

Torsdagen den 21 februari

Kl. 14.00

Förhandlingarna leddes av herr förste vice talmannen.

§ 1 Antalet suppleanter i skatteutskottet

Herr FÖRSTE VICE TALMANNEN yttrade:

Enligt till kammaren inkommet protokollsutdrag har valberedningen föreslagit att antalet suppleanter i skatteutskottet, som för närvarande är 17, skall utökas till 18.

Jag hemställer att antalet suppleanter i skatteutskottet bestämmes till 18.

Denna hemställan bifölls.

§ 2 Fyllnadsval till utskott m. m.

Herr SVEN GUSTAFSON i Göteborg (fp) erhöll på begäran ordet och anförde:

Herr talman! De på föredragningslistan upptagna valen är föranledda av avsägelser för att bereda plats i utskott och i löne delegationen åt ersättare för talman och statsråd samt för att under herr Erikssons i Bäckmora sjukledighet bereda dennes ersättare plats i skatteutskottet.

För valen har valberedningen enhälligt godkänt gemensamma listor av det utseende som framgår av till kammarens ledamöter utdelad promemoria.

Som ordförande i valberedningen ber jag att få överlämna dessa listor till herr talmannen.

Sedan herr Sven Gustafson i Göteborg avlämnat ifrågavarande listor företogs val av en ledamot i konstitutionsutskottet, en suppleant i konstitutionsutskottet, två suppleanter i finansutskottet, tre suppleanter i skatteutskottet, två suppleanter i justitieutskottet, tre suppleanter i lagutskottet, en suppleant i utrikesutskottet, en suppleant i försvarsutskottet, två suppleanter i socialförsäkringsutskottet, tre suppleanter i socialutskottet, en suppleant i kulturutskottet, två suppleanter i jordbruksutskottet, en suppleant i näringsutskottet, två suppleanter i inrikesutskottet och en suppleant i riksdagens löne delegation.

De för nämnda val framlagda listorna, alla med partibeteckningen "Den gemensamma listan", upplästes av herr förste vice talmannen och godkändes av kammaren, varvid befanns att följande personer, vilkas namn upptagits på respektive listor, utsetts att vara

Nr 27

Torsdagen den
21 februari 1974

Fyllnadsval till
utskott m. m.

ledamot i konstitutionsutskottet

herr Svensson i Eskilstuna (s)

suppleant i konstitutionsutskottet

herr Olsson i Edane (s)

suppleanter i finansutskottet

herr Bergman i Nyköping (s)

fru Ström (s)

suppleanter i skatteutskottet

herr Lundgren (s)

” Boström (s)

” Olsson i Järvsö (c)

suppleanter i justitieutskottet

herr Lundgren (s)

” Mathsson i Fagersta (s)

suppleanter i lagutskottet

herr Gustafsson i Stockholm (s)

fru Hjalmarsson (s)

” Johansson i Hovmantorp (s)

suppleant i utrikesutskottet

fru Frändås (s)

suppleant i försvarsutskottet

herr Svensson i Eskilstuna (s)

suppleanter i socialförsäkringsutskottet

fröken Engman (s)

herr Gustafsson i Stockholm (s)

suppleanter i socialutskottet

fru Lagergren (s)

herr Alftin (s)

fru Ohlin (s)

suppleant i kulturutskottet

fru Jordan (s)

suppleanter i jordbruksutskottet

herr Strömberg i Vretstorp (s)

fru Ohlin (s)

suppleant i näringsutskottet

fru Jordan (s)

suppleanter i inrikesutskottet

herr Ulander (s)

fru Ekholm-Frank (s)

suppleant i riksdagens löne delegation

(för återstående del av valperioden 1974–1977)

herr Lundgren (s)

Nr 27

Torsdagen den
21 februari 1974

*Ang. den sovjetiska regimens
behandling av
oliktänkande*

§ 3 Justerades protokollen för den 8, 12 och 13 innevarande månad.

§ 4 Meddelande ang. preliminär ärendeplan för tiden fram till påskuphållet

Herr FÖRSTE VICE TALMANNEN anförde:

Med ledning av från utskotten inkomna sammanställningar beträffande beräknad bordläggning av ärenden i kammaren har utarbetats ett förslag till ärendeplan för behandling i kammaren av utskottsbetänkanden under tiden den 27 februari – 5 april 1974.

Om den upprättade ärendeplanen skall kunna följas blir det nödvändigt att – med ändring av den preliminära tidplanen – anordna arbetsplena fredagen den 22 mars, fredagen den 29 mars och fredagen den 5 april, samtliga dagar med början kl. 10.00. Även med denna utökning av plenitiden torde det bli ofrånkomligt att uppskjuta behandlingen av vissa i ärendeplanen upptagna betänkanden till efter påsk.

§ 5 Ang. den sovjetiska regimens behandling av oliktankande

Herr utrikesministern ANDERSSON erhöll ordet för att besvara herr *Wijkmans* (m) i kammarens protokoll för den 13 februari intagna fråga, nr 72, och anförde:

Herr talman! Herr *Wijkman* har frågat mig, om jag är beredd att för riksdagen redovisa regeringens syn på den sovjetiska regimens förtryck av oliktankande, senast demonstrerat genom fängslandet av författaren *Alexander Solzjenitsyn*.

Regeringen har i många sammanhang klargjort att den önskar en internationell utveckling, som undanröjer förtryck av oliktankande var det än förekommer. Vi företräder en politisk åskådning som står i klar motsättning till varje diktatorsystem. Den samfälliga svenska reaktionen mot utvisningen av författaren *Alexander Solzjenitsyn* har kommit till uttryck i ett uttalande av statsministern den 13 februari, vilket hade följande lydelse:

”*Alexander Solzjenitsyn* står som en symbol för den kompromisslösa sanningslidelsen. Att han nu först berövats sin frihet och sedan förvisats från sitt land måste upplevas som ett smärtsamt bakslag för alla som vill hävda rätten att offentligt ta ställning i samhällsliga och konstnärliga frågor.

Sin frihet har han nu återvunnit. Samtidigt måste man säga att varje

Torsdagen den
21 februari 1974

*Ang. den sovjetiska regimens
behandling av
oliktänkande*

människa måste ha rätt att leva och verka i sitt eget land. Den sovjetiska åtgärden är så mycket mer att beklaga som den sker i en tid då såväl öst som väst strävar efter avspänning och ett intensifierat utbyte av åsikter och informationer över gränserna.”

Herr WIJKMAN (m):

Herr talman! Jag tackar herr utrikesministern för svaret på min fråga.

Sedan jag ställde frågan har Sovjetregimen lagt ännu en oförrätt till sina många tidigare. Arresteringen av Solzjenitsyn har upplösts – om jag får använda det ordet – i att Kreml har förvisat en sovjetmedborgare, dessutom en människa som enligt samstämmiga vittnen är mera knuten till sitt fosterland än de flesta. Att själva förvisningen är ett brutalt handlande tror jag flertalet i det här landet och i den här kammaren är överens om. En del av oss hade kanske föreställt sig en mera våldsamt utveckling – deportation, tortyr, osv. – men taktiken i Kreml talade tydligen för att sända Solzjenitsyn utomlands. Man tycks tro att han därmed skall förlora i betydelse både inom sitt eget land och utanför. Jag hoppas att man där har fel.

Men behandlingen av författaren Solzjenitsyn är inget unikt i Sovjet. Hela landets historia bygger ju på diktaturens järnhårda lagar, där alla oliktankande förtrycks antingen via deportation eller, numera, allt oftare genom inspärning på mentalsjukhus. Tidigare blev miljoner och åter miljoner avrättade. I dag är man mera raffinerad, men resultatet är detsamma: det fria ordet förtrycks, avvikande åsikter motarbetas.

Mot detta, herr talman, måste vi självfallet ständigt skapa opinion och ständigt reagera. Jag anser att det föreligger en risk för att vi alltför sällan protesterar just mot vad som händer på andra sidan Östersjön, att vi litet till mans på något sätt tycks resignera inför Sovjetdiktaturen, främst då därför att förtrycket är av så gammalt datum - det har varat så länge. Därför tycks det oss svårt att få en ändring till stånd.

