

Onsdagen den 4 april

Kl. 19.30

Förhandlingarna leddes till en början av förste vice talmannen.

*Anslag till lokalt
utvecklingsarbete
inom skolväsendet,
m. m.***§ 1 Anslag till lokalt utvecklingsarbete inom skolväsendet, m. m.**
(forts.)Fortsattes överläggningen om utbildningsutskottets betänkande 1978/
79:27.

CLAES ELMSTEDT (c):

Herr talman! Inga Lantz undrade i sitt inlägg vad utskottet hade för synpunkter på förstatligandet av läromedelsproduktionen. Jag kan då göra det enkelt för mig genom att hänvisa till vad utskottet säger. Det konstateras ju i betänkandet att vi hade ett liknande yrkande att ta ställning till förra året, och vi har ingen anledning att inta någon annan hållning i år, nämligen att yrka avslag på detta krav. Bl. a. erinras om att en kartläggning härvidlag görs av utredningen om läromedelsmarknaden. Det är ett svar som får gälla även den här gången.

Om de reservationer som är fogade till det här betänkandet kan sägas att utskottet är mera enigt än vad antalet reservationer ger sken av. Jag skall mycket kortfattat kommentera de olika reservationerna.

När det gäller reservationen 1 av Hans Nyhage och Gunnar Biörck i Värmdö, som gäller lokalt utvecklingsarbete inom skolväsendet, kan konstateras att det inte råder några delade meningar på den punkten. Det pågår vid fem länsskolnämnder en försöksverksamhet när det gäller utvecklingsarbete och samverkan på forskningssidan. Reservanterna vill nu utöka antalet till tio, men vi inom utskottsmajoriteten har ansett att vi först måste ha någon större erfarenhet av den verksamheten innan vi går vidare. Skolöverstyrelsen har f. ö. föreslagit oförändrat anslagsbelopp, 750 000 kr., och såväl regeringen som utskottsmajoriteten har ställt sig bakom detta förslag. Vi tillstyrker alltså ett oförändrat belopp i avvaktan på vunna erfarenheter av den försöksverksamhet som pågår.

Reservationen 3, som socialdemokraterna har avgivit, handlar om fortbildningen i naturorienterande ämnen. Lennart Bladh har här tidigare i eftermiddag kommenterat denna reservation. Jag vill därför bara helt kort notera att det är ett påslag på mellan 2,5 och 3 milj. kr. som regeringen föreslår. Detta tycker jag att man bör notera i sammanhanget.

Det är helt klart att fortbildningsinsatserna är viktiga; därom råder inget som helst tvivel, utan vi är helt överens på den punkten. Det rör framför allt personallagsutbildningen, men det är också fortbildningen inom naturorien-

Onsdagen den
4 april 1979

*Anslag till lokalt
utvecklingsarbete
inom skolväsendet,
m. m.*

terande ämnesområden som insatserna i första hand gäller.

Vad personallagsutbildningen beträffar har utskottsmajoriteten följt skolöverstyrelsens begäran. Det är här fråga om ett arbete som är en följd av det SIA-beslut som riksdagen tidigare har fattat. Det är klart att detta ställer ökade anspråk på fortbildning, och det är bara fråga om att följa upp beslutet med medel i den takt som dessa är tillgängliga.

En prioritering av fortbildningen inom naturorienterande ämnesområden för lärare i både grundskola och gymnasieskola görs. I budgetpropositionen föreslås särskilda medel för detta. Det är också så att skolöverstyrelsen håller på med en utvärdering av den verksamhet när det gäller personallagsutbildning som är på gång. Utbildningsprogrammet bör enligt utskottsmajoritetens mening kunna genomföras på kortare tid än de tio år som är fastlagda – det var i SIA-propositionen 1975/76 som en tioårsperiod angavs för genomförande av programmet. Starten blev visserligen fördröjd ett år, men utskottsmajoriteten menar att man bör kunna genomföra utbildningsprogrammet på kortare tid än den beräknade tioårsperioden. Att det, som reservanterna begär, skulle behövas en särskild plan för detta har utskottets majoritet inte ansett.

Studie- och yrkesorientering är, såsom Lennart Bladh mycket riktigt påpekat, ett utomordentligt viktigt område. Det är vi alla överens om. Ur det här anslaget utgår bidrag till försöksverksamhet med studie- och yrkesorientering till de lokala och regionala planeringsråden, de s. k. SSA-råden. Ur anslaget utgår också bidrag till s. k. uppföljande syo för att stödja ungdomar som av olika anledningar inte fortsätter sin utbildning efter grundskolan eller som avbryter påbörjad utbildning. För den uppföljande syoverksamheten föreslås i budgetpropositionen en avsevärd förstärkning. Denna verksamhet är kanske i dagsläget den mest viktiga på detta område, och här föreslås alltså en förstärkning med 60 à 70 %. Det tycker jag bör noteras. Utskottsmajoriteten har ingen som helst annan uppfattning om värdet av den här verksamheten än den reservanterna ger uttryck för. Det är helt klart att det samspel som måste finnas mellan skola och arbetsliv innebär ett ansvar inte minst för skolan.

Utskottsmajoriteten vill avvakta SÖ:s redovisning av den nya syo-organisationen. Den skall vara färdig så snart som den 1 juli i år, och därefter kommer regeringen tillbaka till riksdagen med förslag till organisation. I budgetpropositionen föreslås en utbyggnad av de regionala SSA-råden. Sådana finns i dag inom tre områden. Jag är helt på det klara med att det finns arbetsmarknader som griper över kommungränserna och att det därför finns motiv för regionala SSA-råd. Sådana föreslås också komma till stånd i större omfattning. SÖ har fått i uppdrag att lägga fram förslag i det avseendet.

Reservationen 5 gäller tolkningen av bestämmelserna om planeringsråden. Här har utskottsmajoriteten understrukit vad föredragande statsrådet har framhållit i budgetpropositionen, nämligen att SSA-rådets sammansättning skall spegla arbetsmarknaden på orten. Det innebär att näringslivets struktur skall återspeglas i SSA-råden. I en bygd som är starkt dominerad av småföretag skall dessa vara representerade i SSA-råden, och i en typisk

jordbruksbygd skall jordbruksnäringen vara representerad. Jag har litet svårt att förstå varför reservanterna inte vill inse att det är ett riktigt förhållande. Utskottsmajoriteten anser dock att man inte behöver göra någon ändring i vare sig skollagen eller skolstadgan. Det uttalande som föredragande statsrådet gör och som utskottsmajoriteten ställer sig bakom ger klart besked till skolöverstyrelsen när det gäller att utge de anvisningar till kommunerna som är erforderliga för att man skall få denna balans i SSA-råden.

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

INGA LANTZ (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Claes Elmstedt gör det lätt för sig och hänvisar till utskottets skrivning. Det är ju enkelt att göra det för honom.

Utskottet säger att riksdagen har behandlat liknande motionsyrkanden tidigare och inte funnit anledning att bifalla de krav som vpk ställer. Men nu tycker jag att vi har fått svart på vitt – bl. a. i den utredning som jag hänvisade till – på att det skett en mycket stark koncentration och att det finns klara monopoltendenser. Jag tycker att det är på tiden att riksdag och regering säger ifrån och finner vägar att garantera ett samhälleligt inflytande över läromedelsmarknaden.

Koncentrationen är alltså anmärkningsvärt hög, och det förvånar mig att Claes Elmstedt inte tog upp någonting om det i sitt inlägg. De fem största företagen svarar för 76 % av läromedlen. Prisökningen har uppgått till 50 % på bara några år. Ingenting av detta kommer fram i Claes Elmstedts motivering för avslagsyrkandet på vår motion.

Claes Elmstedt kommenterade inte heller den enorma vinst som Esselte gjorde förra året. De första åtta månaderna uppgick företagets vinst till 41 % – jag ber att få upprepa det, ifall herr Elmstedt missade det i mitt förra inlägg. Det är bevis på att det är en mycket lönande affär för privata företag att producera och sälja läromedel. Jag tycker att det är anmärkningsvärt, med tanke på den spekulation och den koncentration som bevisligen föreligger, att utskottet inte tar utvecklingen på läromedelsmarknaden på allvar.

Egentligen är jag inte förvånad över att borgarna inte bryr sig om det, för det ligger helt i linje med deras ideologi, men jag är förvånad över att socialdemokraterna inte säger ett knyst i den här frågan. Ändå har de en partikongress i ryggen som just talat om ett förstatligande. Jag vill än en gång uppmana den socialdemokrat som deltar i den här debatten, Lennart Bladh, att han åtminstone yttrar sig i frågan. Jag tycker att det vore märkligt annars.

Sedan hänvisar utskottet till propositionen om läroplan för grundskolan, och den har gudskelov kommit nu efter flera dagars väntan. Men där hittar man ingenting om de mycket allvarliga tendenser som jag har talat om. Så den avslagsmotiveringen håller inte heller.

Vidare har vi hela frågan om hur man ser på den roll läromedlen skall ha i framtiden, vilken funktion de skall ha i undervisningen. Det kommenteras

*Anslag till lokalt
utvecklingsarbete
inom skolväsendet,
m. m.*

Onsdagen den
4 april 1979

*Anslag till lokalt
utvecklingsarbete
inom skolväsendet,
m. m.*

inte heller på något vis. Det tycker jag är märkligt, och det är dåligt av utskottet att inte föra den debatten.

LENNART BLADH (s) kort genmäle:

Herr talman! Claes Elmstedt påpeckade att vi är överens när det gäller våra reservationer 3 och 4. Ja, nog kan vi vara överens om många av tagen här, men till syvende og sidst är det fråga om en viljeinriktning, en fråga om hur starkt man vill driva på. Vi tycker alltså fortfarande att hade det funnits en plan för fortbildning i naturorienterande ämnen så hade man haft en stabilitet i det hela och haft någonting att gå efter.

Vad beträffar studie- och yrkesorienteringen vill jag säga att det pågår i samhället i dag en stor debatt om de mindre bekymren på skolans område. Vi tror att man inte kan ha nog av framförhållning när det gäller att satsa på studie- och yrkesorienteringen. Vi vet att det inte minst med tanke på ungdomsarbetslösheten behövs betydligt mer folk som tar hand om ungdomarna. Detsamma gäller i fråga om våra invandrare.

Jag tror, herr talman, att den inställning som vi har givit uttryck för i reservationerna är mer realistisk än utskottsmajoritetens.

Vad sedan gäller planeringsråden tycker jag likväl, Claes Elmstedt, att SÖ:s tolkning är till fyllest. Det finns möjligheter att på lokal nivå ge planeringsråden en sammansättning som täcker resp. Orts näringsinriktning.

Till Inga Lantz fråga angående läromedel har jag ingen kommentar.

CLAES ELMSTEDT (c) kort genmäle:

Herr talman! Till Lennart Bladh vill jag säga att utskottet ju har sagt att både vad det gäller fortbildningssidan och syoverksamheten ges det ökade resurser. Här sker en utbyggnad i en takt som man måhända skulle önska var högre, men man får här, liksom när det gäller allting annat, rätta sig efter tillgången på resurser, både ekonomiska och andra.

När det sedan gäller tolkningen av reglerna för SSA-rådets sammansättning är det faktiskt på det sättet, Lennart Bladh, att i många kommuner stämmer inte SSA-rådets sammansättning överens med den struktur som näringslivet i kommunerna har. Då måste det vara fel någonstans, och det finns alltså anledning att se över tolkningen. Föredragande statsrådet gör här ett bestämt uttalande i rätt riktning, och utskottet ställer sig bakom det och menar att SÖ i sina anvisningar skall ta hänsyn till konsekvenserna av detta.

Till Inga Lantz vill jag säga att det är inte första gången utskottet avvisar ett motionsyrkande med hänvisning till pågående utredningsarbete. Vi får då se när den utredning som är på gång blir färdig, om vi då har anledning att göra någonting i den riktning som Inga Lantz här förordar. Jag är inte övertygad om det, men jag avvaktar självfallet tills utredningen ligger på bordet. Vi får alltså då se om det finns någonting att göra.

Onsdagen den
4 april 1979

*Anslag till lokalt
utvecklingsarbete
inom skolväsendet,
m. m.*

LENNART BLADH (s) kort genmäle:

Herr talman! När det gäller syverksamheten kan man ha vilken ambition som helst, men det behövs medel till det hela, och det är vad vi tycker i vår reservation.

När det gäller planeringsråden talade vi dock om att decentralisera beslutandefunktionerna. Och det är likväl så, Claes Elmstedt, att enligt vår reservation – och SÖ:s förslag – finns det möjligheter att planeringsråden får en sammansättning som precis stämmer med den lokala strukturen. Om man sedan kommer överens är en annan sak, men möjligheterna finns där.

INGA LANTZ (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Efter svaret på min fråga om det är rätt och riktigt att privata företag får göra vinster på det förhållandet, att vi har skola och behöver skolböcker, konstaterar jag att Claes Elmstedt tycker det är riktigt att man får göra vinster på samhällets behov av utbildning, och det är märkligt. Eftersom läromedlen är en del av en offentlig verksamhet som finansieras av allmänna medel och samhället både skapar behov av och är konsument av läromedel är det också rimligt att samhället styr produktionen av läromedel.

Jag efterlyste utskottets syn på läromedlen och Claes Elmstedts syn på läromedlens roll i framtiden. Skall man ge elever och lärare mer inflytande över läromedlen och skall de kunna lägga upp undervisningen mera fritt än i dag? Skall läromedlen också i fortsättningen få styra utbildningens innehåll så som man låter dem göra nu, med den koncentration och de läromedelspaket som tvingar in lärarna och eleverna i mycket snäva ramar när det gäller att planera utbildningen? Claes Elmstedt vill skjuta på frågan ett år till och inte ta tag i och diskutera de allvarliga tendenser som föreligger, bl. a. på grund av den här utredningen som kartlägger koncentration, spekulation och konkurrensförhållanden, utan vi skjuter på det ytterligare ett år. Men det är ju att förvärpa situationen, och jag är förvånad över att man inte tar allvarligare på de fakta som ändå finns.

Det är märkligt när man från socialdemokraternas sida säger att man inte har någon kommentar till den allvarliga situationen på läromedelsområdet. Jag skall be att få citera från ett tidningsklipp.

FÖRSTE VICE TALMANNEN lät nu klubban falla och yttrade:

Jag får erinra om att Inga Lantz har fått genmäle med anledning av Claes Elmstedts anförande.

Talaren fortsatte:

Förlåt! Då skall jag inte ytterligare kommentera socialdemokraternas märkliga inställning i denna fråga.

CLAES ELMSTEDT (c) kort genmäle:

Herr talman! Det är undervisningsplaneringen som skall styra såväl valet som användningen av läromedel, Inga Lantz, och i den planeringen är många involverade.

Onsdagen den
4 april 1979

*Anslag till lokalt
utvecklingsarbete
inom skolväsendet,
m. m.*

Sedan tror jag inte att det är någon mening med att Inga Lantz och jag diskuterar frågan om huruvida företag skall ge vinst eller inte. Alldeles bortsett från det här aktuella fallet tror jag inte att vi skulle komma överens, hur lång diskussion vi än förde. Jag vill bara säga att jag tror att det kan vara bra ibland att det finns företag som ger vinst – egentligen tycker nog också Inga Lantz det – för det skapar trots allt trygghet.

Låt mig till sist säga när det gäller frågan om läromedlen att jag är beredd att ta en diskussion om detta när vi har ett material liggande framför oss. Inga Lantz får ursäkta, men jag vill nog ändå avvakta utredningsförslaget och inte föra diskussionen enbart på de uppgifter som Inga Lantz fört fram här i debatten.

Förste vice talmannen anmälde att Inga Lantz och Lennart Bladh anhållit att till protokollet få antecknat att de inte ägde rätt till ytterligare repliker.

ROLF HAGEL (apk):

Herr talman! Jag kommer att skära ner mitt inlägg väsentligt, eftersom det i stora stycken sammanfaller med vad jag anförde i den föregående debatten kring de här frågorna.

Det betänkande som vi nu har att behandla innehåller ett avstyrkande av en del av en motion som arbetarpartiet kommunisterna har väckt, nämligen den del som handlar om skapandet av ett statligt läromedelsförlag. Motiven för ett sådant förslag är många. Det privata vinstintresset på läromedelsområdet medför för kommunerna ute i landet merarbete och i nuvarande läge dess värre också mycket stora ekonomiska förluster. De olika läromedel som tillverkas är i många fall helt identiska, även om de tillverkas av olika företag. Man har skilda försäljningsorganisationer, och en konsekvens av detta blir högre priser. En annan nackdel, som inte kan vara obekant för församlingen här, är att det uppstår problem för eleverna vid byte av läroanstalt.

Nu sägs i betänkandet att en utredning arbetar med de frågor som berör det här området. Utredningen beräknas vara klar under våren 1980. Med detta som motiv avstyrks den del av vår motion som tog upp frågan om förstatligandet av läromedelsproduktionen. Den fråga som vi har aktualiserat är ingen ny fråga. Att förstatliga läromedelsproduktionen är ett gammalt krav och ett väldigt ofta återkommande förslag. Det finns faktiskt såväl utredningsresultat som erfarenheter, negativa sådana, i fråga om konsekvenserna av de förhållanden som nu råder. Jag känner mig inte på något sätt övertygad om att den utredning som skall lägga fram ett förslag 1980 kommer fram till någon lösning som ligger i linje med vad vår motion har skisserat. Detta framgick också av vad Claes Elmstedt deklarerade i en replik till Inga Lantz, nämligen att utredningen förmodligen inte skulle komma fram till ett sådant resultat.

Mot den bakgrunden låter jag mig inte nöja med motiveringen att det kommer att läggas fram ett utredningsförslag, utan jag ber att få yrka bifall till motionerna 1634 och 1302.

HANS NYHAGE (m):

Herr talman! Som framgår av det utskottsbetänkande som nu behandlas har vi moderater reserverat oss till förmån för en utvidgning av försöksverksamheten med lokalt utvecklingsarbete och samverkan mellan forskning och utvecklingsarbete och fortbildning.

Försöksverksamheten bedrivs f. n. av fem länskolnämnder. Vi vill att den skall utvidgas till att omfatta ytterligare fem. Det har hävdats att man först bör avvakta resultatet och utvärderingen av den redan pågående verksamheten, innan man fattar något ytterligare beslut i ärendet.

Vi anser emellertid att det utomordentligt stora intresse som en lång rad kommuner och länskolnämnder har visat för deltagande i utvecklingsarbetet väger mycket tungt och talar för att det bör utvidgas. Därigenom skapas också ytterligare underlag för en bedömning och en utvärdering.

Ett stort antal förslag till projekt har redovisats i samband med ansökningarna till deltagande. Var och en som har haft tillfälle att ta del av dessa förslag kan konstatera att ett betydande antal av dessa projekt är mycket intressanta. De är av den karaktären att ett förverkligande av dem otvivelaktigt måste innebära att värdefull kunskap och erfarenhet kommer verksamheten på skolans område till del, vilket självfallet är av stor betydelse i det fortsatta arbetet. Detta talar enligt min mening för en utvidgning av försöksverksamheten.

Vidare bör det framhållas att en enhällig SIA-utredning fäste stort avseende vid ifrågavarande utvecklingsarbete och hävdade att detta snarast borde komma till stånd och vidareutvecklas.

Vi reserverar förordar således att insatserna för försöksverksamheten fördubblas och att den skall omfatta och bedrivas av tio länskolnämnder. De ytterligare kostnader som detta medför anser vi skall bestridas av medel, som i princip överförs från anslaget för pedagogiskt utvecklingsarbete inom skolväsendet, vilket vi således föreslår skall reduceras med de 750 000 kr. som den av oss föreslagna utvidgningen av verksamheten kostar.

Herr talman! Med anledning av vad jag har framfört yrkar jag bifall till reservationerna 1 och 2. På övriga punkter yrkar jag bifall till utskottets hemställan.

