som här anförs ingår inte medelsanvisningarna till SGU:s projektering i Stekenjokk, uppskattningsvis ca 12 miljoner kronor. Inte heller ingår de 3,6 miljoner som i särskild ordning ställdes till förfogande 1971. Av riksdagen anvisade medel direkt till Stekenjokkprojektet är hittills följande:

Budgetåret 1961/62 anvisades 200 000 kronor, budgetåret 1962/63 3 miljoner kronor, budgetåret 1963/64 4,5 miljoner kronor, budgetåret 1964/65 4 miljoner kronor och på tilläggsstat 1 miljon kronor, budgetåret 1965/66 3 650 000 kronor och på tilläggsstat 3 250 000 kronor samt budgetåret 1966/67 7 miljoner kronor. Det är totalt 27 100 000 kronor.

Dessa belopp har förbrukats för vägbyggen, vägunderhåll, utredningar, gruvunderhåll, gruvundersökningar, projektering, elkraft, utrustningar, stängsel och mycket annat. Till detta kan alltså läggas 12 miljoner kronor som anvisats för SGU:s prospektering. Då blir det totalt nästan 40 miljoner kronor som samhället redan har lagt ner här. Det betyder att Boliden AB nyttiggör sig dessa miljoner plus att man också får 27 miljoner i direkt statligt stöd. Hur mycket som finns i form av dolda samhällskostnader, nedlagda av såväl kommuner som stat, kan man naturligtvis bara ana.

Det är mot den bakgrunden som vi anser att vi har all anledning att betvivla det förnuftiga i att Boliden AB får ta hand om gruvan – och vi betvivlar det inte minst med hänsyn till den totala samhällsekonomiska kalkylen.

Vad skall då Boliden AB betala för den koppar som bryts? Det är väldigt svårt att få något grepp om den detaljen. Här handlar det om en grundavgift som är fastställd till 10 öre per ton råmalm för såväl koppar som zink. Denna avgift är angiven i 1972 års penningvärde och skall varje år justeras med hänsyn till penningvärdeutvecklingen. Den delen av avtalet är som sagt mycket komplicerad, men det förtjänar att nämnas att storleken av de blygsamma tilläggsavgifter som också finns med i avtalet skall vara beroende av genomsnittsnöteringarna på Londons metallbörs.

Jag har kommit fram till att det Boliden betalar staten för malmen kommer att hålla sig på omkring 1 krona per ton eller strax däröver. Avtalet är så konstruerat att det är mycket gynnsamt för Boliden AB. Det har talats om bolagets risktagande. Det är i så fall ett risktagande med dubbelvinnat skyddsnät.

Boliden AB är ett rikt privatkapitalistiskt bolag. I Svenska Dagbladet presenterades för ett par veckor sedan bolagets lysande affärer. Det framgick att vinsten i år förbättras med 45 procent enligt kalkylerna. I rapporten heter det bl. a.: "Bolidenkoncernens rörelseresultat före avskrivningar översteg i år med 13 miljoner eller 7,2 procent prognosen i delårsrapporten." Och vidare: "Produktionsökning och stigande metall-

priser gör att utsikterna för 1973 är goda. Man räknar med en ökning av vinsten per aktie från 17 till 24 kronor, dvs. med 41 procent.”

Det begriper var och en att detta bolag inte åtar sig brytningen i Stekenjokk av ädla och osjälviska motiv, bara för att skapa sysselsättning åt en hårt drabbad bygd. Nej, här liksom i alla andra sammanhang är det den gyllene profiten som hägrar – det och ingenting annat. Man ser en chans att stärka sitt monopolistiska grepp över en viktig metallsektor, och man ser också en chans att ytterligare förbättra sina fina vinstresultat. Det är vad som hägrar, och nu får man ett färdigdukat smörgåsbord av staten.

Det riktiga måste vara, när vi har ett statligt gruvbolag, att detta får i uppdrag att ta hand om gruvbrytningen. Det vore lönsamt för samhället och ett litet steg på den väg som ur principiell synpunkt måste vara den enda riktiga, nämligen att samhället skall äga och ha kontroll över en så viktig naturtillgång som malm och mineraler och att man skall ta alla tillfällen i akt att öka samhällets inflytande. Det som nu sker är i stället att man ökar privatkapitalets inflytande.

Fru talman! Jag yrkar bifall till reservationen 1 i näringsutskottets betänkande nr 28.

Herr STJERNSTRÖM (c):

Fru talman! Stekenjokkgruvan är belägen i gränstrakterna mellan Jämtlands och Västerbottens län. Den angränsande kommunen på Jämtlandssidan är Frostviken. Frostviken är en av landets mest utpräglade glesbygdskommuner. På en yta av 4 200 kvadratkilometer, ungefär lika stor som Bohuslän, bor ungefär 1 700 personer. Som alla förstår är sysselsättningsläget svårt i en sådan glesbygdskommun, och kraftfulla åtgärder måste till för att ge människorna där en god sysselsättning.

Frostvikens svåra läge har tidigare uppmärksammats på skilda sätt. Inför valet 1970 fann sig delar av regeringen med statsministern i spetsen föranlåtna att besöka Frostvikens kommun. Detta skedde under uppmärksammade former, och löften om en ljusare framtid avgavs. Det var vid detta tillfälle som statsminister Palme under stort pressuppbåd svingade malmhackan, och gruvdriften i Stekenjokk skulle därmed anses vara påbörjad. Inte lång tid efter valet kom emellertid det dystra beskedet att gruvdriften i Stekenjokk skulle ytterligare utredas. Det var efter dessa händelser gruvan i Stekenjokk blev gruvan i Svekenjokk. I riksdagen fick gruvan namnet Olofsbrottet.

Den besvikelse människorna kände över det svikna löftet tog sig sedermera uttryck i den riksbekanta hungerstrejken i Stora Blåsjön. Folket i Frostvikens fjällbyar hade bestämt sig för att stanna kvar och invänta den utlovade gruvdriften, och man krävde andra samhällsinvesteringar under väntetiden. För att myndigheterna skulle lyssna till de berättigade kraven måste människorna tillgripa den desperata form aktionen fick.

Nu är det åter valår och åter är det dags att påbörja gruvdriften i Stekenjokk. Denna gång bör det emellertid bli ett hållbart besked. Riksdagen står inför att godkänna det avtal som träffats mellan staten och Boliden. Den sysselsättningsökning som därigenom åstadkommes är

yttre välkommen och välbehövlig i det område, som berörs i Västerbotten och Jämtland. Det föreligger goda möjligheter att rekrytera arbetskraft till gruvan från de nordligaste delarna av Jämtland. Avståndet till gruvan från Stora Blåsjön, som är den närmast belägna byn på Jämtlandssidan, är 4 mil. Större delen av vägen är också av hög klass, och beslut har nu fattats om att ta in vägen under allmänt underhåll. Under sommarhalvåret finns det därför goda möjligheter till pendling. Under vintern däremot är vägen tidvis svårframkomlig, för att inte säga oframkomlig, beroende på snöhinder på ett antal ställen. Om vägen snöar igen, innebär det för människorna i norra Frostviken, att de inte får 4 mil till arbetet i Stekenjokkgruvan, utan de får 40 mil och över 40 mil.

Ortsbefolkningen i dessa byar bedömer det som möjligt att vidta åtgärder för att klara öppethållandet under vintern, och vi har i vår motion pekat på möjliga tillvägagångssätt, men det är naturligt att det fordras vissa investeringar för att detta skall kunna vara möjligt.