Herr statsrådet har hänvisat till statsministerns uttalande i förra veckan. Jag betvivlar inte alls att det socialdemokratiska partiet och regeringen hyser stor motvilja mot vad som har hänt i Sovjet mot bakgrund av fallet Solzjenitsyn och andra fall, men jag tycker att det finns anledning att ta upp en del av statsministerns uttalande till granskning, då han säger: ”Den sovjetiska åtgärden är så mycket mer att beklaga som den sker i en tid då såväl öst som väst strävar efter avspänning och ett intensifierat utbyte av åsikter och informationer över gränserna.”

Att man strävar efter avspänning från Sovjets sida kan vi hoppas. Men att man från Kreml hittills har strävat efter att intensificera utbytet av åsikter och information mellan öst och väst har jag inte lagt märke till. Det är en överdrift, för att inte säga ett oriktigt påstående. Öst har såvitt jag förstår motsatt sig varje tanke på att medge ett utbyte av information över gränserna. Det är därför som – så upplever jag det - säkerhetskonferensen i Genève står och stampar.

Jag tycker alltså att statsministerns uttalande i den delen är missvisande och oriktigt. Jag vill sluta med några frågor:

Delar herr utrikesministern statsministerns syn i den här avslutande

Torsdagen den
21 februari 1974*Ang. den sovjetiska regimens
behandling av
oliktänkande*

satsen? Hur menar herr statsrådet att Genèvekonferensens förutsättningar har påverkats i och med sovjetregimens senaste exempel på förtryck av olikttänkande? Är det inte – för att citera Alvar Alsterdal – stor risk att den avspänning vi så ofta talar om, och som för Sovjetunionen primärt innebär ekonomiskt samarbete, går ut över människorna i östblocket, att deras frihet ännu mera beskärs?

Herr utrikesministern ANDERSSON:

Herr talman! Jag delar helt och hållet herr statsministerns uppfattning när han beklagar att utvisningen av Solzjenitsyn sker vid en tidpunkt ”då såväl öst som väst strävar efter avspänning”, för att använda statsministerns eget uttryck. Med andra ord: Det är naturligtvis en hänvisning till den europeiska säkerhetskonferensens behandling av dessa frågor. Det var alltså ett beklagande av att åtgärden kan påverka resultatet av förhandlingarna i Genève. Men ett faktum är att i dessa förhandlingar, där vi utgår ifrån att det blir kompromisser, kommer väl också östsidan att göra vissa eftergifter som t. ex. innebär – det är det vi hoppas – att utbytet av informationer i fortsättningen skall underlättas mellan öst och väst.

Jag tror inte att det finns någon anledning att ge upp tanken på att det ändå skall bli möjligt att i Genève nå sådana kompromisser. När statsministern därför beklagar vad som skett och som naturligtvis kan påverka förhandlingarna, så har han väl alldeles rätt. Jag tror å andra sidan att statsministern har haft fullständigt klart för sig att möjligheterna till kompromisser finns.

Herr WIJKMAN (m):

Herr talman! Jag har inte kritiserat statsministern när han beklagat utvisningen eller över huvud taget de allmänna formuleringar som han använder – och som även statsrådet Andersson har använt här – mot förtryck av olikttänkande, av det fria ordet i dess skiftande former och på olika håll i världen. Det är inte det jag har anmärkt på. Jag tycker bara att den formulering, som statsministern använde och som flera tidningar också har tagit upp – i ett uttalande som gjordes efter det att jag ställt min fråga och som alltså inte har föranlett den – där statsministern ger sken av att även öst strävar efter ett intensifierat utbyte av åsikter och informationer i själva verket innebär att statsministern hittills har varit ute med önsketänkande. Vi har inte sett ett enda bevis på att östsidan, enkannerligen Sovjet, har strävat efter ett sådant utbyte av åsikter och information.

Vi kan hoppas på sådana kompromisser. Vi kan hoppas att man i den grupp som sysslar med dessa frågor i Genève skall komma till medgivanden från östsidan – mot, antar jag, medgivanden från väst på andra punkter – så att vi kan få ett ökat informationsutbyte, att åsikterna kan få spridas mellan människorna i blocken.

Men hittills har vi inte sett några sådana tendenser, såvitt inte statsministern avsåg de mera officiella delegationer, både politiska och kulturella, som farit fram och tillbaka. På den nivån är det alldeles uppenbart att utbytet har intensifierats. Men jag tror inte att statsminis-

Torsdagen den
21 februari 1974

*Om ökade möj-
ligheter till in-
sättning på
skogskonto
vid stormfäll-
ning*

tern haft så snäv syftning, och därför finner jag anledning att påtala hans yttrande.

Men i övrigt tycks vi vara överens. Man skall fördöma denna typ av förtryck. Vi kan alltså hoppas på och arbeta för kompromisser i Genève, men dessa får inte, herr statsråd, gå ut över den interna friheten för sovjetmedborgarna eller medborgarna i övrigt inom östblocket. Flera internationella bedömare har varnat för en sådan utveckling i denna tid av s. k. avspänning, som för Sovjet såvitt jag begriper endast har ett syfte, nämligen att ge ett ekonomiskt utbyte.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 6 Om ökade möjligheter till insättning på skogskonto vid stormfällning

Herr finansministern STRÄNG erhöll ordet för att besvara herr Anderssons i Nybro (c) i kammarens protokoll för den 12 februari intagna fråga, nr 71, och anförde:

Herr talman! Herr Andersson i Nybro har frågat mig om jag är beredd att – med anledning av de svåra stormfällningar som drabbat främst de sydöstra delarna av södra Sverige under senare delen av år 1973 – föreslå ökade möjligheter till insättning på skogskonto för drabbade skogsägare i likhet med vad som tidigare skett vid svåra stormskador.

De stormfällningar som i november 1973 förekommit i sydöstra Sverige har enligt vad jag inhämtat varit av sådan omfattning att de motiverar ökade möjligheter till insättning på skogskonto för drabbade skogsägare. Jag ämnar inom kort lägga fram ett förslag i denna fråga.

Herr ANDERSSON i Nybro (c):

Herr talman! Jag tackar finansministern för ett positivt svar på min enkla fråga.

De stormskador som föranledde min fråga är geografiskt begränsade till i första hand några kommuner i Kalmar och Kronobergs län. Skadorna blev däremot mycket svåra för de skogsägare som drabbades. I flera fall stormfölldes medelålders och äldre skog i en sådan omfattning att avverkningar av mogen skog inte kan ske inom en period på 15–20 år och i vissa fall inte under en ännu längre tid.

Stormen får därför på sikt svåra konsekvenser för många skogsägare både ekonomiskt och ur sysselsättningssynpunkt. En för tidig avverkning är givetvis oekonomisk. Kostnaderna blir dessutom höga genom att skogsägarna snabbt skall få ut virket ur skogen. Även omfattande skogsvårdande åtgärder, bl. a. i form av betydande plantering, är nödvändiga.

En resultatutjämnning genom vidgade möjligheter till insättning på skogskonto lindrar i viss mån de negativa ekonomiska konsekvenserna av stormen. Den ökade utjämnning av intäkterna som finansministerns svar ger möjligheter till gör det, såvitt jag förstår, också lättare för många skogsägare att inom de närmaste åren klara större skogsvårdande insatser.

Däriigenom kan sysselsättningen även på längre sikt bättre upprätthållas i de stormdrabbade områdena.

Det vore bra om finansministern också ville medverka till att dispens ges till vidgad insättning på skogskonto även för inkomståret 1973. En liknande dispens gavs 1972 ända fram till den 28 april, och det innebar såvitt jag vet inte några svåra tekniska problem att administrera den.

Herr talman! Jag är övertygad om att finansministerns positiva svar kommer att uppskattas i de bygder som drabbades av stormen.

Överläggningen var härmed slutad.

Nr 27

Torsdagen den
21 februari 1974

*Ang. betalningen
av fordonsskatt
efter uppbörds-
tidens utgång*

§ 7 Ang. betalningen av fordonsskatt efter uppbördstidens utgång

Herr finansministern STRÄNG erhöll ordet för att besvara herr Nyquists (fp) i kammarens protokoll för den 15 februari intagna fråga, nr 78, och anförde:

Herr talman! Herr Nyquist har frågat mig om jag är beredd vidta sådana åtgärder att fordonägare, som ej i tid betalat fordonsskatt, ges möjlighet att i skälig anslutning till uppbördstidens utgång på ett smidigt och snabbt sätt erhålla skattekvitto och kontrollmärke sedan skattebeloppet och eventuell straffavgift erlagts.