CLAES ELMSTEDT (c):

Herr talman! Jag vill bara erinra om vad jag sade inledningsvis i debatten, nämligen att det inte råder några delade meningar mellan reservanterna och utskottsmajoriteten i sak. Men den försöksverksamhet som nu bedrivs vid fem länskolnämnder har nyss börjat. Vidare föreslog skolöverstyrelsen oförändrat belopp och oförändrad omfattning. Regeringen har gjort detsamma, och utskottsmajoriteten har funnit att det kan vara välbetänkt att avvakta något innan fortsättning följer.

Överläggningen var härmed slutad.

Nr 121

Onsdagen den
4 april 1979

*Anslag till lokalt
utvecklingsarbete
inom skolväsendet,
m. m.*

Nr 121

Onsdagen den
4 april 1979

*Anslag till lokalt
utvecklingsarbete
inom skolväsendet,
m. m.*

Punkten 1

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 1 av Hans Nyhage och Gunnar Biörck i Värmdö, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Hans Nyhage begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller utbildningsutskottets hemställan i betänkandet nr 27 punkten 1 röstar ja,

den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 1 av Hans Nyhage och Gunnar Biörck i Värmdö.

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

Ja - 240
Nej - 48

Punkten 2

Utskottets hemställan bifölls.

Punkten 3

M o m . 1

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motionen nr 1302 av Rolf Hagel och Alf Lövenborg i motsvarande del, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Rolf Hagel begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller utbildningsutskottets hemställan i betänkandet nr 27 punkten 3 mom. 1 röstar ja,

den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit motionen nr 1302 av Rolf Hagel och Alf Lövenborg i motsvarande del.

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

Ja - 274
Nej - 14

M o m . 2 - 6

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

Mom. 7 och 8

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motionen nr 1387 av Lars Werner m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Inga Lantz begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller utbildningsutskottets hemställan i betänkandet nr 27 punkten 3 mom. 7 och 8 röstar ja, den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit motionen nr 1387 av Lars Werner m. fl.

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

Ja - 268
Nej - 13
Avstår - 3

Mom. 9

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motionen nr 1634 av Rolf Hagel och Alf Lövenborg i motsvarande del, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Rolf Hagel begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller utbildningsutskottets hemställan i betänkandet nr 27 punkten 3 mom. 9 röstar ja, den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit motionen nr 1634 av Rolf Hagel och Alf Lövenborg i motsvarande del.

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

Ja - 276
Nej - 13

Punkterna 4 och 5

Kammaren biföll vad utskottet i dessa punkter hemställt.

Punkten 6

Mom. 1

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 3 av Stig Alemyr m. fl., och förklarades den förra propositionen vara

Nr 121

Onsdagen den
4 april 1979

*Anslag till lokalt
utvecklingsarbete
inom skolväsendet,
m. m.*

Nr 121

Onsdagen den
4 april 1979

*Anslag till lokalt
utvecklingsarbete
inom skolväsendet,
m. m.*

med övervägande ja besvarad. Sedan Lennart Bladh begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller utbildningsutskottets hemställan i betänkandet nr 27 punkten 6 mom. 1 röstar ja, den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 3 av Stig Alemyr m. fl.

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

Ja - 152

Nej - 136

M o m . 2 - 4

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

Punkten 7

M o m . 1

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

Den som vill att kammaren bifaller utbildningsutskottets hemställan i betänkandet nr 27 punkten 7 mom. 1 röstar ja, den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 4 av Stig Alemyr m. fl.

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

Ja - 153

Nej - 136

M o m . 2

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

Den som vill att kammaren bifaller utbildningsutskottets hemställan i betänkandet nr 27 punkten 7 mom. 2 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.
Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 5 av Stig Alemyr m. fl.

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

Ja - 153

Nej - 136

M o m . 3

Utskottets hemställan bifölls.

Punkten 8

Utskottets hemställan bifölls.

§ 2 Föredrogs utbildningsutskottets betänkande 1978/79:28 med anledning av propositionen 1978/79:100 såvitt gäller anslag till det obligatoriska skolväsendet m. m. jämte motioner.

Punkten 1

Bidrag till driften av grundskolor m. m.

Regeringen hade i propositionen 1978/79:100 bil. 12 (utbildningsdepartementet) under punkten C 11 (s. 305-314) föreslagit riksdagen att

1. godkänna vad som i propositionen förordats om statsbidrag till semesterlönetillägg,
2. godkänna vad som i propositionen förordats om statsbidrag till kostnader för stödundervisning i svenska och för undervisning i hemspråk,
3. godkänna de riktlinjer beträffande rektors- och studierektorstjänster i grundskolan som förordats i propositionen,
4. anta inom utbildningsdepartementet upprättat förslag till lag om ändring i skollagen (1962:319),
5. till Bidrag till driften av grundskolor m. m. för budgetåret 1979/80 anvisa ett förslagsanslag av 9 543 000 000 kr,

I detta sammanhang hade behandlats motionerna

1978/79:629 av Olof Palme m. fl. (s), vari såvitt nu var i fråga yrkats att riksdagen beslutade att till Bidrag till driften av grundskolor m. m. för budgetåret 1979/80 anvisa ett i förhållande till regeringens förslag med 95 milj. kr. förhöjt förslagsanslag av 9 638 milj. kr. att fördelas i enlighet med vad som anförts i motionen (yrkandet I),

1978/79:731 av Lennart Andersson m. fl. (s), vari yrkats att riksdagen beslutade som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om behandlingen av regeringens förslag om sammanförande av

Onsdagen den
4 april 1979

*Bidrag till driften
av grundskolor
m. m.*

resurserna för hemspråksundervisning och för stödundervisning i svenska,

1978/79:735 av Inga Lantz m. fl. (vpk), vari yrkats att riksdagen beslutade att för budgetåret 1979/80 anslå 50 milj. kr. till den kommunala musikundervisningen, och

1978/79:934 av Karl-Erik Svartberg m. fl. (s).

Utskottet hemställde

1. att riksdagen beträffande beräkningsgrunderna för förstärkningsresursen skulle avslå motionen 1978/79:629 yrkandet 1,

2. att riksdagen beträffande differentiering av tilläggsbidraget skulle avslå motionen 1978/79:934,

3. att riksdagen beträffande särskilt statsbidrag till den kommunala musikundervisningen skulle avslå motionen 1978/79:735,

4. att riksdagen med anledning av motionen 1978/79:731 skulle avslå propositionen 1978/79:100 såvitt den gällde sammanförande av statsbidragsresurserna för stödundervisning i svenska och för undervisning i hemspråk,

5. att riksdagen godkände vad som i propositionen 1978/79:100 förordats om statsbidrag till semesterlönetillägg,

6. att riksdagen godkände de i propositionen 1978/79:100 förordade riktlinjerna beträffande rektors- och studierektorstjänster i grundskolan,

7. att riksdagen skulle anta ett inom utbildningsdepartementet upprättat förslag till lag om ändring i skollagen (1962:319),

8. att riksdagen beträffande medelsanvisningen med bifall till propositionen 1978/79:100 samt med avslag på motionerna 1978/79:629 yrkandet 1 och 1978/79:735 till Bidrag till driften av grundskolor m. m. för budgetåret 1979/80 anvisade ett förslagsanslag av 9 543 000 000 kr.

Reservation hade avgivits beträffande anslaget till grundskolan av Stig Alemyr, Lars Gustafsson, Roland Sundgren, Helge Hagberg, Lennart Bladh, Lena Hjelm-Wallén och Åke Gillström (samtliga s) som ansett att utskottet under 1 och 8 bort hemställa

1. att riksdagen beträffande beräkningsgrunderna för förstärkningsresursen skulle bifalla motionen 1978/79:629 yrkandet 1,

8. att riksdagen med anledning av propositionen 1978/79:100 och med bifall till motionen 1978/79:629 yrkandet 1, samt med avslag på motionen 1978/79:735 i vad avsåg medelsanvisningen till Bidrag till driften av grundskolor m. m. för budgetåret 1979/80 anvisade ett förslagsanslag av 9 638 000 000 kr.

STIG ALEMYR (s):

Herr talman! Det är inte min avsikt att dra i gång en stor skolpolitisk debatt i kväll. Vi får ju en sådan i början av juni, då riksdagen skall behandla regeringens förslag till ny läroplan för grundskolan, ett ärende i vilket också betygsdebatten kommer upp. Jag skall alltså inskränka mig till att göra ett

kort inlägg direkt hänsyftande på det nu föreliggande betänkandet.

Ibland säger man att skolan alltigenom är dålig. Somliga säger att den alltigenom är bra.

Herr talman! Bägge de påstående är felaktiga. Men det är alldeles uppenbart så att de problem som vi brottas med ute i industrisamhället i allt högre grad förs in i skolan. Och på många håll i landet upplever man nu situationen i skolan som mycket oroande och besvärande.

Enligt socialdemokratisk uppfattning är det nödvändigt att redan nu göra vissa insatser för att förstärka personaltäteten i skolan. Och det är vår uppfattning att om man lyckas med det kan man komma till rätta med en del av problemen.

Vid trepartiregeringens tillträde hösten 1976 gavs det löfte om åtgärder på skolans område. Men, herr talman, det har inte skett ett enda dugg sedan det löftet avgavs.

Jag vill gärna gratulera den nuvarande skolministern till det förslag om läroplan för grundskolan som föreligger. Där tar hon vissa ordentliga grepp om skolan. Och jag kan på de flesta punkter ansluta mig till det förslaget, när det sedan kommer upp till behandling i kammaren.

Men den fråga jag hade velat ställa till skolministern om hon varit närvarande är: Varför kan man från folkpartiets sida inte börja redan nu och hjälpa till med en förbättring av personaltäteten i skolan, när man är beredd att göra det ett år senare?

Trots att det från många håll riktas kritik mot skolan är det i detta ögonblick endast socialdemokraterna som är beredda att ta några steg framåt och göra insatser för att förstärka skolans resurser.

Herr talman! Vi gör det vid årets riksmöte med några olika förslag. På den här punkten handlar det om 95 milj. kr. till personalförstärkningar inom grundskolan. Det är vår uppfattning att de rapporter om brister i arbetsmiljön i skolan och andra förhållanden som motverkar skolans mål kräver omedelbara åtgärder. Och, herr talman, jag hemställer till kammarens ledamöter att medverka till en insats just nu, att biträda vårt förslag om de 95 miljonerna.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till reservationen vid utskottets betänkande.

INGA LANTZ (vpk):

Herr talman! Jag skall tala litet om den kommunala musikskolan. Det är ett ämne som också – precis som läromedlen – varit uppe till debatt många gånger här i kammaren.

Den kommunala musikskolans stora betydelse för den enskilde individen och för samhället har under de senaste åren redovisats i två omfattande utredningar – OMUS och SIA – och i Kommunförbundets skrift Den kommunala musikskolan.

Vänsterpartiet kommunisterna menar att musikskolan är ett viktigt komplement till grundskolans och gymnasieskolans musikundervisning. Den ger en undervisning som kan individualiseras på ett sätt som knappast

Nr 121

Onsdagen den
4 april 1979

*Bidrag till driften
av grundskolor
m. m.*

låter sig göra i den allmänna skolans klassundervisning. Samarbetet mellan skola och musikskola kommer att bli än mer utvecklad genom SIA-reformen med dess samlade skoldag och genom de fria och frivilliga aktiviteterna, där den kommunala musikskolans verksamhet kommer att ingå som en naturlig integrerad del under skoldagen.

Genom musikskolans olika undervisningsformer utvecklas eleven inte bara musikaliskt utan också socialt, emotionellt, intellektuellt, fantasimässigt och motoriskt.

För rekryteringen av musiker, musiklärare och andra med yrken där musik utgör ett viktigt inlag – jag tänker då i första hand på förskollärare, klasslärare och andra kulturförmedlare – har musikskolan stor betydelse. Det är bara musikskolorna som i dag kan ge den tidiga start och den långsiktigt planerade instrumentalundervisning som är en förutsättning för högre musikstudier. Den förberedande musikundervisningens stora betydelse har också framhållits av utredningarna. Alternativet till den kommunala musikskolan är privatlektioner till priser som är helt orealistiska för flertalet elever.

Den kommunala musikskolan lägger också grunden till ett brett och mångsidigt amatörmusicerande. Genom att utveckla ett värdefullt fritidsintresse får musikskolan också ett stort socialt värde. På många sätt har alltså den kommunala musikskolan betydelse.

Mot bakgrunden av de starka argument för musikskolans verksamhet som utredningarna har anfört tycker jag att det är ytterst olyckligt att de kommunala musikskolorna tvingas arbeta under så skilda förutsättningar. Stora olikheter kan konstateras från kommun till kommun när det gäller utbudet, avgifternas storlek, lektionstid per elev, gruppstorlek, instrumentlån m. m.

I den trängda ekonomiska situation som många kommuner befinner sig i drabbas de kommunala musikskolorna ganska snabbt, eftersom det är fråga om en frivillig verksamhet, av nedskärningar i anslagen. Detta sker i en tid då allt större satsningar behöver göras för att ge ungdomar en meningsfull fritidssysselsättning.

På grundskolans högstadium liksom på gymnasiet har enligt tidigare statsbidragsbestämmelser vid sidan av obligatorisk klassundervisning i musik medgivits en tilldelning av timmar för frivillig musikundervisning i form av körsång, solosång och instrumentalmusik. Denna resurs, som alltså förut har funnits, ingår sedan den 1 juli 1978 i den s. k. förstärkningsresursen. Det är givetvis angeläget att denna resurs även i fortsättningen kommer musiken till del och att den på ett stimulerande sätt kan integreras med kommunala musikskolans verksamhet enligt planerad SIA-modell.

Detta arbetssätt får emellertid till följd att somliga elever kan få undervisning kostnadsfritt i den obligatoriska skolans regi medan andra elever, likaså under schemalagd tid och kanske t. o. m. i samma grupp, tvingas betala avgift eftersom undervisningen sker genom den kommunala musikskolan. Det är ett ohållbart och orättvist förhållande, menar vpk.

För att inte den gynnsamma utveckling som de kommunala musikskolornas verksamhet hittills har haft skall stagnera eller rent av undermineras är

det viktigt att även denna form av undervisning ges statligt stöd. Statsbidragsfrågan för musikskolan har flera gånger tidigare behandlats av riksdagen. Det har väckts motioner i denna fråga inte bara från vänsterpartiet kommunisterna utan också från folkpartiet. Linnea Hörlén i utbildningsutskottet och den nuvarande jordbruksministern Eric Enlund väckte en motion vars innehåll stämmer överens med vad vänsterpartiet kommunisterna anser i denna fråga. Riksdagen har också två gånger givit regeringen till känna vad som anförts i motioner. Detta har inte föranlett några åtgärder från regeringen.

Jag skall be att få citera litet ur folkpartimotionen:

”Enligt vår mening är det märkligt att riksdagens tillkännagivande i denna fråga inte föranlett någon åtgärd från regeringens sida. I det trängda ekonomiska läge som kommunerna befinner sig i är kostnadsstegringarna särskilt kännbara inom de områden där statsbidrag inte utgår. Därför finns det risk att den kommunala musikundervisningen stagnerar eller reduceras, om inte statsbidragsfrågan kan lösas inom rimlig tid.” Mot bakgrund därav anser man i folkpartimotionen att regeringen borde lägga fram förslag angående statsbidrag till den kommunala musikundervisningen.

Av detta ser man inte ett spår vare sig i utskottsbetänkandet eller i budgetpropositionen. Det är mycket betänkligt.

I betänkandet Ny kulturpolitik framhöll kulturrådet angelägenheten av statligt stöd åt den kommunala musikskolan och därefter har frågan gång på gång i skilda sammanhang varit föremål för behandling.

Sedan behovet och angelägenheten av den kommunala musikskolan på olika sätt bekräftats borde frågan enligt vänsterpartiet kommunisternas mening leda till en åtgärd från regering och riksdag. Målsättningen bör för musikskolan liksom för den obligatoriska skolan av jämlikhetsskäl vara avgiftsfri undervisning och fri intagning. Om inte musikskolan skall stagnera måste statsbidrag utgå till den verksamheten.

Herr talman! Jag yrkar med detta bifall till vpk-motionen 735.

CLAES ELMSTEDT (c):

Herr talman! Jag håller med Stig Alemyr om att det inte finns någon anledning att dra i gång en stor skolpolitisk debatt i kväll; som han mycket riktigt påpekade kommer vi att få en sådan i samband med behandlingen av den proposition om ny läroplan som nu ligger på riksdagens bord.

Jag skall vara mycket kortfattad i detta inlägg. Jag skulle kunna inskränka mig till att säga att anledningen till att vi från centern inte har kunnat gå med på det belopp som socialdemokraterna begär helt enkelt är att vi anser att det inte finns ekonomiskt utrymme härför just nu. Den uppfattningen delas alltså av samtliga tre icke-socialistiska partier.

Stig Alemyr säger att det inte har hänt ett skvatt på skolans område under trepartiregeringens tid och inte heller under den tid som har gått fram till nu, då vi har fått läroplansförslaget. Men en sak har i varje fall hänt, och den är mycket väsentlig: Det har blivit ett helt annat debattklimat när det gäller att diskutera problemen i skolan. Det var hart när omöjligt att diskutera dem

tidigare. Man försökte ständigt värja sig – det fanns inga problem och inga bekymmer, det mesta var gott och väl. Men nu är alla överens om att det inte är så väl beställt vare sig i grundskolan eller i gymnasieskolan, och vi kan föra en diskussion om på vilket sätt vi skall få en förändring till det bättre i detta avseende. Jag tycker att det är bra att så har skett, och jag noterar att vi kunde föra en sådan diskussion utan att någon misstänkliggjordes för att vara ute efter att få tillbaka gamla modeller osv.

Här är det alltså fråga om att hitta en framgångslinje som ger ett bättre resultat, en bättre arbetsmiljö i skolan, och som gör situationen för ungdomarna i skolan över huvud taget mera positiv.

Vidare skulle jag vilja säga att det inte är första gången som vi här i kammaren diskuterar frågor av den här typen, då diskussionen står mellan några miljoner – jag medger gärna att det rör sig om ganska många miljoner i det här fallet – uppåt eller neråt.

Jag har deltagit i diskussioner beträffande de s. k. SÅS-pengarna, då vi måste sträcka vapen inför den dåvarande regeringens syn på budgetsituationen. Det är alltså inget nytt i och för sig.

Varför går det inte att se till att man får den här personaltättheten nu i stället för om ett år som en följd av läroplansbehandlingen? Ja, jag tycker för min del att det finns en viss skillnad när det gäller agerandet i frågan. Jag hoppas att man i samband med läroplansbehandlingen tar ett hårdare grepp om situationen i skolan.

Det kommer att framläggas förslag om – och jag hoppas att beslut följer – åtgärder som på ett naturligt sätt skall bidra till att göra skolarbetet mera attraktivt i stället för att man sätter in extraordinära åtgärder med resurser av olika slag för att råda bot på problemen – jag hoppas att läroplansdebatten och det beslut som följer av denna skall kunna ge vid handen att vi helt enkelt får en bättre anpassad skola och på det sättet kan komma ifrån en del av de problem som i dag finns och som har funnits ganska länge, även om inte alla har velat inse dem. Däri ligger skillnaden enligt min mening.

När vi kommit så långt är centerpartiet berett att ställa upp, även om det skulle kosta en del pengar. Den prioriteringen kommer vi att göra, därför att vi anser att det kommer att bli nödvändigt. Men vi vill se som den rätta tågorordningen att man tar reda på orsakerna till problemen och att man därefter bygger på de erfarenheter man gjort.

Med detta, herr talman, yrkar jag bifall till utskottets hemställan.

STIG ALEMYR (s):

Herr talman! Jag tycker att det är värdefullt att vi i samhället börjar få i gång en allsidig och öppen debatt om skolan. Jag kan inte hålla med Claes Elmstedt om att det under åren skulle ha förekommit hinder eller motvilja när det gäller en sådan debatt. Jag har för min del aldrig sagt att allt är bra i skolan, och jag har heller aldrig vägrat att delta i diskussioner härvidlag.

För åtta nio år sedan begärde riksdagen att SIA-utredningen skulle tillsättas. I det utskottsbetänkande som föregick begäran hos regeringen var man klart medveten om problemen i skolan.