Vi har i motionen 1610 framhållit behovet av att erforderliga undersökningar genomförs för att klarlägga vilka åtgärder som fordras för att hålla vägen öppen under vintern. Utskottet har utgått från att berörda vägmyndigheter gör erforderliga undersökningar och att åtgärder vidtas, men så har man gjort ett förbehåll: om det befinns vara möjligt utan alltför betydande kostnader. Jag skulle vilja fråga utskottets talesman vad utskottet menar med uttrycket "att åtgärder vidtas för att hålla vägen öppen om detta skulle befinnas vara möjligt utan alltför betydande kostnader". Jag skulle vidare vilja veta om man från utskottsmajoritetens sida anser att vägmyndigheterna i Jämtland under ordinarie driftsanslag har möjlighet att vidta de nödvändiga åtgärderna.

Herr Lövenborg talade om den gyllene profiten. Jag kan nämna att de människor jag här talar för inte är ute efter den gyllene profiten, utan de är ute efter möjligheter att få en försörjning. Då måste det vara synnerligen angeläget att samhället verkligen gör så gott det går och vidtar åtgärder i all tänkbar omfattning för att skapa förutsättningar för dessa människor att erhålla sysselsättning i gruvan samtidigt som de ges möjlighet att bo kvar i sina byar.

Centerpartiets reservation innebär krav på att en utredning beträffande åtgärder skall ske. Jag tycker att detta är ett fastare besked än den skrivning utskottsmajoriteten gjort, och därför, fru talman, yrkar jag bifall till reservationen 2.

Herr SVANBERG (s):

Fru talman! Låt mig allra först göra klart att detta gäller en gruvbrytning där man för första gången tar med de samhällsekonomiska kostnaderna. Man kan säga att ur rent företagsekonomisk synpunkt är inte detta företag lönsamt, men när man tar med de samhällsekonomiska kostnaderna, människors försörjning och allt annat som kommer i fråga, blir företaget ändå lönsamt. Allt tal om våldsamma profiter i sammanhanget kan vi avskryta. Detta är någonting man har gjort för att i första hand skapa sysselsättning åt de människor det gäller.

Vad har man sedan gjort? Jo, man har efter prospekteringar, vilka inte var färdiga förra gången då frågan var på tal, gått ut till två gruvföretag

och frågat: Vill ni lämna en offert? Då visar det sig, kanske inte helt oväntat, att Boliden ger den förmånligaste offerten. De är redan inne på kopparbrytning, de har sitt smältverk och de sysslar med denna typ av gruvbrytning. Problemet är inte värre än så. För LKAB skulle det gälla att ge sig in på en helt ny malm, att starta nere i Västerbotten, långt bort från det gruvföretag man har i övrigt. Man får föreställa sig att praktiskt taget all den malm som skulle ha brutits där sedan måst säljas till Boliden för förädling vid Rönnskärs smältverk. Så enkelt ser det hela ut. Jag tycker därför att det här inte är så mycket att diskutera, utan här gäller det att göra någonting för att skapa sysselsättning åt människorna. Det var vettigt att träffa avtalet med Boliden. LKAB har inte varit så intresserat, och det är som sagt ingen brytning som går ut på att man skall göra enorma profiter.

Herr Lövenborg säger att man skulle låta LKAB gå in på nya malmer, man skulle bryta det monopol som faktiskt Boliden har genom att vara den enda kopparproducenten i landet. Det är ganska lustigt att man vaknar till just när det gäller detta företag som inte är så räntabelt, som enligt alla företagsekonomiska beräkningar går med förlust. Staten skulle få betala för att få malmen bruten. Hade man varit mycket intresserad så finns det en koppargruva på ganska kort avstånd från Malmberget, där LKAB har en mycket stor järnmalm-brytning. Jag tänker på gruvan i Aitek i Gällivare kommun, som ligger bara någon mil från Malmberget. Där hade man alltså kunnat aktualisera den här brytningen. Det är dessutom ett lönsamt företag, där säkerligen Boliden gör de stora profiter som man nog inte kommer att göra i det här fallet. Därför tycker jag detta resonemang på något sätt är så udda. Det är ju inte fråga om att till Boliden överlämna några enorma rikedomar som skall ge bolaget enorma profiter. Den diskussionen kan alltså avföras i det här sammanhanget.

Det sägs också en del andra saker i motionen. Jag skall inte gå in på samernas rätt som har tagits upp i något beskäftiga ordalag. Det är självklart att samerna skall ha ersättning för det intrång som görs, men jag tycker inte man behöver motionera om att gällande lag skall tillämpas. Det finns i motionen ett uttalande om de pengar som LKAB skulle få, men det framkom under utskottsarbetet hur det låg till med den saken.

Herr Stjernström säger att när nu staten går in och ser till att brytning kommer i gång i Stekenjokk, vilket vi alla tycks vara ense om bör ske, då bör man också se till att vägen från Stekenjokk till Blåsjön hålls öppen under hela vintern. Den vägen har alldeles nyligen förts över till allmänt underhåll. Staten tar alltså över ansvaret för denna från början som enskild byggda väg. Att undersökningar skall göras i vilken omfattning den går att hålla öppen under vintern är väl helt självklart. Det gör vägmyndigheterna. Men centern vill starta en stor utredning omkring detta problem. Har man någon erfarenhet av vilka kostnader det rör sig om när det gäller att hålla en väg över kalfjället öppen på vintern, tycker jag man skall ge besked om det är 10 eller 20 eller 30 miljoner man vill satsa. Det får väl vara någon rim och reson.

Vi har sagt att vi förutsätter att vägmyndigheterna gör undersökningarna och lägger fram sina resultat. Sedan är det väl uppenbart att ingen av oss i utskottet har menat att de ordinarie vägpengarna till

Onsdagen den
11 april 1973

*Statligt stöd till
upptagande av
gruvdrift vid
Stekenjokk*

Jämtland skall användas för sådana undersökningar. Vägmyndigheterna har full möjlighet att begära extrapengar till det här ändamålet om de finner det vettigt. De är säkerligen mer kompetenta att avgöra det än vad vi i utskottet eller ledamöterna här i kammaren är.

Sedan vill jag bara nämna några ord om herr Stjernströms sätt att resonera. Det är väl ändå litet löjeväckande att såsom representant för sin bygd här komma och rada upp hela argumenteringen med de litet platta kvickheter, som väl huvudstadstidningarna framför allt har rört sig med när det har gällt brytningen i Stekenjokk. Regeringen var där uppe 1970, hette det, Palme slog med gruvhackan och nu skulle det bli brytning av. Mig veterligt har regeringen inte varit på någon resa dit upp. Det var partistyrelsen och några andra socialdemokrater. Det är inte riktigt samma sak. Men låt oss lämna det. Det verkar emellertid på herr Stjernströms resonemang som om han har väldigt svårt att dölja bitterheten över att det blev möjligt att börja brytningen nu före valet. Han hade nog behov av att i valpropagandan kunna tala om att det "blev ändå ingenting av. Det är ett Svekenjokk." Det grämer honom så förfärligt att den här brytningen kommer i gång. Jag undrar vad som är viktigast för herr Stjernström – att människorna får jobb eller att centerpartiet har ett valargument. Jag tror det senare så som han pratar. Det är nog väldigt trist för herr Stjernström att det har gått så här. Jag tycker det är ganska underligt att en ansvarig riksdagsman i detta sammanhang vill föra hela det här talet om "Svekenjokk", "Olofsbrottet" osv.