Uppbörd av fordonsskatt enligt det nya systemet för s. k. rullande uppbörd ägde rum första gången under tiden den 21 januari – den 11 februari 1974. Denna uppbörd omfattade samtliga fordon och skilde sig i praktiken inte från vad som gällt tidigare i fråga om uppbörd av automobilskatt. Vid uppbördstidens utgång visade det sig att ett stort antal fordonägare försummat att betala skatten. Deras fordon skulle inte få användas efter den 11 februari förrän ägaren fått och löst nytt skattekrav på posten. Riksskatteverket beslöt då, efter samråd med bilregisternämnden och poststyrelsen, att fordonägarna skulle få lösa de ursprungliga skattekraven senast den 21 februari under förutsättning att fordonägaren samtidigt erlade fastställd restavgift. Denna uppgår till 4 procent av skattebeloppet, dock lägst 10 kronor.

Med hänsyn till omläggningen av uppbördssystemet har genom denna engångsåtgärd öppnats möjlighet för de försumliga fordonägarna att snabbare fullgöra sin betalningsskyldighet och därmed också snabbare kunna använda sina fordon.

Herr NYQUIST (fp):

Herr talman! Jag ber att få tacka statsrådet för svaret på min enkla fråga. Den framställdes vid en tidpunkt då det rådde stor förvirring och osäkerhet om innebörden av de nya bestämmelserna om rullande skatteuppbörd och kontrollmärke.

Måndagen den 11 februari var sista dag för uppbörd av bilskatt. Många fordonägare hade tyvärr inte fullgjort sina åligganden då. Genom tillmötesgående från postverkets sida medgavs dock att skattekvitto och kontrollmärke kunde utlösas även den 12 februari. Men i och med det var det stopp – ehuru ett stort antal icke utlösta försändelser låg på

Torsdagen den
21 februari 1974

*Ang. betalningen
av fordonsskatt
efter uppbörds-
tidens utgång*

postanstalterna. Enligt uppgift skulle de ligga kvar ytterligare någon vecka.

Även om fordonsägare -- enligt det gamla systemet -- nu betalade in såväl skatt som 4 procents straffavgift erhöles inte skattekvitto med kontrollmärke. Många fordonsägare bibringades uppfattningen att de i sådana fall kunde köra på postkvittot, som det hette. Det stod dock klart, rent formellt, att de då gjorde sig skyldiga till överträdelse av gällande bestämmelser, enligt vilka krävs att skattekvitto medförs vid färd och att kontrollmärke är fäst på bakre registreringsskylten.

Som man förstår medförde det här högst besvärande olägenheter, för att inte säga katastrofsituationer, för dem som är beroende av bil för arbetsresor o. d. Det upplystes bl. a. att om man gjorde en sådan försenad inbetalning skulle det ta ända upp till två tre veckor innan man kunde få en duplettavi -- ända fram till början av mars.

Riksskatteverkets beslut att utsträcka liggetiden till den 21 februari hälsades självfallet med stor tillfredsställelse, men det är såvitt man kan förstå -- det framgår också av finansministerns svar -- en engångsföreteelse. Med det rullande uppbördssystemet kommer, även om det nu blir bättre information, många fall att inträffa där fordonsägare på grund av sjukdom, utlandsvistelse osv. inte kan klara skatten i tid och där behovet av bil kan bli akut. Enligt bilregisternämnden kommer det att ta ungefär en vecka innan ny skatteavi kan sändas ut.

Praktiska skäl talar enligt mitt förmenande för en generell liggetid hos posten på tio dagar utöver den reguljära uppbördsperioden. För den extra tiden skall självfallet utgå en straffavgift. Det bör i sammanhanget uppmärksammas att inga påminnelseavier går ut på det sätt som ju sker när man får en vanlig postförskotts försändelse. Jag har förståelse för att det inte sänds ut sådana påminnelseavier -- det skulle praktiskt och ekonomiskt sett bli ett ganska besvärligt system. Men då bör man i gengäld ge fordonsägarna den här extra möjligheten till inlösen. Det kan självfallet också tänkas att länsstyrelserna får möjlighet att ge ett interimstillstånd för dem som verkligen behöver köra bil.

Jag vill nu fråga finansministern om svaret skall tolkas så hårt som att detta verkligen är en engångsåtgärd och att det inte kan finnas något utrymme för en liknande åtgärd framöver -- dvs. generell liggetid på tio dagar för de försumliga fordonsägarna.

Herr finansministern STRÄNG:

Herr talman! Eftersom frågeställaren riktade en direkt fråga till mig kan jag väl säga att om man är angelägen om att kunna använda sin bil utan avbrott, så bör det vara så pass viktigt och intressant för vederbörande att betala sin skatt inom den tid som är angiven att man också gör det -- det är ju en gång om året.

Att föra in som något slags permanent system att det inte är så allvarligt med ett betalningsdatum, det har jag personligen stora betänkligheter inför. Huruvida man med hänsyn till erfarenheterna här i initialskedet skall göra något ytterligare medgivande eller inte är för tidigt att säga i dag. Jag har utgått ifrån -- med hänsyn till att det är någonting som bara sker en gång om året -- att vederbörande bilägare skall ha ett

eget intresse som är så starkt manifesterat att man betalar sin skatt inom den tid som skattemyndigheterna kräver.

Herr NYQUIST (fp):

Herr talman! Jag tar fasta på den senare delen av finansministerns inlägg – att han gärna för egen del vill se vilka erfarenheter det här systemet kan ge vid handen innan man kan överväga om man på något sätt skall förändra den praktiska utformningen av uppbörderna i fortsättningen.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 8 Ang. användningen av stationshus som väntlokaler för busstrafikanter

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara fru Karlssons (c) i kammarens protokoll för den 7 februari intagna fråga, nr 60, och anförde:

Herr talman! Fru Karlsson har frågat mig om jag anser det vara tillfredsställande att – utan att kontakt tas med de kommunala myndigheterna – befintliga stationshus, i samband med att tågen upphör att stanna, stängs och t. o. m. rivs trots att det finns behov av väntlokaler för busstrafikanter.

Stationshusens primära funktion är att tillgodose behovet av arbets- och personallokaler på bemannade stationer. Väntutrymmen för allmänheten upptar därför i regel en relativt liten yta av ett stationshus. Drift- och underhållskostnaderna för väntutrymmet kan därför betraktas som marginella så länge stationen är bemannad. Kostnaderna för att bibehålla väntutrymmen i stationshus där övriga lokaler inte används blir däremot normalt betydande.

Det förekommer givetvis fall där arrangemang vidtas av det slag fru Karlsson åsyftar. Det får naturligtvis ankomma på statens järnvägar att från fall till fall bedöma dessa frågor.

Fru KARLSSON (c):

Herr talman! Jag ber att få tacka för svaret. Min fråga ställdes för 14 dagar sedan. Under den tid som gått sedan dess har flera engagerat sig i den här frågan, vilket bevisar att problemet är aktuellt.

Sedan åtskilliga år tillbaka pågår en stark nedläggning av järnvägsnätet. På ett stort antal orter i vårt land har vi både järnväg och stationshus kvar, men inga tåg stannar. Oljekrisen har avslöjat att det finns svagheter i vårt moderna samhälle. Borde vi inte börja tänka om när det gäller att använda de resurser som redan finns tillgängliga, t. ex. järnvägarna? Den kollektiva trafiken inom kommunerna är i många fall dåligt utbyggd på grund av de stora kostnader som en utbyggnad för med sig för skattebetalarna.

Som exempel på vad jag avsett med min fråga kan jag nämna järnvägsförhållandena i Skänninge. Sedan den 1 juli 1973 stannar inga tåg

Nr 27

Torsdagen den
21 februari 1974

*Ang. användningen
av stationshus som
väntlokaler för
busstrafikanter*

Torsdagen den
21 februari 1974

*Ang. SJ:s rabatter
för folkpensionärer*

i Skänninge. De trafikanter som kommer med bussar från olika håll – Linköping, Motala, Vadstena, Mjölby – har ingen vänthall att gå in i; vänthallen är låst.