Vad vi i vårt parti opponerat oss emot är den överdrivna svartmålning som från vissa håll alltid görs. Claes Elmstedt har inte stått för den beskrivningen av skolan, men från andra håll har man mycket drastiskt överdrivit skolans problem. Jag sade i mitt anförande för en stund sedan att den som säger att allt är bra i skolan har fel, och att den som säger att allt är dåligt också har fel. Det finns mycket som är bra i den svenska skolan, och kanske har vi i stort sett en bra skola här i Sverige. Men det finns problem som måste angripas.

Om vårt förslag bifalles kommer redan nästa läsår mellan 1 000 och 1 500 människor att få arbete inom skolan. Det innebär ett tillskott av äldre i de områden av landet där skolorna har de största problemen.

Sedan är det riktigt att det i propositionen om läroplanen tillämpas en annan teknik när det gäller personalförstärkning. Det hindrar inte mig från att säga till Claes Elmstedt att om han är beredd att göra en insats redan nu, så kan vi naturligtvis diskutera tekniken, på vilket sätt de här beloppen skall tillfalla de olika delarna av skolan. Vårt förslag innebär att länskskolnämnderna skall få en extra resurs. Vi är öppna för att diskutera även andra insatser, om vi kan enas om att redan nu tillföra skolan det den här behöver.

När jag kritiserade trepartiregeringen, gjorde jag det framför allt därför att man exempelvis i regeringsdeklarationen lovade en minskning av elevantalet i klasserna. Det innebär att man lovade att öka personaltätheten i skolan. Det har inte kommit ett enda dugg ut av det. Det tillsattes en normgrupp, och den har nu framlagt en skrift. Men i övrigt har ingenting hänt. Det som sades i trepartiregeringens regeringsdeklaration var ett bedrägeri mot väljarna och riksdagen.

Därför upprepar jag att det nu är bara socialdemokraterna som har en insats att föreslå. Jag är glad över att den nuvarande regeringen är beredd att göra en insats om ett år. Men låt oss börja redan nu och tillföra ytterligare ett antal människor som arbetar i skolan.

CLAES ELMSTEDT (c):

Herr talman! Jag tillhör dem som har reagerat mot överdrifter i skoldebatten – det har funnits sådana. Det har förekommit att man svartmålat och menat att det mesta är fel: Ungdomarna lär sig inte någonting, de kan inte läsa, de kan inte skriva, de kan strängt taget ingenting. Men så finns det också de som har menat att det mesta varit bra. De har helt enkelt stuckit huvudet i busken och inte velat inse de svagheter och brister som funnits ganska länge.

I den debatt som vi haft tidigare här i kammaren, t. ex. om de extra medel till särskilda åtgärder å skolområdet som fanns för några år sedan, fördes ungefär samma diskussion som vi skulle kunna föra i kväll om vi ville. Den ena halvan begärde 50 milj. kr. mera för de här åtgärderna. Den andra halvan menade att det inte fanns utrymme för det, bl. a. av statsfinansiella skäl.

Jag medger gärna att det finns behov – jag gjorde det i mitt första inlägg, och jag upprepar det – av personella insatser. Men när vi är så nära ett ordentligt grepp om problemen i skolan är det fel att nu satsa resurser, som i många fall skulle bli rätt och riktigt satsade men som kanske i andra fall skulle bli mindre

Nr 121

Onsdagen den
4 april 1979

*Bidrag till driften
av grundskolor
m. m.*

bra placerade. Den ordning som vi tycker är den riktiga är att vi först fattar beslut om läroplanen och sedan tar de ekonomiska konsekvenser som därav följer.

Jag vill vid detta tillfälle också erinra om att det var rätt mycken diskussion innan arbetsgruppen i skolöverstyrelsen av den dåvarande regeringen fick besked att sätta i gång med läroplansöversynen. Det var ännu mera arbetsamt att få en politisk referensgrupp knuten till översynsgruppen, men det fick vi 1976 efter upprepade framställningar, inte minst från centerpartiet.

Nu föreligger en produkt. Vi skall ta ställning till den under vårriksdagen, och jag är övertygad om att vi kommer att få en välgörande diskussion om dagens och morgondagens grundskola och delvis också gymnasieskola.

Överläggningen var härmed slutad.

M o m . 1

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

Den som vill att kammaren bifaller utbildningsutskottets hemställan i betänkandet nr 28 punkten I mom. 1 röstar ja.

den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen av Stig Alemyr m. fl. i motsvarande del.

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

Ja - 151
Nej - 137
Avstår - 2

M o m . 2

Utskottets hemställan bifölls.

M o m . 3

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motionen nr 735 av Inga Lantz m. fl. i motsvarande del, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Inga Lantz begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller utbildningsutskottets hemställan i betänkandet nr 28 punkten 1 mom. 3 röstar ja, den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit motionen nr 735 av Inga Lantz m. fl. i motsvarande del.

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

Ja - 273
Nej - 14
Avstår - 2

M o m . 4-8

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

Punkterna 2-7

Kammaren biföll vad utskottet i dessa punkter hemställt.

§ 3 Anslag till vägväsendet, m. m.

Föredrogs trafikutskottets betänkande 1978/79:11 med anledning av propositionen 1978/79:100 såvitt avser utgifterna på driftbudgeten för budgetåret 1979/80 inom kommunikationsdepartementets verksamhetsområde jämte motioner.

FÖRSTE VICE TALMANNEN:

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 1 (Kommunikationsdepartementet)

Regeringen hade i propositionen 1978/79:100 bil. 9 (kommunikationsdepartementet) under punkten A 1 (s. 28) föreslagit riksdagen att till Kommunikationsdepartementet för budgetåret 1979/80 anvisa ett förslagsanslag av 12 878 000 kr.

I detta sammanhang hade behandlats motionen 1978/79:2133 av Lars Werner m. fl. (vpk), vari såvitt nu var i fråga (yrkandena 3 och 4) föreslagits

3. att riksdagen beslutade att under A. Kommunikationsdepartementet

Nr 121

Onsdagen den
4 april 1979

Anslag till vägväsendet, m. m.

Onsdagen den
4 april 1979

*Anslag till vägvä-
sendet, m. m.*

anvisa 10 000 000 kr. för forskning inom området handikappanpassad kollektivtrafik,

4. att riksdagen uttalade att såväl när det gällde det kortsiktiga som det mer långsiktiga arbetet med handikappanpassning av kollektivtrafiken borde handikapporganisationerna tillförsäkras ett reellt inflytande och att det under punkt 3 nämnda forskningsarbetet borde ledas av en styrgrupp där handikapporganisationerna hade ett avgörande inflytande.

Utskottet hemställde

att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motionen 1978/79:2133, yrkandena 3 och 4, till Kommunikationsdepartementet för budgetåret 1979/80 anvisade ett förslagsanslag av 12 878 000 kr.

Punkten 3 (Allmän översikt över utvecklingen. Anslagen till vägväsendet)

Före behandlingen av de skilda anslagen hade regeringen lämnat en allmän översikt över utvecklingen inom vägväsendet och över vägverkets anslags-
äskanden m. m. (s. 30–76).

Regeringens förslag till medelsanvisning för budgetåret 1979/80 under de skilda väganlagen m. m. innebar

att till Statens vägverk: Ämbetsverksuppgifter anvisades ett förslagsanslag av 23 590 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 1, s. 67–68),

att till Drift av statliga vägar anvisades ett reservationsanslag av 2 235 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 2, s. 69),

att till Byggnad av statliga vägar anvisades ett reservationsanslag av 900 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 3, s. 70),

att till Bidrag till drift av kommunala vägar och gator anvisades ett reservationsanslag av 315 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 4, s. 71),

att till Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator anvisades ett reservationsanslag av 350 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 5, s. 71–72),

att statlig lånegaranti för lån avseende inköp av vägunderhållsmaskiner för vissa enskilda vägar beviljades intill ett belopp av 120 000 kr. (punkten B 6, s. 72–73),

att till Bidrag till drift av enskilda vägar m. m. anvisas ett reservationsanslag av 198 500 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 6, s. 72–73),

att till Bidrag till byggande av enskilda vägar anvisades ett reservationsanslag av 30 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 7, s. 74),

att till Tjänster till utomstående anvisades ett förslagsanslag av 19 200 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 8, s. 74–75),

att till Avsättning till statens automobilskattemedelsfond anvisades ett förslagsanslag av 1 000 kr. (punkten B 9, s. 75-76).

I detta sammanhang hade behandlats motionerna
1978/79:325 av Märta Fredrikson m. fl. (c),

1978/79:454 av Gunnar Björk i Gävle (c), vari hemställts att riksdagen hos regeringen skulle anhålla om utredning av frågan om att ersätta färjan över Dalälven mellan Sundet och Hasselön med en bro,

1978/79:459 av Ingemar Konradsson m. fl. (s),

1978/79:462 av Ivan Svanström (c) och Torsten Gustafsson (c),

1978/79:527 av Hugo Bengtsson (s) och Hans Pettersson i Helsingborg (s),

1978/79:634 av Nils Berndtson m. fl. (vpk), vari föreslagits att riksdagen som sin mening gav regeringen till känna att i kungörelser rörande statsbidrag till väg- och gatuhållning borde införas bestämmelser med innebörd att miljöintressena tillmättes stor vikt vid statsbidragsgivningen,

1978/79:641 av Gunnar Johansson (m),

1978/79:642 av John Johnsson m. fl. (s),

1978/79:643 av Runc Jonsson i Husum m. fl. (s),

1978/79:644 av Alf Lövenborg (apk) och Rolf Hagel (apk), vari föreslagits

1. att riksdagen till vägväsendet anvisade ytterligare 300 milj. kr. utöver det i budgeten föreslagna beloppet,

2. att riksdagen som sin mening gav regeringen till känna att planerade personalminskningar inom vägverkets ram icke fick verkställas,

1978/79:749 av Ivan Svanström (c),

1978/79:944 av Gunnar Björk i Gävle (c),

1978/79:948 av Sonja Fredgardh (c) och Stig Josefson (c),

1978/79:949 av Märta Fredrikson m. fl. (c),

1978/79:950 av Anton Fågelsbo m. fl. (c, s, m, fp, vpk),

1978/79:954 av Margot Håkansson m. fl. (fp, s, c, m),

Nr 121

Onsdagen den
4 april 1979

*Anslag till vägvä-
sendet, m. m.*

1978/79:958 av Sven Mellqvist m. fl. (s), vari hemställt att riksdagen som sin mening gav regeringen till känna att möjligheterna för den i motionen föreslagna omläggningen av anslagsgivningen till det enskilda vägnätet och bidragsanslaget för drift av kommunala vägar och gator ingående borde prövas och redovisas i 1980 års budgetproposition.

1978/79:966 av Arne Persson m. fl. (c), vari hemställt att riksdagen beslutade att till beläggning av grusvägar anvisa ett i förhållande till budgetpropositionen med 20 milj. kr. förhöjt anslag upp till 75 milj. kr.,

1978/79:1395 av Arne Andersson i Ljung (m),

1978/79:1398 av Gösta Bohman m. fl. (m), vari såvitt nu var i fråga (yrkandena 3–4) hemställt att riksdagen skulle

3. besluta att 250 milj. kr. överfördes från AMS-medel till ordinarie vägbyggnadsanslag,

4. uttala att avgiftsfinansiering fortlöpande borde prövas i syfte att tidigarelägga planerade större vägbyggnadsprojekt,

1978/79:1403 av Erik Glimnér (c) och Georg Pettersson (c),

1978/79:1404 av Erik Glimnér (c) och Georg Pettersson (c),

1978/79:1409 av Erik Johansson i Hållsta (c) och Alfred Håkansson (c), vari hemställt att riksdagen beslutade att det statliga bidraget till byggande och drift av enskilda vägar skulle uppgå till 95 % av beräknad kostnad,

1978/79:1416 av Bernt Nilsson m. fl. (s),

1978/79:1430 av Sven Eric Åkerfeldt (c),

1978/79:1616 av Georg Danell m. fl. (m), såvitt nu var i fråga (yrkandet 3),

1978/79:1944 av Paul Jansson m. fl. (s),

1978/79:1946 av Wiggo Komstedt (m) och Sven-Olov Träff (m), vari hemställt att riksdagen beslutade att ställa ytterligare 264,5 milj. kr. till vägverkets förfogande till driftanslaget.

1978/79:1952 av Martin Olsson m. fl. (c) samt

1978/79:1958 av Per Stjernström (c) och Nils Åsling (c).

Utskottet hemställde

1. att riksdagen skulle
 - a. avslå motionen 1978/79:949 om samrådsskyldighet vid vägbyggnad,
 - b. avslå motionerna 1978/79:641 och 1978/79:948, yrkandet 1, om vägbyggandet,
2. att riksdagen med bifall till regeringens förslag skulle
 - a. avslå motionen 1978/79:1409 om höjd bidragsprocent för enskild väghållning,
 - b. godta de i propositionen förordade riktlinjerna för ett nytt statsbidragssystem för enskild väghållning,
3. att riksdagen skulle avslå motionen 1978/79:1398, yrkandet 3, om överförande av AMS-medel till ordinarie vägsanlag.
4. att riksdagen skulle avslå motionen 1978/79:1416 om viss utredning rörande vägsanlagens avvägning,
5. att riksdagen till Statens vägverk: Ämbetsverksuppgifter för budgetåret 1979/80 anvisade ett förslagsanslag av 23 590 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
6. att riksdagen med bifall till regeringens förslag samt med avslag på motionerna 1978/79:644, yrkandet 1, 1978/79:966 och 1978/79:1946 till Drift av statliga vägar för budgetåret 1979/80 anvisade ett reservationsanslag av 2 235 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
7. att riksdagen skulle
 - a. avslå motionen 1978/79:644, yrkandet 2, om planerade personalin-skränkningar,
 - b. avslå motionen 1978/79:749 om underhållet av vissa mindre vägar,
8. att riksdagen för budgetåret 1979/80 anvisade
 - a. till Byggnad av statliga vägar ett reservationsanslag av 900 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
 - b. till Bidrag till drift av kommunala vägar och gator ett reservationsanslag av 315 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
 - c. till Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator ett reservationsanslag av 350 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
9. att riksdagen med anledning av motionen 1978/79:958 som sin mening gav regeringen till känna vad utskottet anfört rörande de i motionen upptagna frågorna om omläggning av anslagsgivningen till enskilda vägväsendet och bidragsanslaget till underhåll av kommunala vägar och gator.
10. att riksdagen skulle
 - a. medge att under budgetåret 1979/80 statlig lånegaranti för lån avseende inköp för vägunderhållsmaskiner för vissa enskilda vägar beviljades intill ett belopp av 120 000 kr.,
 - b. till Bidrag till drift av enskilda vägar m. m. för budgetåret 1979/80 anvisa ett reservationsanslag av 198 500 000 kr., att avräknas mot automobils-kattemedlen,
11. att riksdagen till Bidrag till byggande av enskilda vägar för budgetåret 1979/80 anvisade ett reservationsanslag av 30 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

Onsdagen den
4 april 1979

*Anslag till vägvä-
sendet, m. m.*

12. att riksdagen för budgetåret 1979/80 anvisade
 - a. till Tjänster till utomstående ett förslagsanslag av 19 200 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
 - b. till Avsättning till statens automobilskattemedelsfond ett förslagsanslag av 1 000 kr.,
13. att riksdagen skulle
 - a. avslå motionen 1978/79:459 om upprustning av länsväg 244,
 - b. avslå motionerna 1978/79:643 och 1978/79:1952 om väganlagen till Västernorrlands län samt 1978/79:1958 om väganlagen till Jämtlands och Västernorrlands län,
 - c. avslå motionen 1978/79:1616, yrkandet 3, om vägmedel till Stockholmsregionen,
14. att riksdagen skulle
 - a. avslå motionen 1978/79:454 om en bro över Dalälven,
 - b. avslå motionen 1978/79:944 om tidigareläggning av arbeten på väg 80,
 - c. avslå motionen 1978/79:462 om en bro vid Bjursund i Kalmar län,
 - d. avslå motionen 1978/79:642 i vad avsåg vägutbyggnader i Skåne, m. m.,
15. att riksdagen skulle
 - a. avslå motionen 1978/79:1395 om större regionalt ansvar för vägmedlens fördelning,
 - b. avslå motionen 1978/79:948, yrkandet 2, om vissa vägbyggnadsmedel,
16. att riksdagen skulle avslå motionen 1978/79:634 om miljöintressena vid statsbidragsgivningen till kommunala vägar och gator,
17. att riksdagen skulle avslå motionen 1978/79:1398, yrkandet 4, om avgiftsfinansiering av större vägbyggnadsprojekt,
18. att riksdagen skulle avslå motionen 1978/79:1944 om färjeleden mellan Sundsörn och Torsö,
19. att riksdagen skulle avslå motionerna 1978/79:950 om förbud mot vägsalt och 1978/79:1430 om en saltfri vinterväghållning,
20. att riksdagen skulle
 - a. avslå motionen 1978/79:1403 om ersättning för skada genom vägsalt,
 - b. avslå motionen 1978/79:1404 om bekämpning av flyghavre,
21. att riksdagen skulle
 - a. avslå motionen 1978/79:325 om vägbeläggningar,
 - b. avslå motionen 1978/79:527 om hjälptelefoner vid vissa vägar,
 - c. avslå motionen 1978/79:954 om förändring av vägnummer för den s. k. Gröna vägen.

Reservationer hade avgivits

1. beträffande statsbidragssystemet för enskild väghållning av Carl-Wilhelm Lothigius (m), Arne Persson (c), Alfred Håkansson (c), Rune Torwald (c), Rolf Clarkson (m), Erik Johansson i Hållsta (c) och Wiggo

Komstedt (m) som ansett att utskottet under 2 bort hemställa
att riksdagen skulle

a. med anledning av regeringens förslag och motionen 1978/79:1409 som sin mening ge regeringen till känna vad reservanterna anført rörande höjning av bidragsprocenten för enskild väghållning m. m.,

b. i övrigt godta de i propositionen förordade riktlinjerna för ett nytt bidragssystem för enskild väghållning,

2. beträffande anslaget till Drift av statliga vägar av Arne Persson, Alfred Håkansson, Rune Torwald och Erik Johansson i Hållsta (samtliga c) som ansett att utskottet under 6 bort hemställa

att riksdagen med anledning av regeringens förslag och motionerna 1978/79:644, yrkandet 1, och 1978/79:1946 samt med bifall till motionen 1978/79:966 till Drift av statliga vägar för budgetåret 1979/80 anvisade ett reservationsanslag av 2 255 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

3. beträffande anslaget till Drift av statliga vägar av Wiggo Komstedt (m) som ansett att utskottet under 6 bort hemställa

att riksdagen med anledning av regeringens förslag och motionerna 1978/79:644, yrkandet 1, och 1978/79:966 samt med bifall till motionen 1978/79:1946 till Drift av statliga vägar för budgetåret 1979/80 anvisade 2 499 500 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

4. beträffande fortlöpande prövning av avgiftsfinansiering av väg- och brobyggnadsprojekt av Carl-Wilhelm Lothigius, Rolf Clarkson och Wiggo Komstedt (samtliga m) som ansett att utskottet under 17 bort hemställa

att riksdagen med bifall till motionen 1978/79:1398, yrkandet 4, som sin mening gav regeringen till känna vad reservanterna anført om sin prövning av avgiftsfinansiering av planerade större vägbyggnadsprojekt.

Vid punkten hade avgivits ett särskilt yttrande av Sven Mellqvist, Essen Lindahl, Nils Hjorth, Kurt Hugosson, Birger Rosqvist, Margit Sandéhn och Sten-Ove Sundström (samtliga s).

Punkten 4 (Statens trafiksäkerhetsverk: Förvaltningskostnader m. fl. anslag)

Regeringens förslag till medelsanvisning för budgetåret 1979/80 under de skilda anslagen innebar

att till Statens trafiksäkerhetsverk: Förvaltningskostnader anvisades ett förslagsanslag av 30 299 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten C 1, s. 77-80),

att till Statens trafiksäkerhetsverk: Uppdragsverksamhet anvisades ett förslagsanslag av 39 798 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten C 2, s. 80-82),

att till Statens trafiksäkerhetsverk: Bil- och körkortregister m. m. anvi-

Nr 121

Onsdagen den
4 april 1979

Anslag till vägväsendet, m. m.

