

Onsdagen den 3 april

Kl. 19.30

Förhandlingarna leddes till en början av fru tredje vice talmannen.

## § 1 Anslag till vägväsendet, m. m.

Föredrogs trafikutskottets betänkande nr 1 i anledning av propositionen 1974:1 i vad avser utgifterna på driftbudgeten för budgetåret 1974/75 inom kommunikationsdepartementets verksamhetsområde jämte motioner.

Fru TREDJE VICE TALMANNEN yttrade:

I fråga om detta betänkande hålles gemensam överläggning för samtliga punkter. Under den gemensamma överläggningen får yrkanden framställas beträffande samtliga punkter i betänkandet.

I det följande redovisas endast de punkter, vid vilka under överläggningen framställts särskilda yrkanden.

*Punkten 2 (Vägväsendet)*

Kungl. Maj:t hade i propositionen 1974:1 bilaga 8 (kommunikationsdepartementet) framlagt förslag till medelsanvisning för budgetåret 1974/75 under de skilda väkanslagen m. m. Nämnda förslag innebar

att till Statens vägverk: Ämbetsverksuppgifter anvisades ett förslagsanslag av 8 700 000 kronor, att avräknas mot automobilskatteleden (punkten B 1, s. 65),

att till Drift av statliga vägar anvisades ett reservationsanslag av 1 155 000 000 kronor, att avräknas mot automobilskatteleden (punkten B 2, s. 65–66),

att till Byggnad av statliga vägar anvisades ett reservationsanslag av 745 000 000 kronor, att avräknas mot automobilskatteleden (punkten B 3, s. 66–67),

att till Särskilda byggnads- och förbättringsåtgärder avseende statliga vägar anvisades ett reservationsanslag av 200 000 000 kronor, att avräknas mot automobilskatteleden (punkten B 4, s. 67),

att till Bidrag till drift av kommunala vägar och gator anvisades ett reservationsanslag av 184 550 000 kronor, att avräknas mot automobilskatteleden (punkten B 5, s. 68),

att till Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator anvisades ett reservationsanslag av 343 600 000 kronor, att avräknas mot automobilskatteleden (punkten B 6, s. 68–69),

att under budgetåret 1974/75 statlig lånegaranti för lån avseende inköp av vägunderhållsmaskiner för vissa enskilda vägar beviljades intill ett belopp av 120 000 kronor, samt att till Bidrag till drift av enskilda vägar

Onsdagen den  
3 april 1974

---

*Anslag till vägväsendet, m. m.*

Onsdagen den  
3 april 1974

*Anslag till väg-  
väsendet, m. m.*

m. m. anvisades ett reservationsanslag av 83 000 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 7, s. 69–70),

att till Bidrag till byggande av enskilda vägar anvisades ett reservationsanslag av 26 800 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 8, s. 71),

att till Tjänster till utomstående anvisades ett förslagsanslag av 16 800 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 9, s. 71–72),

att till Avsättning till statens automobilskattemedelsfond anvisades ett förslagsanslag av 1 000 kronor (punkten B 10, s. 72--73).

I detta sammanhang hade behandlats motionerna

1974:124 av herr Åsling m. fl. (c, fp),

1974:308 av herrar Björk i Gävle (c) och Olsson i Sundsvall (c),

1974:312 av herr Gernandt (c),

1974:334 av herr Gernandt (c),

1974:487 av herr Fälldin m. fl. (c),

1974:498 av herrar Petersson i Ronneby (c) och Elmstedt (c),

1974:777 av herr Fälldin m. fl. (c) vari hemställdes att riksdagen hos Kungl. Maj:t uttalade sig för att anslaget Särskilda byggnads- och förbättringsåtgärder avseende statliga vägar för budgetåret 1974/75 kom till användning enligt de grunder som angetts i motionen,

1974:779 av herrar Gustafsson i Stenkyrka (c) och Nilsson i Visby (s),

1974:780 av herr Helén m. fl. (fp) vari hemställdes 1. att riksdagen uttalade att det under Särskilda byggnads- och förbättringsåtgärder avseende statliga vägar redovisade anslaget borde utnyttjas till fullo i enlighet med de riktlinjer som i motionen angivits och att vägverket fick i uppdrag att planera sin verksamhet med hänsyn till detta, 2. att riksdagen till Bidrag till drift av enskilda vägar för budgetåret 1974/75 anvisade ett i förhållande till Kungl. Maj:ts förslag med 4 500 000 kronor förhöjt reservationsanslag av 67 500 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen, 3. att riksdagen till Bidrag till byggande av enskilda vägar för budgetåret 1974/75 anvisade ett i förhållande till Kungl. Maj:ts förslag med 3 700 000 kronor förhöjt reservationsanslag av 30 500 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen,

1974:784 av herrar Johansson i Hållsta (c) och Andersson i Edsbro (c),

1974:785 av herrar Johansson i Skärstad (c) och Börjesson i Falköping (c),

1974:786 av herr Johansson i Skärstad m. fl. (c),

1974:793 av herrar Nilsson i Agnäs (m) och Åkerlind (m),

1974:799 av herr Stadling m. fl. (s, c),

1974:800 av herrar Svanström (c) och Andersson i Nybro (c),

1974:802 av herr Westberg i Ljusdal m. fl. (fp, c, m),

1974:1070 av fru Fredrikson m. fl. (c, fp),

1974:1081 av herr Magnusson i Nennesholm (c),

1974:1085 av herrar Oskarson (m) och Karl Bengtsson i Varberg (fp),

1974:1086 av herr Oskarson m. fl. (m, s, c, fp),

1974:1411 av herrar Andersson i Nybro (c) och Olof Johansson i

Stockholm (c),

1974:1412 av herr Andersson i Nybro m. fl. (c, m),

1974:1415 av herr Björck i Nässjö (m),

1974:1418 av herrar Carlshamre (m) och Johansson i Vrångebäck (m),

1974:1434 av herrar Johansson i Vrångebäck (m) och Carlshamre (m),

1974:1437 av herr Lothigius (m),

1974:1440 av herr Lothigius m. fl. (m) vari, såvitt nu var i fråga (punkterna A och B 1–2), hemställts att riksdagen skulle A. besluta att av anslaget B 4. Särskilda byggnads- och förbättringsåtgärder avseende statliga vägar 100 miljoner kronor skulle användas för byggande och 100 miljoner kronor för förbättringsåtgärder, B. hos Kungl. Maj:t hemställa om 1. förslag snarast möjligt till plan för de totala väginvesteringarna, 2. utredning och förslag angående införande av s. k. tullvägar i enlighet med vad i motionen anförts,

1974:1442 av herr Mattsson i Skee m. fl. (c),

1974:1443 av herr Mattsson i Skee m. fl. (c, fp),

1974:1449 av herr Westberg i Ljusdal (fp),

1974:1450 av herr Wirtén (fp) samt

1974:1451 av herr Ångström (fp).

Utskottet hemställde

1. att riksdagen för budgetåret 1974/75 anvisade

a. till Statens vägverk: Ämbetsverksuppgifter ett förslagsanslag av 8 700 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen,

b. till Drift av statliga vägar ett reservationsanslag av 1 155 000 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen,

c. till Byggande av statliga vägar ett reservationsanslag av 745 000 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen,

d. till Särskilda byggnads- och förbättringsåtgärder avseende statliga vägar ett reservationsanslag av 200 000 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen,

e. till Bidrag till drift av kommunala vägar och gator ett reservationsanslag av 184 550 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen,

f. till Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator ett reservationsanslag av 343 600 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen,

2. att riksdagen i anledning av departementschefens uttalanden – rörande vägplaneringen samt användningen av anslaget till Särskilda byggnads- och förbättringsåtgärder – samt motionerna 1974:777, 1974:780, yrkandet 1, och 1974:1440, yrkandena A och B 1, som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna vad utskottet i berörda frågor anförde,

3. att riksdagen skulle

a. medge att under budgetåret 1974/75 statlig lånegaranti för lån avseende inköp av vägunderhållsmaskin för vissa enskilda vägar beviljades intill ett belopp om 120 000 kronor,

b. med bifall till Kungl. Maj:ts förslag samt med avslag på motionerna 1974:487, yrkandet 2, och 1974:780, yrkandet 2, till Bidrag till drift av enskilda vägar, m. m. för budgetåret 1974/75 anvisa ett reservationsanslag av 83 000 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen,

Nr 55

Onsdagen den

3 april 1974

---

*Anslag till väg-  
väsendet, m. m.*

Onsdagen den  
3 april 1974

*Anslag till väg-  
väsendet, m. m.*

- c. med bifall till Kungl. Maj:ts förslag samt med avslag på motionerna 1974:487, yrkandet 1, och 1974:780, yrkandet 3, till Bidrag till byggande av enskilda vägar för budgetåret 1974/75 anvisa ett reservationsanslag av 26 800 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen,
- d. som sin mening ge Kungl. Maj:t till känna vad utskottet i övrigt anfört beträffande anslagsbehovet för enskilda vägar,
4. att riksdagen för budgetåret 1974/75 anvisade
  - a. till Tjänster till utomstående ett förslagsanslag av 16 800 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen,
  - b. till Avsättning till statens automobilskattemedelsfond ett förslagsanslag av 1 000 kronor,
5. att riksdagen skulle avslå motionen 1974:1449,
6. att riksdagen skulle avslå
  - a. motionen 1974:1411,
  - b. motionen 1974:1450,
7. att riksdagen skulle avslå motionen 1974:786,
8. att riksdagen skulle avslå
  - a. motionen 1974:1081,
  - b. motionen 1974:1085,
  - c. motionerna 1974:124 och 1974:1442,
9. att riksdagen skulle avslå
  - a. motionen 1974:308,
  - b. motionen 1974:498,
10. att riksdagen skulle avslå
  - a. motionen 1974:779,
  - b. motionen 1974:784,
  - c. motionen 1974:800,
  - d. motionen 1974:1415,
  - e. motionen 1974:1434,
  - f. motionen 1974:1451,
11. att riksdagen skulle avslå
  - a. motionen 1974:802,
  - b. motionen 1974:1086,
  - c. motionen 1974:1412,
  - d. motionen 1974:1418,
12. att riksdagen skulle avslå motionen 1974:1440, yrkandet B 2,
13. att riksdagen skulle avslå motionen 1974:1443,
14. att riksdagen skulle avslå motionerna 1974:312 och 1974:334,
15. att riksdagen skulle avslå motionen 1974:785,
16. att riksdagen skulle avslå
  - a. motionen 1974:793,
  - b. motionen 1974:799,
17. att riksdagen skulle avslå motionen 1974:1070 samt
18. att riksdagen skulle avslå motionen 1974:1437.

Reservation hade avgivits

1. beträffande införande av s. k. tullvägar av herrarnas Sven Gustafson i Göteborg (fp), Lothigius (m), Sellgren (fp) och Johansson i Wrångeback (m) som ansett att utskottet under 12 bort hemställa,

att riksdagen i anledning av motionen 1974:1440, yrkandet B 2, som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna vad reservanterna anfört rörande avgiftsfinansiering av vägar och broar.

*Punkten 3 (Trafiksäkerhet)*

Kungl. Maj:t hade under punkten C 1 (s. 74–77) föreslagit riksdagen att till Statens trafiksäkerhetsverk: Förvaltningskostnader för budgetåret 1974/75 anvisa ett förslagsanslag av 16 118 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

I detta sammanhang hade behandlats motionen 1974:1430 av herr Hermansson m. fl. (vpk) vari, såvitt nu var i fråga (punkten 1), föreslagits att riksdagen skulle besluta att under punkten C 1. Statens trafiksäkerhetsverk: Förvaltningskostnader för informationsverksamhet anvisa ytterligare 1 miljon kronor.

Utskottet hemställde

att riksdagen med bifall till Kungl. Maj:ts förslag och med avslag på motionen 1974:1430, yrkandet 1, till Statens trafiksäkerhetsverk: Förvaltningskostnader för budgetåret 1974/75 anvisade ett förslagsanslag av 16 118 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

Reservation hade avgivits

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

att riksdagen i anledning av Kungl. Maj:ts förslag och med bifall till motionen 1974:1430, yrkandet 1, till Statens trafiksäkerhetsverk: Förvaltningskostnader för budgetåret 1974/75 anvisade ett förslagsanslag av 17 118 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

*Punkten 5 (Bidrag till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägs-korsningar)*

Kungl. Maj:t hade under punkten C 4 (s. 80–81) föreslagit riksdagen att till Bidrag till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägs-korsningar för budgetåret 1974/75 anvisa ett reservationsanslag av 7 000 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

I detta sammanhang hade behandlats motionerna

1974:1074 av herr Håkansson i Rönneberga m. fl. (c) samt

1974:1430 av herr Hermansson m. fl. (vpk) vari, såvitt nu var i fråga (punkten 2), föreslagits att riksdagen skulle besluta att under punkten C 4. Bidrag till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägs-korsningar anvisa ytterligare 1,5 miljoner kronor.

Utskottet hemställde

att riksdagen skulle

1. med bifall till Kungl. Maj:ts förslag och med avslag på motionen 1974:1430, yrkandet 2, till Bidrag till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägs-korsningar för budgetåret 1974/75 anvisa ett reservations-

Nr 55

Onsdagen den  
3 april 1974

*Anslag till väg-  
väsendet, m. m.*

Onsdagen den  
3 april 1974

*Anslag till väg-  
väsendet, m. m.*

anslag av 7 000 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen,

2. avslå motionen 1974:1074.

Reservation hade avgivits

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

att riksdagen skulle i anledning av Kungl. Maj:ts förslag och med bifall till motionen 1974:1430, yrkandet 2, till Bidrag till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägs korsningar för budgetåret 1974/75 anvisa ett reservationsanslag av 8 500 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk):

Fru talman! I reservationen 2, knuten till detta betänkande, yrkas bifall till vpk-motionen 1430, som vill anvisa 1 miljon kronor utöver vad departementschefen förslagit för trafiksäkerhetsverkets informationsverksamhet. I reservationen anförs att gjorda undersökningar har visat stora brister i bilisternas kunskaper beträffande trafikmärken och trafikregler. Det är i och för sig inget sensationellt.

Jag är säker på att de flesta bilförare vet med sig att de har brister i sitt kunnande när det gäller sådana saker. Med hittillsvarande ordning har det ju också varit så att ingen bilförare har kollats på sina aktuella kunskaper, trots att lång tid kanske förflutit sedan vederbörande tog sitt körkort. Mot bl. a. den bakgrunden tycker vi det är oerhört viktigt, ja, en av de viktigaste punkterna i trafiksäkerhetsarbetet, att det bedrivs en kontinuerlig informationsverksamhet, med användande av så många kanaler som möjligt, för att nå ut till alla bilförare och naturligtvis till så många andra människor som möjligt. Informationsverksamheten syftar ju till att öka allmänhetens kunskaper om trafik och trafikregler och ge rekommendationer om uppträdande i trafiken.

Trafiksäkerhetsverkets informationssektion har här omfattande arbetsuppgifter, som från sektionens sida har indelats i

1. information till allmänheten i trafiksäkerhetsfrågor,
2. planläggning och genomförande av informationskampanjer för att öka trafikanternas kunskaper om trafikregler m. m.,
3. information om nya trafikregler,
4. samverkan med myndigheter, organisationer, trafiksäkerhetskommittéer och företag i informationsfrågor, samt
5. medverkan och tillsyn att trafikundervisning i alla skolor bedrivs enligt uppgjorda planer.

Olika arbetsgrupper är tillsatta för att i samband med planering och genomförande av trafiksäkerhetskampanjer och framtagning av kampanj- och informationsmaterial hålla kontakt med andra intressenter. Man har arbetsgrupper som arbetar med fortbildning av bilförare inom olika organisationer, likaså när det gäller mc-förare. Man har arbetsgrupper bland invandrare, för trafiksäkerhet i arbetsmiljö och en hel rad andra grupper.

En sak som vi i vår motion velat fästa uppmärksamheten på är behovet av att massmedia används för den här informationsverksamheten. Rätt

Onsdagen den  
3 april 1974

*Anslag till väg-  
väsendet, m. m.*

bedriven upplysningsverksamhet i massmedia bör vara av mycket stort värde för att befästa och öka allmänhetens kunskaper i trafiksäkerhetsfrågor. Inte minst TV borde i det hänseendet utnyttjas på ett helt annat sätt än för närvarande. Ett närmare samarbete mellan trafiksäkerhetsverket och TV kring en informationsverksamhet av det här slaget vore i hög grad önskvärt, och kan ett ökat anslag bidra till att sådant samarbete åstadkommes motiverar bara detta det högre anslaget.

Informationsverksamheten har utan tvivel betytt mycket för att öka allmänhetens förståelse för bl. a. användandet av bilbälten och reflexer, för att ta ett par exempel som visar den här verksamhetens betydelse. Vi anser som sagt att denna utgör en tung del i trafiksäkerhetsarbetet, och jag vill yrka bifall till reservationen 2.

I en vpk-motion, som behandlades förra året, nr 181, påtalades att frågan om bidrag till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägs korsningar blivit styvmoderligt behandlad. Vi yrkade då på en höjning av anslaget till denna verksamhet med 1 miljon kronor. Trafikutskottet konstaterade ju då också vid sin prövning av motionen att en betydande eftersläpning i medelstillelningen förelåg. Och utskottet ansåg med anledning av detta att under den kommande höstens budgetarbete borde en höjning av anslaget övervägas. Vi var för vår del inte nöjda med den skrivningen utan föreslog en omedelbar höjning av anslaget med 1 miljon kronor.