Nu har SJ planer på att riva stationshuset och flytta verksamheten till ett godsmagasin, beläget på andra sidan om spårområdet. Det innebär att spårområdet måste passeras av samtliga SJ-kunder och även av bussarna på de tidigare nämnda linjerna.

Också ur kulturhistoriskt och stadsplanemässigt perspektiv är det fel att riva detta ungefär 100 år gamla stationshus. Därför ber jag att få fråga kommunikationsministern om han är beredd att medverka till att stoppa det rivningsraseri som gripit omkring sig när det gäller stationshus.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Vi skall ju inte gå in på enskilda fall. Här har fru Karlsson nu talat om ett aktuellt stationshus. Jag har som vanligt haft behov av att ändå se litet på det aktuella fallet, och jag talar antagligen bara om för fru Karlsson vad hon redan vet, om jag säger att den här frågan är föremål för uppmärksamhet i det berörda området.

Jag har lärt mig att frågan nu behandlas av SJ lokalt – den är föremål för utredning. Kommunstyrelsen är informerad och engagerad, enligt uppgift till mig, liksom kulturnämnden m. fl. Det går alltså inte att göra gällande att SJ i det här fallet kan riva något stationshus utan att möta protester från en rad instanser i kommunen.

Alla parter skall naturligtvis säga sitt innan en sådan här sak sker – där skall vi vara överens. Det här gäller ju också ingrepp i stadsplan, som fru Karlsson nämnde, och enligt vad jag lärt mig kommer någon form av vänthall att bli resultatet.

Sedan ställde fru Karlsson en mera principiell fråga om inte tiden är mogen att stoppa rivningsraseriet, som fru Karlsson uttryckte sig, när det gäller stationshus. Ja visst – man skall inte riva en järnvägsstation om det inte är så att den trafik som stationen haft att betjäna mer eller mindre upphört. Här har vi gemensamma intressen, fru Karlsson och jag och alla andra, att se till att stationshus aldrig blir aktuella för rivning, utan att vi åker tåg. Då kommer stationen både att bli kvar och att repareras och byggas upp.

Fru KARLSSON (c):

Herr talman! Jag tackar för det senaste svaret – det låter ju positivt. Men jag skall be att få påpeka att när den här frågan ställdes var inte kommunstyrelsen vidtalad; ingen i kommunen visste om att SJ hade planerat att riva stationshuset.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 9 Ang. SJ:s rabatter för folkpensionärer

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att i ett sammanhang besvara de i kammarens protokoll för den 8 februari intagna

Torsdagen den
21 februari 1974

*Ang. SJ:s rabatter
för folkpensionärer*

frågorna av herr *Strömberg* i Botkyrka (fp), nr 63, herr *Jonsson* i Mora (fp), nr 67, herr *Magnusson* i Kristinehamn (vpk), nr 68, och herr *Ringaby* (m), nr 69, och anförde:

Herr talman! Herr Strömberg i Botkyrka har frågat mig om jag anser det rimligt att SJ genom nya bestämmelser kraftigt höjer biljettpriserna för pensionärer.

Herr Jonsson i Mora har frågat mig om jag ämnar vidta några åtgärder för att förhindra den kraftiga fördyring av pensionärernas resor som SJ:s nya rabattbestämmelser kommer att medföra.

Herr Magnusson i Kristinehamn har frågat mig om regeringen är beredd att motsätta sig en försämring av rabatter på resor vid statens järnvägar, bl. a. för folkpensionärer.

Herr Ringaby har frågat om jag inför kammaren vill deklarerera min uppfattning om den av SJ aviserade ändringen av reserabattsystemet som bl. a. skulle medföra en avsevärd försämring av pensionärernas rese-möjligheter.

Herr talman! Jag ber att få besvara frågorna i ett sammanhang.

Som frågeställarna säkert känner till kommer på regeringens initiativ pensionärsrabatten vid SJ även i fortsättningen att utgöra 50 procent av ordinarie pris. Dessutom kommer inte något s. k. 67-kort att erfordras för köp av pensionärsbiljetter. Den nya rabatten skall - i enlighet bl. a. med vad riksdagen förordat - även gälla vid resa i första klass.

Herr STRÖMBERG i Botkyrka (fp):

Herr talman! När jag nu tackar statsrådet Norling för svaret borde jag egentligen tacka för det konkreta svar jag och de andra frågeställarna fick redan dagen efter det att frågorna inlämnats.

67-kortet har varit en framgång för SJ. Det har medfört att antalet resande ökat, och kortet har också ett starkt socialt berättigande. Det ger många pensionärer en möjlighet att resa till en kostnad som kan upplevas som rimlig och överkomlig i förhållande till pensionen. Mot denna bakgrund är det helt förstäligt att många pensionärer upplevde beskedet om en kraftig höjning av deras resekostnader som en chock.

SJ är ett affärsdrivande verk, och ett sådant verk gör sina bedömningar. Men även där måste man väl ändå ta vissa hänsyn. Så sent som förra året sade riksdagen i anledning av trafikutskottets betänkande nr 1 att förmånerna i anslutning till 67-kortet borde utvidgas. I det läget är det egendomligt att SJ, tydligen utan kontakt med departementet, kommer till ett sådant beslut som det vi nu diskuterar. SJ hade inte vid detta tillfälle offentligt lagt fram något material som visar att det var olönsamt med 67-kortet. Dessutom tycker jag inte heller att SJ har gjort något försök att marknadsföra 67-kortet. Målsättningen måste ju vara att få fler pensionärer att välja SJ, men det som nu hände kan tolkas så att SJ ville bli av med pensionärerna. Det är i så fall en helt omöjlig trafikpolitik. Om man höjer priset tillräckligt kraftigt blir man naturligtvis av med resenärerna. I sitt svar till den föregående frågeställaren förklarade ju också statsrådet mycket klart att det är angeläget att alla hjälper till att öka SJ:s trafik. Om situationen är sådan att SJ vill ha mer pengar för 67-kortet får väl SJ agera i vanlig ordning. En situation där SJ

Torsdagen den
21 februari 1974

*Ang. SJ:s rabatter
för folkpensionärer*

ena dagen går ut med ett beslut som av många uppfattas som helt felaktigt, och där vederbörande statsråd nästa dag rycker ut och rättar till det hela, är både orimlig och olustig.

Oberoende av hur taxeförändringar rent tekniskt och regelmässigt skall ske måste alla inblandade parter ha ett intresse av att en fråga av detta slag, som bl. a. från sociala synpunkter är så viktig, inte hanteras så att allmänhetens förtroende för verken, regeringen och riksdagen rubbas. Det är bra att statsrådet nu har agerat, men det hade varit bättre om statsrådet tidigare hade talat om för SJ vad riksdagen tycker. Då hade inte denna situation uppstått.

Herr JONSSON i Mora (fp):

Herr talman! Också jag ber att få tacka statsrådet för svaret på min fråga. Jag framställde den innan vi visste hur kommunikationsministern skulle agera i det här fallet. Jag frågade därför om han ville vidta åtgärder för att förhindra den kraftiga fördyring av pensionärernas resor som SJ:s nya rabattbestämmelser skulle medföra. Som herr Strömberg i Botkyrka mycket riktigt påpekade har vi ju fått ett snabbt svar på den frågan.

Den förmån för pensionärerna som 67-kortet inneburit har varit mycket uppskattad. Kortet har varit omtyckt av pensionärerna, och det har också successivt förbättrats, inte minst efter framställningar i riksdagen under en lång följd av år. Kortets användning har utvidgats till flera grupper av pensionärer, och användningstiderna har också blivit generösare.

Som herr Strömberg sade har trafikutskottet också skrivit att man även bör pröva möjligheterna att vidga 67-kortets användning ytterligare. Utskottet anförde bl. a. i fjol att de nya bestämmelserna beträffande 67-kortet enligt utskottets uppfattning bör medge att det får användas även vid resor i första klass, och dessutom bör man pröva ytterligare utvidgning av förmånerna, framför allt på områden där detta skulle medföra en ökad harmonisering med bestämmelserna i övriga nordiska länder. Dessutom borde man gå ut och försöka aktivera försäljningsverksamheten.