Onsdagen den
4 april 1979

Anslag till vägvä-
sendet, m. m.

sades ett förslagsanslag av 52 275 000 kr. (punkten C 3, s. 82–85),

att till Bidrag till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägs korsningar anvisades ett reservationsanslag av 10 564 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten C 4, s. 85–86),

att till Bidrag till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande anvisades ett anslag av 4 150 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten C 5, s. 86–88).

I detta sammanhang hade behandlats motionerna

1978/79:645 av Sven Mellqvist m. fl. (s), vari såvitt nu var i fråga (yrkandet 6) hemställt att riksdagen beslutade att till Bidrag till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande för budgetåret 1979/80 anvisa ett i förhållande till regeringens förslag med 600 000 kr. förhöjt anslag av 4 750 000 kr., och

1978/79:1400 av Georg Danell (m).

Utskottet hemställde

att riksdagen skulle

1. till Statens trafiksäkerhetsverk: Förvaltningskostnader för budgetåret 1979/80 anvisa ett förslagsanslag av 30 299 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

2. till Statens trafiksäkerhetsverk: Uppdragsverksamhet för budgetåret 1979/80 anvisa ett förslagsanslag av 39 798 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

3. avslå motionen 1978/79:1400 om halkövningsbanor,

4. till Statens trafiksäkerhetsverk: Bil- och körkortsregister m. m. för budgetåret 1979/80 anvisa ett förslagsanslag av 52 275 000 kr.,

5. till Bidrag till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägs korsningar för budgetåret 1979/80 anvisa ett reservationsanslag av 10 564 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

6. med bifall till regeringens förslag och med avslag på motionen 1978/79:645, yrkandet 6, till Bidrag till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande för budgetåret 1979/80 anvisa ett anslag av 4 150 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

Reservation hade avgivits

5. beträffande Bidrag till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande av Sven Mellqvist, Essen Lindahl, Nils Hjorth, Kurt Hugosson, Birger Rosqvist, Margit Sandéhn och Sten-Ove Sundström (samtliga s) som ansett att utskottet under 6 bort hemställa

att riksdagen med anledning av regeringens förslag och med bifall till motionen 1978/79:645, yrkandet 6, till Bidrag till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande för budgetåret 1979/80 anvisade ett anslag av 4 750 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

Onsdagen den
4 april 1979

*Anslag till vägvä-
sendet, m. m.*

Punkten 5 (Allmän översikt över utvecklingen. Anslagen till sjöfartsver-
kets verksamhet)

Före behandlingen av de skilda anslagen hade regeringen (s. 89–108)
lämnat en allmän översikt över utvecklingen inom sjöfarten och

dels gett riksdagen till känna vad som anförts i propositionen om
sjöfartsverket m. m.,

dels föreslagit riksdagen att godkänna att uppgifterna rörande projektering
och byggande av småbåtshamnar m. m. överfördes till sjöfartsverket från
statens vägverk.

Regeringens förslag till medelsanvisning för budgetåret 1979/80 under de
skilda anslagen innebar

att till Farledsverksamhet, exkl. isbrytning, anvisades ett förslagsanslag av
247 855 000 kr. (punkten D 1, s. 109),

att till Isbrytning anvisades ett förslagsanslag av 119 000 000 kr. (punkten
D 2, s. 110),

att till Fartygsverksamhet anvisades ett förslagsanslag av 22 440 000 kr.
(punkten D 3, s. 110–111),

att till Övrig verksamhet anvisades ett förslagsanslag av 3 423 000 kr.
(punkten D 4, s. 111–112).

I detta sammanhang hade behandlats motionerna

1978/79:374 av Tommy Franzén (vpk) och Karl Hallgren (vpk),

1978/79:377 av Bengt Silfverstrand m. fl. (s),

1978/79:637 av Torsten Gustafsson (c) och Fritz Börjesson (c),

1978/79:646 av Åke Wictorsson (s),

1978/79:748 av Sten-Ove Sundström m. fl. (s), vari föreslagits att riksdagen
beslutade att rabatterning infördes på de statliga fyravgifterna vid export av
järnmalm, så att järnmalmsexporten över svensk hamn fortsättningsvis
kunde ske på ett konkurrensmässigt sätt,

1978/79:750 av Jörgen Ullenhag (fp),

1978/79:952 av Hans Gustafsson m. fl. (s),

1978/79:1394 av Stig Alemyr m. fl. (s),

1978/79:1419 av Karl-Anders Petersson (c) och Claes Elmstedt (c),

1978/79:1432 av Lena Öhrsvik m. fl. (s),

1978/79:1940 av Fritz Börjesson (c),

1978/79:1949 av Bertil Måbrink m. fl. (vpk), vari såvitt nu var i fråga
(yrkandet 2) hemställt att riksdagen uttalade att de i landet kvarvarande 12
bemannede fyrplatserna borde ha kvar bemanning av de skäl som angetts i
motionen,

1978/79:1953 av Gunnar Oskarson m. fl. (m),

1978/79:1957 av Lars Schött (m) och Eric Krönmark (m), vari hemställt att
riksdagen beslutade att hos regeringen anhålla att rationaliseringen av landets
fyrplatser bedrevs på sådant sätt att någon avbemanning av fyrar ej skedde,
samt

1978/79:1962 av Håkan Winberg (m) och Tore Nilsson (m).

Onsdagen den
4 april 1979

*Anslag till vägvä-
sendet, m. m.*

Utskottet hemställde

1. att riksdagen godkände att uppgifterna rörande projektering och byggande av småbåtshamnar m. m. överfördes till sjöfartsverket från statens vägverk,
2. att riksdagen för budgetåret 1979/80 anvisade
 - a. till Farledsverksamhet, exkl. isbrytning, ett förslagsanslag av 247 855 000 kr.,
 - b. till Isbrytning ett förslagsanslag av 119 000 000 kr.,
 - c. till Fartygsverksamhet ett förslagsanslag av 22 440 000 kr.,
 - d. till Övrig verksamhet ett förslagsanslag av 3 423 000 kr.,
3. att riksdagen skulle
 - a. lämna motionerna 1978/79:1394 och 1978/79:1940 om fortsatt bemanning av fyren Långe Jan utan åtgärd,
 - b. lämna motionerna 1978/79:952 och 1978/79:1419 om fortsatt bemanning av Hanö fyrplats utan åtgärd,
 - c. lämna motionen 1978/79:377 om bemanningen av Kullens fyrplats utan åtgärd,
 - d. avslå motionen 1978/79:1953 om statsbidrag till Kommittén för Nidingen,
 - e. lämna motionen 1978/79:637 om kostnadsansvaret för bemanning av fyrplatser utan åtgärd,
 - f. lämna motionerna 1978/79:1949, yrkandet 2, och 1978/79:1957 om bemanningen av fyror utan åtgärd,
4. att riksdagen skulle avslå motionen 1978/79:1962 om lokalisering till Härnösand av statens centrala isbrytarledning,
5. att riksdagen lämnade motionen 1978/79:1432 om förbud mot fartygs- trafik med farlig last i Kalmarsund utan åtgärd,
6. att riksdagen skulle avslå motionen 1978/79:750 om översyn av farledsvaruavgifterna avseende Mälaren,
7. att riksdagen med anledning av motionen 1978/79:748 som sin mening gav regeringen till känna vad utskottet anfört rörande den i motionen upptagna frågan om sänkta fyravgifter vid malmexport,
8. att riksdagen lämnade motionen 1978/79:646 om förbud mot sjöskotrar utan åtgärd,
9. att riksdagen lämnade motionen 1978/79:374 om en kompletterande utgåva av skriften Sjötrafikföreskrifter utan åtgärd.

SVEN MELLQVIST (s):

Herr talman! Jag skulle vilja säga några ord i anslutning till trafikutskottets betänkande nr 11. Jag skall inte ta upp de frågor som rör väganslagen och liknande anslag. Dem kommer andra talesmän för utskottet att närmare uppehålla sig vid. Jag skall behandla det som ligger mig själv mycket varmt om hjärtat och som även berörs i en reservation till utskottets betänkande, nämligen trafiksäkerheten. Trafiksäkerheten i vårt land har långt ifrån det innehåll som man hade hoppats att den skulle ha. Många människor drabbas av olyckor.

Under 1978 sjönk antalet trafikolyckor och därvid dödade och skadade personer jämfört med år 1977. Det totala antalet dödade och skadade personer var 21 607 år 1978 och 21 947 år 1977.

Antalet barn – och det är mycket beklämmande – i åldrarna 0–6 år som omkom eller skadades vid trafikolyckor var 624 år 1978 och 707 år 1977, alltså dess bättre en liten nedgång. Antalet barn i åldrarna 7–14 år som var utsatta för olyckor – olyckor som i många fall ledde till att vederbörande avled – var 1 604 år 1978 och 1 614 år 1977. Antalet ungdomar i åldrarna 15–25 år som omkom eller skadades var 6 874 år 1978 och 7 084 år 1977.

Trenden är alltså något vikande mellan de båda år som jag här har nämnt någonting om.

Den faktiska minskningen av trafikolycksfallen är – det vill jag understryka – mycket glädjande. Den visar att de satsningar som samhället och andra gör för att bekämpa trafikolyckorna har haft en viss framgång. Den lägger emellertid ett stort ansvar på oss alla att fortsätta och att med förenade krafter söka minska trafikolycksfallsfrekvensen. I första hand måste vi ju se till att minskningen 1978 inte blir en enstaka företeelse, utan att den utvecklingen blir bestående. För att uppnå detta erfordras fortsatta kraftfulla åtgärder från samhällets sida och från andras – organisationers och enskildas – sida.

I kampen mot trafikolyckorna utgör det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet en mycket viktig del, inte minst med tanke på att man med frivilligarbetet visat sig kunna nå ut till och påverka den enskilde trafikanten. Detta har bl. a. kommit till uttryck i regeringens proposition 1977/78:81 om vissa kommunala trafik- och trafiksäkerhetsfrågor. I den uppdrages riktlinjerna för omorganisation av det frivilliga lokala trafiksäkerhetsarbetet. För att dessa riktlinjer skall kunna förverkligas och därmed ge det lokala trafiksäkerhetsarbetet ytterligare bredd och slagkraft fordras betydande arbetsinsatser, inte minst från NTF och de nuvarande regionala och lokala trafiksäkerhetsorganen.

Det framstår som synnerligen angeläget att NTF som centralorgan för det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet får sådan förstärkning av sina resurser att den av riksdagen beslutade reformen när det gäller det kommunala trafik- och trafiksäkerhetsarbetet skall kunna genomföras.

Trafiken utgör en vardaglig företeelse i vårt samhälle, och det är därför viktigt att redan de små barnen får lära sig hur man skall uppträda i trafiken. Den verksamhet med Barnens trafikklubb som NTF bedriver syftar till att ge de små barnen deras första grundläggande trafikfostran. Verksamheten är så upplagd att även vuxna kan engageras. Det kan inte vara riktigt och rimligt att ekonomiska skäl skall avgöra om de små barnen skall få den för dem så grundläggande trafikfostran eller inte. Det är därför synnerligen angeläget att NTF får sådana resurser att medlemsrekryteringen till Barnens trafikklubb kan utvidgas så, att även familjer eller ensamstående föräldrar med svag social och ekonomisk ställning kan låta sina barn få denna grundläggande trafikfostran.

F. n. blir ca 26 % av alla treåringarna medlemmar i Barnens trafikklubb.

Onsdagen den
4 april 1979

*Anslag till vägvä-
sendet, m. m.*

Detta visar vilket stort behov det finns av att utvidga verksamheten.

Av det totala antalet dödade och skadade i trafiken utgörs ca en tredjedel av ungdomar i åldern 15–25 år. Det innebär att det varje år dödas eller skadas mellan 6 000 och 7 000 ungdomar i trafiken. Detta är mycket skrämmande siffror, som i all sin nakenhet visar betydelsen av kraftfulla insatser för att minska antalet trafikolyckor, framför allt bland de unga människorna. NTF har mot den bakgrunden startat en ungdomsverksamhet med speciellt material och speciella aktiviteter. Det arbetet är upplagt på lång sikt och syftar till att påverka ungdomarnas attityd till trafiken och trafiksäkerheten.

I det inledande skedet riktade sig aktiviteten till olika ungdomsorganisationer, och f. n. ligger tyngdpunkten på att föra ut aktiviteten lokalt.

Det finns i vårt land ca 1 miljon ungdomar i åldrarna 15–24 år. För att nå ut till dessa ungdomar med trafiksäkerhetsarbete behövs det betydligt större insatser än vad NTF har möjlighet att göra inom ramen för sina nuvarande resurser. De åtgärder som behövs för att nå ut till de ungdomar som inte kan nås via ungdomsorganisationer, militära förband, skolor etc. är mer kostnadskrävande och mer arbetskrävande än om man kan gå via redan etablerade kanaler.

För att möjliggöra fortsatt och ökad satsning på det trafiksäkerhetsarbete som riktar sig till ungdomar behövs det – jag vill understryka det än en gång – ytterligare resurser till det väsentliga frivilligarbetet. Det är således väsentligt att NTF, som enligt riksdagens tidigare uttalande är centralorgan för det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet, får en sådan ökning av sina ekonomiska resurser att en reell ökning av verksamhetsvolymen kan komma till stånd.

Det är mot den bakgrunden som vi väckt en gruppmotion där vi kräver ett förhöjt anslag till NTF:s verksamhet på de områden som jag här har talat om.

Centerpartiet har i sin stora trafikpolitiska motion nr 2379 även tagit upp dessa spörsmål. I motionen heter det bl. a.: "Trafikpsykologin måste tillmätas större betydelse. Förarutbildningen är en viktig del i det förebyggande trafiksäkerhetsarbetet."

Sedan kommer man fram till något som jag tycker är mycket väsentligt, nämligen till frågan om trafikundervisningen, som man anser bör breddas så att den kan nå fler grupper. Man säger i motionen: "Skolan är en av de viktigaste målgrupperna i detta arbete. För de mindre barnen betyder också trafikundervisningen mycket. Det är, som vi ser det, viktigt att redan i barnåren grundlägga ett trafikmedvetande. Inom förskolan bör trafikundervisning tas upp och kontakt med polisen knyts. För de barn som inte går i förskola är barntrafikskolor ett lämpligt instrument."

Vidare sägs i motionen: "Vi vill i detta sammanhang särskilt understryka att en säkrare och tryggare trafikmiljö måste skapas med tanke främst på barnen. Alltför liten vikt har fästs vid barnens villkor när det gäller såväl stadsplanering, boendeplanering som trafikplanering. En trafiksäker miljö måste få direkta konsekvenser för biltrafiken och dess framkomlighet." Därefter talar man om trafiksäkerhet, sänkta hastighetsgränser osv.

Jag har citerat detta ur centerns stora partimotion om trafikpolitiken, eftersom vi hade hoppats att centern skulle ha dragit de riktiga konsekvenserna av de synpunkter som framförs i motionen. Detta skulle ha inneburit att man från centerns sida hade ställt sig positiv till den av oss väckta partimotionen om en förstärkning med dessa 600 000 kr. för att kunna sätta in större resurser och nå ett bättre resultat inom detta viktiga område av vårt samhällsliv. Men centern har avstått från att dra dessa riktiga konsekvenser av sitt resonemang, och det tycker jag är ganska anmärkningsvärt. Jag tror mig också veta att det inom centern förts vissa resonemang om att man skulle ansluta sig till förslaget att ställa större medel till förfogande för detta ändamål. Men detta blev tydligen bara en läpparnas bekännelse. Den borgerliga majoriteten i utskottet avstyrker nu vår motion, och vi har därför tvingats att föra fram vårt förslag i en reservation till detta utskottsbetänkande. Det är med besvikelse vi tvingas göra detta konstaterande, men så ligger det tyvärr f. n. till.

Jag hoppas i alla fall att nya riksdagar skall kunna se litet mera positivt och objektivt på de företeelser som jag i några korta satser har redogjort för, så att inte minst NTF skall få ekonomiska möjligheter att genomföra sina så behjärtansvärda insatser på det område av vårt samhällsliv som trafiken utgör.

Med det anförda, herr talman, ber jag att få yrka bifall till reservationen 5 vid punkten 4 i trafikutskottets betänkande nr 11.

CARL-WILHELM LOTHIGIUS (m):

Herr talman! Jag ser i kammaren i huvudsak trafikutskottets ledamöter närvarande, så vi skulle ju kunna ha en enskild överläggning i det här ärendet, om jag inte visste att det finns kamrater som lyssnar i arbetsrummen och några vänliga åhörare på läktaren som kanske vill följa debatten.

I alla händelser skall jag försöka att fatta mig kort. Vi kommer att få en ny debatt om vägpolitiken innan vi slutar vårriksdagen. Att nu ta upp en längre diskussion om den långsiktiga vägplaneringen finner jag inte riktigt ur kammarens synpunkt, hur viktig frågan än är. Jag skall försöka, av artighet mot motionärerna, att anförda några synpunkter på utskottsbehandlingen av vissa generella frågor.

Vi som sysslar med trafikfrågor är väl medvetna om de behov och de önskemål som finns att underhålla befintliga vägar och bygga vissa nya. Senast i går ställde en stor, kunnig grupp av representanter för inte mindre än 16 organisationer – alla med anknytning till trafik och vägar – upp i trafikutskottet och ville lägga fram sina synpunkter på vägpolitiken.

Vad är det man är orolig för? Jo, man är orolig för att regeringen och riksdagen inte ordentligt har fastlagt de mål som erfordras och att de medel icke gives som erfordras för att underhålla och förbättra vårt vägnät. De som uppvaktade trafikutskottet i går vill att de vägpolitiska målen i första hand bör avse trafiksäkerhet, vägstandard, tidsvinster, underhåll av vägnätet, beläggning och bärlighet.

Jag vill påminna riksdagen om att vi hade förra året en lång debatt med

Onsdagen den
4 april 1979

*Anslag till vägvä-
sendet, m. m.*

anledning av propositionen 1977/78:10 om en samordning mellan vägplanering och övrig samhällsplanering. Debatten gällde ett förslag om en långsiktig vägplanering, som riksdagen också antog vid detta tillfälle.

Denna vägplanering är inte fullständig, men den är en god grund att bygga på. Det kommer ytterligare förslag i vår, och vi kan vänta oss en påbyggnad under det närmaste året. Det är i varje fall moderaternas förhoppning.

Vi skall komma ihåg att det nya systemet med samordning och långsiktig planering har prövats bara ett antal månader, och det är ännu för tidigt att få fram ett resultat.

För att klara underhållet, för att se till att vi inte förstör vårt vägkapital, för att kunna öka trafiksäkerheten och förbättra miljön behöver vi bygga om och också bygga nytt. Till detta behövs, ärade ledamöter i kammaren, pengar för vägväsendet. De sammanlagda utgifterna är i dag något över 4 miljarder plus 261 miljoner i extra medel för trafiksäkerheten plus 400 miljoner i AMS-anslag. Till detta skall ytterligare läggas särskilda finansfullmakter, som nu kommer varje månad för att öka sysselsättningen. Som ett exempel kan jag nämna Norrlandsstödet. Vi är alltså före årets slut uppe i nästan 5 miljarder kronor på vägsidan.

Moderata samlingspartiet har sagt att vi i dagens ekonomiska situation inte har möjligheter att ytterligare öka anslaget. Två av mina kamrater i denna kammare har föreslagit en ökning med 264,5 milj. kr. och centerpartiet 20 milj. kr. Moderata samlingspartiet måste väga sitt förslag mot alla de andra ting som detta land behöver för att klara produktion och sysselsättning, och vi säger därför i dag nej till detta ökade anslag.

Vi har fått utskottet med oss på ett förslag om att man skall öka vägverkets beredskap genom att uttala att framdeles 250 milj. kr. förs över från AMS-medel till vägverkets ordinarie anslag. Vi tror att de pengarna härigenom bättre kommer vägarna till nytta, och vi hälsar detta uttalande av utskottet för vägarnas skull med mycket stor glädje.