Vad regeringen sade 1970 var att resultatet av gjorda utredningar inte var sådana att man kunde sätta i gång brytningen. Utredningarna skulle fortsätta. De har fortsatt, och det har visat sig att fyndigheterna ser ut på ett visst sätt. Staten går in och börjar brytningen.

Jag tror det vore vettigare av herr Stjernström, som säger sig representera den här bygden, att fundera på om centern skall stödja detta som ett vettigt förslag för människornas skull eller om centern långtansfullt skall hoppas på några fler litet skumma valargument.

Jag yrkar bifall till utskottets förslag.

Herr STJERNSTRÖM (c) kort genmäle:

Fru talman! Jag kan försäkra herr Svanberg att jag är mycket mycket glad över att brytningen i Stekenjokk kommer till stånd, lika glad som jag var besviken efter förra valet när den inte kom till stånd. Jag kan också försäkra herr Svanberg att vi behöver för vår del inte några skumma argument i valrörelsen. I de här bygderna har vi tillräckligt många andra argument som den socialdemokratiska regeringen har skapat. I det avseendet är vi verkligen välförsörjda.

Jag är mycket glad åt det besked som herr Svanberg gav här beträffande vägmyndigheternas möjligheter att erhålla extra medel till vägen mellan Stekenjokk och Blåsjön. Jag hoppas verkligen att utskottets ordförande när framställningen kommer också då försöker medverka till att sådana medel ställs till förfogande.

Det kan givetvis hävdas att det här också - det har ju sagts förut i dag - är ett orealistiskt krav. Det tycks ofta vara orealistiska krav som ställs

Onsdagen den
11 april 1973

*Statligt stöd till
upptagande av
gruvdrift vid
Stekenjokk*

från de här bygderna enligt socialdemokraterna. Men jag tror mig veta att det ändå är ganska begränsade investeringar det skulle bli fråga om för den vägsträckning som jag har talat om. Det skulle herr Svanberg kunna fråga ortsbefolkningen om som varje vinter har fått uppleva svårigheterna. Jag har frågat dem och fått det beskedet att det gäller några korta sträckor, där vägen går i djupa dalgångar, som brukar täppas till av drivsnö.

Jag behöver sedan kanske inte vidare polemisera om det som hände före förra valet. Jag kan bara inte förstå att partiordföranden herr Palme inte är samma person som statsministern herr Palme.

Herr SVANBERG (s) kort genmäle:

Fru talman! Låt mig bara helt kort säga att jag inte har utlovat några extra anslag till den väg det gäller. Jag har bara sagt att vägmyndigheterna i Jämtland, om de finner att denna väg bör prioriteras särskilt, har möjligheter att på annat sätt aktualisera detta, via arbetsmarknadsstyrelsen eller på annan väg. Om jag skall utlova att jag skall stödja ett sådant projekt beror helt på hur förslaget ser ut. Vägmyndigheterna i Jämtland är kompetenta att avgöra det utan någon anvisning från riksdagen.

Vidare säger herr Stjernström plötsligt att det är lustigt att herr Palme inte alltid är statsminister. Jag vill fråga: Innebär herr Stjernströms yttrande att varje sällskap som Olof Palme är med i fördenskull blir en regering? Det var förra gången inte statsministern som herr Stjernström talade om utan om regeringen.

Beträffande frågan om hur mycket valargument man har i herr Stjernströms bygder vill jag påpeka, att det i litteraturen kan läsas om att det i fjälltrakterna precis som i ökenregionerna kan förekomma hägringar. Jag tror att herr Stjernström är offer för någon liknande form av synvilla – det är hägringar han upplever som hållfasta argument. Jag känner människorna i den aktuella bygden som realister, som är vana att hålla sig på jorden i sina resonemang. De upplever säkerligen den socialdemokratiska politiken som hållfastare än en mängd underliga löften och glosor som slängs fram på detta sätt.

Herr STJERNSTRÖM (c) kort genmäle:

Fru talman! Nej, jag kan försäkra herr Svanberg att det i dessa bygder är socialdemokratiska löften som framstår som hägringar. Sedan vill jag bara be om ett besked från herr Svanberg: Anser herr Svanberg liksom delar av regeringen med statsminister Palme i spetsen gjorde före förra valet att det är synnerligen angeläget, att människorna i norra Frostviken får den sysselsättningsmöjlighet som jag talat om?

Herr SVANBERG (s) kort genmäle:

Fru talman! Det är väl i så fall de hägringarna som gör att ungefär 70 procent av rösterna i Frostvikens kommun gått till socialdemokraterna. Jag tycker att vi skall hålla oss på jorden när vi debatterar här i kammaren.

Onsdagen den
11 april 1973

*Statligt stöd till
upptagande av
gruvdrift vid
Stekenjokk*

Herr LÖVENBORG (vpk):

Fru talman! Vi har redan uttalat vår tillfredsställelse över att det äntligen blir gruvbrytning i Stekenjokk. Våra motiv i det avseendet behöver därför inte misstolkas.

Jag vill också säga till herr Svanberg att vi inte har vaknat till nyligen. Vår principiella linje är klar och utstakad sedan tidigare, nämligen att samhället skall äga och exploatera naturtillgångarna. Men det fanns också i herr Svanbergs anförande en del andra mer eller mindre underliga inslag. Bl. a. anfördes som ett motiv till att Boliden fått uppdraget LKAB:s bristande erfarenhet på området. Det sägs ju också i utskottets motivering att Bolidenbolaget har en mer omfattande erfarenhet när det gäller att exploatera ifrågasvarande typ av malm och att LKAB saknar erfarenhet på området.

Det är ingenting underligt i detta påstående — det är riktigt. Det underliga är herr Svanbergs slutsats. Man kan göra en del reflexioner i anslutning härtill. Man skulle för all framtid permanenta det nuvarande förhållandet, om man bara tillämpade resonemanget att LKAB inte har erfarenhet från något annat än järnbrytning — ergo måste LKAB in till tidens ände fortsätta med detta och ingenting annat. Såvitt jag förstår uppfattar LKAB:s ledning inte bristen på erfarenhet på detta område som alltför besvärande, eftersom man inte någonstans har åberopat detta som ett skäl till att man inte skulle åta sig Stekenjokkexploateringen.

Jag anser att motiveringen i detta avseende är ganska krystad. Saknar det statliga gruvföretaget den expertis som måhända hade behövts, finns det naturligtvis möjlighet att skaffa sig sådan — men att man inte har den sortens folk är som sagt var ingenstans bekräftat.

Jag ser det tvärtom som en nödvändighet att samhället via LKAB stärker och breddar sitt inflytande inom gruvnäringen. Det är dåliga motargument man anför. Jag tycker att man skall gå in för att stärka samhällets inflytande i stället för att stärka och tillfredsställa det privatkapitalistiska Bolidenbolaget. Tiden borde vara inne att allvarligt diskutera en nationalisering av hela den svenska gruvnäringen, men socialdemokratin tycks vara långt borta från sina gamla krav också i det fallet.

Herr SVANBERG (s):

Fru talman! Hela den här diskussionen är på ett sätt underlig. Ingen kan väl ändå förneka att Bolidenbolaget har större erfarenhet av att bryta kopparmalm än vad LKAB har, medan LKAB är expert på järnmalmsbrytning. Med det har jag inte sagt att LKAB i alla tider bara skall syssla med att bryta järnmalm. För resten gör inte LKAB det heller utan sysslar med helt andra saker i andra sammanhang, och det tycker jag är helt riktigt.