Från det här anslaget utgår statsbidrag till järnvägar för sådana säkerhetsanordningar — jag citerar nu direkt ur statsverkspropositionen — ”som huvudsakligen betingas av vägtrafikens säkerhetskrav. Statsbidrag utgår med högst 90 procent av beräknad skäligen engångskostnad för kryssmärke och annan säkerhetsanordning som vidtagits på grund av bestämmelserna i kungörelsen angående säkerhetsanordningar vid plankorsningar mellan järnväg och väg, annan trafiksäkerhetsfrämjande åtgärd till fördel för vägtrafiken såsom siktförbättring eller vägomläggning vid plankorsning, inklusive marklösen och ersättning för skada och intrång, samt med högst 45 procent av engångskostnad för automatisering av befintlig säkerhetsanordning.” Trafiksäkerhetsverket fäster stor vikt vid den här verksamheten, men verket påpekar att anslaget för ändamålet varit oförändrat sedan budgetåret 1965/66. Sedan den tidpunkten har kostnaderna för att utföra dessa säkerhetsanordningar ökat med ca 55 procent. Vid början av budgetåret 1972/73 förelåg godkända planer för åtgärder till en bidragsberättigad kostnad av sammanlagt ca 12,9 miljoner kronor. Under året har planer godkänts för ca 5,5 miljoner kronor. Med hänsyn till medelsläget har godkännande av vissa åtgärder senarelagts. Vid ingången av det nya budgetåret fanns obetalda räkningar för utförda åtgärder till ett sammanlagt bidragsberättigat belopp av 4 miljoner kronor samt godkända planer för ännu inte utförda åtgärder till en bidragsberättigad kostnad av 8 miljoner kronor.

Trafiksäkerhetsverket anser att en uppräknig av anslaget bör ske med 2 miljoner kronor med hänsyn till dels kostnadsfördyringarna, dels eftersläpningen i utförande av redan beslutade åtgärder, dels det stora behovet av säkerhetsåtgärder vid ytterligare ett flertal korsningar för vilka godkännande ännu inte skett med hänsyn till brist på medel för

Onsdagen den  
3 april 1974

*Anslag till väg-  
väsendet, m. m.*

utförandet.

Förmodligen med anledning av den debatt som förekom kring det här anslaget förra året föreslår nu departementschefen att anslaget räknas upp med 500 000 kronor. Mot bakgrund av vad trafiksäkerhetsverket anfört i den här frågan anser jag för min del att detta är för litet och yrkar bifall till reservationen 3, som innebär ett yrkande om ytterligare 1,5 miljoner kronor i enlighet med vad trafiksäkerhetsverket begärt.

Herr SVEN GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Fru talman! Tidningsläsare, radiolyssnare och TV-tittare har fått intrycket att årets riksdag huvudsakligen karakteriseras av lotterijippon och att det jämna mandatläget skulle omöjliggöra ett allvarligt politiskt arbete som ger positiva resultat. Anledningen till detta är den snedvridna nyhetsförmedling som vi fått uppleva de senaste veckorna. Med förundran har vi sett hela skocken av journalister nästan springa benen av sig för att få tag på någon syndare som tryckt på fel knapp, varit frånvarande eller gått emot sitt parti -- även i sådana fall då det rör sig om frågor där utgången eljest inte tillmäts någon avgörande politisk betydelse.

Däremot har de positiva resultat som det varit möjligt att uppnå under ett seriöst utskottsarbete kommit helt i skymundan. Det är klart att den parlamentariska situationen innebär stora svårigheter, men man bör inte förevisa det faktum att den möjliggjort ett ökat hänsynstagande till de synpunkter som läggs fram från olika håll på frågorna och att man kunnat nå fram till lösningar som varit till nytta för svenska folket -- lösningar som de olika partierna varit glada att kunna medverka till.

Detta är en sak som gäller samtliga riksdagens utskott. Jag skall emellertid nöja mig med några exempel från trafikutskottets arbete, eftersom det är ett betänkande från det utskottet som vi nu behandlar. Också där kan man någon gång hamna i en lottningssituation, som framgår av nästa ärende, men i det stora hela har vi kunnat finna gemensamma lösningar. Jag kan t. ex. nämna en ändring i lagen om överlastavgifter som vi enats om och som innebär bättre förhållanden för lastbilstrafiken utan att trafiksäkerhet eller vägarnas bärighet äventyras. För någon tid sedan beslöt vi om ett ökat anslag på 30 miljoner kronor till investeringar för SJ, vilket måste vara mycket betydelsefullt i en situation då vi anser att SJ bör öka sin aktivitet. Vi har vidare i utskottet färdigbehandlat fraktstödet till Norrland, där ändringar görs som är till nytta inte minst för de mindre företagen i stödområdet, och likaså har vi fattat beslut som kommer att underlätta Gotlandstrafiken.

Det betänkande som vi nu behandlar är ett av de mest positiva betänkanden om vägpolitiken som framlagts av trafikutskottet. Inget av de i utskottet representerade partierna är givetvis helt nöjt, men jag tror ändå att de övriga utskottsrepresentanter som kommer att uppträda här i debatten är överens med mig om att vi har nått fram till ett positivt resultat.

Vi har också kommit överens om att ge Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande en anslagshöjning på 200 000 kronor utöver det belopp som har föreslagits av departementschefen, att användas för den viktiga verksamhet som Barnens trafikklubb utövar. Det är en relativt

liten summa, men vi är säkra på att den kommer att ge stor utdelning i form av ökad trafiksäkerhet.

I det sammanhanget vill jag, fru talman, ta upp reservationerna 2 och 3, som herr Magnusson i Kristinehamn nu yrkat bifall till. Självfallet kan man motivera ytterligare ökade anslag till trafiksäkerhetsverket. Departementschefen har dock i år höjt anslaget till informationsverksamheten med 1,6 miljoner kronor, och utskottsmajoriteten tycker att vi i avvaktan på resultatet av den utredning som för närvarande pågår på trafiksäkerhetsområdet inte kan tillstyrka motionen. Självklart är att när vi får fram ett samlat förslag över vad vi skall göra för att höja trafiksäkerheten i landet blir det fråga om summor av en helt annan storleksordning än de som finns upptagna i de reservationer som här kommer i fråga.

Den andra av de reservationer som herr Magnusson i Kristinehamn talade om gäller bidrag till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägs-korsningar. Därvidlag är vi inom utskottet överens om att det finns ett stort behov av ökade medel. Förra året skrev utskottet att anslaget borde höjas. Vi noterar att departementschefen i år har höjt anslaget med en halv miljon kronor. Men fortfarande finns det en stor eftersläpning, och utskottet skriver på nytt i år att det med hänsyn till vad dessa anläggningar betyder för trafiksäkerheten är önskvärt att under höstens budgetarbete en förnyad höjning av anslaget övervägs. Eftersom vi har kommunikationsministern här i kammaren hoppas jag att han noterar detta utskottets uttalande och att vi under nästa år får en höjning av detta anslag.

Så, fru talman, vill jag gå över till vägfrågorna. Där har utskottet beslutat att ge Kungl. Maj:t till känna angelägenheten av att det läggs fram för riksdagen ett långsiktigt program för de totala väginvesteringarna inom landets olika delar. Vi har i betänkandet understrukt att detta snarast bör föreläggas riksdagen. Jag vill å utskottets vägnar understryka förhoppningen att det måtte vara möjligt att forcera arbetet i departementet med denna fråga. Vi har inom utskottet sett att den grupp som arbetar här har fått i uppgift att också göra en översyn av vägverkets och arbetsmarknadsstyrelsens olika roller i vägbyggnadsverksamheten, men vi vill uttrycka förhoppningen att detta inte skall försena gruppens arbete. I och för sig är det en separat fråga, som inte har något direkt samband med den mera långsiktiga frågan om vägplaneringen. Jag hoppas därför att det kommer att ordnas så, att detta antingen får tas upp separat eller också tas upp av gruppen i senare sammanhang men att det inte fördröjer ett långsiktigt program för väginvesteringarna, vilket det är mycket angeläget att vi får. Inte minst vägverket har flera gånger pekat på svårigheten för verket att planera arbetet utan att ha denna mer långsiktiga vägpolitik.

Fru talman! Årets statsverksproposition innehåller en nyhet i det att det finns ett särskilt anslag på 200 miljoner kronor som benämns Särskilda byggnads- och förbättringsåtgärder avseende statliga vägar. Det anslaget är avsett att kunna tas i bruk om Kungl. Maj:t finner det motiverat.

När vi i utskottet har behandlat den här frågan har vi, inte minst efter den föredragning som vägverkets generaldirektör haft i utskottet, kommit

Nr 55

Onsdagen den  
3 april 1974

*Anslag till väg-  
väsendet, m. m.*

Onsdagen den  
3 april 1974

*Anslag till väg-  
väsendet, m. m.*

fram till den mycket bestämda övertygelsen att dessa 200 miljoner kronor i dagens läge måste utnyttjas till fullo. Utskottets förslag till riksdagen innebär också att riksdagen skall till Kungl. Maj:t uttala, att det här anslaget till fullo skall utnyttjas och att vägverket redan nu får i uppdrag att planera sin verksamhet med hänsyn härtill. Utskottet fäster stor vikt vid detta. Det är av två skäl angeläget att så sker. Även om man räknar med dessa 200 miljoner kronor när anslaget ändå bara upp till det lägsta av de tre verksamhetsalternativ som vägverket har lagt fram. Dessutom har det blivit mycket kraftiga kostnadsstegringar för vägverket, beroende inte minst på de höjda oljepriserna.

Det är ju känt att generaldirektör Olhede har skrivit ett brev till kommunikationsministern, där han pekar på de stora kostnadsstegringarna. Under flera år har det varit en eftersläpning när det gäller beläggningen på vägarna, och vägverkets generaldirektör har pekat på att här pågår en kapitalförstöring på de svenska vägarna. Vissa år har man bara kunnat reparera en tredjedel av förslitningen, sedan har man kommit upp till hälften, och nu hade man hoppats att inte bara kunna reparera hela förslitningen utan också att under en tioårsperiod ta igen den eftersläpning som föreligger. Det såg mycket lovande ut under förutsättning att man kunde använda sig av dessa 200 miljoner kronor. Men så kom kostnadshöjningarna. Man har beräknat att för 1974 innebär de en ökning med 165 miljoner kronor. Asfaltpriserna har t. ex. stigit från 200 kronor till 470 kronor per ton från i höstas, och det påverkar naturligtvis vägverkets möjligheter att göra insatser. Jag hoppas att kommunikationsministern prövar denna fråga och överväger att lägga fram förslag om ytterligare medelstilldelning på tilläggsstat för att möta denna stora och oväntade kostnadsökning.

Det är angeläget att kunna se till att förslitningen på vägarna kan repareras i samma takt som förslitningen uppstår. Men dessutom finns mycket angelägna nybyggnadsbehov. Vägverket har i sina petita särskilt understrukit de samhällsekonomiska vinster som skulle uppstå om man får E 6 ombyggd på det sätt som vägverket har föreslagit. En sak som vägverket understrukit och som även utskottet finner mycket angelägen är nödvändigheten av att bygga om broar med otillräcklig bärighet. Detta har mycket stor betydelse, eftersom förekomsten av en enda bro med mindre bärighet än 10/16 ton på en vägsträcka som i övrigt kan användas för tung trafik innebär att hela vägsträckans bärighet minskas. I sina petita skriver vägverket: "Att låta en bros bärighet begränsa hela vägsträckans kapacitet borde inte vara ekonomiskt försvarbart." Nu har vägverket gjort en inventering i detta avseende och avser att fullfölja en del av detta ombyggnadsprojekt inom fyra år. Det hade i och för sig varit önskvärt att man kunnat förkorta den tiden.

Dessa 200 miljoner kronor i extra anslag, som utskottet förutsätter skall helt utnyttjas, skulle enligt departementschefens uttalande huvudsakligen användas för konjunkturpolitiska ändamål. Nu befaras det på vissa håll att detta innebär att man med motsvarande belopp kommer att reducera medlen för beredskapsarbeten inom vägväsendet. Om denna anslagsökning innebär att man ger 200 miljoner kronor mindre till beredskapsarbeten för vägarna än man eljest skulle ha gjort, då är det hela

Onsdagen den  
3 april 1974

*Anslag till väg-  
väsendet, m. m.*

inte värt någonting. Men i utskottet har vi tolkat departementschefens uttalande i statsverkspropositionen så, att det inte kommer i fråga att anslagen till beredskapsmedel skall påverkas av detta extra anslag på 200 miljoner kronor. Detta har vi sagt ifrån i utskottets betänkande.

När det gäller vägarna vill jag, fru talman, ta upp ytterligare bara en sak, nämligen frågan om de enskilda vägarna. Det föreligger motioner från folkpartiet och centerpartiet om en anslagsökning som vi anser vara mycket välmotiverad, och den blir inte mindre välmotiverad av de kostnadsökningar som uppstått. För statliga vägar finns det möjligheter att inom ramen för detta extra anslag på 200 miljoner kronor ta hänsyn till detta förhållande, men det anslaget kan ju bara användas för statliga vägar och inte för enskilda. Vi har emellertid, tillsammans med de övriga ledamöterna av utskottet, stannat för att uttala att särskild hänsyn måste tas till det enskilda vägnätets betydelse för näringslivet och kommunikationerna i allmänhet. Utskottet skriver: "Med hänsyn till vad departementschefen i anslagsfrågorna härom anfört har utskottet dock funnit sig kunna godtaga den av honom förordade medelsanvisningen för nästa budgetår. Utskottet förutsätter härvid att — därest behov av ökade medel för dessa ändamål till följd av energikrisen m. m. skulle uppstå — Kungl. Maj:t på tilläggsstat äskar härför erforderliga medel." Detta är ett uttalande som utskottet föreslår att riksdagen bringar till regeringens kännedom. Utskottet gör dessutom ett allmänt uttalande om vikten av att vägväsendet får tillräckliga medel.

Så vill jag, fru talman, bara ta upp ytterligare en sak som finns i detta betänkande. Det gäller den mycket omdiskuterade frågan om videokassetter till handelsflottan för att ge de ombordanställda möjligheter att följa TV-program genom videoband. Från redarhåll har man förklarat sig villig att betala själva utrustningen för 200 fartyg i första hand. Man hade sedan olika funderingar om hur själva frågan om programmen skulle lösas men kom till det resultatet att handelsflottans välfärdsråd skulle vara huvudman för denna verksamhet. I handelsflottans välfärdsråd finns en fond som för närvarande torde uppgå till 3 à 3,5 miljoner kronor. Från rådet hade man begärt att få disponera 1 miljon kronor av denna fond för kassett-TV-verksamheten.

Det har nu visat sig att vissa svårigheter föreligger att få fram ett beslut i frågan. Välfärdsrådet har fått en förfrågan från departementet beträffande uppläggningsplanen av projektet på längre sikt. Man har gett ett svar till departementschefen, men såvitt jag förstår har från departementets sida infördrats närmare upplysningar.

Denna fråga anses vara oerhört viktig för sjöfolket, vilket inte minst framgick av att man på Sjöfolksförbundets kongress hade antagit ett uttalande som man sedan tog tillbaka när man under hand hade fått reda på att departementschefen ansett sig kunna få ett beslut inom sex veckor, dvs. någon gång i april. Saken har tagits upp i denna kammare flera gånger, senast i en interpellation av herr Bergqvist från Göteborg, som också underströk kravet på ett snabbt beslut. Jag vill här ytterligare framhålla, att utskottet förutsätter att frågan snabbt löses. Det borde vara möjligt att börja verksamheten, även om man inte kan överblicka den under hela den kommande 5- eller 10-årsperioden, när apparaturen

Onsdagen den  
3 april 1974

*Anslag till väg-  
väsendet, m. m.*

redan är beställd och de anställda ivrigt väntar på att det hela skall komma i gång.

Jag skulle vara mycket tillfredsställd om departementschefen inför kammaren hade möjlighet att bekräfta att man snarast kan räkna med ett beslut och med att verksamheten skulle kunna börja senast vid halvårsskiftet. Detta skulle mycket uppskattas av dem som arbetar ombord.

Fru talman! Med detta vill jag yrka bifall till utskottets hemställan på samtliga punkter utom när det gäller mom. 12 under punkt 2, där jag anslutit mig till reservationen 1.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk) kort genmäle:

Fru talman! Herr Sven Gustafson i Göteborg säger att man självklart kan motivera högre anslag till trafiksäkerhetsändamål men att majoriteten i utskottet valt att avvakta den stora trafiksäkerhetsutredningens arbete. Trafiksäkerhetsarbetet innehåller ju många olika verksamheter, och alla behöver naturligtvis pengar.

Jag vill emellertid säga ytterligare några ord för att ytterligare motivera de av oss anförda yrkandena. I en PM som kommit från trafiksäkerhetsverket talar man just om att man äskat 3 miljoner kronor för sin informationsverksamhet. Av detta belopp räknar man med att 0,75 miljoner kronor skulle gå till automatiska prisjusteringar och man hänvisar till att departementschefens förslag kanske skulle innebära minskade inslag i massmedia i första hand.

Detta är i så fall en negativ utveckling, som jag här vill peka på. Vi har ju i vår motion sagt att just information i TV är ytterst värdefull för trafiksäkerhetsarbetet. Den konsekvens som enligt trafiksäkerhetsverket här kommer att uppstå är synnerligen beklaglig.