Reservation nr 4 innebär en begäran att på ett tidigt stadium vid planläggning av nya vägar och broar en avgiftsfinansiering skall införas, dvs. att pröva en sådan avgiftsfinansiering för att se om man därigenom av ekonomiska skäl kan tidigarelägga nybyggnad eller brobyggnad. Vi tycker det är oansvarigt att inte på detta sätt ta vara på de vinster för vår trafik som en sådan åtgärd kan ge. Jag vet nämligen att det finns många kamrater i denna kammare som skulle vara intresserade av att det exempelvis vid nybygge av broar, för ett tidigareläggande av verksamheten med fem eller tio år, gavs möjligheter att ta ut vissa avgifter på de broar där trafiken är stark.

Det kan betyda mångfalt mer än den summa som vissa reservationer i dag anger. Och det kan vara ett svar till det särskilda yttrande som socialdemokraterna, med min värderade vän ordföranden herr Mellqvist i spetsen, för fram. Även om regeringen svarar för sig, tycker jag att detta särskilda yttrande är litet anmärkningsvärt. Hederligheten kanske hade krävt ett förslag om ökat anslag och att det hade tagits fram vid detta tillfälle i stället för att man gör ett sådant allmänt yttrande.

När det gäller statsbidragssystemet för enskild väghållning förmodar jag att

Onsdagen den
4 april 1979

Anslag till vägväsendet, m. m.

min vän Arne Persson redovisar reservation nr 1, i vilken vi moderater har deltagit.

Det finns i övrigt inga meningsskiljaktigheter när det gäller trafiksäkerheten, det kan vännen herr Mellqvist vara fullt övertygad om.

Ni begär i dag 300 000 kr. mer till barnens trafikklubbar på trafiksäkerhets- sidan. Vi har full förståelse för detta, men samtidigt har ni inte talat om var ni skall ta de pengarna. Tala om var de skall tas! Kunde man flytta över en del av pengarna från trafiksäkerhetsverkets ordinarie anslag skulle jag mera förstå detta än om man skall ta dem från någonting annat.

Detta betänkande behandlar också sjöfarten, lots- och fyrplatserna. Där är det också mycket stor enighet i utskottet. Vi har uttalat oss för att man av olika skäl måste behålla en bemanning på vissa lots- och fyrplatser. Jag tar mig, herr talman, friheten att läsa upp vad utskottet säger i betänkandet på s. 33:

”Särskilt starkt bör hänsyn tas till sysselsättnings- och regionalpolitiska aspekter. Vidare utgör havsövervakningen vad gäller fiskezoner och säkerheten ur försvarssynpunkt sådana faktorer som bör vägas in vid bedömningen. Hänsyn bör också tas till den positiva effekt för sjöräddningsväsendet som bemanningen av fyrar utgör. Även frågor som rör anställningsförhållanden för den personal som är anställd vid fyrplatser bör få en från personalsynpunkt acceptabel lösning. Utskottet förutsätter att det nu anförda även fortsättningsvis beaktas vid behandlingen av frågor av det slag varom nu är fråga.”

Inför de här problemen visar vi inom utskottet en utomordentligt stor enighet.

Till sist: Någon kamrat i denna kammare har tagit upp en fråga som berör en farkost som kan vara på väg att fördärva vår tillvaro på sjöarna. Det gäller en teknisk apparat, med vilken man med hög fart skall kunna rusa fram på vattnet. Utskottet har uttalat stor skepsis över användandet av dessa nya tekniska apparater. Det är inte så att utskottet vill föreslå ett totalt förbud, men vi vill att man inom regeringen skall vara mycket restriktiv när man tar in dessa sjöskotrar i verksamheten. De kan nämligen, liksom snöskotrarna, i vissa avseenden innebära en fara för vår miljö.

Herr talman! Jag vill med dessa ord yrka bifall till reservationerna 1 och 4, avslag på reservationerna 2, 3 och 5 och i övrigt bifall till utskottets hemställan.

ARNE PERSSON (c):

Herr talman! Jag skall i mitt anförande beröra anslags- och bidragsfrågor. Jag kommer däremot inte att behandla reservationen 1, såsom Carl-Wilhelm Lothigius sade, men Erik Johansson i Hållsta kommer att redovisa synpunkterna på den problematiken.

När det gäller reservationen 4 beträffande fortlöpande prövning av avgiftsfinansiering av väg- och brobyggnadsprojekt, som Carl-Wilhelm Lothigius yrkade bifall till, vill jag inledningsvis också säga att jag inte tror på ett sådant system för vårt lands vidkommande. Jag gör inte det av flera skäl:

Onsdagen den
4 april 1979

Anslag till vägväsendet, m. m.

för det första är trafiken för låg, för det andra rör det sig om för korta avstånd, för det tredje blir kostnaderna i samband med avgiftsfinansiering av väg- och brobyggnadsprojekt av sådan storlek att det inte kommer att medföra någon nämnvärd inkomst i det här avseendet. Därtill kommer – och det är kanske det väsentligaste – att det från demokratisk synpunkt inte torde vara riktigt att införa avgifter för att finansiera vägar, eftersom många människor måhända därigenom inte skulle kunna använda en del av våra vägar på grund av kostnaderna. Jag tror inte på detta system, och därför vill jag redan från början yrka avslag på reservationen 4.

Jag skulle som sagt tala något om anslags- och bidragsfrågorna. I vägverkets petita har angivits minimikrav för väghållningen, innebärande att den nuvarande väg- och väghållningsstandarden kan vidmakthållas. Detta är väsentligt inte minst med tanke på de allmänna önskemålen om att trafiksäkerheten bör ökas så att trafikolyckorna kan nedbringas liksom att det s. k. vägkapitalet inte får urholkas på grund av otillräckliga medel för underhåll.

Beträffande driften av statsvägar sägs i väglagen bl. a.: "Väg skall hållas i ett för samfärdseln tillfredsställande skick genom underhåll, reparationer och andra åtgärder." I den femårsplan som vägverket upprättat för åren 1979–1983 har följande mål angivits: upprätthållande av erforderlig service-nivå, tillgodoseende av det periodiska årliga behovet av underhållsåtgärder, upprätthållande av årsbalanserad sysselsättning för driftpersonalen med förbättringsarbeten och utförande av trafiksäkerhetsfrämjande punktåtgärder i ökad omfattning samt utökning av andelen belagd väg.

Jag vågar säga att på grund av regeringens prutning på vägverkets anslagsäskanden kan detta program inte genomföras. Vidmakthållandenivån kan inte klaras av brist på medel. Detta innebär bl. a. att anslaget för beläggning och underhåll minskas med 140 milj. kr., för dikning och torrläggning med 42 milj. kr. osv., eller tillsammans när det gäller de olika aktiviteterna – det gäller också buskröjning efter vägar och liknande – nära 200 milj. kr. Anslaget för den planerade ytbehandlingen av grusvägar med YIG minskas från 75 milj. kr. till 55 milj. kr., vilket innebär att 600 kilometer grusväg inte kommer att förses med beläggning.

Faktum är sålunda att medelstildelningen för innevarande kalenderår är så nedbantad att femårsplanens mål beträffande vidmakthållandenivån inte kan uppfyllas.

För budgetåret 1979/80 är förhållandet likartat. Det anslag som föreslås i propositionen är ca 220 milj. kr. lägre än vad vägverket har äskat. Följden blir sålunda att en fortsatt nedslitning av vägarna kommer att äga rum. På sikt kan inte den nuvarande servicenivån upprätthållas, vilket innebär att det måste bli provisoriska reparationer av beläggningar och grusvägar. Vidare kommer detta att medföra en ökning av säkerhetsriskerna och en försämring av framkomligheten. Det blir även indragning och omlokalisering av vägstationer. Det här kommer också att få regionalpolitiska konsekvenser. Vidare blir det en försämring och en fördyring av servicen när det gäller snöröjning och övrigt underhåll. Visserligen, och det är vi överens om, är

budgetläget ansträngt, varför stor återhållsamhet med statens utgifter måste accepteras. Men att vara så återhållsam med anslagen att vägstandarden försämras till den grad att risken för trafikolyckor ökar på grund av eftersatt underhåll av vägarna, försämring av servicen och indragning av vägstationer är en dålig hushållning med allmänna medel och dåligt besparingsnit.

Nu gäller det att se till att det i fortsättningen blir en annan och bättre vägpolitik. De pengar som inflyter i form av bils katt, bensinskatt, extra bensinskatt m. m. anser vi skall användas till ändamål som har att göra med vår vägtrafik. Det gäller alltså underhåll av vägar, byggande av vägar, utlägg för trafikolyckor ute på vägarna, hälsovård, polisväsande m. m. Nu går enligt den trafikpolitiska utredningen mer än 2 miljarder kronor av dylika medel till andra ändamål, vilket måste anses vara felaktigt.

I centermotioner har hävdats att vid fördelning av väganlagen mellan länen hänsyn skall tas till länens speciella behov i olika delar av landet. På sin tid var också trepartiregeringen inne på detta.

I utskottsbetänkandet förutsätts också att så sker samt att därvid kraven på en likformig bärighetsgrad för landets olika delar än mer än tidigare bör beaktas. Det är ett utskottsuttalande som är värt att notera.

Jag har tidigare omnämnt att vägverkets anslagsäskande om 75 milj. kr. för ytbehandling av grusvägar i budgetpropositionen prutats ned med 20 milj. kr. Detta skulle innebära att vägverkets ytbehandlingsprogram inte kan fullföljas och att, som jag också tidigare nämnt, för 1980 planerad grusläggning av ca 600 km grusväg inte kommer att kunna genomföras.

Grusvägarna utgör 45 % av statsvägarna eller ungefär 45 000 vägkilometer. Det betyder att transporter i stora delar av landet måste ske på grusvägar, dvs. på vägar med en lägre vägstandard och därmed följande högre transportkostnader, ökade olycksfallsrisker etc.

I centermotionen 966 har hemställts om ett i förhållande till budgetpropositionen med 20 milj. kr. förhöjt anslag för fullföljande av vägverkets ytbehandlingsprogram. Jag är verkligen förvånad över att vi inte fått gehör och majoritet för detta krav i utskottet. Vi skulle i och för sig ha kunnat ansluta oss till vägverkets anslagsäskande avseende drift och underhåll, men vi har med hänsyn till det ansträngda ekonomiska läget endast begärt att vägverkets program för ytbehandling av vägar skall fullföljas. Vi anser detta krav vara synnerligen berättigat, eftersom ett sådant fullföljande skulle betyda minskade olycksfallsrisker, lägre kostnader för framtida underhåll etc. Det är alltså utgifter som väl betalar sig. Vägverkets program på detta område är alltså väl värt att stödja.

Vi har i reservationen 2 hemställt att riksdagen beslutar om ett i förhållande till budgetpropositionen förhöjt anslag till drift av statliga vägar. I reservationens hemställan har genom en felskrivning yrkandet kommit att avse 2 255 000 kr. i stället för 2 255 000 000 kr. Vårt yrkande skall alltså innebära en höjning i förhållande till budgetpropositionen med 20 milj. kr.

Herr talman! Jag ber att få hemställa om bifall till reservationen 2 med denna ändring. Jag ber också att få yrka bifall till reservationen 1. I övrigt yrkar jag bifall till utskottets hemställan.

Onsdagen den
4 april 1979

*Anslag till vägvä-
sendet, m. m.*

TOMMY FRANZÉN (vpk):

Herr talman! Jag skall inte kommentera Arne Perssons synpunkter på driftanslagen och inte heller vad herr Lothigius sade om väganslagen. Den diskussionen kommer att tas upp i en trafikpolitisk generaldebatt senare i vår. Jag har däremot för avsikt att ta upp det som sägs om trafiken till sjöss i det betänkande från trafikutskottet som vi nu diskuterar. Jag skall bl. a. ta upp två motioner från vpk som behandlas i betänkandet, den ena angående sjötrafikföreskrifterna och den andra angående stopp för avbemanningen av de fyrar som fortfarande är bemannade. Dessutom har jag för avsikt att ta upp motionen angående förbud mot sjöskoter.

Sjötrafikfrågor och spörsmål om säkerhet till sjöss skiljer sig i väsentlig grad från frågor om trafiksäkerhet på land. I vad gäller trafik på land erfordras körkort för att få framföra bil, motorcykel, buss eller liknande fordon. För erhållande av dessa körkort erfordras förutom praktiska kunskaper också teoretiska sådana. I sjötrafiken ställs inget krav på exempelvis skepparexamen, om fartyget eller båten i fråga understiger 12 m längd eller 4 m bredd och inte framförs i reguljär trafik.

”Förarintyg”, som ibland används, kan utfärdas, men det är inte obligatoriskt. I kraven för förarintyg finns inte heller kunskap i praktiskt framförande av båt. Som synes är föreskrifterna till sjöss avsevärt liberalare än vad motsvarande är på land. Detta är en brist, som i framtiden måste rättas till. Men det får inte bli så, att det endast tas hänsyn till teoretiska kunskaper, utan man måste verkligen ta fram kraven på praktiska kunskaper och erfarenhet av förande av båt. I dag är det i många fall under all kritik när det gäller både kunskap och skicklighet och framför allt när det gäller hänsyn och omtanke.

Utvecklingen till sjöss i vad gäller fritidsbåtar – mest motorbåtar – har lett till att det är alltför vanligt att båtar förs fram utan hänsyn från den som för båten. Många skaffar sig båt bara för att det är kul. Många av de nya båtägarna skaffar sig inte heller de kunskaper och den skicklighet som erfordras. Att föra en båt är långt mer krävande än att köra bil. För att föra en båt fordras inte endast kunskapsträning utan också ett stort mått av hänsynstagande, varsamhet, omsorg och omtanke.

Lättheten att skaffa båt för dem som har pengar gör att säkerheten sätts på hårda prov. Det finns nu båtar med motorer som förs fram med höga hastigheter och skapar höga svallvågor. Jag hörde för en tid sedan en definition på just dessa stora, maskinkraftiga och dyra båtar. Det var en som på båtmesse kallade dessa båtar för Pinochetkryssare. Då jag frågade vad som menades med Pinochetkryssare blev svaret: Det är stora, dyra båtar som någon har tillskansat sig med ”svarta” pengar eller med skattepengar och som framförs till sjöss som om det var terrorister som förde båtarna. Det är tvivelutan på det viset att många av de stora, dyra plastbåtarna är skattebetalarnas egentliga egendom men brukas endast av dem som har möjlighet att smita från skatt. Dessa kan naturligtvis i många fall fördes med epitetet terrorister.

I tidskriften Simfrämjaren har en debatt om sjövätt m. m. förevarit under

1978. Ett inlägg belyser ganska bra vad det egentligen rör sig om. Där sägs följande: "När man ser hur vissa båtägarkategorier får fram på vattnet undrar man, om hela fritidsbåtägargruppen arbetar för sin egen undergång eller för sin egen vantrivsel! Det kan väl inte vara något nöje att fara fram som om man ville förevisa, hur en marodör uppför sig."

Av detta framgår att det behövs åtskilligt med information och på sikt också krav på examina för att få föra båt till sjöss. Det finns också givna sjöregler som i högre grad behöver spridas till allmänheten men framför allt till båtfararna. Det är därför som vi motionärer har föreslagit en kompletterad utgåva av skriften Sjötrafikföreskrifter. Förutom sjötrafikföreskrifterna behövs en komplettering med hur olika båtar av nödvändiga skäl manövreras, exempelvis hur en segelbåt fungerar och dess egenskaper.

Det bör också poängteras att man skall ta hänsyn till badande och tänka på vad som bör gälla vid förande av båt där det finns en badplats. Generellt bör inte båt få framföras i närhet av badplats, framför allt inte motorbåt.

Många olyckor och olyckstillbud har tillkommit endast därför att okunniga och omdömeslösa människor har farit fram vid badplatser precis som om de trodde att de var på öppet vatten. Propellerskador är ytterst allvarliga och resulterar inte så sällan i dödsolyckor.

I sjösammanhang används ofta speciella termer. Även de borde ingå i en informationsskrift, så att de personer som kommer i kontakt med dem inte står främmande för deras innebörd. Lanternors förande är en annan sak som det i högre grad borde informeras om.

Miljöaspekter i fråga om buller, färter och svallvågor borde också i hög grad tas upp för information. Detta sker nu – men, som synes, helt otillräckligt. De skador på djur och fågelliv som de här "marodörerna" i sina "Pinochetkryssare" och även andra orsakar måste det tas itu med ordentligt. Ett förslag om generella hastighetsbegränsningar och större krav från behörig myndighet på båtar utseende och utrustning vore nödvändigt och skulle hälsas välkommet av de sanna båtfararna.

Utskottet har i sitt betänkande hänvisat till att sjöfartsverket inte är skyldigt att utge häftet Sjötrafikföreskrifter. Det är riktigt, och det är också därför som vi motionerat om att verket skall ges resurser för att ge ut en kompletterad upplaga. Nu hänvisar utskottet till att sjöfartsverket kommer att ge ut andra informationsbroschyrer i frågor vi har aktualiserat, bl. a. också om nykterhet till sjöss. Det sägs även att sjöfartsverket planerar att ge ut en informativ trycksak som förhoppningsvis får stor spridning. Jag menar att det är viktigt att en sådan utgivning sker genom en myndighet som kan vara fristående från alla de stora kommersiella intressen som har kommit att regera fritidsbåtmarknaden. Att föra en debatt exempelvis av det slag som jag här har fört i kammaren är omöjligt i de vanliga båtningarna, där den borde föras. Att ta tag i dessa frågor kommer likaså inte i fråga i de s. k. båtningarna. Där gäller djungelns lag. Den som är starkast bestämmer, och de som bestämmer är de som prånglar ut båtar i kvartsmiljonklassen och uppåt.

I en motion har också frågan om förbud för s. k. sjöskotrar väckts. En

Onsdagen den
4 april 1979

*Anslag till vägvä-
sendet, m. m.*

sjöskoter är en utveckling av snöskotern, och sådana kommer om de importeras att verkligen bli vattnets marodörer. Därför är det angeläget att ett förbud kommer till stånd innan dessa leksaker kommer i händerna på människor i det här landet. Det är alltid lättare att införa ett förbud innan någon marknad har uppkommit. Utskottets skrivning innebär en skärpning i förhållande till det yttrande som sjöfartsverket har gjort. Utskottet anför också naturskyddsintressen och miljövårdssynpunkter som starka skäl vid en bedömning av ett eventuellt förbud. Regeringen har fått att ta ställning, och det är kanske klokt att avvakta detta ställningstagande. Bara det blir ett förbud spelar det ingen roll var beslutet tas någonstans.

Herr talman! Jag skall också något beröra avbemanningen av våra återstående bemannade fyrar. Det har behandlats flera motioner som tar upp frågan om avbemanningen, men de tar som synes endast bypolitiska hänsyn. Den motion från vpk som jag själv är medmotionär i tar däremot upp problemet i hela dess vidd. Vi har krävt att de 12 kvarvarande bemannade fyrplatserna även i fortsättningen skall vara bemannade. Det är framför allt en säkerhetsfråga. De rationaliseringar och automatiseringar som ägt rum sedan 1960 har inneburit att 55 fyrar har mist sin bemanning. Totalt innebär detta fram till januari 1978 en personalminskning med 375 tjänster, inberäknat fyrskeppen.

Om man studerar vad detta har betytt i fråga om sjösäkerhet och sjöbevakning, kommer man fram till att det är betydande försämringar som kommit till stånd. Enligt planerna skall samtliga fyrar vara automatiserade 1980–1981. Detta har framkallat oro, och mot den bakgrunden sammankallade SMHI en konferens i februari 1978 angående den framtida bemanningen av fyrplatser. Vid denna konferens beslöt deltagande parter att bilda en arbetsgrupp med företrädare för SMHI, naturvårdsverket och sjöfartsverket. Som en första åtgärd sände arbetsgruppen ut en förfrågan till ett stort antal berörda instanser om vilken vikt de fäste vid att fyrplatserna behölls. Med utgångspunkt i det material som inkommit som svar på denna rundskrivelse har arbetsgruppen utvärderat behovet av fortsatt bemanning av vissa fyrplatser. Resultatet av utvärderingen redovisas i rapporten "Bemanning av utsjöplatser. En inventering av behov och intressenter." I sammanfattningen redovisas att arbetsgruppen genom enkäter till av frågan berörda myndigheter och organisationer har kartlagt intresset och behovet av fortsatt bemanning. Resultatet blev att 15 platser visades så starkt intresse att de blev föremål för detaljredovisning. Arbetsgruppen föreslår att 13 av dessa platser skall vara bemannade.