När SJ:s beslut om ändrade bestämmelser för 67-kortet fattades blev det en mycket negativ reaktion från pensionärerna, som gjorde många påstötningar i olika sammanhang. Därför är det desto mera tillfredsställande att vi fick denna snabba ändring, så att det nu i stället har blivit förbättringar för pensionärerna att resa med rabatt. Detta är något som ligger i linje med vad jag och många med mig under flera år har motionerat om här i riksdagen, nämligen att resenärer med 67-kort borde få åka i första klass, att kortet skulle gälla flera dagar på året och att 67-kortet skulle ha obegränsad giltighetstid. Nu tas 67-kortet bort, och då finns inte längre den begränsning som det ändå innebar att pensionärerna måste resa ett visst antal resor per år för att utnyttja kortet till fullo.

Jag noterar sålunda att här har varit en utveckling i rätt riktning, vi har fått bättre bestämmelser och bättre resmöjligheter för pensionärerna, och det finns kanske möjligheter att bygga ut förmånen ytterligare. Jag tackar för statsrådets initiativ och för de åtgärder som vidtagits i den riktning

som pensionärerna önskat och som jag även under flera år har försökt att verka för.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk):

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för svaret på min enkla fråga.

Statens järnvägars prisrabatter har utan tvivel betytt en hel del för människors möjligheter att resa till något så när överkomligt pris och för att popularisera tågresandet över huvud taget. Speciellt gäller detta 67-kortet. Men rabattfloran har kanske blivit litet vildvuxen, och i och för sig är det väl ingenting att säga om att man från SJ:s sida vill se över denna flora och komma fram till klarare och enklare rabattbestämmelser. Men resultatet bör ju inte bli att allmänhetens möjligheter att resa med tåg försvaras på grund av prishöjningar eller andra försämringar.

Som sagt har 67-kortet spelat en alldeles speciell roll i detta sammanhang, och i runt tal var femte ålderspensionär har enligt uppgift använt sig av denna rabattmöjlighet under år 1972. Det är enligt min uppfattning inte så litet. Under år 1972 såldes 234 000 67-kort, varav i runt tal 199 000 till ålderspensionärer och 35 000 till förtidspensionärer. Sammanlagt 1 258 000 rabattresor företogs detta år.

Principen bakom 67-kortet är så att säga internationell. I Danmark, Norge och Finland har man liknande bestämmelser, men arrangemangen avviker något från varandra i den praktiska utformningen. För min del har jag i trafikutskottet förespråkade att man borde försöka åstadkomma en samordning av bestämmelserna i de nordiska länderna och därmed möjliggöra för pensionärerna att resa på ett kort i samtliga dessa länder.

Många motioner har väckts angående 67-kortet, och alla har gällt förslag om utvidgning av förmånerna i detta. SJ:s beslut att försämra pensionärsrabatten var ett steg i helt motsatt riktning, och det är bara att lacksamt notera att regeringen ingripit och både räddat 67-kortet och förbättrat de nuvarande bestämmelserna.

Från järnvägsmän har jag emellertid också fått beklaganden över försämringen av familjerabatten. Den nya familjerabatten kommer inte att resultera i billigare resor än den gamla i något alternativ. Tvärtom kommer den att innebära en väsentlig fördyring i många reserelationer och kommer kanske att medföra att folk tar bilen i stället. SJ framhåller att företaget har samma företagsekonomiska lönsamhetskrav på sina rabatter som på de allmänna taxorna. Men familjerabatten är liksom pensionärsrabatten en från social synpunkt betydelsefull rabatt och borde inte försämrats. Jag skulle vilja fråga kommunikationsministern om vi kan förvänta att regeringen tar upp också den frågan till diskussion med SJ.

Herr RINGABY (m):

Herr talman! I nuläget hade det kanske räckt med ett enkelt tack till kommunikationsministern för att statsrådet i samverkan med SJ inte bara har räddat pensionärsrabbatterna utan också betydligt förbättrat dem. Men jag vill ändå göra några reflexioner med anledning av detta, kanske att anteckna i minnet, herr statsråd.

Nr 27

Torsdagen den
21 februari 1974

*Ang. SJ:s rabatter
för folkpensionärer*

Torsdagen den
21 februari 1974

*Ang. SJ:s rabatter
för folkpensio-
närer*

På ett sätt kan jag förstå SJ-chefens dilemma. Han liksom alla andra företagschefer för en ojämn kamp mot ständiga kostnadsstegringar. Den näringspolitik och ekonomiska politik som regeringen bedriver tvingar fram prishöjningar på bred front och tvingar också regeringen att göra brandkärsuttryckningar, som statsrådet Norling nu också gjort för att rädda pensionärsrabatterna. SJ sitter ju -- om uttrycket tillåts -- i samma båt som alla andra företag och får ideligen kryssa sig fram mellan allt flera och allt vassare kostnadsskär. Regeringen har bara att kasta ut fler och fler livbojar för att vi skall kunna hålla oss flytande. På snart sagt alla områden måste staten skjuta till miljardbelopp för att folk med även ganska goda inkomster skall kunna klara sig.

Men trots detta anser jag att SJ ibland bedriver en ganska svårförståelig prispolitik. I många branscher inom det enskilda näringslivet har man en mycket rikhaltig flora av både rabatter och realisationer som lockar fram en konsumtion som annars inte skulle ha kommit till stånd. Utan tvivel lockar 67-kortet fram stora mängder resenärer som annars inte skulle ha rest. SJ:s attack mot pensionärsrabatterna var därför enligt min uppfattning en illa genomtänkt manöver för att klara de farliga blindskär som den ekonomiska politiken skapar.

Men, herr kommunikationsminister, hur skall det gå med SJ:s och alla andra företags möjligheter att undvika prishöjningar i framtiden, om t. ex. de tre nu aktuella miljardslukande reformerna inom en nära framtid skall finansieras med ytterligare kraftigt höjda arbetsgivaravgifter, som drabbar inte minst SJ mycket hårt -- skall vi då på nytt få uppleva en panikutryckning för att klara bl. a. SJ:s ekonomi?

För dagen, herr talman, är jag alltså nöjd med kommunikationsministerns åtgärder. Det var ju inte så mycket annat att göra. Men framtiden ter sig för mig ganska osäker.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Jag vill bara till herr Ringaby säga att man må ha en berättigad oro för hur vi i framtiden skall kunna klara bl. a. vårt järnvägsnät. Det är min bestämda förhoppning att de parlamentariskt sammansatta trafikpolitiska utredningar som sedan ett par tre år arbetar på olika avsnitt och med framåtsyftande direktiv inom en inte alltför avlägsen framtid skall framlägga ett material som gör det möjligt för oss att mötas till diskussioner om trafikpolitiken i stort, men även om SJ. Det är min bestämda uppfattning att vi då skall kunna diskutera dessa frågor på ett helt annat sätt än i dag när vi lever med ett -- jag tillåter mig att citera ett yttrande jag fällde för någon tid sedan -- trafikpolitiskt beslut som i långa stycken har överlevt sig självt.

Vi befinner oss alltså nu i ett läge där vi snabbt måste ta fram, via utredningar på olika områden, underlag för ett nytt riksdagsbeslut. När den dagen är inne att detta material föreligger -- och jag hoppas det inte skall dröja alltför länge -- är jag åtminstone personligen övertygad om att vi skall kunna se på detta avsnitt, som jag för tillfället förvaltar, med en något större optimism än som kom fram i herr Ringabys senaste inlägg.

Torsdagen den
21 februari 1974*Ang. risken för
företagsnedlägg-
ning vid ändring-
ar i järnvägstra-
fiken*

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk):

Herr talman! Kommunikationsministern sade ingenting om min fråga beträffande familjerabatterna.