När det gäller bidrag till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägs korsningar säger trafiksäkerhetsverket, att under 1972 inträffade vid plankorsningar, där endast krysmärken och stoppmärken eller inget skydd alls fanns, 68 olyckor, varvid dödades 22 människor och skadades 20. Vid dessa plankorsningar förekommer alltså ett relativt stort antal olyckor som kan få allvarliga konsekvenser. Man säger vidare att inga som helst skyddsanordningar finns fortfarande vid ca 18 000 korsningar, varav ca 15 000 vid åker- och skogsvägar.

Allt det tyder på, tycker jag, att just det här avsnittet i trafiksäkerhetsarbetet är viktigt. Men det har, som jag sade förut, blivit styvmoderligt behandlat i fråga om anslagstilldelning. Det finns alltså skäl att tillstyrka trafiksäkerhetsverkets hemställan om ytterligare 2 miljoner kronor.

Herr SVEN GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Fru talman! I frågan om trafiksäkerheten vid järnvägs korsningar är herr Magnusson i Kristinehamn och jag helt överens. Inom utskottet hoppas vi som jag nyss sade, att statsverkspropositionen för nästa år redovisar en betydande höjning av detta anslag.

Departementschefen har i år höjt anslaget till trafiksäkerhetsverkets informationsverksamhet med 1,6 miljoner kronor, och det tycker jag vi skall notera med tillfredsställelse. Utan tvivel behövs det ytterligare

medel

Herr Magnusson i Kristinehamn tar upp de olika massmediernas roll i sammanhanget, och jag förstår att han särskilt åsyftar TV. Jag har den senaste tiden lagt märke till att en hel del trafikprogram har förekommit i TV:s ordinarie verksamhet. Här finns det möjligheter för trafiksäkerhetsverket att stimulera till program som har så stort informations- och uppmärksamhetsvärde att TV kan bekosta dem med sina anslag och inte behöver få extra anslag från trafiksäkerhetsverket för dem.

Det är alltså en viktig uppgift för trafiksäkerhetsverket att stimulera till att trafiksäkerhetsfrågor tas upp i TV:s ordinarie programverksamhet.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Fru talman! Herr Sven Gustafson i Göteborg bad mig bekräfta vad jag tidigare sade i denna kammare och i samband med Sjöfolksförbundets kongress i Göteborg för en tid sedan om kassett-TV vid handelsflottan. Vid dessa tillfällen sade jag att regeringen skall försöka fatta ett positivt beslut till halvårsskiftet i år. Jag kan skärpa mitt svar på herr Gustafsons i Göteborg fråga i dag så, att det bör vara möjligt att senast vid halvårsskiftet ha fattat det beslutet.

Herr SVEN GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Fru talman! Anledningen till att jag tog upp denna fråga var att statsrådets tidigare uttalande har tolkats så att ett beslut skulle vara fattat vid halvårsskiftet. Man kunde befara att det sedan skulle ta ganska lång tid att fullfölja detta beslut. Jag hoppas att jag får tolka statsrådets uttalande nu så, att ett beslut kommer att fattas snarast möjligt. Jag antar att departementschefen inte kan lova någonting ännu eftersom frågan inte är färdigbehandlad, men det är en förhoppning – också från herr statsrådets sida, förmodar jag – att verksamheten skall kunna påbörjas senast vid halvårsskiftet.

Herr CLARKSON (m):

Fru talman! Det är självklart att alla de beslut som denna kammare fattar berör landets medborgare på något sätt men fråga är om inte kvaliteten på och omfattningen av det svenska vägnätet berör mycket stora grupper omedelbart och på ett särskilt påtagligt sätt.

Det är av stor nationalekonomisk betydelse och av stor betydelse ur effektivitetssynpunkt att vi har ett vägnät som är i gott skick och som på bästa och effektivaste sätt tjäna sitt ändamål.

Vid behandlingen av årets statsverksproposition har trafikutskottet sagt ja till betydande anslagsökningen. Till drift av statliga vägar anvisas 1 155 miljoner kronor, till byggande av statliga vägar 745 miljoner kronor, till bidrag till drift av kommunala vägar och gator anvisas 184 550 000 kronor, vidare till byggande av kommunala vägar och gator 343 600 000 kronor, osv. Det är alltså miljardanslag det här är fråga om.

Jag föreställer mig att den debatt vi kommer att ha i dag inte blir av den omfattning och det innehåll som den som fördes i fjol. Jag erinrar om att vi då bl. a. talade om fasta förbindelser mellan Sverige och Danmark, vilket gav en alldeles extra krydda åt diskussionen. Jag

Nr 55

Onsdagen den  
3 april 1974

*Anslag till väg-  
väsendet, m. m.*

kommer att anknyta något till detta i det följande resonemanget, som särskilt berör reservationen 1 till trafikutskottets betänkande nr 1 år 1974.

För att återkomma till de stora anslagen är det likväl ett faktum att anslagen är otillräckliga för att hålla vägväsendet i Sverige i det skick som vi alla skulle vilja ha och bygga ut det till den omfattning som är önskvärd. Det statsfinansiella läget lägger hinder i vägen för att vi skulle kunna infria våra målsättningar. Jag hoppas att statsrådet till nästa år skall ha ännu större framgång när det gäller att inom regeringen påverka anslagsäskandena i positiv riktning — självfallet, herr statsråd, under förutsättning att vi har samma regering nästa år.

Men om det likväl skulle visa sig — vilket är naturligt att tro — att det blir svårt att få tillräckliga anslag finns det en möjlighet till, och det var den anknytning till de fasta förbindelserna mellan Sverige och Danmark som jag nämnde och som kunde ge uppslag även till lösningen av anslagsfrågan för det svenska vägväsendet, nämligen att försöksvis på något hundratal kilometer bygga motorvägar som trafikanterna skulle få betala för att använda. Det skulle betyda mycket för frigörande av kapital på andra områden inom det svenska vägväsendet om riksdagen ville gå in för att tillämpa en vägfinansieringspolitik av den sorten.

Om denna fråga är kontroversiell skulle man försöksvis, t. ex. vid någon sträcka utmed Vättern, där det redan finns goda alternativvägar — jag förutsätter att trafikanterna skall ha en valmöjlighet — pröva hur systemet skulle fungera. Jag vet att man försöker göra principiella invändningar, men i en bristsituation, ja, nästan en nödsituation när det gäller vägenslag, borde man kunna kosta på sig att pröva systemet. Vi vet att det tillämpas i andra länder. Det finns i Frankrike och Italien här i Europa, i Amerika och Mexico. Och överallt tycks det fungera tillfredsställande.

Det är känt av alla i kammaren att det har stor betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt, ur nationalekonomisk synpunkt och ur många andra högst rationella synpunkter att man får ett vägsystem som fungerar bra. Har vi inte råd på annat sätt skulle vi kanske kunna pröva avgiftsbeläggning. Det är själva provotanken jag har velat plädera för. Med den erfarenhet ett sådant prov skulle ge kunde kammaren sedan få möjlighet att ta ställning till ett fortsatt utbyggande av ett system med avgiftsbelagda vägar.

Jag yrkar, fru talman, med anledning av vad jag nu sagt bifall till reservationen 1 i det betänkande vi nu behandlar.

Herr DAHLGREN (c):

Fru talman! Jag vill i likhet med utskottets ordförande uttala min tillfredsställelse över den enighet som varit möjlig att uppnå i utskottet kring dessa väsentliga frågor. Utskottets ordförande har redogjort för det ökade anslaget och påpekat att utskottet framhåller, att vägverket redan nu bör få fullmakt att planera in detta nya anslag i sin verksamhet. Jag vill understryka vad utskottet skriver beträffande inriktningen av förbättringsåtgärder på det sekundära och det tertiära vägnätet eller över huvud taget på det vägnät där vägbroar med dålig bärighet utgör proppar

Onsdagen den  
3 april 1974

*Anslag till väg-  
väsendet, m. m.*

för en lång vägsträckning med i övrigt god bärighet.

Som utskottets ordförande framhöll, är situationen på grund av oväntade kostnadshöjningar för vägverket under år 1974 mycket besvärlig. Utskottet har därför sagt följande, som jag gärna vill citera: "Det bör vidare ingå i Kungl. Maj:ts befogenheter att i den mån arbetsmarknads-läget, kravet på en ändamålsenlig planering av verksamheten eller andra särskilda skäl motiverar det bemyndiga vägverket att under år 1974 resp. 1975 jämka de föreskrivna kostnadsramarna för dessa år, t. ex. genom att under andra halvåret 1974 i förväg ta i anspråk behövliga belopp av de medel under de kalenderårsberäknade anslagen, som kan bli anvisade för verksamhetsåret 1975."

Utskottet utgår också från att om anslagsmedlen till enskilda vägar icke är tillräckliga så skall Kungl. Maj:t begära anslag på tilläggsstat. Jag vill göra det tillägget att detta naturligtvis måste gälla även för byggande och drift av kommunala vägar och gator. Just på det området har energikrisens verkningar slagit hårt genom de kraftigt förhöjda priserna på olja, vilket måste leda till att kostnaderna ökar mycket starkt för kommunerna. Bägge dessa anslag är reservationsanslag, men jag utgår från att kommunerna kommer att hållas skadeslösa för den kraftiga kostnadsstegring som nu inträffar och som de inte råder över.

Jag har vidare noterat statsrådets svar på frågan om videokassetterna. Utskottet har med anledning av en centermotion från kollegerna i Göteborg skrivit starkt och enigt i denna fråga. Efter statsrådets svar här bör oron vara stillad och man kan förvänta sig att frågan får en lösning.

Fru talman! Det är med mycket stor tillfredsställelse som jag sammanfattningsvis konstaterar att det eniga utskottsbtänkande i huvudfrågorna som nu behandlas dels är ett uttryck för den vilja till samförstånd som har funnits i utskottet, dels syftar till en regionalpolitisk satsning, dels också leder till att pengar ställs till förfogande i en sådan omfattning att den pågående kapitalförstöringen inom vägnätet om möjligt kan upphöra.

Under många år har centerpartiet påtalat nödvändigheten av beslut i denna riktning, och det är nu bara att konstatera att utskottet i år står enigt bakom dessa bedömningar.

Fru talman! Jag yrkar bifall till utskottets förslag i dess helhet.

Herr HUGOSSON (s):

Fru talman! Utskottets värderade ordförande, herr Sven Gustafson i Göteborg, och herr Dahlgren har gett uttryck för tillfredsställelse över att trafikutskottet är enigt i den fråga som vi nu behandlar. Jag vill ansluta mig till den tillfredsställelsen och därtill föga en stor tillfredsställelse över att enigheten gäller departementschefens förslag på alla punkter. Med andra ord: I fråga om anslagstilldelningen till de olika vägändamål som tas upp i trafikutskottets betänkande nr 1 är vi helt ense om att följa de förslag som presenterats i statsverkspropositionen.

Jag kommer, fru talman, i mitt inlägg — som jag skall försöka göra så kort som möjligt — huvudsakligen att uppehålla mig vid punkten 2 i trafikutskottets betänkande, som handlar om vägväsendet.

Det är många miljoner, för att inte säga miljarder, som riksdagen om

Onsdagen den  
3 april 1974

*Anslag till väg-  
väsendet, m. m.*

en stund skall fatta beslut om. Det innebär att samtliga väganslag, om kammaren följer trafikutskottets förslag, kommer att öka under nästa budgetår. Driftanslagen höjs med ca 164 miljoner kronor, och av detta faller ca 130 miljoner på den statliga driften. Byggnadsanslagen räknas upp med 32 miljoner, och av dessa faller ca 20 miljoner på statliga vägar. Utöver detta har en nyhet kommit in i årets budget, nämligen ett konjunkturbetingat anslag på 200 miljoner kronor för byggnads- och förbättringsåtgärder avseende det statliga vägnätet. Totalt innebär detta att de ordinarie väganlagen nästa budgetår kommer att uppgå till 2 764 miljoner kronor, vilket är en ökning med 405 miljoner jämfört med innevarande budgetår.

Sammantaget är det således fråga om en avsevärd medelsförstärkning till vägväsendet, och det betyder att beläggningsarbetena kan utökas, att angelägna vägobjekt kan tidigareläggas och att viktiga länsvägar kan förstärkas i större omfattning än tidigare.

Fru talman! Jag skall något kommentera ett par detaljer i utskottets enhälliga betänkande, som gäller väganlagen. Det nya särskilda anslag på 200 miljoner kronor som finns upptaget i årets budget skulle enligt förslaget i statsverkspropositionen ställas till Kungl. Maj:ts förfogande för att användas i konjunkturpolitiska sammanhang. Utskottet har den enhälliga uppfattningen att dessa 200 miljoner bör utnyttjas under det kommande budgetåret och att vägverket redan nu skall få möjlighet att planera sin verksamhet med utgångspunkt i detta. Vi understryker att det härvid gäller att beakta de sysselsättningsmässiga effekterna. Jag vill liksom utskottets ordförande understryka vad utskottet här pekar på, nämligen möjligheterna att göra snabba ombyggnader av broar med otillräcklig bärighet, att starta angelägna nybyggnader, osv.

Utskottets skrivning på den här punkten innebär också att vi naturligtvis ansluter oss till det riksdagsbeslut som fattades nyligen på basis av inrikesutskottets betänkande nr 3, där man understryker vikten av att vägverket samråder med arbetsmarknadsverket för att just ta fram sådana objekt som sysselsättningsmässigt ger en god effekt men samtidigt är angelägna projekt ur vägpolitisk synpunkt.

Fru talman! Utskottet är alltså enhälligt när det gäller medelsanvisningen, och det är med stor tillfredsställelse som jag noterar att vi kunde komma överens om att följa Kungl. Maj:ts förslag även i fråga om anslagen till de enskilda vägarna. Här förelåg motioner från folkpartiet och centerpartiet om ökad medelstillelning på över 8 miljoner, men under utskottsarbetet har enighet som sagt kunnat uppnås kring Kungl. Maj:ts förslag.

Jag vill precis som utskottets ordförande notera de bekymmer som vägverket fått till följd av energikrisens verkningar. Utskottet vill även på den punkten ge sina synpunkter till känna i särskild skrivelse till Kungl. Maj:t.

Slutligen vill jag något kommentera den moderatmotion, som har resulterat i reservationen 1 av folkpartiets och moderaternas representanter i utskottet, i vilken man begär utredning och förslag angående s. k. tullvägar, dvs. att vi i det här landet skulle gå in för avgiftsbeläggning när det gäller våra motorvägar och eventuellt broar.

Onsdagen den  
3 april 1974*Anslag till väg-  
väsendet, m. m.*

Den som flyktigt läser utskottsmajoritetens uttalande i anslutning till motionen kanske tycker att vi inte nog eftertryckligt har avstyrkt motionen. Men vi hänvisar till det utförliga uttalande som vi gjorde förra året i anslutning till liknande motioner och krav. Från majoritetens sida säger vi alltså bestämt nej till att man inför tullvägar i det här landet. Vi tycker att det ur såväl trafikpolitisk som social och jämlikhetssynpunkt är helt olämpligt att tänka sig att gå fram den vägen.

Jag konstaterar att talesman för reservationen i år var herr Clarkson och inte herr Lothigius. Herr Clarkson nämnde i sitt inlägg att man skulle kunna pröva den här frågan i anslutning till en motorväg i närheten av Vättern. För två år sedan hade herr Lothigius och jag en diskussion om huruvida man skulle ha en tullbeläggning på motorvägen mellan Huskvarna och Gränna, och jag förmodar att det var den vägen som herr Clarkson hade i tankarna. Herr Clarkson sade ungefär som så att det finns fullgoda alternativ att använda. Ja, den motorvägen byggdes framför allt därför att den väg som tidigare stod till förfogande var en av Sveiges mest olycksdrabbade vägar. Det alternativ herr Clarkson erbjuder de människor som dagligen tvingas resa till sitt arbete i Jönköping och Huskvarna är alltså att de skall utnyttja en av Sveriges mest olycksdrabbade vägar. Det är uttryck för en cynism som jag inte hyser någon förståelse för.

Jag vill alltså klart understryka, fru talman, att utskottsmajoriteten på det bestämdaste tar avstånd från tanken att vi skulle ha någon form av avgiftsfinansiering när det gäller nationella vägar. Jämförelsen med de fasta förbindelserna över Öresund är inte möjlig att göra, därför att resandet över Sundet i väldigt stor utsträckning är en fråga om internationell trafik; och där har vi i dag en kostnad för transporter, eftersom vi måste betala på färjorna. Den avgiftsfinansiering som är tänkt vid den fasta förbindelsen över Öresund svarar mot de kostnader trafikanterna i dag får vidkännas för att transportera sig själva och sina fordon med de färjeförbindelser som finns.

Det går alltså icke, herr Clarkson, att jämföra nationella vägar med förbindelser som huvudsakligen tjänar ett internationellt syfte.

Fru talman! Jag vill slutligen med stor tillfredsställelse notera att kommunikationsministern verifierar det svar som han lämnade på en enkel fråga av socialdemokraten Jan Bergqvist från Göteborg beträffande TV-kassetter för sjöfolket och att frågan snart får en positiv lösning. Det svenska sjöfolket hälsar detta med stor tillfredsställelse.

Jag ber, fru talman, att få yrka bifall till trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 1 på alla punkter.

Herr SVEN GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Fru talman! Jag talar inte med så stora bokstäver som herr Hugosson beträffande de avgiftsbelagda vägarna. Jag konstaterar vad utskottet skriver på s. 17, att under hänvisning till vad utskottet sagt och i avvaktan på resultatet av utredningsarbetet avstyrker utskottet motionen. Reservationerna skriver i sin reservation — vilken ju icke innebär något tillstyrkande av motionen — att utskottets yttrande i denna del borde ha gått ut på att en omprövning av frågan är motiverad.