Beträffande huvudmannaskapet förordar arbetsgruppen att den myndighet som har det största intresset av bemanning på platsen skall svara för drift och vara huvudman. En förteckning över aktuella platser får då ett utseende som innebär att inte som f. n. endast sjöfartsverket utan även SMIII och naturvårdsverket kan stå som huvudman.

Det är inte enbart sjösäkerhetsfrågor som är aktuella utan, som arbetsgruppen anför, "många av de aktuella platserna är dessutom av kulturhistoriskt stort värde och bör även av den anledningen vårdas". Utskottet har även

anfört en rad synpunkter som borde väga tungt.

Med anledning av den snabba rationaliseringen och den utredning som skall bedrivas inom sjöfartsverket finns det, anser vi i motsats till utskottet, en verklig anledning för riksdagen att uttala att de 12 kvarvarande bemannade fyrplatserna också i fortsättningen skall vara bemannade, tills de bedömningar om kostnadsansvar m. m. som skall göras är klara. Vilket verk som i detta läge ansöker om kostnadstäckning är relativt ointressant. Det intressanta är att ett beslut snabbt fattas, så att fyrarna även i fortsättningen kan fungera tillfredsställande och så att inte bostäder m. m. på fyrplatserna tillåts förfalla.

Herr talman! Jag yrkar bifall till motionen 1949.

ERIC REJDNELL (fp):

Herr talman! Trafikutskottets betänkande nr 11 behandlar ett 50-tal motioner. Utskottet har nått enighet i de allra flesta fall.

Under punkten 3, Vägväsendet, allmän översikt över utvecklingen, anslagen till vägväsendet, har emellertid avlämnats fyra reservationer. Under punkten 4, Statens trafiksäkerhetsverk: Förvaltningskostnader m. fl. anslag, har avgivits en reservation.

Låt mig, herr talman, först yrka bifall till utskottets hemställan på samtliga punkter i betänkandet och avslag på de fem reservationerna.

Reservationen 1 avser motion nr 1409, där motionärerna hemställer att riksdagen beslutar att det statliga bidraget till byggnad och drift av enskilda vägar skall uppgå till 95 % av beräknad kostnad. Utskottsmajoriteten har biträtt propositionen, som föreslår 198,5 milj. kr. till bidrag till drift av enskilda vägar och 30 milj. kr. till bidrag till byggande av enskilda vägar. Detta innebär en uppräknig av innevarande budgetårs anslag med totalt 22 milj. kr.

Ett bifall till motionärernas yrkande skulle innebära en in-teckning av ca 15 milj. kr. till kommande budgetår. För att en höjning av bidragsprocenten enligt ÖSEV:s – översynen av statsbidragen för enskild väghållning – förslag skall vara möjlig inom givna anslagsramar krävs i princip att en tredjedel av de vägar som nu uppbär 70 % i statsbidrag får detta bidrag sänkt till 60 %. Härvid skulle framför allt glesbygdsvägarna drabbas, dvs. de vägar där det allmänna intresset är mindre klart uttalat. Sammantaget skulle därvid ÖSEV:s förslag, under förutsättning av givna anslagsramar, kunna medföra en omfördelning av anslagen från landsbygd till tätort. En sådan omfördelning skulle enligt min mening strida mot den grundläggande tanken bakom den statliga bidragsgivningen till enskilda vägar. Utskottets majoritet har inte ansett sig kunna gå på motionärernas linje.

I reservationerna 2 och 3 begärs höjda bidrag till drift av statliga vägar. I motionen 966 vill motionärerna anvisa ytterligare 20 milj. kr. till beläggning av grusvägar – Arne Persson har tidigare framfört synpunkter på detta.

I motionen 1946 anser motionärerna att anslagen i årets budgetproposition till vägverkets driftverksamhet bör ökas med minst 264,5 milj. kr. för att nå upp till verksamhetsalternativ II i vägverkets petita. Liknande yrkanden

finns framförda i apk-motionen 644 – men med ett belopp på 300 milj. kr.

Utskottsmajoriteten har även i det här fallet ansett sig böra inta en restriktiv hållning och gå på regeringens förslag.

I reservationen 4 hemställer reservanterna att riksdagen bifaller yrkandet 4 i motionen 1398 om avgiftsfinansiering av större vägbyggnadsprojekt.

Tanken på avgiftsfinansiering av större bro- och vägbyggen för att kunna tidigarelägga desamma känner vi igen bl. a. från före kommunikationsministern. Vägverket har som bekant utrett den frågan vid skilda tidpunkter och funnit ätt något underlag för avgiftsfinansiering av vägar i vårt land inte föreligger. Liknande motionsyrkanden har också tidigare avvisats av riksdagen. Utskottet har inte funnit anledning att ändra uppfattning utan avstyrker yrkandet 4 i motionen 1398.

Utskottets socialdemokratiska ledamöter har i reservationen 5 yrkat höjning av bidraget till Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande med ytterligare 600 000 kr. i förhållande till regeringens förslag. Egentligen finns det i principfrågan inga olika uppfattningar mellan utskottsmajoriteten och reservanterna – det vet också utskottets ordförande. Men eftersom regeringens förslag innebär att anslaget ökas med 300 000 kr. jämfört med anslaget under innevarande budgetår har utskottet ansett sig böra följa regeringens förslag. Att NTF:s verksamhet är behjärtansvärd och bör stödjas är vi nog alla överens om.

Under rubriken Sjöfart i utskottsbetänkandet finns en rad motioner som till övervägande del tar upp frågan om fortsatt bemanning av fyrar. Eftersom utskottet har varit helt enigt i dessa frågor finner jag, herr talman, inte anledning att ta kammarens tid i anspråk för att kommentera den delen av betänkandet.

Frågan om sjöskotrar har förts på tal av både Carl-Wilhelm Lothigius och nu senast Tommy Franzén. Av talarlistan framgår att Åke Wictorsson ämnar inta denna talarstol senare i kväll med anledning av trafikutskottets betänkande nr 11. Jag förmodar att det är i egenskap av motionär. Åke Wictorsson har ju väckt en motion om förbud mot trafik med sjöskotrar i vårt land. Jag kan redan nu försäkra Åke Wictorsson om att vi i utskottet delar de farhågor som han framför i motionen 646. Utskottet förutsätter att såväl naturskyddsintressen som miljövärdssynpunkter av regeringen skall tillmätas största vikt när man tar ställning till ett eventuellt förbud mot trafik med sjöskoter. Dessa synpunkter framförs klart i utskottsskrivningen, men jag anser personligen att det kan vara värt att få med detta också i riksdagens protokoll.

Med detta, herr talman, yrkar jag ånyo bifall till utskottets hemställan på samtliga punkter samt avslag på samtliga reservationer.

TOMMY FRANZÉN (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Jag kan konstatera att utskottet inte bemödar sig speciellt mycket när det gäller den motion som vi från vänsterpartiet kommunisterna har väckt beträffande avbemanningen av fyrar. Eric Rejdnell säger att utskottet är enigt, och han tar det som intäkt för att man över huvud taget inte

ens skall behöva kommentera motionen. Jag tycker att det är en dålig linje som man från utskottets sida valt. Trafikutskottet är förvisso inte ensamt om att vara inne på den här dåliga linjen.

Talmannen borde reagera mot utskottets nonchalans mot motionärerna. Det är beklagansvärt att man från utskottets sida helt kan nonchalera det faktum att det finns förespråkare för en annan linje, och detta måste enligt mitt förmenande påtalas.

Jag kan konstatera att hur enigt utskottet än är, så är man i utskottet på den punkten tydligen inte överens om att klart säga ifrån att en avbemannning inte skall komma till stånd. Man för fram olika aspekter på frågan om fyrplatserna skall få vara kvar, och man ger fria händer åt sjöfartsverket att i dess rationaliseringsiver se över frågorna.

Om man nu verkligen vill slå vakt om de här 12 fyrplatserna och inte avser att avbemannas dem, ja, då finns det skäl att klart ange detta för sjöfartsverket och att i utredningsarbetet ta sikte på att bara göra en fördelning av kostnadsansvaret mellan sjöfartsverket, naturvårdsverket och SMHI.

ERIC REJDNELL (fp) kort genmäle:

Herr talman! Jag anser fortfarande att det inte finns någon anledning att närmare gå in på den här frågan. Jag skulle vilja råda Tommy Franzén att studera de interpellationssvar som kommunikationsministern i detta sammanhang under hösten 1978 avgivit här i kammaren. Jag tror att Tommy Franzén den vägen kan få rätt så klarläggande svar.

KURT HUGOSSON (s):

Herr talman! Jag skall göra några kommentarer i all korthet med anledning av budgetpropositionens anslagsförslag när det gäller vägväsendet. Jag vill börja med att citera ett pressmeddelande som kommunikationsministern avlämnade i samband med att budgetpropositionen presenterades:

”Samtliga anslag för vägunderhåll föreslås öka nästa budgetår. De höjs med sammanlagt ca 215 milj. kr. Den statliga driften får 190 milj. kr. mer, och bidragen till kommunal drift 3 milj. kr. På det ur flera synpunkter viktiga enskilda vägnätet föreslås en höjning med 22 milj. kr. till 198,5 milj. kr.

Förstärkningarna innebär att vägverket kan upprätthålla servicenivån och vägnätets standard. Bl. a. kan från regionalpolitisk synpunkt viktiga länsvägar förstärkas.”

Även i andra uttalanden har olika representanter för kommunikationsdepartementet och regeringen gjort gällande att årets budgetförslag skulle innebära en utomordentlig prioritering av anslagen till vägväsendet. Sanningen är den att mycket kraftiga prutningar har gjorts just i årets budgetproposition när det gäller anslagen till vägnätet. Det gäller såväl byggandet som driften. På byggsidan tillkommer emellertid stora anslag vid sidan om vägverkets budget i form av sysselsättningsskapande anslag via arbetsmarknadsstyrelsens budget.

Om man studerar årets budgetproposition, speciellt när det gäller driftsidan, kan man konstatera att det förslag som framlagts innebär att man inte

Onsdagen den
4 april 1979

*Anslag till vägvä-
sendet, m. m.*

kan infria den femårsplan som antogs så sent som förra året. Jag kan anföra några exempel på prutningar.

När det gäller drift av statens vägar föreslås i budgetpropositionen 2 235 milj. kr. Det låter mycket. Men det är i realiteten ca 220 miljoner mindre än det anslagsbehov man räknade med i femårsplanen för att vidmakthålla nuvarande standard på just statsvägarna.

När det gäller t. ex. underhållet av vägbeläggningar innebär budgetförslaget en minskning med 140 milj. kr. jämfört med vägverkets beräkning av behovet.

Jag skall inte fortsätta att exemplifiera. Jag har velat ta fram de här exemplen för att visa att kommunikationsdepartementets försök att intala såväl riksdagen som svenska folket att man i år prioriterat vägväsendet icke är med sanningen överensstämmande.

Från socialdemokratiskt håll beklagar vi detta. Vi tycker att det är angeläget att man slår vakt om det vägkapital vi har här i landet. Vi har ett bra vägnät – jag har sagt det flera gånger från kammarens talarstol. Jag tycker att det är utomordentligt viktigt att bevara det här vägnätet intakt. Vi har från socialdemokratiskt håll gång på gång understrukit vikten av att just prioritera driftsidan.

Landet befinner sig emellertid i en utomordentligt besvärlig ekonomisk situation. I budgetpropositionen presenterades ett budgetunderskott på 45 miljarder. Ingen vet väl var det stannar innan vårriksdagen är slut. Sannolikheten talar för åtminstone 50 miljarder.

Från dessa utgångspunkter har vi från socialdemokratiskt håll icke ansett oss kunna göra en angelägen uppräkningsrapport av anslagen.

I det särskilda yttrandet har vi velat redovisa vår principiella syn, att det måste göras kraftansträngningar för att upprätthålla servicenivån och hålla vägkapitalet intakt. Under utskottsbehandlingen försökte vi få våra borgerliga kamrater med på ett gemensamt uttalande om att regeringen, när den kan överblicka den ekonomiska situationen, allvarligt skall överväga att i kompletteringspropositionen föreslå ytterligare medel till driftsidan.

Vi fick, herr talman, tyvärr inget gehör för detta förslag, utan jag får nöja mig med att framföra våra synpunkter här från talarstolen. Jag hemställer således att regeringen allvarligt undersöker alla möjligheter att i kompletteringspropositionen anvisa ytterligare medel.

Jag skall i all korthet kommentera de borgerliga reservationer som är fogade till utskottsbetänkandet. Reservationen 1, som kommer från centerpartiet och moderaterna, gäller statsbidragssystemet för enskild väghållning. Man vill att normalbidraget skall höjas med fem procentenheter upp till 95 %. Det är i och för sig ett behjärtansvärt krav. Men en sådan förändring av statsbidragsprocenten drabbar glesbygdsvägarna om man inte samtidigt höjer anslagsnivån. Vi vill inte såsom ÖSEV bidra till att försämra glesbygdsvägarna.

I reservationen föreslås vidare en motsvarande anslagsuppräkningsrapport. Det, herr talman, innebär 10 milj. kr. ytterligare. Men i det ansträngda ekonomiska läge som råder har vi från socialdemokratiskt håll inte ansett oss kunna gå

med på en sådan prioritering.

I reservationen 2 har man från centerpartiets sida yrkat att anslaget till drift av statliga vägar skall öka med 20 milj. kr. Självfallet skulle vi från socialdemokratiskt håll önska att dessa 20 milj. kr. plus ytterligare 200 milj. kr. anslogs till drift av statliga vägar. Det saknas som bekant just 200 milj. kr. för detta ändamål. Men med tanke på den ekonomiska situation som den borgerliga regeringen har försatt landet i har vi inte kunnat ansluta oss till reservanternas förslag.

I reservationen 3 begär den moderate ledamoten i utskottet Wiggo Komstedt ytterligare 264,5 milj. kr. till vägunderhåll. Det anser jag vara ett spel för galleriet. Han har inte ens fått sina egna partivänner i utskottet att ställa sig bakom detta, som vi ser det, orealistiska krav. Det är med tillfredsställelse jag noterar att Wiggo Komstedts partivän Carl-Wilhelm Lothigius går emot förslaget.

Herr talman! Moderaterna är ståndaktiga i sitt krav på att införa avgiftsfinansiering av väg- och brobyggnadsprojekt i landet. Nu har vägverket gjort två utredningar, den senaste så sent som förra året. Dessa har helt klart visat att detta inte är en framkomlig väg. Man undersökte tre projekt, bl. a. ett stort brobygge i Sunninge. Även de mest optimistiska kalkyler i fråga om resandefrekvens visade att de pengar som ett avgiftssystem skulle inbringa inte räckte till för att ens klara räntorna på det kapital som måste lånas upp. Vi skall naturligtvis ha respekt för moderaternas ståndaktighet i denna principfråga, men det man framför i sin reservation har ingen anknytning till verkligheten såsom den avspeglas i de utredningar som nyligen har presenterats.

Till detta vill jag gärna lägga att jag helt instämmer i Arne Perssons principiella synpunkter på en avgiftsfinansiering av våra vägar och broar. Det skall, som Arne Persson framhöll, inte vara plånbokens storlek som är avgörande för om man kan utnyttja en bro eller en väg.

Herr talman! Jag skall sluta här. Jag har velat göra dessa kommentarer. Det finns mycket mer att säga om detta. Jag förutsätter emellertid att vi i anslutning till behandlingen av den trafikpolitiska propositionen skall få tillfälle att föra en mer principiell vägpolitisk debatt. Jag får då anledning att återkomma.

Med det anförda instämmer jag i yrkandet om bifall till reservationen 5 och i övrigt till utskottets hemställan.

Under detta anförande övertog talmannen ledningen av kammarens förhandlingar.

ARNE PERSSON (c) kort genmäle:

Herr talman! Kurt Hugosson har mycket riktigt redovisat det läge som vi befinner oss i med anledning av regeringens förslag om anslag till underhåll och drift av våra vägar. Det är alldeles riktigt som Kurt Hugosson säger att vi befinner oss i ett svårt läge. Det bör Kurt Hugosson liksom jag veta, eftersom både han och jag i vägverkets styrelse har varit med om att fastställa

Onsdagen den
4 april 1979

*Anslag till vägvä-
sendet, m. m.*

vägverkets budgetförslag.

Något förvånande i detta fall är dock att Kurt Hugosson, trots att han nu framför dessa allvarliga synpunkter, inte kunde följa med oss på det enkla förslaget att vägverket åtminstone skulle kunna få fullfölja sitt program för ytbehandling av våra grusvägar, vilka är så många och omfattar ett så stort antal vägkilometer i detta land. Genom en sådan åtgärd skulle vi åtminstone på den punkten kunna skapa en något bättre trafiksäkerhet, ett förbilligande av underhållet. De 20 milj. kr. utöver regeringens förslag skulle mer än väl komma tillbaka på mycket kort tid på grund av, som sagt, ett förbilligande av vägunderhållet.

Jag vågar påstå att det särskilda yttrande som den socialdemokratiska gruppen i trafikutskottet har avgivit är något av en brasklapp och måhända ett försök av Kurt Hugosson till en räddningsplanka i hans egenskap av ledamot av vägverkets styrelse. Nu hemställer Kurt Hugosson om att regeringen måtte i kompletteringspropositionen framlägga förslag om ökade anslag. Det önskar också jag. Kurt Hugosson säger att det då är lättare att överblicka det ekonomiska läget, men inte ens Kurt Hugosson torde tro på detta. Den propositionen måste ju framläggas före april månads utgång. I dag är det den 4 april, vilket innebär att det är knappt fyra veckor kvar. Mycket hinner inte ändras på den tiden. Jag vill rekommendera Kurt Hugosson att i stället rösta på reservationen 2 och därmed medverka till att vägverket får möjligheter att åtminstone uppnå sin ambitionsnivå när det gäller hårdgöring av grusvägar.

ERIC REJDNELL (fp) kort genmäle:

Herr talman! Kurt Hugosson talar om ett spel för gallerierna. Man frestas hålla med honom, men i så fall gäller det givetvis Kurt Hugosson.

Beträffande driften av de statliga vägarna föreslås en ökning av anslaget för 1980 med 190 milj. kr. till sammanlagt 2 235 milj. kr. 1976 var anslaget 1 355 milj. kr. Det betyder en genomsnittlig ökning under de fyra senaste åren med drygt 20 % per år. Reala förbättringar har således skett under senare år.

Regeringens budgetförslag innebär minst oförändrat reallt innehåll i anslaget. Förslaget överstiger besparingsalternativet i vägverkets anslagsframställning.

De reala förbättringarna av anslagsnivån har även påverkat det ackumulerade underhållsbehovet. Underhållsbehovet har i löpande priser minskat mellan år 1976 och år 1979 – i reala termer har det ackumulerade underhållsbehovet minskat med ca 500 milj. kr. från 1976 till 1979. Vägstandarden har alltså förbättrats under senare år. Det är därför svårt att förstå Kurt Hugossons påstående att det pågår en kapitalförstöring på våra vägar.

CARL-WILHELM LOTHIGIUS (m) kort genmäle:

Herr talman! Kurt Hugosson och andra har tagit upp en diskussion om avgiftsfinansiering och vägtullar. Vägverket har inte tagit någon principiell ställning till detta förslag; det har bara varit fråga om hur man skall förfara och

om förutsättningarna är hårda krav på en snabb återbetalning, som ligger alltför nära framåt i tiden. Vi har föreslagit att man vid projekteringar – på lång sikt – av nya vägar och broar skall ta in dessa möjligheter i bilden för att redan då kunna se vilka förutsättningar som finns för ett genomförande av detta förslag. Jag kan som exempel ta att socialdemokraterna här i Stockholm kräver införande av biltullar. Dessa biltullar är ju till för att *hindra* trafiken. Vi föreslår i stället en avgiftsfinansiering – för att *underlätta* trafiken och förbättra trafiksäkerheten i landet. Det medför också tidigare och bättre utrymmen för att skapa nya vägar och nya broar, som ger Sveriges bilister större trafiksäkerhet. Därför måste man ta in detta i bilden och göra en undersökning.