Jag förstår att kommunikationsministern är fullt medveten om konsekvenserna av de nya bestämmelserna, som innebär att rabatten kommer att bli 25 procent. Men jag har roat mig med att göra några räkneexempel, med reservation för att de inte är exakta, som visar att det blir betydande prisskillnader jämfört med det gamla systemet. En resa Karlstad–Stockholm tur och retur för fyra fem personer medför en ökning med 125 kronor. Jag har också gjort beräkningar för Karlstad–Trelleborg för fyra personer och Karlstad–Kiruna; det visar sig att priserna över lag ökar med en tredjedel jämfört med den gamla rabatten. Även för tre personer blir det betydande höjningar.

När vi nu står inför en ny sommarsäsong med semesterresor osv. tror jag att detta är olyckligt. Jag skulle vilja vädja till kommunikationsministern att hålla ögonen på detta i fortsättningen.

Herr RINGABY (m):

Herr talman! Jag förde kanske ut debatten litet längre än att bara gälla frågan om 67-kortet och pensionärsrabatterna.

Jag vill tillfoga att jag verkligen hoppas att kommunikationsministern har rätt när han har en optimistisk syn på framtiden i fråga om SJ:s förmåga att klara kostnaderna. Jag kanske inte delar den till fullo som utvecklingen är i dag. SJ är ju oerhört känsligt för kostnadsstegringar, särskilt lönebikostnader som slår mycket hårt även på de statliga företagen. Rationaliseringen måste vara oerhört kraftig för att klara dessa kostnader, och jag är litet tveksam om man i det långa loppet kommer att klara det.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 10 Ang. risken för företagsnedläggning vid ändringar i järnvägstrafiken

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr *Henmarks* (fp) i kammarens protokoll för den 8 februari intagna fråga, nr 64, och anförde:

Herr talman! Herr Henmark har frågat mig om jag är beredd att medverka till att SJ vid ändring i järnvägstrafiken i sådana fall där en indragning av järnvägstrafik innebär risk för företagsnedläggning och friställning av arbetskraft tar hänsyn härtill.

Frågor om nedläggning av järnvägstrafik avgörs av regeringen efter framställning från statens järnvägar. Vid den undersökning inom SJ som föregår varje nedläggningsframställning samråder SJ regelmässigt med berörda intressenter, däribland arbetsmarknadsstyrelsen.

Herr HENMARK (fp):

Herr talman! Jag vill först säga att jag tror att kommunikationsministern har i någon mån missuppfattat min fråga. Det gäller inte nedläggning

Torsdagen den
21 februari 1974

*Ang. risken för
företagsnedlägg-
ning vid ändring-
ar i järnvägstra-
fiken*

av järnvägstrafik utan indragning av järnvägstrafik. Det konkreta fall som ligger bakom min fråga kanske kan få utgöra ett exempel.

Vid en järnvägsstation där statens järnvägar har haft såväl gods- som persontrafik har SJ ansett att godsmängden har blivit så ringa att man ämnar upphöra med vagnslasttrafik, men det är inte fråga om att nedlägga järnvägen i detta fall. Till orten i fråga har en del industrier lokaliserats i god tro. Bland dem finns en som är mycket beroende av vagnslasttrafik med järnväg och inte lämpligen kan transportera sina produkter med bil. Visserligen har produktionen under de senaste åren minskat, men i höstas skedde en upprustning av företaget, och trenden är ständigt stigande.

Nu har SJ aviserat indragning av vagnslasttrafiken från den 1 juni. Både kommunen och företagaren menar att detta skulle göra det omöjligt för företaget att leva vidare — det är dock ett företag som har från 45 och upp till 60 arbetare i dag och som är av mycket stor betydelse för bygden. I detta fall har kommunen reagerat och skrivit till trafikdistriktet, men i varje fall har det inte ännu kommit något positivt svar, utan beslutet att dra in vagnslasttrafiken kvarstår.

Jag förstår väl att det från rent företagsekonomisk synpunkt för SJ kan vara negativt att ha vagnslasttrafiken kvar, men däremot är det från samhällsekonomisk synpunkt ett mycket hårt slag om vagnslasttrafiken skulle dras in. Det har just sagts att de här industrierna nu kan säkerställa en ganska omfattande trafik.

Därför vill jag ställa frågan, huruvida inte kommunikationsministern skulle vilja söka positivt påverka behandlingen av detta och liknande fall, så att också de samhällsekonomiska synpunkterna beaktas. Riksdagens revisorer har i en promemoria för något år sedan särskilt framhållit att det vore önskvärt att samhällsekonomiska synpunkter tas under övervägande vid sådana tillfällen.

Jag ber att få tacka för svaret men skulle gärna vilja ha ett besked att kommunikationsministern har en positiv inställning till den här frågan.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Jag beklagar om jag har missförstått frågeställningen men kan reparera det nu genom att säga att därest en ändring av järnvägstrafiken bara innebär en ändrad transportorganisation, som herr Henmark här säger, t. ex. indragning av vagnslasttrafiken — i andra fall kan det röra sig om indragning av styckegodstrafiken eller enbart persontrafiken eller alla tre delarna — försöker man också mildra konsekvenserna för regionen av de aktuella åtgärderna.

I normala fall — jag säger *normala* — torde ett företags transportorganisation vara så pass rörlig att den kan anpassas till ändrade transportförsättningar utan större olägenheter. Jag kan ju inte gå in på det fall som herr Henmark tänker på, men jag vill rent allmänt säga att vid den regionala trafikplanering som sedan några år är i gång runt om i landet görs i varje län en undersökning av godstrafiken lika väl som av persontrafiken. Det skulle överraska mig om inte det här fallet i något sammanhang skulle ha kommit att diskuteras under det arbetet, eftersom förutom länsstyrelsen varje kommun är engagerad i den regionala

trafikplanering som pågår. Kalla det gärna ett tips att det bör vara möjligt att i det regionala trafikplaneringsarbetet, i den mån man inte har uppmärksammat det, peka på det här fallet innan arbetet så att säga läggs samman till en helhet i länet. Det vore märkligt om man inte skulle kunna, kanske inte rädda stationen på det sätt som herr Henmark talar om, men finna någon sådan formel att minsta möjliga olägenhet uppstår.

Herr HENMARK (fp):

Herr talman! Jag tackar kommunikationsministern för tipset. Den av mig åsyftade produktionen har emellertid knappast så stor interregional betydelse. Om man skulle följa de synpunkter som kommunikationsministern gav till känna för något halvår sedan beträffande fördelningen av trafik mellan järnvägstransport och landsvägstransport är jag alldeles övertygad om att de transporter det här gäller odelat skulle tillfalla järnvägen. Det är nämligen fråga om just sådana långa transporter – företaget är underleverantör till större företag – som lämpar sig synnerligen väl för järnvägen och som nog inte skulle åsamka SJ någon förlust; tvärtom vore det underligt om SJ fullföljde planen att dra in denna vagnslasttransport. Jag tror att det skulle vara negativt för SJ, även om jag inte vill betvivla kunnigheten hos dem som har prövat ärendet. Men jag är övertygad om att det behöver omprövas, så att ett beslut kan fattas som blir till godo för hela bygden och även för SJ.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 11 Om samordnade taxor för SJ:s tåg- och busstrafik

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr *Henmarks* (fp) i kammarens protokoll för den 8 februari intagna fråga, nr 65, och anförde:

Herr talman! Herr Henmark har frågat mig om jag är beredd att medverka till samordnade taxor för SJ:s tåg- och busstrafik så att det merbesvär och den irritation som nu föreligger hos resenärer, järnvägspersonal och bussförare och som hänför sig till bristen på samordning kan förebyggas.

Regeringen har med anledning av trafikutskottets uttalande i betänkandet 1972:2 och riksdagens beslut i frågan – i juni 1973 uppdragit åt statens järnvägar att snarast vidta de åtgärder som erfordras för att i möjlig mån eliminera de olägenheter för resande som följer av tillämpningen av s. k. snittaxa vid kombinerade tåg- och bussresor.

Herr HENMARK (fp):

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern även för detta svar.

Eftersom den sak det gäller är mycket känd tror jag inte att jag behöver ta något konkret exempel. Jag vill bara påminna om att den irritation som debatterades i kammaren redan i november 1972 inte har avtagit utan tvärtom är lika brännande. Det kommer då och då

Torsdagen den
21 februari 1974

*Om samordnade
taxor för SJ:s
tåg- och buss-
trafik*

telefonsamtal där man frågar: "Kan ni inte göra något åt det där?"