Men varför plockar man fram de här argumenten när det gäller just ett företag som samhället satsar särskilda pengar på därför att vi ur samhällsekonomisk synpunkt vill ha brytningen till stånd? Det är ju ingen guldklimp som Bolidenbolaget och LKAB har slagits om, det är inte fråga om att LKAB skulle kunna vinna alla de här fördelarna som herr Lövenborg talar om.

Jag återkommer till vad jag sade förut. Om man skulle stärka LKAB:s ställning med kopparbrytning borde det ha varit mycket rimligare att LKAB hade tagit över Aitekgruvan i Gällivare, som ligger en mil från den gruva man har i Malmberget. Det är ett krystat resonemang när man säger att det här är en väldig godbit som tas ifrån LKAB.

Jag är väldigt fjärran från tanken att LKAB bara skulle syssla med att bryta malm. Jag hoppas att LKAB skall ge sig in på flera andra områden undan för undan, men det är ett helt annat resonemang än det som förs här i dag. Och herr Lövenborgs förslag om nationalisering av den svenska gruvnäringen hör väl inte hemma just i det här ärendet. Jag säger återigen: Detta är ingen affär där de två bolagen slåss om de feta guldklimparna. Det har ur praktiska synpunkter varit naturligt att Bolidenbolaget har tagit den här brytningen. Det är ingen ideologisk fråga som vi behöver ha något stort bråk om här. Det väsentliga är att människorna i den här bygden får arbete.

Herr LÖVENBORG (vpk):

Fru talman! Herr Svanberg upprepar att det är självklart att LKAB har den mindre erfarenheten när det gäller kopparbrytning. Det har jag heller inte bestritt, men konsekvensen av resonemanget blir ju att eftersom LKAB har mindre erfarenhet skall det inte syssla med en gruvbrytning av den här typen. Alltså läser man LKAB för, såvitt jag förstår, överskådlig tid just till en särskild typ av brytning.

Man kan naturligtvis inte av det här avtalet läsa ut exakt vad Boliden AB kommer att tjäna på affären, men jag har hela tiden utgått ifrån – och jag tror inte att jag gör fel – att det inte är av särskilt ädla skäl som det tar den här brytningen. Det är en affärsmässig handling som man avser att tjäna pengar på.

De kopparpriser som staten skall ta ut blir också mycket små, som jag tidigare har anfört. Det sägs ju i industridepartementets inbjudan att teckna avtal, att ett arrendeavtal i första hand bör ifrågakomma och att detta bör utformas så att väsentliga intäkter för staten erhålles först vid höga kopparpriser. Jag har karakteriserat Bolidenbolagets risktagning som en risktagning med dubbelt skyddsnät, och jag tror inte att det är någon överdrift.

Kopparpriset ligger på mellan 5 000 och 6 000 kronor per ton, och det är troligt att det stiger. En av världens främsta geologer, David Lowell, skrev nyligen så här i en artikel: "Konsumtionen av koppar kommer att flerdubblas och kopparpriset kommer förmodligen att fördubblas." Då utgår visserligen en tilläggsavgift enligt avtalet, men man kan tryggt utgå ifrån att vid stigande kopparpriser är det den privatkapitalistiska koncernen som kommer att kamma hem huvuddelen av kopparprofiten. Då skulle det väl, herr Svanberg, ha varit bättre med ett avtal som innebär inte bara att staten stärker sitt inflytande över den här viktiga näringsgrenen utan också att samhället garderar sig så att man kan ta hand om de vinster som man kan förutse.

Onsdagen den
11 april 1973

*Statligt stöd till
upptagande av
gruvdrift vid
Stekenjokk*

Herr SVANBERG (s):

Fru talman! Detta resonemang om kopparpriserna och hur mycket *Boliden* kommer att tjäna osv. kan herr Lövenborg och jag hålla på med hur länge som helst. Vi är inte experter på det här området. Jag vill inte säga att någon i utskottet har ansett sig kunna bedöma den delen heller. Men hade det nu här funnits enorma pengar att tjäna, så är jag helt övertygad om att de som är ansvariga för LKAB hade kunnat räkna ut det och då visat sig mera intresserade av det här, gett ett bättre anbud och säkerligen kommit i fråga för det. Jag tror att de som sköter om LKAB och de som sköter om *Boliden* är betydligt mera kompetenta att bedöma kopparpriser och tekniska finesser än vad herr Lövenborg och jag är. Jag finner att industriministern, som har skrivit propositionen, tydligen har utgått från samma resonemang.

Herr LÖVENBORG (vpk):

Fru talman! Det är faktiskt så att varken i propositionen eller i utskottsbetänkandet kan man klart fastställa vad det handlar om när det gäller kopparpriserna. Men det kommer att handla om ersättning, som *Bolidenbolaget* utger, på omkring 1 krona.

Jag tycker också att socialdemokratin här visar en beklämmande principlöshet. Ty vad är det annat när man säger i många sammanhang att man är för ett ökat samhällsinflytande över det ekonomiska livet men i ett sådant här konkret fall går den motsatta vägen? Jag tycker att det är märkligt inte minst mot bakgrunden av att man redan har lagt ned så betydande belopp på det här projektet. Det som nu förbereds är, som det heter i vår motion, "ett groteskt uttryck för regeringens blandekonominpolitik", som inte för oss ett tuffjäta närmare på vägen att öka samhällets inflytande över det ekonomiska livet. Här hade man en uppenbar möjlighet, men den avstod man ifrån, och jag tycker att det är beklagligt.

Herr SVANBERG (s):

Fru talman! Det är ganska lustigt att herr Lövenborg ser anledning att socialisera och förståtliga just i de ekonomiskt sämsta affärer det gäller. Han skulle tydligen kunna bli helt ense med högerledaren, som i ett sammanhang sade att han kan tänka sig statliga företag där de är socialt belingade. Det här är ett företag där samhället går in med särskilda pengar för att få i gång det. Inget gruvföretag har velat starta det på egen hand. Det finns bättre objekt för socialisering, herr Lövenborg, än det här, om vi skall se det ur samhällets intresse.

Överläggningen var härmed slutad.

Punkten 1

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

Onsdagen den
11 april 1973

*Igångsättande av
gruvbrytning i
Kaunisvaara i
Norrbotten*

Den som vill att kammaren bifaller näringsutskottets hemställan i betänkandet nr 28 punkten 1 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 1 av herr Svensson i Malmö.

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

Ja	–	286
Nej	–	15
Avstår	–	1

Punkterna 2 och 3

Kammaren biföll vad utskottet i dessa punkter hemställt.

Punkten 4

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 2 av herr Börjesson i Glömminge och fru Hambræus, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Stjernström begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller näringsutskottets hemställan i betänkandet nr 28 punkten 4 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 2 av herr Börjesson i Glömminge och fru Hambræus.

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

Ja	–	214
Nej	–	82
Avstår	–	3

Punkten 5

Utskottets hemställan bifölls.

§ 12 Igångsättande av gruvbrytning i Kaunisvaara i Norrbotten

Föredrogs näringsutskottets betänkande nr 29 i anledning av motion om igångsättande av gruvbrytning i Kaunisvaara i Norrbotten.