Det är alltså vår motivering, och förslaget har verkligen inga negativa verkningar ur demokratisk synpunkt. Tvärtom är det möjligt att en sådan åtgärd – där den passar – ger människorna möjlighet till bättre vägar, mindre slitage på bilarna, lägre omkostnader för olja och bensin samt möjligheter för var och en att utnyttja dessa vägar.

Detta är bakgrunden till vårt sätt att uttrycka oss när det gäller dessa vägtullar.

KURT HUGOSSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Ja, Arne Persson, kalla gärna det socialdemokratiska särskilda yttrandet för en brasklapp! Det är en brasklapp. Det visar vad som har hänt när det gäller prioriteringen på vägväsendet under de senaste åren, sedan vi fått en borgerlig majoritet i riksdagen.

Vi har också erinrat om den kritik som riktades mot socialdemokratin när vi icke anvisade – som borgerligheten då krävde – erforderliga anslag till vägväsendet, men jag vågar påstå att man aldrig tillförne har haft så kraftiga prutningar som under de två senaste budgetåren.

Om centerpartiet hade följt med oss och begärt att regeringen, inte bara i kompletteringspropositionen, utan också i tilläggsbudget I och tilläggsbudget II – det kommer ju tilläggsbudgetar under löpande budgetår – också kan anvisa medel, då hade det blivit en betydligt större tyngd över förslaget, som då hade blivit ett enigt utskottsförslag och då hade det också givit ett annat utslag. Men Arne Perssons partivänner i finansutskottet har tillsammans med övriga ledamöter i finansutskottet i den mycket allvarliga ekonomiska situation som landet befinner sig i hemställt hos regeringen att den skall vara mycket varsam med att plussa på det nuvarande budgetunderskottet. Därför har vi på socialdemokratisk sida sökt hörsamma detta och sagt att därest möjligheter finns, bör regeringen återkomma.

Eric Rejdne är nog den ende i den här kammaren som har uppfattningen att det blivit reala förbättringar på driftsidan. Trafikutskottet uppvaktades i gård av en månghövdad delegation, som representerade samtliga vägingtres-senter i det här landet. Alla som deltog i uppvaktningen hade den uppfattningen att det är utomordentligt allvarligt att driften och underhållet av vägarna eftersätts. Om jag inte är helt felaktigt underrättad har vi ett balanserat underskott på driftsidan på ungefär 1,5 miljarder.

Onsdagen den
4 april 1979

*Anslag till vägvä-
sendet, m. m.*

Låt mig sedan till herr Lothigius säga att vägverket inte haft anledning att ta någon principiell ställning till frågan om avgiftsfinansiering. Vad vägverket på regeringens uppdrag gjort är att man undersökt om det finns företags-ekonomiska möjligheter att tidigarelägga ett vägprojekt genom avgiftsfinansiering, och man har till full evidens visat att detta inte går.

ARNE PERSSON (c) kort genmäle:

Herr talman! Vägverkets äskanden under åren har alltid skurits ned av de regeringar som suttit. Det går inte att komma ifrån att även den socialdemokratiska regeringen på sin tid gjorde kraftiga nedskrivningar. Det är sant som Kurt Hugosson säger att vi då påtalade detta med stort allvar. Vi har fortsatt att göra det, och gör det också i dag.

Kurt Hugosson och hans partivänner i trafikutskottet har i det särskilda yttrandet och även här i debatten framfört ett teoretiskt krav. Man begär att det skall föreslås ökade anslag i kompletteringsproposition. Som jag tidigare sade dröjer det bara tre à fyra veckor innan kompletteringspropositionen ligger på kammarens bord. Inte har det under den korta tid som gått sedan budgetpropositionen framlades hänt någonting som ger regeringen möjligheter att nu bättre överblicka det ekonomiska läget. Därför anser jag att Kurt Hugosson och hans partivänner i detta avseende bör frågå de teoretiska spekulationerna och i stället ansluta sig till centerns reservation, åtminstone på denna punkt. Även vi anser att det ekonomiska läget är hårt ansträngt och har därför inte begärt mer än vi gjort. Vi anser emellertid att hårdgöring av grusvägar har ett så stort värde för trafiksäkerheten och när det gäller att spara in på det framtida underhållet av vägarna att ett anslag för detta ändamål – även i nuvarande ansträngda ekonomiska läge – mer än väl betalar sig.

Sedan vill jag tillägga att de prutningar som görs på detta område skapar svårigheter för vägverket att behålla sin personal. Om man gör denna prutning måste en nedskärning av personalen och en minskning av maskinparken genomföras. Jag föreställer mig att även Kurt Hugosson anser att det är någonting mycket allvarligt.

ERIC REJDNELL (fp) kort genmäle:

Herr talman! Det är intressant att höra att Kurt Hugosson numera också lyssnar på näringslivsrepresentanter. Det kan faktiskt vara nyttigt, så jag skulle bara vilja uppmana honom att fortsätta med det.

De siffror som jag nämnde i mitt tidigare inlägg är verklighetsförankrade, så det är litet svårt att komma förbi dem med bara ord.

KURT HUGOSSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Arne Persson gör gällande att jag skulle ge uttryck för någon form av teoretiska spekulationer när det gäller regeringens möjligheter att framgent komma till riksdagen med begäran om ytterligare medel till vägverket.

Det är väl inte nödvändigt att informera en styrelseledamot i vägverket om att driftsanslagen, t. ex. anslaget för drift av statliga vägar, inte gäller ett

budgetår utan gäller nästkommande kalenderår. Regeringen har alltså hela 1979 på sig att komma till riksdagen och föreslå ytterligare medel, ifall den utifrån samhällsekonomiska utgångspunkter finner detta möjligt.

Jag anser att det är mera av teoretiska spekulationer i det centern ägnar sig åt, då partiet har blivit ensamt om en reservation. Hade centerpartisterna följt de socialdemokratiska ledamöternas förslag i utskottet, så hade vi kunnat få till stånd en majoritet som talat om för regeringen att vi anser att det bör göras vissa överväganden.

Avslutningsvis vill jag bara säga till Eric Rejdnell att det fanns en motion, som vi har behandlat i utskottet, som krävde att riksdagen hos regeringen skulle begära en utredning som visar hur stor kapitalförstörelse som äger rum på våra vägar därför att anslagstilldelningen icke är till fyllest. Utskottet svarar enhälligt, och det har herr Rejdnell skrivit under: Vi behöver inte uppdra åt regeringen att utreda detta. Vi vet redan nu att vi har ett eftersatt driftsunderhåll på ungefär 1,5 miljarder. Detta har Eric Rejdnell ställt sig bakom. Nu står han här i kammaren och säger att det har icke skett någon kapitalförstörelse på våra vägar – vägverket har alltid fått och får även i år sina reala behov tillgodosedda.

Det är litet förvånansvärt att en ledamot av trafikutskottet och företrädare för regeringspartiet kan fälla ett så uppseendeväckande yttrande i kammaren.

Talmannen anmälde att Arne Persson anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

ERIK JOHANSSON i Hållsta (c):

Herr talman! Att möjligheter till goda kommunikationer har en stor regionalpolitisk betydelse har vi från centern ofta framhållit. Detta gäller inte minst för de människor som har sin bostad och/eller arbetsplats i glesbygden och särskilt då dem som i detta sammanhang är beroende av enskild väg.

För enskild vägförening som uppbär statsbidrag är bidragsprocenten f. n. 70 % av beräknade kostnader. I och med att vägsamfälligheten uppbär statsbidrag är vägen tillgänglig för allmän trafik. Enligt betänkandet från den särskilda arbetsgruppen för översyn av statsbidragssystemet för enskild väghållning – ÖSEV – har antalet trafikanter som inte tillhör vägsamfälligheterna, främst genom det rörliga friluftslivet, ökat markant. Härigenom ökar slitaget, större krav ställs på underhåll av vägarna, och kostnaderna för denna trafik drabbar väghållarna. Var och en kan förstå att under dessa villkor har glesbygdsmänniskor som är beroende av enskild väg långt kvar till jämlikhet vad beträffar kostnader för vägunderhåll, jämfört med dem som bor vid allmän väg.

Under föregående riksmöte motionerade jag i frågan och krävde jämställdhet i detta avseende. Motionen avslogs med motiveringen att utredningen ÖSEV var tillsatt. Vid årets riksmöte återkommer jag med stöd av Alfred Håkansson i motion nr 1409 med i stort sett samma krav.

Det är ju ändå så, att i vårt vidsträckta land kan inte alla människor bo vid

Onsdagen den
4 april 1979

*Anslag till vägvä-
sendet, m. m.*

allmän väg – i så fall skulle vi få stora ödebygder. Detta skulle leda till produktionsbortfall, främst i jord- och skogsbruket. Dessutom skulle alla människor som söker rekreation i skog och mark få svårigheter till detta.

De nuvarande enskilda vägarna måste finnas och underhållas, men kostnaderna för detta kan inte läggas på glesbygdsmänniskorna utan måste fördelas över statsbudgeten, på samma sätt som kostnaderna för de allmänna vägarna fördelas. I budgetpropositionen föreslår ÖSEV en höjning med 5 % till såväl byggande som drift av enskilda vägar. Det måste ha varit ett missförstånd från Kurt Hugossons sida – om jag fattade honom rätt – att ÖSEV har föreslagit en försämring. Det är ju en femprocentig höjning man har föreslagit.

Eftersom den totala beräkningssumman för drift av enskilda vägar i vägverkets budget är 220 milj. kr. skulle en femprocentig höjning utgöra en ökning i statsbudgeten med 11 milj. kr. Detta säger kommunikationsministern nej till och visar därmed att folkpartiregeringen är precis lika ointresserad av att låta glesbygdsmänniskorna vid de enskilda vägarna nå ett litet steg mot jämlikhet med dem som bor vid de allmänna vägarna som socialdemokraterna visat sig vara under sina 44 år i regeringsställning. Jag beklagar detta faktum. I utskottet föreslår centern med stöd av moderaterna att riksdagen beslutar att följa ÖSEV:s förslag, som f. ö. de olika remissorganen givit sitt stöd, och att till nästkommande års budget öka anslagsbeloppet till såväl byggande som drift av enskilda vägar så att bidragsprocenten kan höjas med 5 enheter till 75 %.

Utskottsmajoriteten, bestående av socialdemokraterna och folkpartiet, beslutade att avstyrka motionen och följer därmed kommunikationsministerns förslag.

Då den här frågan behandlades vid föregående riksmöte sade jag i mitt anförande, att eftersom ärendet var föremål för utredning hade jag stora förväntningar på att utredningsresultatet skulle leda till att den skönhetsfläck i svensk trafikpolitik som den här ojämlikheten utgjorde snarast skulle komma att rättas till. Tyvärr vill folkpartiet och socialdemokraterna ej medverka till detta.

I reservation nr 1 har centern med stöd av moderaterna redogjort för vårt ställningstagande, och jag ber, herr talman, att härmed få yrka bifall till densamma.

ERIC REJDNELL (fp) kort genmäle:

Herr talman! Det är riktigt att ÖSEV i ett betänkande år 1975 har föreslagit att det nuvarande statsbidraget till enskild väghållning ökas med 5 procentenheter. Som normalbidrag för såväl byggande som drift föreslås ett bidrag på 75 %. Även redskapsbidrag föreslås utgå med 75 %. Byggnadsbidrag och årligt driftbidrag föreslås vidare i särskilda fall kunna utgå som förhöjt bidrag på 90 % eller reducerat bidrag på 60 %. Det sistnämnda bidraget är nytt i vad gäller drift och avses komma i fråga då det allmänna intresset är mindre klart uttalat och kostnadsbelastningen på grund av främmande trafik är begränsad för väghållarna. Som motiv för den föreslagna höjningen av bidraget med 5

procentenheter anger ÖSEV den ökande trafiken av andra än de enskilda väghållarna och de därmed ökade kraven på vägstandard och trafiksäkerhet.

Regeringens förslag i fråga om statsbidragsandelen till enskilda vägar baseras i huvudsak på följande.

Det rådande statsfinansiella läget medger inte att en uppräknings utöver i budgetpropositionen föreslagna 22 milj. kr. till enskilda vägar sker. Att, som föreslås i reservationen, höja med 5 procentenheter utan att i sammanhanget diskutera ÖSEV:s förslag om reducerad statsbidragsandel om 60 % innebär en merkostnad på ca 10 milj. kr. enbart för den årliga driftverksamheten.

ERIK JOHANSSON i Hållsta (c) kort genmäle:

Herr talman! Det är ett ganska märkligt sätt att räkna på: om man höjer bidragsprocenten med fem enheter kommer detta att leda till att bidrag utgår för färre vägar. Om man höjer bidragsprocenten, måste man självfallet också höja den grundsumma som bidragsprocenten skall räknas på. Annars är det naturligtvis meningslöst att höja procenttalet.

Sedan vill jag bemöta talet om den särskilda möjlighet som finns till stöd genom det anslag i budgetpropositionen som utgår till sådana vägar som anses vara mer trafikerade på grund av den ökade tillströmningen av friluftsmänniskor. Detta är inte att stödja de glesbygdsvägar vid vilka människor bor permanent. Det är inte sådana vägar vi vill satsa på, men jag förstår att folkpartiregeringen vill göra det.

WIGGO KOMSTEDT (m):

Herr talman! Det finns många områden som riksdag och regering vill prioritera. Kampen är hård när det gäller de olika intresseområdena, och kampen om pengarna är ännu hårdare. Det blir naturligtvis extra hårt i ett kärvt ekonomiskt klimat. Vissa områden har fått vidkännas större återlåtning än andra det här året. Ett av dessa är det som faller under kommunikationsdepartementet, som verkligen har fått känna av budgetministerns rödpenna, och därvid har frågorna inom vägområdet behandlats alldeles särskilt hårt.

Vägverket bjuder numera tre alternativ i sina anslagsäskanden. Alternativet 2, mittenalternativet, skulle ha givit vägverket en någorlunda rimlig ekonomisk möjlighet att klara underhåll och ombyggnader av angelägna projekt. Nu kunde inte detta tillgodoses i årets budget.

Det är ganska naturligt och självklart att människor ute i vårt land ställer sig frågan, varför inte vägbyggandet prioriteras högre. Man har den självklara rätten att fråga detta, eftersom man vet att 2,5–3 miljarder kronor av de pengar som kommer in genom bilismen går till andra områden än sådana som tillgodoser bilismen. Att investera i vägbyggande innebär inte en investering som försvinner, utan det är en långsiktig kapitalinvestering som är bra för landet i framtiden. Vägverket har bedömt att man har en eftersläpning motsvarande ca 1 500 milj. kr. Denna eftersläpning kommer alltså nu att öka.

Onsdagen den
4 april 1979

*Anslag till vägvä-
sendet, m. m.*

Att invånarna i vårt land har rätt att kräva ett högre väganslag är någonting ganska självklart. En anledning till detta – och det är den betydelsefullaste – är att antalet olyckor därmed kraftigt kan minskas. Det anses nu klarlagt att trafiksäkerheten står i relation till vägstandard. Vägverket har konstaterat en nedgång i olycksfrekvensen med minst 50 % efter en vägombyggnad. Utskottets ordförande erinrade också i sitt anförande om den positiva trenden mot en nedgång i antalet skadade och dödade i trafiken, och att detta är en positiv trend håller vi alla med om. Men fortfarande omkommer ca 1 000 människor och över 20 000 människor skadas årligen på våra vägar. Vi får aldrig göra avkall på vår höga ambitionsnivå så länge en enda människa omkommer i trafiken.

Miljontals svenska medborgare frågar med all rätt hur Sveriges riksdag och regering kan tillåta att så många människor omkommer på våra vägar bl. a. på grund av en dålig vägstandard. Detta sker samtidigt som samma riksdag och samma regering anser sig ha råd att i år anslå 800 milj. kr. i utlandsbistånd till regimer som bedriver angreppskrig i andra länder. Detta förfarande stärker icke riksdagens anseende och inte heller regeringens – i den mån den har något. I varje fall är regeringen inte speciellt angelägen att försvara det i kväll. Bänkarna lyscr ganska tomma.

En annan negativ faktor när det gäller de dåliga vägarna är den ökade energiförbrukningen, och det är en väsentlig fråga i dessa dagar, då energiransoneringen hänger som en kuslig verklighet över svenska folket.

I motionen 1946 har Sven-Olov Träff och jag yrkat att vägverket skulle få ytterligare 264,5 milj. kr. för att nå upp till vägverkets alternativ 2 i sin anslagsframställning. Denna motion finns återgiven i reservationen 3. Tyvärr kom jag i utskottet att ensam stå för framsyntheten. Nu menade Kurt Hugosson i sin plädering att min reservation var ett spel för galleriet. Det fanns naturligtvis inte ekonomiska resurser för detta. Men, Kurt Hugosson, 264 milj. kr. är småpengar i förhållande till det ekonomiska vansinne som socialdemokraterna i dag bestämt sig för i energipolitiken.

Min medmotionär och jag vet att vi har en förkrossande majoritet av svenska folket bakom oss i denna fråga. Men ledamöterna tycks inte lyssna på människorna, innan de företräder dem i riksdagen. Det brukar emellertid sägas, herr talman, att ensam är stark. Jag ber att få yrka bifall till reservationen 3.

KURT HUGOSSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Jag tycker naturligtvis att det är litet egendomligt att herr Komstedt ber att jag skall lyssna på hans orealistiska krav när inte ens hans partivänner i utskottet gör det. Jag noterar på nytt, herr talman, att herr Komstedt är totalt ensam med detta orealistiska förslag.

WIGGO KOMSTEDT (m) kort genmäle:

Herr talman! Kurt Hugosson har för en kort stund sedan talat om varför centerpartiet inte följde socialdemokraterna. Då skulle Kurt Hugosson möjligen ha kunnat följa mig, om man nu skall sträcka sig så långt att man går

över partigränserna i angelägna frågor. Det här är en angelägen fråga, herr Hugosson.

ALF LÖVENBORG (apk):

Herr talman! Arbetarpartiet kommunisterna har från två utgångspunkter vänt sig mot den låga anslagsnivån när det gäller anslagen till vägväsendet. Totalt har kommunikationsväsendet i betydande grad reducerat vägverkets äskanden. Jag anser att det allvarligaste är snålheten i fråga om driftbidragen, dvs. det som skall gå till underhåll av våra vägar. Vägväsendets standard får ju inte sjunka. Tvärtom måste den förbättras.

Med tanke på situationen har vägverket varit synnerligen blygsamt i sitt anslagsäskande. Slitaget och vägskadorna har nu gått så långt att det skulle behövas en och en halv miljard för att komma ifatt den eftersläpning av underhållet som har skett under de senaste åren. Den höjning som nu föreslås innebär inte mycket mer än att vägverket får kompensation för rena kostnadsökningar, och det kan knappast vara rimligt.

Från vägverkets sida sägs det klart ifrån att den njugghet som nu visats kommer att innebära en fortsatt förstöring av vägkapitalet och en ökning av antalet vägolyckor.

Svenska vägföreningen gav i februari riksdagens ledamöter en rapport om en företagen undersökning angående sambandet mellan trafikstandarden och trafiksäkerheten. Den rapporten utgör en varning. Vill man rädda liv får inte vägväsendet sättas på indragningsstat. Man påvisar i denna undersökning att anslagen till vägverket under en lång tid relativt sett har minskat. Samtidigt sker en kapitalförstöring på vägnätet som enbart den skulle kräva en volymökning av vägunderhållet med 200 milj. kr. för budgetåret 1980.

Man påvisar också hur ny- och ombyggnader kan reducera antalet olyckor. Ombyggnader och upprustning av vägar – i projekt som nu skjuts på framtiden – skulle kunna reducera olycksfrekvensen med 25 till 50 %.