Onsdagen den  
3 april 1974

*Anslag till väg-  
väsendet, m. m.*

Så förfärligt stora skillnader är det alltså inte i skrivsättet. Man kan ha olika uppfattningar om detta, men jag har för min del svårt att säga att det är otillständigt att ta upp avgift på en väg i Sverige, medan det är högst acceptabelt att ta upp avgift på en väg som går mellan Sverige och Danmark.

Det här är ju en mindre sak i betänkandet, men jag har ändå velat säga detta som förklaring.

Anledningen till att jag begärde ordet, fru talman, var emellertid det som herr Hugosson började sitt anförande med. Det kan verka litet egendomligt när representanter för oppositionen stiger upp och uttrycker sin stora tillfredsställelse med att vi efter ett seriöst och ingående arbete i utskottet har lyckats komma fram till en gemensam hållning i de väsentliga frågorna och herr Hugosson sedan säger att det är ju en samling kring Kungl. Maj:ts förslag. Ja, men i så fall hade vi inte behövt några långa överläggningar – då hade vi bara kunnat säga att vi godkänner Kungl. Maj:ts proposition. Jag tycker emellertid inte att det finns någon anledning att dölja att vi på väsentliga punkter har gjort påpekanden hos Kungl. Maj:t.

För det första har vi uttalat att en långsiktig vägplanering snarast skall föreläggas riksdagen.

För det andra har vi sagt att det anslag på 200 miljoner som avsågs vara ett extra anslag, vilket skulle disponeras om Kungl. Maj:t så finner för gott, enligt riksdagens beslut detta år under alla förhållanden skall disponeras till fulla och att vägverket redan nu skall ta med det i sin planering.

För det tredje har vi velat klart uttala angelägenheten av att vägväsendet på längre sikt tillförs ökade resurser i syfte att öka framkomligheten och trafiksäkerheten på våra vägar.

När det slutligen gäller de enskilda vägarna har vi begärt anslag på tilläggsstat efter den prövning som görs i departementet.

Jag är glad över att vi har kunnat komma överens, herr Hugosson. På väsentliga punkter är detta i enlighet med de förslag som framlagts av departementschefen, men det finns ingen anledning att dölja att det har varit ett arbete där vi tagit hänsyn till varandras synpunkter och att vi tack vare det har kommit fram till en gemensam lösning.

Herr CLARKSON (m) kort genmäle:

Fru talman! Den som inte känner herr Hugosson närmare och hörde med vilken emfas han talade om dessa ting skulle förmodligen ha trott att herr Hugosson gjorde det till en stor social fråga och en jämlikhetsfråga om vi skall ha tullväg eller inte här i landet. Men nu känner vi ju till herr Hugossons agitatoriska beteende och kan därför ta hans tal litet kallare och lugnare än vi annars skulle ha gjort. Jag är också övertygad om att herr Hugosson en dag kommer att tala med lägre stämma och mycket mera positivt om denna fråga än han har gjort i kväll. Jag tror nämligen att den kalla utvecklingen så småningom kommer att tvinga oss inte bara till att på försök införa utan till att utvidga och utveckla den här finansieringsformen för betydande vägsträckor.

Om sedan vägen vid Gränna råkade vara ett olyckligt valt exempel

finns det otaliga andra vägsträckor i landet som skulle lämpa sig för en dubbling. Tanken bakom tullvägsystemet är självfallet att vi skall få ökade resurser till det övriga vägnätet och därigenom större möjligheter att göra det trafiksäkert och ekonomiskt, och då faller ju herr Hugossons beskyllningar i det avseendet platt till marken.

Herr HUGOSSON (s) kort genmäle:

Fru talman! För undvikande av varje missförstånd vill jag än en gång upprepa, herr Sven Gustafson i Göteborg, att också jag är tillfreds med att trafikutskottet har kunnat nå enighet i dessa viktiga frågor. Men det är ju ändå inte fel att konstatera, att när det gäller medelstilldelningen är vi enhälliga i utskottet om att följa departementschefens förslag; och det var det jag underströk.

Herr Clarkson sade att jag har ett agitatoriskt beteende och att jag så småningom kanske får tala med lägre stämma i de här frågorna. Ja, det är möjligt att jag har ett agitatoriskt beteende och att min stämma inte är särskilt lågmäld. Men när herr Clarkson bemötte mig här kom han inte med ett enda sakskäl varför vi skall gå in för att avgiftsbelägga nationella vägar.

Vidare sade herr Clarkson att vi skulle få mera pengar att förfoga över för annat vägbyggande, om vi avgiftsfinansierade vissa motorvägar och större broar. Det har jag väldigt svårt att förstå. De medel som erfordras för att bygga de motorvägar som då i framtiden skulle avgiftsfinansieras måste ju upplånas på kapitalmarknaden och där tas ur det utrymme som är tillgängligt för det ordinarie vägbyggandet. Jag kan alltså inte finna att det är något skäl för att införa ett avgiftssystem som -- enligt min och majoritetens uppfattning -- har den felaktiga sociala effekt som jag har talat om, och som skapar ojämlikhet i samhället. Vi tycker att det är fel att det skall finnas vägar som bara kan utnyttjas av dem som har pengar i sin plånbok.

Herr SVEN GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Fru talman! Den fasta förbindelsen över Öresund kan -- om den kommer till stånd -- bara användas av människor som har pengar i sin plånbok. Att byggandet av den förbindelsen inte kommer att belasta övrig väginvestering i landet beror på att man genom avgifterna skapar ett samhällsekonomiskt utrymme för investeringen, och det gäller vare sig man gör denna investering i vårt land eller utomlands. -- Men den frågan är som sagt inte den väsentliga i sammanhanget.

Jag är mycket förvånad över herr Hugossons sätt att argumentera här. Det passar inte riktigt ihop med den anda, i vilken dessa frågor diskuterades i utskottet. Här säger herr Hugosson att vi visserligen kommit överens men att det är om Kungl. Maj:ts förslag. När det gäller anslagen har vi följt Kungl. Maj:ts linje, säger herr Hugosson. Vi höjde anslaget till Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande med 200 000 kronor. På vilka telepatiska vägar har Kungl. Maj:t framlagt det förslaget? Det har inte nått oss. Här finns också ett förslag om 200 miljoner kronor som skulle användas därest Kungl. Maj:t finner detta motiverat. Vi vet inte huruvida Kungl. Maj:t skulle ha använt dem, om

Onsdagen den  
3 april 1974

*Anslag till väg-  
väsendet, m. m.*

regeringen t. ex. plötsligt hade gjort en helt annan konjunkturbedömning. Men riksdagen säger nu att dessa 200 miljoner kronor skall användas fullt ut under alla förhållanden. Om herr Hugosson menar att 200 miljoner mer eller mindre inte betyder någonting för vägverksamheten, då förstår jag hans argumentering – annars inte.

När vi i ett seriöst samarbete i utskottet har kommit överens är det väl ändå ganska onödigt att här försöka kamma in billiga partipolitiska poäng.

Herr CLARKSON (m) kort genmäle:

Fru talman! Jag medger att frågan om tullvägar inte gör det berättigat med så höga tonlägen som herr Hugosson har startat med här. Men man skall kanske inte bara tystna inför så höga stämmor utan protestera, framför allt när de kommer med oriktigheter.

Förslaget om tullvägar försvarade jag dock med sakskäl, herr Hugosson. Jag sade att medel på det sättet skulle frigöras – vilket nu också herr Sven Gustafson i Göteborg intygat -- för det övriga vägnätet i landet och att man därigenom faktiskt skulle förbättra trafiksäkerheten och ekonomin även på sådana sträckor.

Visserligen är det tillgängliga kapitalet inom landet i den situationen oförändrat, men skattevägen har i och för sig ett inbyggt filter som gör att hur mycket pengar som helst inte kan strömma in där och således fördelas på vägarna. Pengarna till ett avgiftsfinansierat vägsystem skulle visserligen tas ur samma kapital men inte prioriteras på det sätt som gäller för skattepengar. Det är väl ett sakskäl som herr Hugosson måste acceptera. Sociala skillnader behöver inte förstoras om man tillämpar ett tullvägssystem – särskilt inte om man använder det på försök för att se vart det bär hän. Det är kanske den tyngre trafiken – som många tycker är den mest trafikfarliga, lastbilstrafik, godstransporttrafik -- som kommer att utnyttja det systemet och därmed göra de andra vägarna ännu mera trafiksäkra än de annars skulle vara.

Även om vi är tidigt ute med dessa tankar skall herr Hugosson ta det litet försiktigt i de här frågorna och inte flyga för högt; då kanske han inte hör motståndarens argument, och det är synd när de är så värdefulla som just i detta fall!

Herr HUGOSSON (s) kort genmäle:

Fru talman! Jag vill säga till utskottets värderade ordförande att mitt inlägg i kväll inte har syftat till att ge några billiga partipolitiska vinster. Jag har sagt att det är bra att utskottet varit enigt om de viktiga grundläggande frågorna. Jag har också noterat att vi när det gäller medelstillelningen till väganslagen har varit överens om att följa det förslag som framlades i statsverkspropositionen – och det förhåller sig ovedersägligen på det sättet. Jag har svårt att förstå att det skulle innebära att jag tar hem partipolitiska vinster.

Det är riktigt, herr Gustafson i Göteborg, att vi från vår sida har varit med om att öka anslaget till NTF med 200 000 kronor. Och vi har gjort det med gott samvete därför att vi menar att det arbete som NTF utför har stor betydelse för trafiksäkerhetsfrågorna i det här landet.

Onsdagen den  
3 april 1974

*Anslag till väg-  
väsendet, m. m.*

Fru talman! Jag tror inte att herr Clarkson tjänar på att vi fortsätter debattera avgiftsfinansiering av vägarna.

Herr HALLGREN (vpk):

Fru talman! I motionen 489 till årets riksdag har vänsterpartiet kommunisterna yrkat att lotsskyldighet för fartyg som trafikerar svenska kustfarvatten, kanaler och insjöar införes, dock med vissa undantag som har anförts i motionen. Liknande krav restes i en motion, nr 1358, till förra årets riksdag.

Utskottet har i år liksom 1973 inte ansett att motionsyrkandet bör föranleda någon åtgärd från riksdagens sida. Motionen 489 avstyrks med i stort sett samma motivering som 1973 års motion. En skillnad kan dock utskottet i år hänvisa till, nämligen att det har uppdragits åt sjöfartsverket att skyndsamt slutföra sammanställningen och utvärderingen av erfarenheterna av gällande bestämmelser om skyldighet att anlita lots samt att i anslutning härtill överväga behovet av att skärpa ifrågavarande bestämmelser. Resultatet av verkets överväganden skulle redovisas till kommunikationsministern före den 1 april i år. Här hänvisas också till att sjöfartsverket tagit upp frågan om skärpt lotsplikt i farledsutredningen.

Utskottet har således i år en något mer realistisk motivering för att inte nu förorda någon åtgärd i anledning av vårt motionsyrkande. Vpk:s representant har i anledning härav inte heller ansett det nödvändigt med en reservation utan har den här gången nöjt sig med ett särskilt yttrande till trafikutskottets betänkande. Där förutsätts det att de synpunkter som har anförts i vår motion verkligen kommer att beaktas och att sjöfartsverkets utvärderingar av erfarenheterna av de sedan 1970 tillämpade reglerna skall utmyнна i förslag om en avsevärd skärpning. Vi anser det vara en mycket viktig och nödvändig sak. Helt klart står dock att det från redarkapitalet kommer att resas starka invändningar mot införandet av generell lotsplikt i den form som vänsterpartiet kommunisterna nu motionerat om två år i rad.

I mitt anförande den 28 mars vid fjolårets riksdag framförde jag den synpunkten att rent ekonomiska intressen vägs mot sjöfolkets säkerhet och miljöintressena. Ett sådant förhållande kan vi naturligtvis inte acceptera hur länge som helst. Därför anser vi att en skyndsamt behandling av frågan är nödvändig. Detta styrks bl. a. av ett av Thunrederier AB avgivet yttrande över farledsutredningen. På s. 1 i detta yttrande sägs följande om tanken på lotstväng:

”Om lotstväng införes för kusttonnaget, som för närvarande i relativt begränsad omfattning anlitar lots, kommer detta uppenbarligen att leda till överflyttning av gods från kustsjöfart till lastbilstransporter.”

På s. 2 i samma yttrande står:

”Om utredningens förslag genomföres skulle sannolikt lots- och farledskostnaderna ungefär fördubblas för sjöfarten på Sverige och även detta kan få samhällsekonomiska effekter som borde ha övervägts.”

På s. 4 under rubriken lotstväng kommer man med samma gnällande om kostnader. Där sägs:

”När det gäller kustsjöfarten skulle det föreslagna lotstvängbetaget bli förödande. Som tumregel kan man säga att lotsen kostar i avgift ungefär

Onsdagen den  
3 april 1974

Anslag till väg-  
väsendet, m. m.

lika mycket som hela fartygets besättning kostar per timme.”

Vilka bedömningsgrunder man har utgått från vet jag inte. Skulle lotsavgiften vara så rasande hög eller är besättningens löner så låga att detta verkligen kan stämma? Det är möjligt att det sistnämnda är fallet, eftersom Sjöfolksförbundet i årets avtalsrörelse varit tvingat att varsla om stridsåtgärder för att få sina krav igenom. Även där visar redarna sin oinhet.

På s. 6 i samma yttrande berörs miljöriskerna. Här framförs den meningen att miljöskador till mycket liten del är orsakade av fartygshaverier. Kanske hade den meningen varit något mer förstäelig, om yttrandet avgivits före det inträffade haveriet med oljetankern utanför Skånekusten. Det är dock avgivet i år och så sent som i mars månad.

Redan här kan konstateras att redarkapitalet med all kraft kommer att motverka en ändring av lots- och fyrkungörelsen i den riktning som vi har motionerat om och som i stora delar sammanfaller med den syn på frågan som sjöfartsverket har givit uttryck för bl. a. i farledsutredningen. Frågan måste därför hållas under ständig uppsikt så att det inflytelserika och mäktiga redarkapitalet inte får möjlighet att i negativ riktning påverka denna för sjöfolket men även för hela landet ytterst viktiga fråga. Detta är vi mycket betänksamma inför. Vi anser också att utskottet borde ha uttalat som sin mening att en skärpning av lotsbestämmelserna är påkallad av säkerhets- och miljöskäl.

Enligt vår mening har frågan fått en mera positiv behandling i år än 1973, men jag skall i motsats till de tidigare talarna avvakta med att uttala min tillfredsställelse. Jag väntar till dess att man har kommit med ett förslag som verkligen sammanfaller med de yrkanden vi har ställt.

Fru talman! I anledning härav har vi heller inget yrkande från vänsterpartiet kommunisterna. Vi vill bara poängtera att vi också i fortsättningen noggsamt kommer att följa upp denna fråga.

Herr MAGNUSSON i Nennesholm (c):

Fru talman! I det betänkande från trafikutskottet som nu är föremål för riksdagens behandling upptas också motionen 1081, där jag hemställer att riksdagen som sin mening skall uttala att av de medel som ställs till vägväsandets förfogande under rubriken B 4 Särskilda byggnads- och förbättringsåtgärder avseende statliga vägar en del bör ställas till länsvägförvaltningarnas förfogande i enlighet med vad som anförs i motionen.

Vilka områden var det då som jag hade att föreslå för användningen av dessa pengar? Jo, fru talman, när utskottets ordförande räknade upp en del områden som vägverket hade tryckt på i sina petita så glömde han ett område. Vägverket säger nämligen följande -- och kommunikationsministern har tagit fram det i statsverkspropositionen om de ca 1 000 kilometer dåliga vägar som finns mellan de mindre tätorterna och kommuncentra: ”Kommunindelningsreformen har ökat kravet på goda vägförbindelser mellan i första hand kommuncentra och övriga tätorter i kommunerna. Av betydelse för att erhålla fungerande kommuncentra är ett vägnät med god standard. Grusvägen upplevs av trafikanten som störande både miljömässigt, med bl. a. dammproblem, och med hänsyn

till restid. Samtidigt är grusvägen onödigt kostsam för väghållaren redan vid måttlig trafikintensitet. År 1974 beräknas ca 1 000 km av vägnätet som förbinder tätorter med mer än 200 invånare med kommuncentra bestå av grusväg.”

Jag anser att man borde kunna ställa en del av ifrågavarande medel till länsvägförvaltningarnas förfogande, så att de kunde försöka uppfylla det löfte vi fick av regeringen vid kommunsammanläggningen om att vägar mellan de mindre tätorterna och kommuncentra skulle rustas upp.

Att jag i min motion har tagit upp det andra området är förorsakat av uttrycket ”andra skäl”, som används i samband med förslaget om dessa 200 miljoner kronor i kommunikationsministerns äskande. Om man använder dessa pengar enbart för att påverka konjunkturen, kommer de endast sådana områden till godo där det råder arbetslöshet, kanske ständig sådan, och inte sådana områden, som kanske mer än några andra, behöver ett bra vägnät. De områden där näringslivet expanderar och som inte har någon större arbetslöshet blir i så fall utan pengar för upprustning av vägarna. Det gäller inte bara den bygd där jag själv bor, utan helt säkert också många andra. Den förda vägpolitiken har i detta avseende lett till att vi inom näringsintensiva områden har betydligt sämre vägnät än på andra håll. Om någon eller några av trafikutskottets värderade ledamöter skulle vilja offra en del av sin dyrbara tid på att åka till våra bygder och se hurdana förhållandena är där, skall jag gärna ställa mig till förfogande. Det är bygder där det tack vare duktiga och framsynta företagare och skickliga arbetare har skapats och fortfarande skapas arbetstillfällen men där man lider av dåliga vägar. Det har gått så långt att en del företag själva har bekostat beläggning med grus, och ratat ut de tväreste vägkrökarna. De har sedan av vägverket hotats med stämning för egenmäktigt förfarande. Dessa företag har själva kostat på förbättringar av vägarna för att man skulle kunna frakta den materiel de behöver och de produkter som framställs.