Redan 1972 sade kommunikationsministern att sakkunniga skulle utreda frågan om samordningen och att den var prioriterad. I våras tog riksdagen ännu ett steg och begärde utredning. Nu har det gått mer än ett halvt år, och ännu har ingenting hänt. Irritationen är lika stor. Man frågar sig hur lång tid detta skall behöva ta. Ibland kan en taxeändring ske mycket snabbt, men i andra fall tar den alltså lång tid. Beträffande busstaxorna beslutar ju SJ suveränt och när det gäller järnvägstaxorna beslutar regeringen suveränt. Därför borde man kunna tänka sig att regeringen litet snabbare undanröjde ett sådant här irritationsmoment.

Den nuvarande ordningen leder till en del underligheter. Jag har exempelvis konstaterat att om man reser första klass kan man få åka buss på järnvägsbiljetten, men om man åker andra klass går inte det -- då måste man lösa en särskild biljett till bussen, och den blir i regel mycket dyr. Jag vet inte om det är en tendens att på något sätt belöna dem som har råd att åka första klass. Jag tycker att man socialt sett tvärtom skulle säga att de som åker andra klass behöver få åka på sin järnvägsbiljett även när de måste byta till buss.

Det finns som sagt många irritationsmoment, och det skulle vara bra från kundtjänstsynpunkt och för att attrahera människorna till att gynna SJ att ta bort dessa irritationsmoment så snabbt som möjligt. Jag hoppas att det nu kommer en extra påstötning så att vi får ett resultat.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Herr Henmark är lika underkunnig som jag om att detta inte är så enkelt att ändra som vilket rabattsystem som helst. Snitttaxan bygger på ett tekniskt förfarande som man måste tränga in litet djupare i innan man kan göra den radikala ändring som riksdagen har anmodat regeringen att uppdra åt SJ att vidta. Jag skall inte förlänga debatten med någon konkretisering av de svårigheter som här föreligger, men det bör ändå få sägas att det gäller att företa den sista biten av resan med buss på samma biljett som lösts för järnvägsresan. Herr Henmark och jag har varit med så länge att vi vet att det, för att det skall bli någon ekonomi i den busstrafik som skall betjäna resans sista mil, inte bara går att ta den procentuella del av det totala biljettpriset som skulle falla på den sista biten.

Men trots allt har riksdagen gjort detta uttalande, och regeringen har, som jag sade i mitt svar, uppdragit åt SJ att vidta erforderliga åtgärder. Jag skall, som herr Henmark här föreslår, gärna förvissa mig om hur långt arbetet har fortskridit.

Herr HENMARK (fp):

Herr talman! Eftersom herr kommunikationsministern tog detta exempel med den sista biten av en resa vill jag anföra ett aktuellt fall. En person skulle resa från Växjö till Vittsjö, en station som ligger ett par mil norr om Hässleholm på vägen mot Markaryd. Det är mycket fina förbindelser till Hässleholm. Det går en järnväg även till Vittsjö, men för att fortsätta resan med järnväg från Hässleholm till Vittsjö måste denne person vänta i två timmar. Det gick emellertid en SJ-buss till Vittsjö tio

minuter senare. Busslinjen löper parallellt med järnvägen, och den är väl insatt som något slags ersättning för att man har en dålig frekvens på järnvägstrafiken. Den här personen steg på bussen. Men han vägrades att resa med bussen utan att lösa ny biljett. Han måste betala 7:40 men fick samtidigt veta att han på Vittsjö järnvägsstation kanske kunde få restitution på biljettpriset för att han inte rest den sista biten med järnväg. Bara för att pröva den möjligheten begärde han restitution och fick väl någon krona tillbaka.

Det verkar inte särskilt fyndigt med en sådan administration och ett så underligt förfarings sätt. Det innebär ju ingen som helst standardökning att gå över från järnvägen och fortsätta resan med buss. En buss har inte någon högre standard, men ändå skall man få betala så mycket för att man reser med bussen. Jag tror att det är på tiden att vi ändrar på detta. Lika väl som det 1972 — jag tror att det var i maj — gick att införa denna snit taxa, tycker jag att man borde kunna ta bort denna till dess vi har fått ett genomtänkt förslag.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Vi är nog inte oense i så mycket, herr Henmark och jag. Men jag skall för fullständighetens skull ta ytterligare ett exempel som visar att det finns små hakar i det här resonemanget ur den enskilde resenärens synpunkt. Antag att herr Henmark eller jag reser med SJ på tåg en längre sträcka. Det visar sig att SJ på den sista biten av denna sträcka — låt oss säga att det är tre à fyra mil — aldrig har haft någon busstrafik. Däremot trafikeras den delen av ett privat bussföretag. Jag frågar då herr Henmark utan att kräva något svar: Skall vi också be att det privata bussföretaget, därest vi väljer att resa med buss den sista biten, transporterar herr Henmark eller mig på järnvägsbiljetten?

Herr HENMARK (fp):

Herr talman! Då man anlitar olika affärsföretag brukar man inte åberopa rabattmöjligheterna hos det ena affärsföretaget för det man köper hos det andra. Om man däremot köper två saker i samma affärsföretag brukar detta räkna ihop beloppen på en gemensam räkning. Det tycker jag borde kunna ske även i detta fall.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Men den resande rör ju inte för att det är ett privat bussföretag som kör den sista biten.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 12 Om en förstärkning av järnvägsspåren på sträckan Oxberg—Älvdalen

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr Rämgårds (c) i kammarens protokoll för den 14 februari intagna fråga, nr 74, och anförde:

Torsdagen den
21 februari 1974

Om en förstärkning av järnvägsspåren på sträckan Oxberg-Älvdalen

Herr talman! Herr Rämgård har frågat mig om jag vill redogöra för min uppfattning om en förstärkning av järnvägen Oxberg-Älvdalen så att arbetet på domänverkets anläggning för flistillverkning omedelbart kan igångsättas.

SJ och domänverket har haft överläggningar i denna fråga.

SJ gör för närvarande en kostnadsberäkning av nybyggnad och upprustning av berörda SJ-anläggningar samt en driftplanering av den beräknade trafiken. I anslutning härtil kommer en bedömning att ske av SJ:s möjligheter att ombesörja de planerade transporterna.

Med hänsyn till pågående beredning av frågan är jag inte beredd att göra något närmare uttalande.

Herr RÄMGÅRD (c):

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för svaret även om jag hade hoppats att det skulle ha varit något fylligare.

Det är synnerligen angeläget att den här frågan får en snar lösning. Norra Dalarna har som kommunikationsministern säkert känner till haft en stor arbetslöshet från mitten av 1960-talet, och den har haft till följd att många människor tvingats söka sig arbete på andra håll.

Under det senaste året har den negativa befolkningstrenden brutits, och en påtaglig förbättring i vad gäller befolkningsutvecklingen har inträtt. Ännu finns dock en mycket hög arbetslöshet i norra Dalarna, och därför betraktar vi det med stor tillfredsställelse att domänverket nu vill satsa på en flisterminal i Älvdalen. Domänverket, som här räknat på helt företagsekonomiska grunder, anser sig kunna sysselsätta ca 40 man under den första tiden för att sedan utöka verksamheten till omkring 60 man i s. k. treskiftsgång. Vad dessa arbetstillfällen betyder för en bygd av Älvdalens storlek kan jämföras med sysselsättning för 500–600 man i storstadsområdena.

Domänverket, som har egna skogar inom området, kommer till stor del att vara självförsörjande vad beträffar råvaran, dvs. klendimensioner och spillvirke. En av förutsättningarna för att flisterminalen skall bli verklighet är att transportfrågan blir ordnad på ett tillfredsställande sätt.

Domänverket har begärt att SJ skall bekosta en förstärkning av järnvägsdelen Oxberg-Älvdalen, men enligt de hittills hållna överläggningarna tycks man inte vid SJ vara benägen att göra denna investering på ca 2 miljoner kronor. SJ:s investering får inte ses bara mot bakgrund av den tillänkta flisterminalen utan också mot andra redan befintliga transportbehov inom området. Totalt sett tror jag att denna investering måste vara ekonomiskt riktig även för SJ.