I detta betänkande behandlades motionen 1973:93 av herr Lövenborg (vpk) och fru Marklund (vpk) vari hemställets

att riksdagen hos regeringen skulle anhålla om att åtgärder vidtogs för att starta gruvbrytning i Kaunisvaara och att LKAB fick i uppdrag att vidta skyndsamma åtgärder härför, samt

att i enlighet därmed initiativ togs för byggandet av järnväg mellan Svappavaara och Kaunisvaara.

Utskottet hemställde att riksdagen skulle avslå motionen 1973:93.

Reservation hade avgivits av herr Svensson i Malmö (vpk) som ansett att utskottet bort hemställa,

att riksdagen med bifall till motionen 1973:93 hos Kungl. Maj:t skulle anhålla att åtgärder vidtogs för gruvbrytning i Kaunisvaara genom LKAB:s försorg och för byggande av en järnväg mellan Svappavaara och Kaunisvaara.

Fru MARKLUND (vpk):

Fru talman! I enkla frågor, interpellationer och – som i det här fallet – motionsvägen har frågan om gruvbrytning i Kaunisvaara aktualiserats vid flera tillfällen här i riksdagen. Bland människorna i Tornedalen och bland dem som är verksamma inom kommunalpolitiken där ser man malmförekomsterna som den möjlighet bygden behöver för att kunna utvecklas och ge befolkningen en chans att stanna kvar.

För ungefär 20 år sedan fanns det närmare 800 personer bosatta i byn Kaunisvaara. Nu bor där knappt hälften så många. De flesta unga har flyttat till andra orter för att få arbete. När man vet att den situationen delas av andra Tornedalsbyar inser man också att det är nödvändigt att snabbt vända utvecklingen. På ledande LKAB-håll är man också på det klara med att något måste göras, eftersom man vet att den pågående avfolkningen av byarna runt Pajala och malmfälten på sikt innebär rekryteringssvårigheter till de etablerade gruvindustrierna. Men man anser sig inte ha kommit tillräckligt långt i utredningsarbetet för att kunna ge något besked om när brytning kan startas.

Näringsutskottets majoritet har heller inte ansett att frågan hur malmtillgångarna i Norrbotten skall kunna tillvaratas på ett rationellt sätt är tillräckligt analyserad. Ändå ger en snabb rekapitulering av vad som hänt på utredningssidan följande uppgifter:

Malmen i Kaunisvaara upptäcktes 1918, och redan då väckte storleken av fyndigheten en viss uppmärksamhet. År 1958 genomförde Johnson-koncernen flygmagnetiska mätningar, och då upptäcktes även stora sidofyndigheter. Under åren 1960–1963 företogs en rad borrhningar i privat regi, som avbröts när det tioåriga inmutningsförbudet trädde i kraft. År 1960 återupptog SGU undersökningarna av Stora Sahavaara, som är den största malmkroppen. LKAB ställde medel till förfogande för dessa undersökningar, som avslutades i januari 1964.

År 1963 fick SGU efter ett riksdagsbeslut medel för en totalinventering av järnmalmsfyndigheterna i Norrbotten. Dessa medel användes till undersökning av återstående malmkroppar i området. SGU anser sig genom de här undersökningarna ha fått fram tillräckliga uppgifter om Kaunisvaaramalmen och har uttalat att ytterligare geologiska under-

Onsdagen den
11 april 1973

*Igångsättande av
gruvbrytning i
Kaunisvaara i
Norrbotten*

sökningar inte behöver göras. Vi motionärer har utgått från detta och anser oss alltså ha fog för vår uppfattning att exploatering skulle kunna sättas i gång utan längre dröjsmål, i synnerhet när det gäller malmkroppen Stora Sahavaara, för övrigt den malmkropp som LKAB främst är intresserat av.

Beträffande utskottets invändning att man ännu inte har löst de tekniskt-ekonomiska problemen i samband med avlägsnandet av svavlet i malmen har vi tagit reda på att sådan avskiljning skulle vara möjlig genom den s. k. magnetiska avskiljningsmetoden. Erfarenheter på det området borde för övrigt finnas, eftersom det i alla järnmalmer, även i Kirunamalmen, finns mer eller mindre svavel.

De miljömässiga problemen i samband med svavelutsläpp har också diskuterats, och då har det kommit fram att man med vissa metoder skulle kunna använda sig av svavlet, t. ex. för att tillverka svavelsyra, flytande svaveldioxid eller rent svavel.

Jag skall nu inte gå in på några siffror över hur många som skulle kunna få arbete i samband med gruvdriften, och inte heller skall jag diskutera kostnadsberäkningarna. Jag tror det är tillräckligt att i sammanhanget betona att det behövs stora insatser för att hejda den skrämmande snabba avfolkningen och ödeläggelsen inom Pajala kommun.

Frågan om gruvbrytning eller inte i Kaunisvaara är lika viktig för Pajala kommun som skillnaden mellan liv och död. Jag tror att näringsutskottets ordförande känner igen de orden. Det var nämligen så en honom närstående länstidning häromdagen beskrev situationen i Tornedalsområdet. Det har här i riksdagen i tidigare sammanhang hänvisats till en undersökning som två unga samhällsvetare har företagit och som visade att fortsatt utflyttning och befolkningsminskning i den här kommunen bara under 1970-talet kommer att innebära enorma samhällsekonomiska förluster genom att bostäder överges och skolor töms. Ser man detta tillsammans med de sociala aspekterna på en hel bygds framtid kan man omöjligt acceptera hänvisningen till att kostnads- sidan inte är tillräckligt utredd. Just de samhällsekonomiska bedömningarna, som hade spelat en viss roll när det gällde ställningstagande till Stekenjokk och som herr Lövenborg och herr Svanberg nyligen diskuterat här, borde med i bilden även i det här fallet.

I vår motion har vi också framhållit att fraktförhållandena är av avgörande betydelse för en ekonomisk gruvdrift. Vi har därför återigen aktualiserat frågan om ett järnvägsbygge mellan Kaunisvaara och Svappavaara. En järnväg är nödvändig för att man skall få billigaste möjliga transporter, men den har också den fördelen att man i vissa fall kan använda de anläggningar som redan finns i Svappavaara och Kiruna för sådan vidareförädling av malmen som avskiljning och kulsintring. Ett sådant förfarande skulle också sänka anläggningskostnaderna i Kaunisvaara. Järnvägen skulle också ha den fördelen att den kunde komma till nytta när det gäller andra mineralfyndigheter i Tornedalen. Även för skogsbruket skulle en järnvägslinje vara till fördel. Det har uppgetts att gruvdrift skulle kunna sättas i gång tre år efter det att beslut därom fattats. Järnvägsbygge skulle kunna sättas i gång mycket snabbare, och då kunde man placera åtskilliga av de arbetslösa där. Ett järnvägsbygge

Onsdagen den
11 april 1973*Igångsättande av
gruvbrytning i
Kaunisvaara i
Norrbotten*

kunde därmed bli ett led i en medveten och stark lokaliseringsspolitisk satsning för att hejda avfolkningen i Tornedalen.

Fru talman! Det måste bli ett avgörande när det gäller frågan om gruvbrytningen i Kaunisvaara och järnvägsbygget där. Möjligheterna att ta ställning i den frågan anser vi finns. Lönsamhetsbegreppet måste ställas i relation till situationen i området, i synnerhet när det gäller sysselsättningen. Nu har samhället kostnader för arbetslöshetsunderstöd och beredskapsarbeten. Människorna drabbas av försämrad service och oro inför framtiden. Det finns anledning att upprepa det som herr Svanberg nyligen sade hade hänt för första gången i ställningstagandet till Stekenjokk.