Jag har i min motion velat belysa denna situation. Om jag säger att man i utskottet har ”behandlat” den, måste jag sätta detta ord inom citationstecken – jag ifrågasätter nämligen om ”behandlingen” gjort skäl för det namnet – men i varje fall berörs motionen på en och en halv rad i betänkandet.

Jag har velat föra fram dessa synpunkter därför att det är viktigt att alla de som bor utefter dessa vägar skall kunna använda dem för att komma till och från sina kommuncentra och därför att företagen är beroende av dessa vägar för sitt fortbestånd och sin utveckling. Jag har, fru talman, på grund av att det inte finns någon reservation fogad till betänkandet, ingen anledning att yrka bifall till min motion, men jag lovar att återkomma nästa år.

Herr OSKARSON (m):

Fru talman! Mitt ärende gäller utbyggnad av Europaväg 6. Jag tar upp frågan i anslutning till den motion som är väckt av de halländska riksdagsmännen, motionen 1086.

Låt mig först slå fast att det finns vissa ljuspunkter under de senaste årens utveckling i vad gäller den här frågan men att det också finns mörka

Nr 55

Onsdagen den  
3 april 1974

*Anslag till väg-  
väsendet, m. m.*

Onsdagen den  
3 april 1974

*Anslag till väg-  
väsendet, m. m.*

sidor.

Jag vill börja med att citera vad vägverket säger i sin petitaframställning:

”Den reellt sjunkande byggnadsvolymen de senaste åren innebär att många objekt som redan borde ha förverkligats skjuts på framtiden. Stora samhällsekonomiska förluster görs därigenom årligen. E 6 genom Halland kan tjäna som exempel på en sådan väg som med nuvarande knappa medelstildelning inte kan byggas om på många år.”

Vägverket fortsätter:

”Trafikarbetet skulle” — på en utbyggd motorväg — ”utförts på 2/3 av den tid det tar på nuvarande E 6. För lastbilstrafiken kan visas att vinsten av en utbyggd motorväg blir ca 20 milj. kr. per år räknat enbart efter tidsvinsterna. För personbilstrafiken beräknas vinsten till ca 4 milj. persontimmar eller ca 20 milj. kr. per år räknat efter 5 kr. per persontimme.

Vinsterna stiger minst i takt med trafikökningen, d. v. s. åtminstone en fördubbling på 15 år.

En snabbare utbyggnad av E 6 skulle därtill haft en betydande regionalpolitisk effekt.”

Så långt vägverket.

Några ord om hur läget är i dag.

E 6 genom Halland hade på 1950-talet en relativt god standard jämfört med övriga vägar i landet. Förbättringarna på E 6 under 1960-talet och den del som har gått av 1970-talet har emellertid inte skett i tillräckligt snabb takt i förhållande till den kraftiga trafikutvecklingen. Detta förhållande belyses också av vägverkets kvalitetsgradering av våra vägar. Enligt denna hade drygt 80 procent av E 6 genom Halland godtagbar standard år 1960. För närvarande har endast 30–40 procent godtagbar standard. Andelen icke godtagbar standard har ökat med över 50 procent. I värderingen konstateras också att det finns i landet ingen Europaväg eller riksväg med någon längd som har så låg standard eller som har försämrats så kraftigt i relation till trafikens utveckling som E 6.

Att få förståelse hos trafikutskottet i vad gäller E 6 tycks vara en ganska hopplös uppgift. Varje gång — och det är åtskilliga gånger nu som trafikutskottet har haft tillfälle att behandla liknande motioner — gömmer sig utskottet bakom vägverket och säger att det är vägverket som gör prioriteringarna. Och sedan slår sig utskottet till ro. I år skriver utskottet:

”Under hänvisning till vad utskottet i det föregående anfört samt då enligt utskottets uppfattning de av motionärerna aktualiserade frågorna bör prövas i den för handläggning av vägärenden stadgade ordningen avstyrks motionerna i fråga.”

Denna motivering gäller för avstyrkande av flera motioner, bl. a. motion 1086 angående utbyggnad av riksväg E 6 på sträckan Fjärås–Frillesås samt anvisande av medel härför. Det tycks vara för mycket begärt att trafikutskottet skulle uttrycka en mening om hur man ser på problemet E 6 och utbyggnadstakten.

”Om inte utbyggnaden av E 6 påskyndas blir det stopp för yrkestrafi-

ken." Så uttrycker sig ordföranden i Yrkesförarrådet om situationen på E 6. Transportarbetareförbundet framhåller att varje arbetare har självklar rätt till en dräglig arbetsmiljö. E 6 är en av landets största arbetsplatser, framhåller förbundet, och samtidigt en av de allra farligaste.

Detta är alltså uttalanden som gjorts av dem som har sin dagliga gärning på denna väg.

Jag sade inledningsvis att det finns vissa ljusa punkter i utvecklingen, och låt mig slutligen, fru talman, komma till dessa.

Den 10 december förra året uppvaktades kommunikationsminister Bengt Norling angående E 6 av en mycket bred representation från Halland. Mottot för uppvaktningen var: "Sveriges längsta trafikproblem – väg E 6 genom Halland." Vid detta tillfälle uttalade statsrådet Norling enligt vittnesbörd bl. a. följande: Jag är intresserad av att E 6 genom Halland prioriteras så långt som det är möjligt. Vidare sade han: De nya utredningar man gjort och som bl. a. gäller arbetsmiljöfrågorna för dem som har E 6 som sin arbetsplats är mycket intressanta. Kommunikationsministern sade också: Jag skall ta del av dessa utredningar och se hur de kan påverka de framtida besluten.

Sedan besökte herr Norling Halmstad den 20 januari i år och yttrade då enligt dagspressen: "Utbyggnaden av E 6 till motorväg måste påskyndas så att den är färdigbyggd i början av 80-talet. — — — Man bör kunna satsa mera pengar på utbyggnad av Europaväg 6."

Låt mig säga, herr kommunikationsminister, att dessa uttalanden noterades med mycket stor tacksamhet av oss hallänningar. Men ord räcker inte långt, utan vad vi väntar på är resultat. Om dessa ord inte följs av konkreta åtgärder blir det inte en meter mer motorväg på E 6.

Men, fru talman, vi har ändå noterat att kommunikationsministern har fått upp ögonen för och förstår problemet E 6. Därför vill jag sluta med att vädja till kommunikationsministern från — vågar jag påstå — hela Halland: Gör någonting konkret åt problemet E 6 och gör det snart!

I detta anförande instämde herrar Andréasson i Falkenberg (s), Hedberg (s) och Karl Bengtsson i Varberg (fp).

Herr ÅSLING (c):

Fru talman! I motionen 124 har föreslagits en utredning angående särskilt vägbroanslag, så att större vägbroprojekt kan komma till utförande utan att inkräkta på vägbyggandet i övrigt.

Motionen hänvisar till vissa speciella förhållanden, bl. a. i Jämtlands län där Storsjön med sina djupa vikar splittrar upp de centrala delarna och väsentligt försvårar kommunikationerna med länscentrat Östersund. Detta förhållande har aktualiserat tre broföretag: broar över Sandsundet, Vallsundet och Rödösundet.

De två förstnämnda broprojekten är relativt kostnadskrävande, och det har därför hittills inte funnits möjlighet att föra upp dem på vägverkets planer. Resultatet skulle i så fall ha blivit att det inte funnits kvar några ekonomiska resurser för att inom rimlig tidsrymd genomföra likaledes angelägna vägprojekt inom länet. Det tredje projekt som jag

nämnde har av andra skäl fått vänta. Samtidigt har emellertid driftkostnaderna för färjorna på dessa leder stegrats kraftigt och gjort broar till ett allt lönsammare alternativ. Det är mot denna bakgrund som vi motionärer menat att det vore angeläget att bryta ut broprojekt av denna karaktär från de ordinarie väganslagen och anvisa medel i särskild ordning. Det var för övrigt, som utskottet mycket riktigt påpekar, det motivet som förelåg för det tidigare storbroanslaget.

Utskottet refererar nu i sitt utlåtande den inventering av färjleder som vägverket företagit och den utvärdering av detta material som förestår. Utskottet förutsätter därvid att de i motionen åberopade synpunkterna kan vinna beaktande, och detta gäller också de arbetsmarknadspolitiska aspekterna, som inte minst i Jämtlands län har sitt stora och särskilda intresse.

Jag vill avslutningsvis, fru talman, notera att utskottet som något av en programförklaring i motionens anda förutsätter att de i motionen anförda skälen för genomförande av de aktualiserade broprojekten skall beaktas av vägmyndigheterna vid den revidering av femårs- och fördelningsplanerna som förestår och som skall ske 1975.

Fru talman! Mot denna bakgrund har jag inget yrkande.

Herr SVEN GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Fru talman! Det har kommit fram intressanta synpunkter i de anföranden som hållits från olika motionärens sida. Jag vill bara i korthet kommentera dem.

I fråga om lotsplikten har tillkommit det förhållandet att sjöfartsverket nu ingett sitt yttrande till departementet. Vi kan väl förvänta oss att man inom departementet gör den prövning som är nödvändig. Det är inte som herr Hallgren trodde redarna som bestämmer om man i detta land skall ha lots eller inte. Prövningen sker inom departementet, sedan man där hört olika parter, och därvid har givetvis sjöfartsverkets bedömning stor vikt.

En del oro har åstadkommit ute i landet, därför att farledsutredningen, som gjordes inom sjöfartsverket gick mycket långt när det gäller lotsplikt; man föreslog t. o. m. att alla fartyg på över 50 ton skulle vara försedda med lots. Detta skulle innebära krav på en ökning av lotskåren som vore orealistisk. Sjöfartsverket har i sitt yttrande helt tagit avstånd från utredningens förslag och gått in för en mera realistisk linje.

Jag vill gärna nämna att utskottet i just detta sammanhang pekat på vikten av att tillräckliga resurser beviljas för vidareutbildning av lotsar. När vid ett tillfälle ett stort tankfartyg togs in i Östersjön, hände det att ett par lotsar, som aldrig tidigare sett ett sådant fartyg annat än på fotografi, fick lotsuppdraget. Lotsningen företogs nog med andan i halsen. Vi vill därför understryka vikten av att vidareutbildningen av lotsar får tillräckliga resurser.

Herr Magnusson i Nennesholm sade att jag hade glömt vissa områden när det gällde vägarna. Nej, jag hade inte glömt dem, men det är omöjligt att i ett anförande beröra alla områden. Jag vill dock gärna framhålla, att extraanslaget på 200 miljoner kronor bl. a. är avsett just för sådana ändamål som herr Magnusson nämnde.

Onsdagen den  
3 april 1974

*Anslag till väg-  
väsendet, m. m.*

Herr Oskarson tyckte att trafikutskottets inställning när det gäller E 6 var ganska hopplös. Han trodde att vi ansåg att vägverket skall sköta prioriteringarna. Det anser vi inte på något sätt. På sidorna 7–10 i betänkandet har vi mycket utförligt skildrat den beslutsprocess som föregår ett vägbygge. Vägverket gör givetvis upp förslag, men det är länsstyrelsen, som nu har lekmanrepresentanter, som efter hörande av länsvägnämnden gör dessa prioriteringar.

Nu har vägverket satt E 6 mycket högt på sin lista, och herr Oskarson citerade vad vägverket har uttalat om vad det skulle betyda samhälls-ekonomiskt och trafiksäkerhetsmässigt om utbyggnaden av E 6 påskyndades. Trafikutskottet har ingen annan uppfattning än vägverket i frågan om att i största möjliga utsträckning försöka påskynda utbyggnaden av E 6. Beträffande användandet av de extra 200 miljoner kronorna säger utskottet särskilt ifrån att det är viktigt att angelägna nybyggnadsprojekt inte eftersättes, och utbyggnaden av E 6 är just ett sådant projekt.

Till herr Åsling vill jag slutligen säga att en av anledningarna till att man tog bort det speciella storbroanslaget var att med nuvarande teknik är vägen och bron ganska integrerade med varandra. Förut byggde man bara en bro där man inte kunde ha väg. Nu projekterar man vägen och bron i ett sammanhang. Det är en av anledningarna till att detta anslag togs bort. En annan anledning är att man från utskottets sida inte tror att ett särskilt storbroanslag skulle medföra mera pengar. Det innebär bara att det sker en uppdelning inom ramen för nuvarande anslag.

Det är alltså inte så rationellt med ett särskilt storbroanslag, och det är detta som ligger bakom utskottets ställningstagande.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk):

Fru talman! Herr Sven Gustafson i Göteborg säger att det inte är rederiintressena som bestämmer vilken form av lotsplikt vi skall ha här i landet. Men det är ganska bläögt att tro att inte de starka rederiintressena skulle ha någon inverkan på utformningen av lotsplikten.

Det var väl så att farledsutredningens förslag gick ut på att det skulle vara lotsplikt för fartyg över 50 ton. I förslaget fanns emellertid en hel del undantag som gjorde att bestämmelserna inte blev så skärpta som man skulle kunna förledas att tro av vad herr Gustafson i Göteborg sade.

Herr OSKARSON (m):

Fru talman! Vad jag närmast efterlyste, herr Sven Gustafson i Göteborg, var någonting i utskottets skrivning där man kunde skönja vilken syn trafikutskottet hade på problemet med och utbyggnadstakten av E 6, men jag har inte funnit någonting därom.

Vägstyrelsens och länsvägnämndens prioriteringar är fullt klara och de ligger högt. Men det hjälper föga för det är ändå vägverkets planer som är avgörande, och dessa är i sin tur beroende av de anslag som står till förfogande. Jag noterar med tillfredsställelse, herr Gustafson i Göteborg, den långtidsplan som utskottet efterlyser och bestämt uttalar sig för. Men nu gällande flerårsplan för byggande av riksvägar innebär inte någon som helst förbättring vad gäller E 6 genom Halland. Där pågår för närvarande endast vissa begränsade arbeten som jag tror herr Gustafson i Göteborg

Onsdagen den  
3 april 1974

*Anslag till väg-  
väsendet, m. m.*

känner till och som gäller sträckan mellan Halmstad och Falkenberg. Nästa etapp blir en utbyggnad av E 6 sträckan Fjärås söder om Kungsbacka ned till Frillesås. Den etappen ryms inte inom nuvarande flerårsplan. Man beräknar att denna sträcka skall kunna öppnas för trafik först år 1979. Detta överensstämmer dåligt med den oerhörda trafikökningen och den stora trafikbelastningen på E 6.

Herr Magnusson i Nennesholm inbjöd trafikutskottet att komma och åka på vägarna i Småland. Jag skulle gärna inbjuda er att komma och åka på vägarna i Halland, men samtidigt vill jag varna er för den stora olycksrisken på E 6.

Herr MAGNUSSON i Nennesholm (c):

Fru talman! Utskottets värderade ordförande sade att utskottet i sitt betänkande, där man talade om de 200 miljonerna, bl. a. menade att de skulle användas just på de områden som jag i min motion omnämmt som lämpliga. Därför förvånar det mig när utskottet på s. 13 besvarar motionen och skriver att utskottet inte funnit sig kunna biträda motionsyrkandet utan avstyrker motionen. Det rimmar inte riktigt väl. Men om det nu är så som utskottets herr ordförande säger är jag bara tacksam.

Herr SVEN GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Fru talman! Till herr Magnusson i Nennesholm vill jag säga att hans motion innebar att man skulle öronmärka vissa belopp som skulle gå till särskilda regioner, och det vill inte utskottet tillstyrka. Det är dock så att själva beloppet är avsett för bl. a. arbeten av den karaktär som herr Magnusson avser.

Sedan vill jag till herr Oskarson säga att det i vägverkets olika alternativ finns olika tidsplaner för utbyggnad av E 6 genom Halland, beroende på hur mycket pengar vägverket får till sitt förfogande. Här skulle de 200 extra miljonerna ha kunnat ge vissa möjligheter -- om det nu inte blivit som det tyvärr blev att de stora kostnadsfördyringarna på grund av energikrisen kan komma att lägga hinder i vägen.

Herr MAGNUSSON i Nennesholm (c):

Fru talman! Jag vill inte öronmärka några pengar -- om man läser motionen framgår det klart. Jag talar där om 1 000 kilometer av vägnätet som består av grusvägar, och delar av sådana vägar finns överallt i landet, antar jag. Likaså är det troligt att det finns expansiva områden överallt i landet. Det var alltså inte fråga om några öronmärkta pengar, utan jag föreslog att en del pengar skulle ställas till vägförvaltningarnas förfogande just till sådana här ändamål.

Herr SVEN GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Fru talman! De 200 miljoner kronor som nu ställs till förfogande är avsedda för vägverket i dess planering, och vägverket handlar genom sina länsorgan.

*Punkten 1*

Utskottets hemställan bifölls.

*Punkten 2*

M o m. 1–11

Utskottets hemställan bifölls.

M o m. 12

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

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 1 punkten 2 mom. 12 röstar ja, den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 1 av herr Sven Gustafson i Göteborg m. fl.

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

Ja — 249  
Nej — 73

M o m. 13–18

Utskottets hemställan bifölls.