Vad som är principiellt intressant i denna fråga – förutom den lokala aspekten – är att här står två statliga verk mot varandra. Båda lägger företagsekonomiska motiv som grund för sina ställningstaganden, vilket man kan förstå. Men risken vid de fortsatta överläggningarna mellan SJ och domänverket är att man kan komma fram till att det är bättre att placera flisterminalen på annan plats som ur transportsynpunkt är lämpligare. Detta för i sin tur med sig att kommunen mister det välkomna arbetstillskottet. I synnerhet som råvaran finns inom kommunen och kan förädlas skulle detta vara högst beklagligt.

Som jag ser det måste SJ ta sin del av kostnaderna. Om vi någonsin skall uppnå regional balans är järnvägen ett mycket viktigt instrument för detta.

Kommunikationsministern har ju själv uttalat att vi mera måste föra över den tunga trafiken på räls, men när man skall försöka omsätta det i praktiken blir det strax svårare. Har SJ inte fått direktiv om att arbeta med en sådan målsättning?

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Jo då, jag tycker att vi skall sträva efter ökade transporter för SJ. Men i det här aktuella fallet måste vi, herr Rämgård, avvakta de båda parternas förhandlingar. Det skulle se märkligt ut om vi mitt under pågående överläggningar mellan domänverket och SJ skulle gå in och tala om hur de skall göra. Det bästa är om de kan komma överens inbördes utan någon inblandning.

Jag hyser optimism i det aktuella fallet – i motsats till herr Rämgård, som redan tycks ha kastat in handduken. Jag tror fullt och fast på att dessa två parter är intresserade av en positiv lösning, och det för knappast frågan framåt om vi i förväg dömer ut det hela.

Herr RÄMGÅRD (c):

Herr talman! Vid de överläggningar som hittills förekommit har SJ redan sagt att SJ inte anser sig kunna göra några investeringar i det här fallet. Därför är jag rädd att vi kanske mister den här anläggningen i norra Dalarna, om det inte sker vissa påtryckningar.

Man pekar på att de s. k. trätågen från Oxberg till Mora har bekostats av skogsbolagen. Det har varit anledningen till att SJ inte tidigare gått in med några ekonomiska investeringar, och SJ vill inte heller göra det nu, utan domänverket skulle få stå för dessa kostnader.

Det är där konflikten ligger, och jag är rädd för att förhandlingarna kanske strandar.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Jag skall inte förlänga den här debatten, men jag vill upprepa att även statens järnvägar bör ha rättighet att få preciserade uppgifter innan man bestämmer sig. Vem som sedan skall betala det ena eller det andra vid en trafikinvestering av detta slag får bli beroende av vilket resultat parterna kommit till vid sina överläggningar. Det kan inte, såvitt jag förstår, vara något fel att SJ ber att få preciserade uppgifter om fördelningen på olika varuslag, vad som skall fraktas i form av flis och vad som skall fraktas i form av sågade trävaror, vilka destinationer det gäller, inlandsdestinationer, utlandsdestinationer osv. Det är vanlig enkel ordning när man skall komma överens med någon motpart i sådana här sammanhang.

Jag tror således att herr Rämgårds och min diskussion kommer litet för tidigt. Det kan bli andra tillfällen då vi får anledning att diskutera den här frågan ytterligare. Jag vill upprepa att jag för dagen inte har någon anledning att se pessimistiskt på den.

Överläggningen var härmed slutad.

Torsdagen den
21 februari 1974
*Ang. turtätheten
på järnvägslinjen
Ljusdal—Gävle*

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr *Westbergs* i Ljusdal (fp) i kammarens protokoll för den 15 februari intagna fråga, nr 77, och anförde:

Herr talman! Herr Westberg i Ljusdal har frågat mig om jag anser att det med hänsyn till avsikten med den pågående trafikplaneringen är lämpligt att minska antalet turer på järnvägslinjen Ljusdal—Gävle.

I samband med tidtabellsskiftet i juni varje år anpassar SJ tågförbindelserna till de aktuella resebehoven. Berörda kommuner informeras i god tid om vad förändringarna kommer att innebära. Eventuella synpunkter och önskemål beträffande den planerade trafiken beaktas i möjlig mån av SJ.

Utan att själv ta ställning till här ifrågakarande tidtabellsfråga så anser jag rent allmänt, att SJ skall ha möjlighet att vidta mindre genomgripande förändringar av trafiken utan hinder av att den regionala trafikplaneringen ej är genomförd.

Målsättningen bör dock vara att den totala trafikförsörjningen inom berörda region inte försämras.

Herr WESTBERG i Ljusdal (fp):

Herr talman! Först ett tack för svaret, som åtminstone i sin sista del var positivt. Kommunikationsministern säger: "Målsättningen bör dock vara att den totala trafikförsörjningen inom berörda region inte försämras."

Jag har tagit upp denna fråga på riksdagsplanet därför att den gäller viktiga principer enligt min mening. Man kan fråga t. ex.: Är det lämpligt att SJ föreslår eller genomför försämringar i kommunikationerna under tiden som arbetet med trafikplanen för regionen och länet pågår? Är det i överensstämmelse med statmakernas beslut i fråga om regionalpolitiken att lägga enbart kostnadsaspekter på en fråga av det här slaget?

Det gäller här trafikförsörjningen för ett viktigt regioncentrum med omland. Ljusdal tillhör därjämte de regioncentra där det enligt riksdagens beslut kunde bli nödvändigt att göra särskilda insatser för att regional service skall finnas tillgänglig. Det måste då sägas vara i högsta grad olämpligt att ett statligt verk går in för att försämra servicen — tvärt emot vad riksdagen beslutat.

Vi vet alla att just kommunikationerna och servicen på det området är av utomordentligt stor betydelse. Och det är en viktig tur det är fråga om att dra in. Utan att behöva avstå från nattsönnen får man genom den turen möjlighet till fram- och återresa samma dag till såväl Gävle som Stockholm och även god tid för utträttande av de ärenden som föranleder resan. Alla myndigheter på länsplanet är förlagda till Gävle. Landstinget har sin förvaltning där, och där ligger också länets centralsjukhus. Det är många som har ärenden dit, och för alla dem har denna tur stort värde. Genom att turen kan anslutas till annat tåg i Gävle för resa till Stockholm har den betydelse också för resenärer som ämnar sig dit.

Bra kommunikationer är en förutsättning för att en ort skall kunna leva och vidareutvecklas. Det är därför enligt min mening orimligt att SJ

utan att beakta regionalpolitiska effekter kan dra in den ena turen efter den andra enbart av kostnadsskäl. Det är de totala effekterna – även de psykologiska – som måste tas med i bedömningen. Vill man ha en godtagbar plan för den regionala trafikförsörjningen kan man inte acceptera att SJ drar in viktiga resemöjligheter. Därför ställer jag frågan till kommunikationsministern:

Är en åtgärd av det slag som jag här påtalat i överensstämmelse med de principer vi fastställt för regionalpolitiken och trafikförsörjningen?

Överläggningen var härmed slutad.

§ 14 Anmälades och bordlades Kungl. Maj:ts proposition nr 22 angående överlåtelse av staten tillhörig mark m. m.

§ 15 Anmälades och bordlades berättelserna

Nr 5 Styrelsens för riksdagsbiblioteket berättelse över bibliotekets förvaltning under år 1973

Nr 17 Riksdagens förvaltningsstyrelsens berättelse om verksamheten inom riksdagens förvaltningskontor under år 1973

§ 16 Meddelande ang. enkel fråga

Meddelades att följande enkla fråga framstälts, nämligen

den 20 februari av

Nr 82 Fru *Dahl* (s) till herr utrikesministern angående erkännande av Guinea-Bissau som självständig stat:

Hur långt har förberedelserna för ett svenskt erkännande av republiken Guinea-Bissau hunnit, och vilket resultat har diskussionerna med andra länders regeringar i denna fråga givit?

§ 17 Kammaren åtskildes kl. 15.17.

In fidem

SUNE K. JOHANSSON

/Solveig Gemert

Nr 27

Torsdagen den
21 februari 1974

*Ang. turtätheten
på järnvägslinjen
Ljusdal–Gävle*