LKAB-chefen Arne Lundberg har i dagarna återigen betonat att frågan om gruvbrytning i Kaunisvaara fortfarande inte är avgjord. Det beslutet förmodar han skall fattas av politiker, och jag tror att det är riktigt. Eftersom ett avgörande i positiv riktning verkligen skulle vara bra politik för Norrbotten, vill jag, fru talman, yrka bifall till reservationen av herr Svensson i Malmö vid näringsutskottets betänkande nr 29.

Herr SVANBERG (s):

Fru talman! Jag skulle kunna instämma i en del av vad fru Marklund här har sagt. Hennes skildring av situationen vad det gäller arbetsmarknaden i Tornedalen osv. är helt riktig. Men jag kan inte följa med henne när hon går över till att tala om hur hon skall klara situationen. Man får inte tappa kontakten med jorden i det sammanhanget heller.

Vi har en besvärande sysselsättningssituation i Tornedalen. Samhället är, det är jag helt övertygad om, berett att satsa mycket på att skapa sysselsättning där. Men fru Marklund är tydligen helt övertygad om att det bästa sättet att göra det är att i dag besluta om att starta gruvbrytning i Kaunisvaara. Jag kan inte vara lika övertygad om det som hon är. Visst är fyndigheten geologiskt undersökt, men ingen vill ta på sitt ansvar att säga att man ännu har utrett ekonomin på ett riktigt sätt.

Utskottet har inte påstått att man inte kan skilja ur svavel från malmen. Det kan man mycket väl göra. Frågan är bara: till vilken kostnad? Jag är övertygad om att man kan få fram malm, men vad kommer den malm att kosta som man får fram på det sättet?

Vi skall dessutom komma ihåg att järnmalsbrytning i dag inte är samma goda affär som bara för några år sedan. LKAB talar varje år om nedpressning av priser, konkurrens från järngruvor i andra delar av världen osv. Allt detta är riktigt och sant, men man skall fördenskull inte helt avskrika frågan om Kaunisvaaramalmen. Låt dem som sysslar med det bli färdiga med de ekonomiska beräkningarna av vad det skulle kosta att få fram malmen i Kaunisvaara och med bedömningarna av om den sedan går att sälja på världsmarknaden osv. När de uppgifterna ligger på bordet kan man beräkna vilka samhällsekonomiska kostnader vi kan placera på den andra sidan, om brytningen skulle bli en dålig affär. Vi kan sedan konstatera hur mycket pengar det blir fråga om. Det får inte bli rent orimliga summor, för då är det bättre att förlägga annan verksamhet till Pajalaområdet; man kan inte säga att malmbrytning är det enda tänkbara där.

Onsdagen den
11 april 1973

*Igångsättande av
gruvbrytning i
Kaunisvaara i
Norrbotten*

Vi skall också komma ihåg – detta var fru Marklund inne på – att SGU nu i tio år i en mycket minutiös undersökning har utrett malmförekomster i hela Norrbotten. Resultatet håller man nu på att systematisera, ställa samman och överväga. Det är möjligt att det finns andra malmer än just den i Kaunisvaara som det är ekonomiskt förmånligt att bryta. I så fall skall naturligtvis den brytningen komma i gång så snart som möjligt. Men jag tycker att Kaunisvaara även fortsättningsvis skall vara med i bilden.

Det är meningslöst att föra den här diskussionen så att man söker påstå att den som inte är med om att i dag rösta för att gruvbrytning nu skall startas i Kaunisvaara är ointresserad av sysselsättningen för människorna i Tornedalen. Så enkla är inte problemen. Det är enkelt för fru Marklund att slänga ur sig att vi bör göra som hon föreslår. Men utskottet har studerat frågan i dessa sammanhang och följt utvecklingen. De som tar ansvar för detta i riksdagsmajoritet och regering får ha andra bedömningsgrunder. Vi får lov att vänta tills utredningarna är färdiga, hur trist situationen där uppe än är. Vi kanske sedan får försöka hitta helt andra vägar.

Vi är inte oense om behoven där uppe, fru Marklund. Vi är inte heller oense om att det går att bryta malm där. Men låt oss göra det som är vettigast för att sysselsätta människorna i Pajalaområdet. Vi kan inte i dag vara helt övertygade om att malmbrytning är det allra bästa.

Jag yrkar bifall till utskottets förslag.

Fru MARKLUND (vpk):

Fru talman! Kontakt med jorden tror jag att både jag och de kommunalpolitiskt ansvariga i Tornedalen, bl. a. herr Svanbergs partivänner där, har.

Argumentet att de ekonomiska aspekterna är otillräckligt utredda har tydligen blivit något slags traditionellt svar i alla diskussioner om malmbrytning i Kaunisvaara. Jag fick det svaret när jag som ny i andra kammaren ställde en enkel fråga på det här temat. Och alla påstötningar från människorna i Tornedalen i denna fråga har mötts med ungefär samma svar.

Men det finns också exempel på orter där det är precis tvärtom. Inte långt ifrån Pajala, fast på andra sidan riksgården, håller en ny gruva på att öppnas. Det sker i det finska Kolari, en kommun med problem som i mycket liknar dem i Pajala. Där betyder den nya gruvan en vändpunkt i utvecklingen och är en grundval för bygdens framtid. Herr Svanberg sade att Kaunisvaara naturligtvis även i fortsättningen skall finnas med i bilden. Här på den svenska sidan skall alltså ovissheten fortsätta.

Också på den finska sidan hade de kommunala myndigheterna hårt bearbetat staten för att få i gång brytning av fyndigheterna. Det bolag som nu skall bryta malmen fick ekonomiskt stöd från den finska staten, och så fick då Kolari sin gruva. Man kan verkligen förstå kommunalmännen i den svenska Tornedalen när de tycker att det är på tiden att de får andra svar på sina krav än svävande hänvisningar till otillräckliga utredningar.

Herr SVANBERG (s):

Fru talman! Jag kan förstå kommunalmännen däruppe, fru Marklund. Jag förstår mycket väl att de ibland kan slå över och ta till litet drastiska talesätt. Men jag har svårare att förstå fru Marklund, för hon är inte kommunalman i någon sådan kommun. Alla jämförelser med Finland i detta avseende är ganska oegentliga. Vi bör här inte ta upp någon diskussion om gruvan i Kolari och om gruvan i Kaunisvaara eller om hur de i lönsamhet förhåller sig till varandra. Det är riktigt att det görs en insats från samhällets sida på den finska sidan, men jag vill fråga fru Marklund, om hon därför vill påstå att de finska myndigheterna över lag har gjort mera för sysselsättningen i norra Finland än vad den svenska regeringen har gjort för sysselsättningen i Sverige.

Fru MARKLUND (vpk):

Fru talman! Jag finner nog i så fall de jämförelserna ännu mera oegentliga än frågan om gruvbrytning på den ena eller den andra sidan av riksgränsen – där är det ju ändå fråga om malmfyndigheter i båda fallen.