*Punkten 3*

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

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 1 punkten 3 röstar ja, den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 2 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 — 304  
Nej — 17

Nr 55

Onsdagen den  
3 april 1974

*Anslag till väg-  
väsendet, m. m.*

Onsdagen den  
3 april 1974

*Stöd till icke lönsam busstrafik*

*Punkten 4*

Utskottets hemställan bifölls.

*Punkten 5*

M o m. 1

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 1 punkten 5 mom. 1 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 — 305  
Nej — 17

M o m. 2

Utskottets hemställan bifölls.

*Punkterna 6–19*

Kammaren biföll vad utskottet i dessa punkter hemställt.

## § 2 Stöd till icke lönsam busstrafik

Föredrogs trafikutskottets betänkande nr 9 i anledning av propositionen 1974:1 i vad avser anslag för budgetåret 1974/75 till statligt stöd till icke lönsam busstrafik jämte motioner.

Kungl. Maj:t hade i propositionen 1974:1 bilaga 8 (kommunikationsdepartementet) under punkten E 19 (s. 163–165) föreslagit riksdagen att till Statligt stöd till icke lönsam busstrafik för budgetåret 1974/75 anvisa ett reservationsanslag av 33 000 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

I detta sammanhang hade behandlats motionerna

1974:486 av herrar Fälldin (c) och Helén (fp) vari hemställdes att riksdagen skulle 1. besluta att krav på kostnadstäckning inte skulle uppställas som villkor för att statsbidrag skulle utgå för busstrafik, 2. besluta att statsbidrag skulle utgå med 50 procent av det verkliga underskottet, dock med 75 procent till kommun i inre stödområdet samt till Gotlands kom-

mun, 3. hos Kungl. Maj:t anhålla om förslag till höstriksdagen angående stöd till kollektivtrafiken i skärgårdarna enligt grunder liknande dem som gällde för busstrafik samt 4. hos Kungl. Maj:t anhålla att referenstaxan utformades i samarbete med Svenska kommunförbundet på i motionen angivna grunder,

1974:1438 av herr Lothigius m. fl. (m) vari hemställdes att riksdagen skulle 1. besluta a) att krav på viss kostnadstäckning inte skulle uppställas som villkor för att statsbidrag skulle utgå, b) att statsbidrag skulle utgå med 50 procent av underskottet, dock med 75 procent inom inre stödområdet samt till Gotlands kommun, 2. hos Kungl. Maj:t hemställa om a) revidering av referenstaxan i enlighet med vad som anförts i motionen, b) förslag till stöd till kollektivtrafiken i skärgårdarna motsvarande det stöd som gällde för busstrafik samt

1974:1446 av herr Sellgren m. fl. (fp) vari hemställdes att riksdagen hos Kungl. Maj:t begärde en översyn av reglerna för det statliga stödet till olönsam lokal landsbygdstrafik senast i samband med slutförandet av den regionala trafikplaneringen.

Utskottet hemställde  
att riksdagen skulle

1. till Statligt stöd till icke lönsam busstrafik för budgetåret 1974/75 anvisa ett reservationsanslag av 33 000 000 kronor, att avräknas mot automobilskattmedlen,

2. med bifall till motionerna 1974:486, yrkandena 1, 2 och 4, 1974:1438, yrkandena 1 a och b samt 2 a, och 1974:1446, sistnämnda motion såvitt nu var i fråga, som sin mening ge Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört rörande upphävande av kravet på kostnadstäckning samt om bidragets storlek och referenstaxans utformning,

3. med bifall till motionerna 1974:486, yrkandet 3, och 1974:1438, yrkandet 2 b, som sin mening ge Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört rörande förslag till höstriksdagen angående stöd till kollektivtrafiken i skärgårdarna enligt grunder liknande dem som gällde för busstrafiken,

4. avslå motionen 1974:1446 i de delar den ej behandlats under punkten 2 ovan.

Reservationer hade avgivits

1. beträffande kravet på kostnadstäckning samt beträffande storleken av utgående statsbidrag och referenstaxans utformning av herrar Mellqvist (s), Hjorth (s), Hugosson (s), Rosqvist (s), Östrand (s), Johansson i Ämål (s) och Magnusson i Kristinehamn (vpk) som ansett att utskottet under 2 bort hemställa,

att riksdagen skulle avslå motionerna 1974:486, yrkandena 1, 2 och 4, samt 1974:1438, yrkandena 1 a och b samt 2 a, och 1974:1446 i vad den avsåg gällande bestämmelser rörande kostnadstäckning, bidragets storlek och referenstaxans utformning,

2. beträffande de trafikförhållanden som rådde i skärgårdarna av herrar Mellqvist (s), Hjorth (s), Hugosson (s), Rosqvist (s), Östrand (s), Johansson i Ämål (s) och Magnusson i Kristinehamn (vpk) som ansett att

utskottet under 3 bort hemställa,

att riksdagen skulle avslå motionerna 1974:486, yrkandet 3, och 1974:1438, yrkandet 2 b.

Herr HJORTH (s):

Fru talman! Det här ärendet behandlade vi också föregående år. Det gällde då ändrade bestämmelser för bidrag till olönsam linjetrafik med buss på landsbygden. Med hänsyn till den pågående regionala trafikplaneringen avsågs reformen bli genomförd i två etapper, varvid stödet till regional trafikservice skulle komma vid ett senare tillfälle. Riksdagens beslut i fjol omfattade alltså riktlinjer för stödet till den lokala trafikservicen.

Trafikutskottet, som då – liksom kammaren – ägnade frågan en mycket ingående behandling, underströk vikten av att tillfredsställande kollektiv trafikförsörjning upprätthålls i våra landsbygds- och glesbygdsområden. Det ansågs vara en förutsättning för att de av riksdagen uppställda regionalpolitiska målen skulle kunna uppnås.

I propositionen 53 år 1973 föreslog regeringen ett statsbidrag med högst 35 procent av underskottet samt för lokal trafikservice inom det inre stödområdet ett förstärkt stöd med normalt högst 50 procent. Utskottet fann vid sina överväganden det befogat med en högre bidragsprocent än vad Kungl. Maj:t hade föreslagit, detta med hänsyn till de kostnadsåterverkningar som förslaget skulle kunna få för kommunerna. Med anledning av motioner i den riktningen höjdes, i enlighet med vad bussbidragsutredningen föreslagit, bidragsdelen till 50 procent respektive 75 procent för det inre stödområdet.

De borgerliga partierna var ändå inte helt nöjda, utan lade i reservationer fram längre gående förslag, som skulle ha medfört större utgifter för staten. Kvar står emellertid att riksdagen i stort var överens om de i propositionen redovisade riktlinjerna för ett reviderat bussbidragssystem, som – det vill jag understryka – skall träda i kraft den 1 augusti i år.

Mot den bakgrunden var det kanske litet överraskande att de borgerliga partierna skulle återkomma i år med ungefär samma förslag som i fjol, innan det nya bussbidragssystemet fått sin chans att visa vad det går för. Nåväl. Trafikutskottet har lika seriöst som vanligt behandlat de återkommande förslagen. Trots aktningvärda försök från socialdemokraternas sida har det inte lyckats att överbrygga motsättningarna.

Genom ändrade majoritetsförhållanden i utskottet är det denna gång socialdemokrater och vpk som svarar för reservationerna. Även om det i år är bara två reservationer, så innehåller de i stort sett alla skiljaktiga punkter från i fjol.

Reservationen 1 avser sålunda kostnadstäckningen, bidragets storlek och referenstaxan. Vi reseranter vill – liksom majoriteten förra året – inte vara med om att släppa kravet på kostnadstäckning. Enligt de beslut som fattades föregående år skall bidraget utgå till högst två dagliga dubbelturer på en landsvägslinje med högst 50 procent av underskottet, under förutsättning att lägst 60 procents kostnadstäckningsgrad uppnås i trafiken. För det inre stödområdet skall bidrag utgå med högst 75

Onsdagen den  
3 april 1974

*Stöd till icke lönsam busstrafik*

procent vid minst 50 procents kostnadstäckning. Vi anser att kostnadstäckningskravet främjar en planmässig avvägning mellan trafikutveckling och trafikresurser för att uppnå en rationellt utformad trafik. Jag vill erinra om de möjligheter som enligt fjolårets beslut finns att efter särskild prövning medge avvikelser. Vi förutsätter också att all rimlig hänsyn tas till de särskilt ömmande fallen.

I fråga om statsbidraget är skillnaden mellan majoriteten och reservanterna den att de borgerliga ledamöterna vill ta bort ordet högst före procentsatserna. Det väsentliga är väl att anslaget som föreslås räcker till för att utge de angivna bidragen. Vi har fått lugnande uppgifter om att det belopp som föreslås räcker inte bara till bidrag med 50 respektive 75 procent utan även till de avvikelser i fråga om kostnadstäckningskravet som kan behöva göras.

När det gäller referenstaxan vill majoriteten ha en närmare anknytning till de taxor som gäller inom flera olika företag. Vi reservanter tycker att SJ:s nuvarande taxa minus 10 procent täcker den nivå som man eftersträvar.

Reservationen 2 gäller skärgårdstrafiken, och där vill utskottsmajoriteten återigen skriva till Kungl. Maj:t om ett stöd liknande det som gäller för busstrafiken.

Nu tog ju riksdagen så sent som i höstas ett uttalande om att de speciella trafikförhållanden som råder i skärgårdarna bör ge anledning till att införa ett stöd liknande det som kommer att gälla för busstrafiken. Vi förutsatte också att dessa frågor skulle tas upp i samband med utredningsarbetet på det trafikpolitiska området. Detta arbete pågår som bekant fortfarande, och innan alla uppgifter om trafikbehov och trafikplanering kommit in och bedömts är det ju svårt att göra någonting. Nog för att postverket uppmanar oss att skriva brev, men det skulle bara bli en upprepning av det vi skrev för några månader sedan.

Vi tar för givet att frågan om ö- och skärgårdsförbindelsemas ordnande kommer att aktualiseras under arbetet med den regionala trafikplaneringen. Därför är det enligt vår mening onödigt att ånyo göra en påminnelse om detta.

Jag yrkar alltså bifall till reservationerna 1 och 2.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk):

Fru talman! Det nya bidragssystemet för olönsam lokal landsbygds- trafik, vilket träder i kraft den 1 augusti i år, har såvitt jag förstått i stort tagits emot positivt ifrån kommunernas sida. Villkoret för att man skall få bidrag är ju att kommunerna upprättar lokala trafikförsörjningsplaner. Kommunerna får alltså på ett helt annat sätt än tidigare engagera sig i den lokala trafiken, och det måste absolut ses som ett plus. Man tycks också på länsstyrelserna vara positivt överraskad av kvaliteten på dessa planer; i varje fall tycks det vara förhållandet i en del län. Då måste man ju ändå komma ihåg att kommunerna haft ganska knappt om tid på sig. Resultatet av de uppgjorda planerna kommer säkert att i många kommuner bli en bättre trafikförsörjning och sänkta kostnader för trafiken.

Vissa exempel på detta har lämnats i pressen i mitt hemlän, Värmland.

Onsdagen den  
3 april 1974

*Stöd till icke lön-  
sam busstrafik*

Det har nämnts att t. ex. Arvika kommun genom en bättre planering av trafiken kunnat spara in hela 400 000–500 000 kronor. Och i Hagfors räknar man med en inbesparing på 160 000–200 000 kronor. Besparingarna har kunnat göras genom en bättre samordning av trafiken, t. ex. beträffande skolskjutsarna. Nu hade visst de nämnda kommunerna redan tidigare erfarenheter på området, uppkomna genom kommunsammansläggningarna, men det förtar ju inte intrycket av vilken betydelse just den här delen av det nya systemet har.

Sedan måste det i sanningens namn också sägas att det nya systemet kan ställa ökade krav på kommunala ekonomiska satsningar för trafiken. En del kommuner har uttryckt bekymmer för att de inte skall klara de ekonomiska åtaganden som ett maximalt utnyttjande av det nya statsbidraget kräver. Det är väl detta som ligger bakom de motionskrav som kommit i år om slopande av kostnadstäckningskravet, trots att det nya bidragssystemet ännu inte trätt i kraft. Jag böjde mig vid behandlingen av regeringens proposition förra året för att det bör finnas ett kostnadstäckningskrav och tycker att jag bör dels avvakta systemets ikraftträdande, dels se hur det i praktiken kommer att verka, innan jag intar en annan ståndpunkt. Men det framhålls i reservationen 1, där även jag står antecknad, att utskottet redan förra året underströk behovet av att en utvärdering kommer till stånd när tillräckliga erfarenheter anses föreligga och att resultatet av denna föreläggs riksdagen. Vidare säger vi nu i reservationen att en sådan utvärdering bör komma till stånd så snart möjligheter därtill finns, med hänsyn inte minst till angelägenheten av överblick över de ekonomiska åtaganden som kommunerna kan få i det här sammanhanget.

Dessutom har vid utskottsbehandlingen inhämtats uppgifter från departementet – som herr Hjorth redan erinrat om – vilka säger att det belopp som anslagits i årets statsverksproposition till lokalt bussbidrag ger tillräckligt utrymme för att tillgodose de bidragsbehov som anmälts av kommuner med utgångspunkt i gällande bidragsbestämmelser. Detta gäller också om bidrag måste lämnas utifrån de möjligheter som finns i det nya systemet att ge högre bidrag då särskilda omständigheter föreligger.

I vår reservation understryks också vikten av att regeringen följer upp referensfrågan, så att man efter en tids erfarenhet kan bedöma behovet av viss anpassning av referenstaxan. Sammantaget gör de här skrivningarna att jag vill yrka bifall till reservationen 1.

Ett önskemål som återigen debatterats i utskottet och som jag gärna vill uttrycka min sympati för är stöd till kollektivtrafiken i skärgårdarna enligt samma grunder som gäller för busstrafiken. Frågan om ett sådant stöd har ju diskuterats tidigare, och jag har efter hand kommit till den uppfattningen att ett stöd av detta slag vore motiverat. För närvarande tycks en del landsting och kommuner ge rätt stora anslag till sådan trafik, och jag tycker nog trots allt att det är behövt att man får en närmare överblick av det aktuella behovet innan riksdagen fattar beslut. Vi har i reservationen 2 förutsatt att den regionala trafikplaneringen kommer att ge denna överblick och kan möjliggöra att förslag om stöd till kollektivtrafiken i skärgårdarna – på liknande villkor som gäller för

busstrafiken — kan föreläggas riksdagen.

Fru talman! Jag yrkar härmed bifall även till reservationen 2.

Herr DAHLGREN (c):

Fru talman! I det utskottsbetänkande som nu behandlas har utskottet icke kunnat uppnå enighet. Jag beklagar detta eftersom det här är en betydelsefull fråga och ledamöterna i trafikutskottet i så många andra frågor under våren har visat att de varit besjälade av en strävan att komma fram till samförståndslösningar.

Nu är det bara att konstatera att det blir lotten som avgör vilken av de bägge meningarna i utskottets betänkande som skall bli bestämmande. Här har från reservanternas sida framförts den uppfattningen att det beslut som riksdagen fattade i fjol — det var ett majoritetsbeslut — har sådana kvaliteter att det inte bör förändras. Det gäller då kravet på kostnadstäckning för olönsam busslinje, det gäller storleken av utgående statsbidrag och det gäller utformningen av den referenstaxa som skall ligga till grund för beräkningen av busslinjens inkomst.

Herr Hjorth har uttryckt sin förvåning över att motionärerna kommit tillbaka till årets riksdag. Jag vill erinra herr Hjorth om att röstsiffrorna i fjol när detta beslut fattades var sådana att det i någon punkt endast var tre rösters övervikt för majoritetslinjen och i en annan punkt fem rösters övervikt. Skillnaderna var alltså mycket små mellan majoritet och reservanter. Vi har nu upplevt att kommunerna har sina trafikförsörjningsplaner klara. De är insända till länsstyrelserna. Vi är mer än någonsin övertygade om att den mening som vi förfäktade i fjol var riktig, och därför har vi kommit tillbaka med våra förslag i år. Nu finns det en majoritet i trafikutskottet för den mening som motionärerna har hävdad.

Jag skall här i korthet redogöra för utskottsmajoritetens mening. De vid fjolårets riksdag beslutade reglerna om kostnadstäckning innebär att kommunerna får svara för större delen av underskottet i kollektivtrafiken. I en tid då alla säger sig vilja stimulera kollektivtrafiken måste naturligtvis samhället utforma regler som gynnar kollektivtrafiken. Det nuvarande kostnadstäckningskravet innebär att en busslinje på landsbygden måste ha en inkomsttäckning på 60 procent av linjens totala kostnad för att statsbidrag skall utgå. Om linjen inte uppnår dessa 60 procent i kostnadstäckning får kommunen tillskjuta resterande medel upp till 60 procent, om man över huvud taget vill ha statsbidrag. Vi menar att detta är orimligt. Även linjer som inte ger denna 60-procentiga kostnadstäckning är nödvändiga för trafikförsörjningen. Vi menar också att det nuvarande systemet på ett otillfredsställande sätt påverkar uppläggningsen av den lokala trafikförsörjningen. Dessutom finns det många glesbygdskommuner i det här landet vilkas ekonomi är sådan att de tvingas att ta hänsyn till de ekonomiska realiteter som vi lever i.

Vi som representerar utskottsmajoriteten hävdar också den uppfattningen att det med hänsyn till inte minst regional- och trafikpolitiska synpunkter är motiverat att staten svarar för en större del av underskottet än som nu är fallet. Statsbidraget bör därför utgå med 50 respektive 75 procent inom det inre stödområdet. Vad som här skiljer utskottsmajoriteten i förhållande till reservanternas är enbart ordet högst, men

Nr 55

Onsdagen den  
3 april 1974

*Stöd till icke lönsam busstrafik*

detta lilla ord kan vara nog så betydelsefullt. Vi menar att administrationen skulle bli betydligt enklare, om man konsekvent inför 50-procentiga respektive 75-procentiga bidrag. I stället för att myndigheterna nu skall göra bedömningar av vilka linjer eller kommuner som skall erhålla 50 respektive 75 procent får man med vårt förslag en enklare regel.

Det verkliga underskott som då skall täckas är skillnaden mellan de faktiska kostnaderna på respektive linje och intäkterna baserade på referenstaxa. Nu gällande referenstaxa är baserad på SJ:s taxor minus 10 procent. Vi hävdar nu liksom i fjol att med den anknytning till SJ:s taxor som referenstaxan nu har verkar den prishöjande. En rättvisare referenstaxa får man, om man tillämpar ett medeltal av de taxor som ett flertal trafikföretag använder. Det bör därför ankomma på Kungl. Maj:t att i samråd med Svenska kommunförbundet fastställa en referenstaxa med hänsyn till de variationer som föreligger i de nu tillämpade taxorna.

Med vad jag här sagt yrkar jag bifall till utskottets hemställan i punkterna 1 och 2.

När det gäller reservationen 2 är det bara att konstatera att en minoritet i utskottet menar att frågan om stöd till kollektiv trafik i skärgården automatiskt kommer att lösas, dels genom riksdagens uttalande i fjol, dels genom den regionala trafikplanering som nu pågår.

Majoriteten i utskottet har en annan uppfattning.

Den kollektiva skärgårdstrafiken är en lokal företeelse och har i de flesta fall ordnats genom de lokala trafikförsörjningsplanerna. Den kommer följaktligen enbart i en del fall — när det gäller större öar — att ingå i den regionala trafikplaneringen. Vad många skärgårdskommuner nu upplever som stötande är att statligt bidrag utgår till den kollektiva trafik som anordnas på fastlandet men inte till den lokala kollektiva skärgårdstrafiken. För många kommuner känns detta som en orättvis ekonomisk belastning.

Den här saken är brådskande. Man kan anta att den regionala trafikplaneringen, som skall vara klar i höst, i de flesta fall kommer att kräva en omfattande bearbetning i departementet. Man skall där nämligen ur de önskelistor som översänts länsvis få fram de angelägnaste åtgärderna. Det är då viktigt att den här frågan behandlas med förtur. Därför har utskottsmajoriteten funnit att Kungl. Maj:t redan till hösten bör framlägga ett förslag om hur bidrag till kollektiv skärgårdstrafik skall utformas. Vi menar att de regler som finns för busstrafik är en god grund för ett sådant förslag.

Jag yrkar i denna del bifall till utskottets hemställan i punkterna 3 och 4.

Under detta anförande övertog herr talmannen ledningen av kammarens förhandlingar.

Herr KOMSTEDT (m):

Herr talman! Jag skall inte utveckla den här frågan mycket mer. Herr Dahlgren har redogjort för utskottsmajoritetens ställningstagande. Även moderata samlingspartiet ansluter sig till de principerna.

Vi tycker att frågan är betydelsefull ur många synpunkter, och det är

naturligtvis ledsamt att nu behöva konstatera att den kommer att avgöras genom ett lottningsförfarande. Frågan är betydelsefull speciellt för de människor som bor i regioner där man inte har tillgång till kollektiva trafikmedel på samma sätt och i samma omfattning som människor som bor i tätorter. Vi har i betänkandet sagt att alla skall komma i åtnjutande av de kommunikationer de behöver och att man måste se positivt på saken, så att alla får möjlighet att tillgodogöra sig samhällsservice i samma omfattning.

Herr talman! Jag vill med detta yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr HJORTH (s) kort genmäle:

Herr talman! Herr Dahlgren var förvånad över att jag var förvånad över att man kommer igen med motionerna. Han hänvisade till de jämna röstsiffrorna i fjol. Jag vill erinra om att vi i fjol fattade ett beslut -- låt vara att det var med knapp majoritet -- om ett helt nytt bussbidragssystem som skall träda i kraft den 1 augusti i år. Jag tycker för min del att man borde avvakta att det träder i kraft och se hur det verkar innan man börjar ändra det.

Sedan tog herr Dahlgren upp de punkter där vi har litet olika meningar. Han började med att beröra frågan om kostnadstäckningen och fann det helt orimligt att den påverkar uppläggnings av trafikutformningen. Jag anser att man inte kan släppa kravet på kostnadstäckning, som är nödvändig för att man skall få en förnuftig trafikplanering med hänsyn till resurserna. Det av bussbidragsutredningen redovisade materialet pekade på att kostnadstäckningen i den bidragsgrundande trafiken under de senaste åren för landet i dess helhet legat på ca 70 procent. Därför är det inte så orimligt att kräva kostnadstäckning med 60 procent respektive 50 procent i stödområdet. Om det uppstår speciella svårigheter i områden av utpräglad glesbygdstyp, där det är nödvändigt att upprätthålla trafik, finns det som jag tidigare sade möjligheter att göra avvikelser. Man kan inte ta bort alla ekonomiska ramar och spärrar, som majoriteten vill göra, utan man får först se hur bestämmelserna slår i praktiken.

Sedan nämnde herr Dahlgren beträffande statsbidragen att det bara är ordet "högst" som skiljer oss åt. Han menade att det var rätt betydelsefullt, men det viktigaste är ändå att pengarna räcker till för att utge de aktuella procentsatserna. Man måste ha en ekonomisk ram att hålla sig till, men vi säger, det vill jag understryka, att bidragsdelen skall avvägas så att de anspråk som ställs enligt bidragsbestämmelserna kan tillgodoses. Vår strävan är också, herr Dahlgren, att 50 respektive 75 procent av underskottet skall kunna utgå. Skulle det visa sig att det inte räcker finns möjlighet att begära tilläggsanslag.

Vad sedan beträffar referenstaxan är skillnaderna i kostnadsstrukturen hos de seriösa trafikföretagen med ett socialt ansvar för sina anställda ganska begränsade. Man tror också att skillnaderna på sikt blir än mindre. Låt oss börja med att pröva den referenstaxa som vi beslutade om i fjol. Efter några års erfarenhet kan man lätt göra en anpassning om det visar sig nödvändigt.

Sedan vill jag understryka vad vi anfört i reservationen 1 om behovet

av en utvärdering så snart möjlighet därtill föreligger. Visar det sig vid en sådan utvärdering att kostnadsbelastningen på kommunerna blir alltför betungande får vissa justeringar göras. Det är dock svårt att göra en sådan bedömning innan det nya bussbidragssystemet ens har trätt i kraft.

Vad slutligen gäller skärgårdstrafiken är det inte så mycket mer att säga. Därvidlag har för bara några månader sedan gjorts en hemställan till Kungl. Maj:t om en översyn när trafikplaneringen är klar. Jag tror alltså att vi kan vänta med den frågan. Också jag hoppas och förutsätter att förslag kommer att läggas fram snarast möjligt.

Herr DAHLGREN (c) kort genmäle:

Herr talman! Nej, herr Hjorth, det är inte fråga om att riva upp några beslut; det är fråga om att förbättra de beslut som riksdagen fattade i fjol. Det är det som majoritetens hemställan i betänkandet går ut på, vilket är något väsentligt annorlunda.

Om man slopar kostnadstäckningskravet, säger herr Hjorth, skulle det innebära att staten inte har kontroll över kommunerna utan att dessa skulle upprätthålla en kollektivtrafik som inte är motiverad. Jag måste säga att reservanterna, genom att föra ett sådant resonemang, under-skattar kommunalmännens sinne för ekonomi, och det är fråga om det inte rent av innebär en inkompetensförklaring av många duktiga kommunalmän. Sanningen är att kommunerna – även om man slopar kostnadstäckningskravet – även i fortsättningen skall svara för hälften av uppkomna underskott.

Jag erinrar om att vid remissbehandlingen av den utredning som låg till grund för den proposition som sedermera blev riksdagens beslut i fjol var Svenska kommunförbundet av den uppfattningen att något formellt krav på kostnadstäckning inte borde uppställas, eftersom avvägningen mellan trafikbehov och trafikresurser måste avgöras av kommunerna själva. Det är en uppfattning som vi har delat och som har framstått allt klarare för de många kommunalmän som under slutet av 1973 i stor tidsnöd tvingades göra upp de lokala trafikförsörjningsplanerna. Då blev det uppenbart att kostnadstäckningskravet inte är rimligt.

Herr Hjorth säger att det ökade statsbidraget inte innebär någon ökning, men med den skrivning som nu gäller står det "högst 50 procent" och "högst 75 procent". Högst 50 procent kan bli 35 procent. Vi anser att det skall vara 50 respektive 75 procent och att de 75 procenten skall gälla även Gotland.

Herr HJORTH (s) kort genmäle:

Herr talman! Herr Dahlgren framhåller att det gäller att förbättra det beslut som vi fattade förra året. Men vi vet ännu inte om någon förbättring behövs, herr Dahlgren. Vi får väl se hur det nya systemet verkar. Jag tror att det säkert kommer att bli till belåtenhet. Visar det sig att förbättringar behövs, har man möjlighet att återkomma, när man har fått erfarenheter av det nya systemet.

Det innebär inte heller, herr Dahlgren, någon inkompetensförklaring av kommunalmännen. Jag skulle vara den siste att påstå någonting dylikt. Det är fråga om att få en möjlighet att göra en vettig planering. Man vet

då vilka ramar man har att hålla sig inom.

Jag är medveten om problemen beträffande Gotlandstrafiken. Det är viktigt att uppmärksamma alla trafikfrågor just när det gäller Gotland. Nu får även gotlänningarna del av det 50-procentiga bidraget, men möjligheter finns till avvikelser från kostnadstäckningskravet, om särskilda skäl föreligger. Skulle man på Gotland kunna redovisa sådana särskilda skäl, är jag övertygad om att hänsyn här till tas när det gäller bidragstilldelningen.

Herr DAHLGREN (c) kort genmäle:

Herr talman! Enligt det beslut som nu är gällande och som herr Hjorth anser fortfarande skall vara gällande får Gotland högst 50 procent i bidrag. Vårt förslag är att Gotland skall få 75 procent.

Herr Hjorth säger att man inte vet om beslutet i fjol var så tokigt. Det förslag vi nu har lagt fram innebär förbättringar för kommunerna, eftersom de mer självständigt kan lägga upp sin kollektiva trafikförsörjningsplan och dessutom får minskade utgifter. Det är för oss väsentligt.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Jag lyssnade med nöje på debatten omedelbart efter middagsuppehållet kring trafikutskottets betänkande nr 1 rörande kommunikationsdepartementets driftbudget. Då rådde stor enighet i utskottet i huvudfrågorna. Det är ju bra när det går till på det sättet. Jag skulle ha varit helt nöjd, om vi även efter behandlingen av betänkandet om det statliga bussbidraget kunnat gå hem var och en till sitt och sagt oss, att den kvällen fick inte fru Fortuna vara med. Tyvärr tycks det bli lottning i detta ärende. Att jag nu tar kammarens tid i anspråk några minuter beror på att jag har den bestämda uppfattningen att enighet även här borde ha kunnat uppnås och då utifrån reservanternas förslag.

I fjol beslöt vi här i kammaren att införa ett nytt bussbidragssystem. Det beslutet var i hög grad motiverat. Det system vi tidigare hade föredro uppenbara brister. Det innebar stöd åt bussföretag, där det grundläggande kriteriet just var att de hade underskott. Om det var en rationell trafik och över huvud taget en trafik som överensstämde med kommunernas önskemål, för den saken fanns det inga garantier i det gamla systemet.

Riksdagens beslut innebär att det nya bidragssystemet genomförs i två etapper, varvid den första etappen avser bidragsgivning till lokal trafik. I fråga om bidrag till den lokala landsbygdstrafiken gäller att bidragsgivningen är knuten till av kommunerna upprättade lokala planer och att kommunerna uppbär bidraget. På det viset skapar man garantier för att bidraget verkligen kommer från samhälleliga synpunkter angelägen trafik till godo. Man når en rimlig avvägning mellan trafikbehov och trafikresurser.

Herr Hjorth har tidigare talat utförligt om kostnadstäckningskravet, men låt mig ändå också uppehålla mig vid det ett litet ögonblick. För att bidragsgivningen skall tillgodose de mest angelägna behoven, så innebär systemet att vissa krav uppställs på kostnadstäckning. Det var en naturlig utgångspunkt för bussbidragsutredningen på sin tid. Flertalet remissin-

Onsdagen den  
3 april 1974

*Stöd till icke lönsam busstrafik*

stanser hade heller inte något att erinra mot det. Utredningen redovisade bl. a. att kostnadstäckningen legat på över 70 procent. Mot bakgrund av det sattes kravet till 60 procent – inom inre stödområdet 50 procent.

Jag betonade vid riksdagsbehandlingen den gången betydelsen av att det fanns något slag av kostnadstäckningskrav, även om det fick den mycket måttliga form som det nyssnämnda villkoret innebär. Kostnadstäckningskravet ger nämligen en naturlig stimulans att anpassa linjedragning, turtäthet och fordonsutrustning till det faktiska trafikunderlaget. Erfarenheten visar att man ofta med mindre ändringar i trafikupplägningen kan få en bättre ekonomi i trafiken utan att eftersätta kravet på en tillfredsställande trafikservice. Redan med den allmänna utformningen av bidragssystemet får landsbygds- och glesbygdstrafiken ett påtagligt stöd. För att ytterligare förstärka stödet till den lokala trafikservicen i kommunerna inom inre stödområdet tillämpas som nämnts där ett lägre kostnadstäckningskrav.

I fråga om bidragets storlek innebär alltså riksdagsbeslutet att bidrag utgår med högst 50 procent av underskottet för högst två dagliga dubbelturer. För kommuner inom inre stödområdet utgår bidraget med högst 75 procent.

Jag vill nog göra gällande, herr talman, att genom det beslutet har betingelserna klart förbättrats för den lokala trafikförsörjningen inom landsbygds- och glesbygdsområdena. Systemet, som ligger helt i linje med de regionalpolitiska strävandena, innebär att särskilda hänsyn tas till de speciella problem som återfinns i de mest utpräglade glesbygderna. Systemet är vidare så utformat att det skall främja en samordning av trafikbehov och trafikresurser och en rationell utformning av den kollektiva trafikapparaten.

Nu har ett år gått sedan beslutet togs. Även om vi inte har tillräcklig erfarenhet av det nya systemet – det är ganska svårt efter bara ett år – så kan vi ändå skönja vissa tendenser. Kommunerna runt om i landet har under det år som gått upprättat trafikförsörjningsplaner. Även om de kan vara av varierande kvalitet, så har de genomgående givit kommunerna en bättre överblick och ett bättre grepp om trafikbehoven och sättet att tillgodose dem. Atskilliga kommuner tycks genom en rationellare trafikplanering ha nått fram till en mindre kostnadskrävande trafik utan att servicekraven eftersatts.

I fråga om bidragens storlek är det värt att notera att kommunernas sammanlagda yrkanden uppgår till ca 22 miljoner kronor, vilket skall ses mot de ca 23 miljoner kronor som står till förfogande för den lokala trafikservicen. Även om det självfallet finns initialproblem vid genomförandet av ett nytt bidragssystem, har jag upplevt en klart positiv grundinställning från både kommuner och trafikföretag. När bussbidragssystemet behandlades i riksdagen betonades det att systemet självfallet skulle följas upp. Bussbidragsnämnden kommer också att successivt avrapportera sina erfarenheter. Därför tycker jag, herr talman, i likhet med reservanterna att det vore naturligt att vänta på en sådan utvärdering för att sedan sakligt sätta sig ned och diskutera vad som behöver anpassas.

Vad gör då i stället den borgerliga utskottsmajoriteten? Jag tycker

faktiskt att den rusar i väg för snabbt. Kostnadstäckningskravet bör slopas, säger den borgerliga utskottsmajoriteten – detta trots att alla rationella skäl enligt min mening talar för att man som en grundregel bör använda ett kostnadstäckningskrav. Det är nämligen att se som ett viktigt element i bidragssystemet. Att ta bort alla krav som stimulerar till ekonomi och till en rationell trafik rimmar enligt min uppfattning dåligt med den grundfilosofi i fråga om trafikpolitik som vi väl ändå är rätt överens om. Kostnadstäckningskravet skall ju medverka till att den från samhällets synpunkt mest angelägna trafiken stöds. Kravet på kostnadstäckning möjliggör att en rättvis fördelning av bidragsmedel kommunerna emellan kan åstadkommas, och det är väl en väsentlig regional jämlikhetsfråga.

Ett kostnadstäckningskrav är enligt min mening en förutsättning för att åstadkomma en planmässig avvägning mellan trafikunderlag och trafikresurser. Det skall stimulera kommunerna att åstadkomma en rationell uppläggning av trafiken. En låg kostnadstäckningsgrad utgör ett incitament för en kommun att ytterligare fänka efter om trafikförsörjningen kan tillgodoses till lägre kostnad genom bättre samordning, en annan trafikuppläggning osv.

För kommuner som då finner att detta inte går har herr Hjorth tidigare här sagt vad som är sanningen, nämligen att det redan nu finns möjlighet att i särskilda fall avvika från kostnadstäckningskravet. Det gäller i första hand kommuner med begränsat befolkningsunderlag och, som herr Dahlgren nyss sade, kanske också kommuner med rent allmänt ett dåligt skatteunderlag. Vi har alltså redan nu möjligheter till att där avvika från kostnadstäckningskravet.