Att herr Svanberg har förståelse för *kommunalmännens* oro på den här punkten men inte för *min* oro är också litet kryptiskt. Jag representerar här i riksdagen hela Norrbottens län, och inte enbart Kiruna kommun, som herr Svanberg möjligen menade när han sade att jag inte representerar en kommun med de problemen. Det är ett faktum att situationen i Pajala kommun t. o. m. är värre än vad befolkningssiffrorna anger. De ungdomar som är skrivna i Pajala men studerar på annan ort kan befäras flytta från hemorten den dag då de är färdiga med sin utbildning; detta eftersom både samhällsservice och kommersiell service försämras. Det är den utvecklingen som jag menar att man måste ändra på genom igångsättande av malmbrytning i Kaunisvaara.

Det sker en utarmning av en väsentlig del av Norrbottens inland, vilken måste hejdas. Då kan man naturligtvis, såsom herr Svanberg sade, hoppas på att det eventuellt kan dyka upp andra projekt, mera lämpade att hänga upp förhoppningarna på. Men sådana finns ju inte. Kaunisvaaramalmen finns.

Herr SVANBERG (s):

Fru talman! Jag har inte sagt att fru Marklund inte representerar ett område med svårigheter, utan jag sade att hon inte är kommunalman i Tornedalen. Jag kan förstå om en kommunalman, som har att svara just för det områdets svårigheter, går till överdrift, men fru Marklund sitter här med en helt annan överblick över problemen och helt andra möjligheter att bedöma *hela* frågan. Det är därför jag säger att jag har svårare att förstå henne. Jag tror att jag är lika intresserad som fru Marklund av att klara upp situationen i Pajalaområdet.

Jag hoppas att vi skall kunna komma till ganska snara resultat – en del projekt är redan på gång där – men jag har inte uteslutit att gruvbrytning kan komma till stånd i Kaunisvaara; vi kan bara inte med någon form av säkerhet fatta det beslutet i dag. Det är allt vad jag har sagt.

Överläggningen var härmed slutad.

Onsdagen den
11 april 1973

*Igångsättande av
gruvbrytning i
Kaunisvaara i
Norrbotten*

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

Den som vill att kammaren bifaller näringsutskottets hemställan i betänkandet nr 29 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen av herr Svensson i Malmö.

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

Ja	–	277
Nej	–	18
Avstår	–	1

På förslag av fru andre vice talmannen beslöt kammaren uppskjuta behandlingen av återstående på dagens föredragningslista upptagna ärenden till kl. 19.30.

§ 13 Interpellation nr 76 om åtgärder för att underlätta adoption av utländska barn

Ordet lämnades på begäran till

Herr HENMARK (fp), som yttrade:

Fru talman! Man har beräknat att mer än vart tionde äktenskap är ofrivilligt barnlöst. Att genom adoption skaffa ett eller flera barn utgör en möjlighet, som de frivilligt barnlösa undersöker. Att adoptera ett svenskt barn blir allt svårare, då antalet sådana barn sjunker stadigt. Orsaker till detta är ändrad abortpraxis, preventivmedel samt det socialpolitiska trygghetssystemet för ensamstående mödrar, som numera fungerar allt bättre, liksom en positiv förändring av synen på den ensamstående modern över huvud taget.

Intresset för utländska adoptioner har ökat drastiskt de senare åren: 1964 kom 6 koreanska barn till Sverige, 1971 kom närmare 1 000 barn från hela världen. Ett annat inslag i bilden är troligen också ett ökat internationellt engagemang och identifikation med de svåra situationer som människor, och särskilt barn, har i flertalet utvecklingsländer. Många unga familjer – alldeles oavsett frivillig eller ofrivillig barnlöshet -- väljer adoption som ett naturligt och likvärdigt alternativ till att föda barn själva.

Den princip som länge varit utgångspunkten i all lagstiftning är att adoptivbarn skall likställas med biologiska barn. Utvecklingen har varit successiv. I familjerättsligt hänseende blev adoptivbarn helt likställda med andra barn genom ändringar i adoptionslagen under 1971. Sedan januari 1972 gäller också regeln att adoptivbarn skall anses som adoptantens

barn i äktenskap och inte som barn till sina biologiska föräldrar när man bedömer släktskapets rättsliga betydelse.

Inom *familjestödet* har adoptivbarnen jämställts med "egna" barn, när det gäller förmåner som t. ex. barnbidrag och bostadstillägg. Här är principen om lika behandling alldeles klar.

Däremot utgår inget ekonomiskt stöd till adoptivföräldrar av den typ som moderskapspenningen är ett exempel på. Här är samhällets stöd i dag helt kopplat till moderns havandeskap. Moderskapspenningen – i dag 1 080 kronor – har hittills betraktats som ett bidrag till en del av den nödvändiga utrustningen för barnet. Ofta utgår även s. k. tilläggsjukpenning under sex månader som kompensation för inkomstbortfall vid uteblivet förvärvsarbete.

Propositionen 1973:47 föreslår nu vissa ändringar som stärker stödet vid eget barns födelse och som ökar möjligheterna för fadern att vara med och dela ansvaret för barnets vård redan från födseln. Departementschefen föreslår att moderskapsförsäkringen omvandlas till en "föräldraförsäkring" med en s. k. föräldrapenning som grundläggande kontantstöd åt alla som väntar eller nyligen fått barn. Man föreslår en föräldrapenning i 6 månader med 25 kronor per dag. Föräldrapenningen föreslås utbetalas till den av föräldrarna som huvudsakligen vårdar barnet.

För adoptivföräldrar föreslås den begränsningen gälla att föräldrapenning utgår endast under tiden *till dess barnet blivit 8 månader*. Om barnet vid ankomsten är 6 månader utgår således föräldrapenning under endast 2 månader.

De för en familj största ekonomiska problemen torde dock vara kostnaderna i samband med själva adoptionen. Kostnaderna för adoption av svenskt barn är ringa. Kostnaderna för adoption av utländska barn växlar enligt uppgift mellan vanligtvis 3 000 och 8 000 kronor. Detta utgör ett hinder för många unga familjer. Förhållandet kan sålunda bli att unga lämpliga familjer önskar adoptivbarn som ersättning för ofrivillig barnlöshet men tvingas att på grund av bristande ekonomiska resurser avstå från att genomföra själva adoptionen.

Med hänvisning till det anförda hemställer jag om riksdagens medgivande att till socialministern få ställa följande fråga:

Är socialministern beredd medverka till att underlätta för enskilda familjer att adoptera utländska barn?

Denna anhållan bordlades.

§ 14 Interpellation nr 77 om ett säkerhetssystem med automatisk fjärrkontroll för järnvägstrafiken i Stockholms län

Ordet lämnades på begäran till

Herr STRÖMBERG (fp), som yttrade:

Fru talman! Ett mycket stort antal människor i Stockholms län reser till och från sitt arbete med de s. k. pendeltågen. Från landstingets sida har stora ansträngningar gjorts för att öka kollektivtrafiken. Ett uttryck för detta är 50-kortet. Genom den förbättring som skett och kommer att

ske av lokaltrafiken har järnvägarna runt Stockholm blivit mer belastade än andra i vårt land. Störst är trafiken på linjen Stockholm C–Södertälje C.

Budgetåret 1971/72 var totala antalet resor med pendeltågen i Stockholms län 35,2 miljoner. Detta utgjorde cirka 60 procent av SJ:s personresor. Av SJ:s totala intäkter kom omkring 18 procent från pendeltågen.

På grund av det stora antalet resande har pendeltågen en mycket stor betydelse för kommunikationerna i Storstockholm. Tyvärr har ett par olyckor skett – i Upplands Väsby respektive Järna. Därigenom har säkerhetsfrågorna kommit i blickpunkten.