Enligt uppgifter från bussbidragsnämnden är förhållandena sådana att endast ett mycket begränsat antal kommuner har ansett det motiverat att begära att undantag från grundregeln beviljas. Jag är också helt övertygad om, herr talman, att länsstyrelserna kommer att ta all rimlig hänsyn till de ömmande fall som anmäls.

I fråga om bidragets storlek vill jag erinra om att det, med beaktande av eventuella återverkningar för kommunerna i kostnadshänseende, beslöts att bidrag inom ramen för anvisade medel skall utgå med högst 50 procent och för lokal trafikservice för det inre stödområdet med högst 75 procent. Jag vill också, i likhet med vad herr Hjorth tidigare anfört, gärna säga att alla tecken tyder på att det belopp som föreslagits i årets statsverksproposition ger utrymme för att tillgodose dessa bidragsbehov.

Men ändå kommer alltså dessa krav nu. Varför gör de det? Jag kan inte finna några reella motiv. Bakom kraven på högst 50 procent respektive högst 75 procent ligger ju det grundläggande förhållandet att man på detta område liksom på andra områden måste ha en kontroll över kostnads- och anslagsutvecklingen. Märkvärdigare än så är det inte. Det måste ju finnas en kontroll över kostnads- och anslagsutvecklingen. Man skall väl också beakta det förhållandet att prövningen av ansökningarna är decentraliserad till länsstyrelserna, som får sig tilldelade regionala ramar inom vilka prövning sker. På det sättet kan den mest angelägna trafiken stödjas.

Herr talman! Jag tycker, som reservanterna säger, att man skulle ha

konstaterat att systemet ännu inte har fungerat ett enda helt trafikår. Hade det då inte varit rimligare att avvakta en seriös utvärdering av bussbidragssystemet och se efter om eventuella ändringar bör göras?

Herr DAHLGREN (c) kort genmäle:

Herr talman! Jag delar statsrådets uppfattning om att det hade varit bra om fru Fortuna inte hade behövt användas. Nu är det bara att konstatera att utskottet inte är enigt, och vi har väl då inget annat att ta till.

Jag delar också statsrådets uppfattning när han säger att det här systemet är bättre än det gamla bussbidragssystemet. Det är inget tvivel om den saken. Men vi menar nog att det nya systemet skulle bli ännu bättre med vårt förslag. Framför allt skulle det ge kommunerna större eget utrymme och innebära minskade kommunala kostnader.

Så säger statsrådet att man måste ha kostnadstäckningskravet kvar därför att det innebär en stimulans till att finna de bästa och billigaste lösningarna. Det måste ju rimligen innebära att statsrådet ansluter sig till den uppfattning som herr Hjorth gjorde sig till tolk för, att man inte tillmäter kommunalmännen nog kompetens, utan att man måste ha en pekpinne för att de skall lägga upp de bästa lösningarna.

Jag delar inte den uppfattningen. Det kan inte få vara så i ett modernt samhälle där de kollektiva transportererna skall fungera, att det är kommunens ekonomi som avgör transporttjänsternas täthet, utan det måste i stället vara individens faktiska behov av kollektivtrafik som skall vara avgörande. Det är den enda grund som man har att stå på om man verkligen menar någonting med att vi skall ha en fungerande kollektivtrafik i landets alla delar. Med det förslag som nu föreligger från utskottet menar vi att den kollektiva trafikförsörjningen på landsbygds-linjerna blir betydligt bättre.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Jag skall vara mycket kortfattad. Jag konstaterar bara att det förslag som utskottsmajoriteten har lagt innebär fritt fram för anslag i fråga om bussbidrag utan någon som helst hämning. Det är det reella innehållet i majoritetsförslaget.

Vad jag försökte säga för en stund sedan var kort och gott det som både kommunalmän och andra måste leva med varje dag, nämligen att det måste finnas någon grad av ansvar i allt man företar sig. Det måste finnas någon form av planering för hur stora medel man anser sig ha rätt att göra av med även om det är statliga pengar. Det är, herr Dahlgren, ingen skillnad på dessa pengar och kommunala pengar - det är pengar som pengar. Gör man som utskottsmajoriteten föreslår, blir det nästa år fråga om ett förslagsanslag. För att vara riktigt rakt på sak, herr talman, blir det en fråga om att attestera räkningar från kommunerna, hur dessa räkningar än ser ut, upp till dessa tal.

Avsikten med mitt inlägg var närmast att klara ut, innan vi går till votering och sedermera lottning, att det inom ramen för ett begränsat anslag - någonstans, herr Dahlgren, finns det en övre gräns för staten även om det är fråga om ett förslagsanslag - kan hända att en eller annan

kommun får ett lägre belopp än om man behållit formuleringen "högst 50 respektive högst 75" och dessutom haft kvar kostnadstäckningskravet.

Det här är inte alls någon invecklad tankegång. Det är bara ett sätt att klara ut att det i fråga om bussbidrag – lika väl som i fråga om fraktslöd och andra stödformer – i botten för riksdagens beslut bör ligga en uttalad tanke om att det skall finnas ett kostnadsansvar även hos kommunerna.

Herr DAHLGREN (c) kort genmäle:

Herr talman! Jag vet inte om statsrådet med "ett förslag utan hämningar" menar att kommunerna utan hämningar skulle kunna ägna sig åt kollektivtrafik. Det förhåller sig i varje fall inte så, ty kvar står att kommunerna fortsättningsvis skall betala hälften av den uppkomna förlusten och staten den andra hälften. Jag vill se den kommunalman som tycker att det är så roligt att ordna kollektivtrafik att han gör det överallt bara i glädjen över en förändring. Det går inte till så, herr statsråd! Det finns ett mycket stort kommunalt ansvar.

Enligt de uppgifter som vi fått i utskottet skulle de pengar som finns anslagna räcka till även med de förändringar som föreslås. Man skall också hålla i minnet att dessa utgifter totalt inte blir större för samhället med den föreslagna ändringen. Skillnaden är att kommunerna får något lägre kostnader och staten något högre. Det innebär i och för sig att en del kommuner med svag ekonomi får ett något bättre anslag.

Jag anser att det utgör en rättvis skattefördelning när det gäller en så angelägen sak som den kollektiva trafikförsörjningen.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Jag blev inte riktig klar över det ekonomiska resonemang som herr Dahlgren förde när han försökte göra gällande att totalkostnaderna inte skulle bli högre enligt utskottsmajoritetens förslag. Vad vet herr Dahlgren om vilket utfallet blir om man tar bort ordet "högst"? Vet han vilket resultat det blir när man på detta sätt slopar kostnadstäckningskravet?

Jag skall gärna erkänna, herr Dahlgren, att vi här inte talar om några miljarder. Men vi talar ändå om så pass mycket pengar att det finns anledning för oss att veta vad vi fattar beslut om och vilka möjligheter vi har att kontrollera de anslag som vi beslutar.

Det kom fram i herr Dahlgrens senaste inlägg något av en tanke att staten i verkligheten inte bidrar med hälften för att täcka underskottet utan kanske bara med en tredjedel eller ännu mindre. Det finns då anledning att titta på en del av de tal man möter, och jag har konstaterat att det nästan regelmässigt i kostnaderna inkluderats även skolskjuts-kostnaderna, som måste uppgå till betydande belopp. Dessa kostnader omfattas inte av bussbidragen, utan det är här fråga om ett kommunalt ansvar. Skolskjutskostnaderna skall alltså dras ifrån innan man beräknar bidragsandelen.

En annan sak, herr talman, är att en del kommuner anser sig kunna och böra hålla en högre service än en viss minimiservice, och då faller givetvis också dessa ökade kostnader på kommunerna. Bussbidraget skall

nämligen garantera en viss minimiservice som tillförsäkras alla landsbygdskommuner, och i detta ligger en rättviseaspekt.

Herr SELLGREN (fp):

Herr talman! Jag vill på en gång säga att systemet med stöd till landsvägstrafik ger kommunerna möjlighet att på ett helt annat sätt än tidigare engagera sig i utformningen av den lokala trafikservicen. Det är en positiv anordning, som ger kommunerna både ökat inflytande och ökat ansvar. Men avsikten med stödet är också att landsbygdstrafiken skall tillförsäkras sådant ekonomiskt stöd från samhällets sida, att glesbygdsområden skall få en tillfredsställande transportservice.

Det finns i dag förlustlinjer, som i tur och ordning skulle läggas ned ganska snart, om inte detta stöd hade kommit till. Men resultatet har blivit att den tyngsta ekonomiska bördan har lagts på kommunerna, och det måste betraktas som ganska paradoxalt att de yttora glesbygdskommunerna fått den största ekonomiska belastningen. Orsakerna till detta är flera. Jag har tagit upp dem i en motion där jag står som första namn, motionen 1446. Herr Dahlgren har tidigare tillräckligt klart – både i sitt anförande och senare i replikskiftet med statsrådet – motiverat utskottsmajoritetens förslag beträffande kostnadstäckningsgraden, den statliga bidragsdelen och referenstaxan. Jag skall därför inte gå in på detta utan vill bara tillfoga att det i många glesbygdskommuners trafikplaner måste finnas linjer med lägre kostnadstäckningsgrad än 60 procent för att man skall kunna få en tillfredsställande transportservice.

Genom kommunsammanläggningarna hänförs ett stort antal linjer av regional karaktär till lokal trafik. Om kommunerna inte varit rationellt ordnade genom sammanläggningarna, skulle fler linjer ha klassificerats som regionala och alltså fått enbart statligt stöd. Det kan alltså inte vara riktigt att en kommun skall drabbas av totalt sett större ekonomiska förpliktelser bara av det skälet att den bildat en större geografisk enhet. Trafik mellan kommuncentrum och andra centra måste tillföras det regionala trafiknätet.

Följden har också blivit att postverkets diligenlinjer – det gäller i norr – i mycket stor utsträckning faller under bedömningen lokal trafik. Det innebär att en stor del och kanske större delen av diligenstrafikens underskott på storleksordningen 10 miljoner kronor per år numera täcks via det lokala bussbidragssystemet, detta trots att ett flertal linjer huvudsakligen är anpassade för postdistributionen och mindre för personresor. Visserligen har det förts förhandlingar mellan kommunerna, men man kommer ändå inte ifrån att postverkets underskott nu till stora delar täcks den här vägen i stället för att som tidigare ha betalats av verket självt.

Utöver omprövningen av gränsdragningen mellan regionala och lokala linjer finns emellertid flera problem att lösa. Ett sådant är hur man skall tolka bestämmelsen om att linjen till mer än 50 procent av sin längd skall gå utanför stadsplanlagt område och trafikarbetet mätt i personkilometer till övervägande delen kan hänföras till icke stadsplanlagt område. Det kan inte vara riktigt att en linje, som täcker kravet på linjelängd inom glesbygdsområde men går mellan två stadsplanlagda områden, inte skall

Onsdagen den  
3 april 1974

*Stöd till icke lönsam busstrafik*

vara bidragsberättigad. Den risken finns nämligen om reglerna skall tolkas korrekt.

I en kommande översyn av bestämmelserna, som jag hoppas skall ske senast i samband med beslutet om den regionala trafikplaneringen, räknar jag med — vilket jag också förutsätter i min motion — att även skolskjutsarna får en annan behandling vid beräkningen av bidragsgrundande underskott. Bidragssystemets nuvarande utformning gynnar inte strävandena till samordning mellan skolskjutstrafiken och linjetrafiken. Av tidsskäl skall jag inte utveckla detta ytterligare, men så ligger det till.

I de norra delarna av landet utgör godstransporterna, ofta smärre sådana, en inte oväsentlig del av trafikarbetet. Jag förutsätter att de påtalade bristerna i bidragssystemet även här så småningom uppmärksammas.

Överläggningen var härmed slutad.

#### *Punkten 1*

Utskottets hemställan bifölls.

#### *Punkten 2*

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

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 9 punkten 2 röstar ja,  
den det ej vill röstar nej.

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

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

Ja — 163  
Nej — 159

#### *Punkten 3*

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

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 9 punkten 3 röstar ja,  
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 2 av herr Mellqvist m. fl.

Onsdagen den  
3 april 1974

*Stöd till icke lön-  
sam busstrafik*

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

Ja -- 161

Nej -- 161

Då sålunda de avgivna rösterna var lika delade, nedlade herr talmannen i rösturnan en ja-sedel och en nej-sedel, varefter på herr talmannens anmodan fru Kristensson (m) ur urnan upptog den ena av dessa båda sedlar, och befanns denna innehålla ja.

Kammaren hade alltså i enlighet med ja-propositionens innehåll bifallit utskottets hemställan.

#### *Punkten 4*

Utskottets hemställan bifölls.

### **§ 3 Meddelande ang. inställande av planerat arbetsplenum fredagen den 5 april**

Herr TALMANNEN yttrade:

Såvitt kan bedömas av förhandsanmälningarna till talarlistorna för morgondagens sammanträde blir det möjligt att slutbehandla samtliga då föreliggande ärenden om sammanträdet fortsättes på kvällen efter sedvanligt middagsuppehåll. Det blir därigenom inte nödvändigt att anordna något arbetsplenum fredagen den 5 april. Sammanträdet nämnda dag blir därför ett bordläggningsplenum och tar sin början kl. 15.00.

§ 4 Herr talmannen meddelade att på föredragningslistan för morgondagens sammanträde skulle jordbruksutskottets betänkanden nr 1 och 2 uppföras närmast efter socialutskottets betänkande nr 8.

### **§ 5 Interpellation nr 67 om ökade möjligheter till befrielse från skattetillegg**

Ordet lämnades på begäran till

Herr FÄGELSBO (c), som yttrade:

Herr talman! Enligt 116 a, b och d §§ taxeringsförordningen träffas den som i deklaration eller annat skriftligt meddelande lämnat oriktig uppgift om sina ekonomiska förhållanden av en särskild avgift, s. k. skattetillegg, såvida inte uppgiften består i uppenbar felräkning eller misskrivning. Tilläggets storlek bestäms till viss procent – 50 procent för inkomstskatterna och förmögenhetsskatten -- av den skatt som skulle ha undandragits, om det oriktiga meddelandet inte upptäckts. Skattskyldig kan befrias från skattetillegg, om felaktigheten med hänsyn till hans ålder, sjukdom, bristande erfarenhet eller den oriktiga uppgiftens särskilda beskaffenhet eller därmed jämförlig omständighet är att anse som ursäktlig. Skattetillegg är en administrativ sanktionsform, och den

lokala skattemyndigheten är beslutande myndighet i första instans.

Motivet för att införa reglerna om skattetillägg var att man ville skapa ett effektivt påtryckningsmedel i syfte att få fram korrekta och i författningarna föreskrivna uppgifter från de skattskyldiga. Dessutom skulle handläggningsformen vara enkel, snabb och praktisk. Vid tillämpningen av bestämmelserna har det emellertid visat sig, att även om skattetillägg som sanktionsform allmänt sett stärker skattemoralen så sker det till priset av att myndigheterna på grund av reglernas utformning fattar beslut, som i vissa fall är uppenbart obilliga för den skattskyldige. De kategorier som drabbas av skattetillägg är ofta förstagångsdeklaranter, nyblivna änkor som varit vana att få hjälp vid deklarationsförfarandet, personer för vilka uppgiften att avge deklARATION ter sig alltför svår m. fl.

Enligt lagtexten skall skattetillägg utgå så snart en oriktighet är konstaterad, dvs. oberoende av om slarv eller uppsåt förelegat. Eftersom de personliga förutsättningarna för att fullgöra deklarationsplikten på ett korrekt sätt varierar i hög grad, kan man fråga sig, om fördelarna med ett i stort sett automatiskt verkande system med en odifferentierad straffskala för alla de gärningstyper som det här är fråga om verkligen uppväger de nackdelar som från rättssäkerhetssynpunkt och av billighets-skäl är förenade med bestämmelserna. Härtill kommer att det i många fall konstateras att vissa ömmande omständigheter är för handen, vilka likväl inte är tillräckliga för att de i lagtexten preciserade befrielsegrunderna blir tillämpliga. Något utrymme för att jämka påföljden med hänsyn till omständigheterna har lagstiftaren inte lämnat för dessa fall. Bestämmelserna om skattetillägg skiljer sig i detta avseende från bestämmelserna om vite.

Det finns därför anledning att ifrågasätta, om inte bestämmelserna om skattetillägg i taxeringsförordningen — mot bakgrund av vunna erfarenheter — bör kompletteras med en jämningsklausul och att de i 116 d § taxeringsförordningen upptagna befrielsegrunderna bör ses över i avsikt att ge skattedomstolarna möjligheter till en mera nyanserad bedömning i hithörande frågor.

Med hänvisning till det anförda anhåller jag om kammarens tillstånd att till herr finansministern framställa följande fråga:

Är statsrådet beredd att mot bakgrund av vunna erfarenheter föreslå en översyn av taxeringsförordningens bestämmelser om skattetillägg så att nuvarande regler kompletteras med en jämningsklausul och de i 116 d § taxeringsförordningen upptagna befrielsegrunderna utvidgas i avsikt att ge skattedomstolarna möjligheter till mera nyanserad bedömning i fall, då oförstånd och inte försök till skattesmitning bedöms föreligga?

Denna anhållan bordlades.

§ 6 Kammaren åtskildes kl. 22.42.

In fidem

BERTIL BJÖRNSSON

/Solveig Gemert