Pendeltågen eller XI-vagnarna har en annan konstruktion än vanliga personvagnar som går i fjärrtrafik. XI-vagnarna har ungefär samma hållfasthet som tunnelbanevagnar men lägre än vanliga personvagnar. Tåg med helt olika hållfasthet trafikerar nu samma spår. Detta medför stora risker. Vid t. ex. Järnaolyckan, där ett XI-tåg kolliderade med ett fjärrtåg, klarade sig de vanliga vagnarna och ingen av deras passagerare skadades, under det att XI-vagnar slogs sönder och personskadorna inträffade.

Då tåg av så olika hållfasthet som vanliga fjärrtåg och pendeltåg framföres på samma spår, blir passagerarna i pendeltågen mycket dåligt skyddade vid en eventuell kollision. Vid de olyckor som inträffat har pendeltågen haft relativt få passagerare, men då en XI-vagn kan ta 150 passagerare kan en olycka under rusningstid få oerhörda konsekvenser.

Fr. o. m. tidtabellsskiftet i sommar kommer pendeltrafiken att utsträckas till Jordbro och senare till Västerhaninge. Denna utökning innebär att det nuvarande antalet XI-vagnar ej räcker, vilket i sin tur medför att under högtrafik äldre vagnar dragna av traditionella lok måste sättas in. På så sätt kommer ytterligare en typ av vagnar att sättas in och blandas med XI-enheter och fjärrtåg.

De olyckor som inträffat visar på de risker som finns med att trafikera samma spår med tåg av så olika hållfasthet. Det är därför synnerligen angeläget att olika sätt att förbättra trafiksäkerheten tas till vara. Enligt uppgifter i fackpress arbetar man för närvarande i utlandet med att få fram ett säkerhetssystem med automatisk trafik kontroll som i princip gör det omöjligt att passera en signal som står i stopp. Ett sådant system skulle vara önskvärt längs järnvägslinjerna runt Stockholm. Detta motiveras dels av den allt tätare trafiken, dels av den högre tåghastigheten.

Ett sådant säkerhetssystem behöver dessutom komma fram om de av SJ skisserade snabbtågen med hastigheter över 200 kilometer i timmen skall kunna sättas i trafik.

Ett annat system att öka säkerheten är att separera lokaltrafiken – fjärrtrafiken. På sträckan Stockholm–Södertälje – den mest trafikerade linjen – har olika sådana lösningar diskuterats. Förslag har framförts dels om en ny järnväg från Flemingsberg till Järna, dels om en utbyggnad av nuvarande linje till fyra spår. Sträckan Årstabron–Älvsjö har redan fyra spår.

I Stockholms län finns en allmän önskan att föra över en allt större del

av persontransporterna till kollektivtrafiken. Det är då angeläget att trafiksäkerheten är tillfredsställande.

Med hänvisning till det anförda anhåller jag om kammarens tillstånd att till herr kommunikationsministern få ställa följande frågor:

1. Arbetar SJ med att få fram ett säkerhetssystem med automatisk fjärrkontroll och hur långt har i så fall arbetet fortskridit?
2. Vilka åtgärder har vidtagits med anledning av Järnaolyckan för att förbättra trafiksäkerheten för pendeltrafiken i Stockholms län?

Denna anhållan bordlades.

§ 15 Fru andre vice talmannen meddelade att enligt till kammaren inkomna läkarintyg var dels herr *Studling* sjukskriven under tiden den 11–25 april, dels herr *Wijkman* sjukskriven under tiden den 19 april–3 maj.

Erforderliga ledigheter från riksdagsgöromålen beviljades.

§ 16 Anmälades och bordlades Kungl. Maj:ts propositioner:

Nr 22 med förslag till bostadssaneringslag m. m.

Nr 78 om utformning av praktiken för studerande vid lärarhögskolans lågstadie-, mellanstadie- och ämneslärarlinje m. m.

Nr 89 med förslag till godkännande av fördrag mellan Sverige och Australien om utlämning

Nr 94 om ändringar i vägtrafikbeskattningen m. m.

Nr 104 med förslag till lag om fortsatt giltighet av lagen (1969:36) om telefonavlyssning vid förundersökning angående grovt narkotikabrott m. m.

Nr 105 angående begränsning av viss kronans fordran

Nr 106 med förslag till ändring av bestämmelser om extra avdrag vid inkomsttaxeringen, m. m.

Nr 107 med förslag om inrättande av en fältstation i Skara

Nr 108 med förslag till lag om ändring i utlänningslagen (1954:193)

Nr 109 med förslag till förordning om ändring i tulltaxan (1971:920), m. m.

Nr 110 angående ändringar i valutalagstiftningen, m. m.

Nr 111 angående godkännande av konvention om förhindrande av havsföroreningar till följd av dumpning av avfall

Nr 112 angående vissa åtgärder på olje- och naturgasområdet

Nr 113 med förslag till riktlinjer för totalisatorverksamheten vid trav- och galopptävlingar, m. m.

Nr 116 med förslag till godkännande av överenskommelse mellan Sverige, Danmark, Finland, Island och Norge om tillägg till den nordiska överenskommelsen den 12 juli 1957 om upphävande av passkontrollen vid de internordiska gränserna

Nr 117 angående avtal med Förbundsrepubliken Tyskland om ömsesidigt bistånd i tullfrågor, m. m.

Nr 118 med förslag till lag om avdrag vid inkomsttaxeringen för avgift till Aktiebolaget Trav och Galopp, m. m.

Nr 119 med förslag till lag om ändring i kommunalskattelagen (1928:370), m. m.

Nr 120 med förslag angående beskattning av pensionsförsäkrings-tagare, m. m.

§ 17 Anmäldes och bordlades följande motioner:

Nr 1841 av herr *Helén m. fl.*

Nr 1842 av herr *Olsson* i Kil

avlämnade i anledning av Kungl. Maj:ts proposition 1973:90 med förslag till ny regeringsform och ny riksdagsordning m. m.

§ 18 Utsträckt motionstid

Ordet lämnades på begäran till

Herr BÖRJESSON i Glömminge (c), som yttrade:

Fru talman! Jag tillåter mig hemställa att kammaren ville besluta att tiden för avgivande av motioner i anledning av Kungl. Maj:ts propositioner 1973:42, 84, 87, 93, 96, 97, 99, 101, 102 och 103 måtte med hänsyn till ärendenas omfattning utsträckas till första plenum efter onsdagen den 25 april.

Denna hemställan bifölls.

§ 19 Meddelande ang. enkla frågor

Meddelades att följande enkla frågor denna dag framställts, nämligen av

Nr 181 Fru *Marklund* (vpk) till herr utbildningsministern angående registrering av skolbarns egenskaper m. m.:

Hur ser utbildningsministern på aktuella förslag om registrering av skolbarns egenskaper och beteenden liksom av deras hemförhållanden?

Nr 182 Herr *Takman* (vpk) till herr utrikesministern angående USA:s bombningar i Cambodja:

Hur bedömer regeringen USA:s bombningar av Cambodja mot bakgrunden av Parisavtalet den 27 januari 1973, och vilka initiativ har regeringen tagit för att tillkännage sin inställning till USA:s fortsatta aggression i Indokina?

§ 20 Kammaren åtskildes kl. 18.06.

In fidem

SUNE K. JOHANSSON

/Solveig Gemert