I undersökningen heter det:

”Om ombyggnadsbehoven kan tillgodoses fem år tidigare under perioden 1979–1990 kan antalet olyckor reduceras väsentligt. Om de projekt som skall genomföras 1984 i stället utföres 1979 osv. kan antalet olyckor halveras redan 1985.

Totalt skulle 6 700 olyckor kunna undvikas under perioden. Förmodligen kan olycksreduceringen bli större. Vägverket räknar med att olyckorna minskar med upp till 50 procent och ibland mer vid ombyggnad.”

Motormännens riksförbund säger så här:

”Anslagen till kommunikationsdepartementet i vilket främst ingår vägar, men också pengar till TSV, stöd till kollektivtrafik m. m. har i budgeten för 1979/80 ökat med 256,7 miljoner kronor jämfört med innevarande budgetår. Det är en relativt blygsam ökning, men ser man närmare på vad det innebär är det närmast en katastrof. Vi avser främst väganlagen. För byggande, drift och underhåll av det statliga vägväsendet har regeringen anvisat 3.135,0 miljoner kronor. Mot detta står Vägverkets äskande som uppgick till 3.742,0 miljoner. Regeringen har med andra ord prutat 607 miljoner kronor.

Nr 121

Onsdagen den
4 april 1979

Anslag till vägväsendet, m. m.

Regeringens prutningar innebär att Vägverket inte ens får kompensation för verkliga kostnadsökningar.”

Det var alltså Motormännens riksförbunds omdöme. Dessutom måste det ju fastställas att enligt vägverkets alternativ 1 hade det behövts en ökning med 1 012,1 milj. kr. jämfört med tidigare budgetår.

Också från fackligt håll har man protesterat mot behandlingen av väganlagen. Man ser dels till konsekvenserna i form av en försämrad standard, dels också till det långsiktigt olyckliga i att genom denna behandling personalen kommer att minska.

Vi har föreslagit en betydande höjning av anslaget jämfört med regeringens förslag, av två skäl. Dels får vägunderhållet inte eftersättas, dels vill vi motverka en utveckling som innebär minskat antal arbetstillfällen. Det ligger ju i förlängningen av det hela.

Vägverket försöker nämligen lösa sina penningproblem genom att minska på personalen. 10 % av vägverkets anställda över hela landet skall bort under den kommande femårsperioden. Det betyder ca 1 200 personer. Att det i stort sett skall ske genom s. k. naturlig avgång förändrar inte saken.

Man slår ihop vägmästarområden. Man drar in vägstationer. Den omorganisation som nu planeras i syfte att spara pengar drabbar i stor utsträckning de nordligaste länen, som har det största omfånget liksom också den högsta arbetslösheten. Från en rad kommuner har man anfört, att det kommer att få allvarliga konsekvenser för både vägunderhåll och sysselsättning.

Norrbottnens läns landsting har protesterat och sagt att det kommer att få negativa regionalpolitiska konsekvenser. Vidare har facket uppvaktt ansvariga myndigheter, men det har inte hjälpt. Meningen är att omorganisationen skall gå vidare, med de klart negativa följder som vi kan se.

Vi har därför i vår motion också krävt att de planerade personalminskningarna icke får verkställas. Det ligger i linje med vår uppfattning att vägstandarden måste förbättras, och det kan knappast ske, om man gör vägmästarområdena orimligt stora, drar in vägstationer och personal och snålar med pengar till vägunderhåll.

Vi har i andra motioner pläderat för åtgärder för att öka kollektivtrafiken, särskilt den spårbundna. Men jag vill understryka att det inte finns någon naturlig motsatsställning mellan järnvägs- och landsvägstrafik. Båda trafikformerna kompletterar varandra och kommer alltid att behövas. Proportionerna av gods- och persontrafik på landsväg resp. järnväg kan förändras genom målmedvetna styrningsåtgärder, men båda typerna av transportleder är nödvändiga och måste självfallet hållas i så bra skick som möjligt.

När det gäller väganlagen hävdar vi, att man också på det området måste göra en bedömning utifrån en total samhällsekonomisk analys. Det är inte alls säkert att snålheten är lönsam – motsatsen är det mest sannolika.

Olyckor kostar samhället pengar i form av materiella skador och produktionsbortfall, sjukhuskostnader m. m.

I denna debatt har Kurt Hugosson mycket skarpt kritiserat njuggheten med medel. Man måste då fråga sig varför i Herrans namn socialdemokraterna inte lägger fram ett konkret förslag. I sin replik sade Kurt Hugosson att

socialdemokraterna med det särskilda yttrandet hade velat visa sin principiella linje. Men inte blir vägarna bättre för det, och inte hindrar man den fortsatta kapitalförstöringen. Nog borde man från socialdemokratiskt håll ha orkat med en smula mer, och jag tycker att argumentationen låter en aning ihålig. Den reflexionen kan jag inte undgå att göra efter att ha lyssnat på den tidigare debatten.

Vi har i vår motion 644 föreslagit en ökning av anslaget till drift av statliga vägar med 300 miljoner. I reservationen 3 föreslås en höjning med 264,5 milj. kr. Den reservationen står Wiggo Komstedt för. Jag är överens med honom om att man skall öka väganlagen, men jag är inte till alla delar överens med honom när han säger att man naturligtvis kan prioritera resurserna på ett annat sätt. Man kan lägga över pengar från u-landsbiståndet för att höja vägstandarden, säger Wiggo Komstedt. Jag skulle kunna uttrycka mig på följande sätt: Jag tycker att man kan disponera samhällets resurser på ett helt annorlunda sätt än vad som stämmer överens med Wiggo Komstedts filosofi. Man behöver inte lägga 15 miljarder kronor på militära ändamål. Man behöver inte göda storkapitalet med frikostiga subventioner, osv. På det sättet fick man nog pengar över för att öka de väganlagen som vi i sak är överens om är för små.

Jag vill yrka bifall till vår motion och dess båda krav som jag här har redogjort för samt deklarerar att vi i andra hand kommer att stödja reservation nr 3, som ju ligger oss närmast.

Jag vill avslutningsvis passa på att polemisera mot moderaterna, som vill ha avgiftsfinansiering av vägar och broar. Det är en amerikansk idé, och det är en dålig idé. Men den ligger i linje med den moderata politiken, som ju går ut på att fler och fler saker inom samhällssektorn skall finansieras genom nya eller höjda avgifter. Ibland är det sjukvården som skall bli föremål för taxehöjningar. Här aktualiserar man en avgiftsfinansiering av vägnätet. Det är reaktionärt, men det är värdigt moderata samlingspartiet. Det förefaller mig vara en självklarhet att riksdagen skall avvisa denna mörkblå tanke.

ERIC REJDNELL (fp) kort genmäle:

Herr talman! Även Alf Lövenborg kom in på eftersläpningen på 1 500 milj. kr. i anslaget till driften av statliga vägar. Kurt Hugosson påtalade också detta, men jag hade inte rätt till replik på hans anförande.

Jag sade i mitt tidigare inlägg, och det kan vara värt att notera även för Alf Lövenborg, att den uppräknings som har skett under de senaste fyra åren ligger på i genomsnitt 20 % per år. Jag är fullt medveten om att vi har den eftersläpning på 1 500 miljoner som det här talas om. Men det är att märka att den eftersläpningen härrör sig från tiden före 1976.

WIGGO KOMSTEDT (m) kort genmäle:

Herr talman! För att inget missförstånd skall råda när det gäller min inställning till u-hjälpen vill jag – vilket jag har gjort många gånger – deklarerar att jag har en positiv inställning till u-hjälpen och att jag anser att vi i vårt land har råd med den. Eftersom Alf Lövenborg på ett oanständigt sätt försöker

Onsdagen den
4 april 1979

*Anslag till vägvä-
sendet, m. m.*

vinkla mitt uttalande vill jag upprepa vad jag egentligen sade. Jag sade, Alf Lövenborg, att det gällde de 800 milj. kr. som utgår som u-landsbistånd till u-länder som bedriver angreppskrig mot andra länder, därtill långt borta på andra kontinenter. Jag anser att de pengarna inte används på ett meningsfullt sätt. Det vore i så fall bättre att satsa dem på det svenska vägnätet. Jag tror det vore bättre om vi gjorde den omfördelningen, Alf Lövenborg, att vi lät försvaret få sina pengar så att vi kan få råd med materiel för att försvara oss i stället för att vissa u-länder skall kunna bedriva angreppskrig gentemot andra.

Jag tror att vi är ganska överens om detta i det här landet – utom Alf Lövenborg.

ALF LÖVENBORG (apk) kort genmäle:

Herr talman! Först till Eric Rejdnell: Vi har en eftersläpning, konstaterar han också. Den härrör från en tidigare period, men det tycker jag är mindre intressant i sammanhanget. Det intressanta är att vi har en eftersläpning som man måste göra någonting åt. Men det vill inte han heller göra – det är klart dokumenterat i den här debatten genom det ställningstagande han gör.

Sedan vill jag nog säga till Wiggo Komstedt att det inte är jag som vinklar frågan om u-hjälp kontra väganslag på ett oanständigt sätt. Det tycker jag att han gör alldeles utmärkt själv. I övrigt tycker jag att den delen av anförandet erinrar om det gamla ordspråket som säger att det dunkelt sagda också är det dunkelt tänkta.

ERIC REJDNELL (fp) kort genmäle:

Herr talman! Vad vi gjort under den korta tid som vi varit med i regeringen finns klart dokumenterat. Men det är självklart att ställer man kraven så högt att vi skall kunna klara en återhämtning för hela den tid som varit tidigare så kanske man spänner bågen litet för mycket.

WIGGO KOMSTEDT (m) kort genmäle:

Herr talman! Tala då om för kammaren, Alf Lövenborg, så att vi får det till protokollet, att Alf Lövenborg och hans parti är mer angelägna att ge pengar till u-länder som bedriver angreppskrig på sina grannar än att pengarna skall gå till vägar som förhindrar att svenska medborgare omkommer. Låt oss få det klart uttalat!

ALF LÖVENBORG (apk) kort genmäle:

Herr talman! Det här är väl knappast något polisförhör av den typ som Eric Rejdnell vill lägga upp.

Vi vill göra sådana prioriteringar att resurserna används på ett anständigt sätt, nämligen så att vi kan förbättra våra vägar. Vi behöver inte lägga över pengar från u-hjälpen. Vi behöver inte heller ta pengar från Cuba, om det nu är det som Wiggo Komstedt är ute efter. Det finns prioriteringar som kan göras inom det här landet.

GUNNAR BJÖRK i Gävle (c):

Herr talman! I en motion har jag tagit upp frågan om att ersätta en färja som går över Dalälven i Gävleborgs län med en bro. De som bor i det som vi kallar utomälvsområdet i gamla Hedesunda kommun, numera Gävle kommun, har under 30 år försökt föra en kamp mot olika myndigheter för att få en broförbindelse till stånd.

Under många år skylldes myndigheterna på att eftersom flottning pågick kunde man inte ha en bro därför att den skulle förhindra flottningsarbetet. När nu flottningen sedan lång tid upphört har det argumentet bortfallit, tycker jag. I stället har det inträffat att man på olika sätt försämrat färjetrafiken på det här stället genom att t. ex. ta bort natttrafiken. Man har också skapat ett minskat resande genom att bl. a. sätta fasta tider för färjan, vilket försämrat möjligheterna för folk att använda sig av färjeförbindelsen. Man har här enbart vägt in hur många personer som färdats utan att ta någon som helst hänsyn till den självklara rätt till service som de som bor i det här området har.

Jag har under en rad av år motionerat i frågan, tyvärr utan större framgång. Det har interPELLERATS i riksdagen, och Gävle kommun har enhälligt ställt sig bakom de krav som Ortsbefolkningen ställt.

Kostnaden för driften av färjeförbindelsen har uppskattats till ca 700 000 kr. per år. Och man har räknat med att en ny bro kostar 5 milj. kr. Det innebär att om man byggde en bro skulle man spara in de här driftspengarna redan efter sju år. Det är för mig en gåta hur man då kan fortsätta att envisas med att ha en färjeförbindelse, när man efter så litet antal år skulle få bron att löna sig. Det har dessutom gjorts gällande att man skulle ha glädje av en ny broförbindelse som skall byggas i anslutning till ett nytt kraftverk i Söderfors. Men Ortsbefolkningen har på senaste tiden klart visat att det inte är något alternativ för dess del.

Utskottet har avstyrkt motionen med hänvisning till att man inte lägger sig i den prioritering som vägverket och länsstyrelsen har gjort. Men jag tycker ändå att trafikutskottet skulle kunna ha en åsikt om klokheten i att driva en färja när det är klart billigare, på bara ett fåtal års sikt, att ha en bro i stället.

Samtidigt tycker jag att utskottet väl skulle kunna ha en åsikt om huruvida man inte borde kunna göra avsteg från strikt trafikräkning när det gäller att se till att folk i ett område där man har kulturell gemenskap och tillhör samma kommun skall få den service som alla människor bör ha rätt till. Jag tycker att det är ohållbart att i längden fortsätta att avstyrka den här motionen, eftersom de krav som har ställts från ortbefolkningens sida är väl befogade.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till motionen 454.

LARS-OVE HAGBERG (vpk):

Herr talman! I motionen 2133 har vpk tagit upp frågan om handikappanpassningen av kollektivtrafiken. Motionen innehåller först två yrkanden som inte behandlas i detta betänkande, nämligen att förslag på grundval av HAKO-utredningen snarast skall föreläggas riksdagen och att detta förslag

Onsdagen den
4 april 1979

*Anslag till vägvä-
sendet, m. m.*

skall innehålla dels förslag om åtgärder som omedelbart kan företas, dels ett femårsprogram för handikappanpassning av kollektivtrafiken.

De yrkanden som behandlas i det nu föreliggande betänkandet innebär krav på forskningsmedel till handikappanpassning av kollektivtrafiken samt att handikapporganisationerna skall ha ett avgörande inflytande vid det långsiktiga arbetet med handikappanpassning av kollektivtrafiken.

Att HAKO-utredningens förslag genomförs hör intimt samman med kravet på satsning på forskning för att kunna förverkliga den handikappanpassade kollektivtrafiken.

Utskottet avfärdar de nu behandlade yrkandena i motionen dels med uttalandet att man i ett särskilt betänkande med anledning av den trafikpolitiska propositionen 99 kommer att behandla den handikappanpassade kollektivtrafiken, dels med direkta avståndstaganden från ökade satsningar. Eftersom man i propositionen till forskningsändamål endast anvisar 1,5 milj. kr. – det är i detta sammanhang en spottstyver – måste avstyrkandet av vpk-motionen i betänkandet under punkten 1, kommunikationsdepartementet, vara den gamla vanliga visan att de handikappade får stå på undantag. Vpk föreslår i stället en satsning på forskning för 10 milj. kr. – en förutsättning för att inom rimlig tid kunna göra avsevärda framsteg på detta område. Om propositionen föreslår att HAKO-utredningen skall ligga till grund för åtgärder och sedan medel saknas för att genomföra dem, så är ju detta uttalande i propositionen till intet förpliktande.

Kravet att handikapporganisationerna skall tillförsäkras inflytande på forskningen får också ett blankt avstyrkande. Detta innebär återigen en väldig nonchalans mot de handikappade och deras organisationer. Man skulle egentligen vilja veta vad som är grundorsaken bakom utskottets njugghet mot handikappade år efter år när det gäller möjligheten till handikappanpassad kollektivtrafik.

Herr talman! HAKO-utredningens förslag måste snarast genomföras, och det krävs insatser för detta. Därför yrkar jag bifall till motionen 2133, yrkandena 3 och 4, som behandlas i detta betänkande och som innebär att 10 milj. kr. anvisas till forskning om handikappanpassad kollektivtrafik, att handikapporganisationerna tillförsäkras ett reellt inflytande över det långsiktiga arbetet med handikappanpassad kollektivtrafik samt att forskningsarbetet bör ledas av en styrgrupp där handikapporganisationerna har ett avgörande inflytande.

NILS BERNDTSON (vpk):

Herr talman! I motionen 634 har jag tillsammans med några andra vpk-ledamöter yrkat att riksdagen bör framföra den meningen till regeringen att i kungörelser rörande statsbidrag till väg- och gatuhållning införs bestämmelser med innebörden att miljöintressena bör tillmätas stor vikt vid statsbidragsgivningen. Bakgrunden till detta krav är att det förekommer att statsbidragsgivning förbinds med trafiklösningar som står i direkt strid med miljöintressena.

Konkreta sådana fall har diskuterats här i kammaren och kan exemplifieras

med de uppmärksammade fallen med högbron i Stockholm och Vallaleden i Linköping. Flera andra exempel finns. Trafiklösningar som står i strid med miljöintressena och en bred opinion i kommunerna har givits företräde framför andra när det gäller statsbidragsgivningen. Detta förhållande är inte begränsat till de exempel som jag har pekat på utan verkar vara alltför vanliga.

På detta sätt används statsmedel direkt för att framtvunga ofördelaktiga trafiklösningar. Statsbidragsgivningen borde ha den motsatta uppgiften, nämligen att främja miljömässigt tillfredsställande lösningar.

När vi har tagit upp dessa frågor till debatt här i riksdagen har kommunikationsministrar av skiftande politisk hemvist hävdad att gällande bestämmelser inte hindrar kommunerna från att hävda miljöintressen. De faktiska förhållandena har man förbigått.

Trafikutskottet förmår heller inte sträcka sig längre än till en redovisning av hur fördelningsplaner upprättas och till att ställa sig bakom kommunikationsministerns uppfattning att bestämmelserna inte hindrar kommunerna från att hävda miljöintressena. I vanlig ordning finns det någon utredning som utskottet åberopar.

Det kanske är så att bestämmelserna inte direkt hindrar kommunerna, men då är det ändå någon som tolkar bestämmelserna så att en kommun kan tvingas välja mellan att ta en miljömässigt otillfredsställande lösning som man får statsbidrag till eller också att utan statsbidrag klara en miljömässigt bättre lösning. Men då måste man väl ändå kunna komma till slutsatsen att bestämmelserna behöver ses över. Om det finns sådana oklarheter att statsbidragen kan användas på detta sätt, måste oklarheterna undanröjas. I bestämmelserna för statsbidragsgivningen behöver det införas klara regler med innebörden att miljöintressena skall beaktas och tillmätas stor vikt. Det är detta vi har begärt i vår motion.

Tvärtemot utskottets uppfattning hävdar jag att det finns behov av att riksdagen begär av regeringen att bestämmelser av detta slag införs i kungörelser rörande statsbidrag till väg- och gatuhållning. Jag yrkar därför, herr talman, bifall till motionen 634.

GUNNAR OSKARSON (m):

Herr talman! I det föreliggande betänkandet behandlas ett antal motioner om fortsatt bemanning av fyrar och kostnadsansvaret för denna verksamhet. Jag vill beröra en av dessa motioner, motionen 1953.

Utskottet hänvisar i sin skrivning som svar på motionerna dels till den redovisning som sjöfartsverket på regeringens uppdrag har inlämnat till kommunikationsdepartementet i vilken redogörs för de överläggningar man haft med berörda myndigheter om bemanning av fyrar som har automatiserats, dels till att sjöfartsverket avser att tillsätta en arbetsgrupp med uppgift att föreslå mera långsiktiga lösningar vad avser fortsatt bemanning och kostnadsansvaret härför.

Utskottet understryker också vikten av att andra intressen än sådana som direkt berör handelssjöfarten läggs till grund för arbetsgruppens arbete. Man

Onsdagen den
4 april 1979.

*Anslag till vägvä-
sendet, m. m.*

pekar bl. a. på sysselsättningssynpunkter och regionalpolitiska synpunkter, övervakning av fiskezoner, försvarsintressen, sjöräddningstjänsten, kustbevakningen och den trygghet och säkerhet för sjöfarande som en bemannad fyr innebär. Alla dessa synpunkter är viktiga, och det är angeläget att de vägs in i det fortsatta arbetet.

Att dessa frågor tillmätts stort intresse bevisas bl. a. genom de initiativ som organisationer och enskilda tagit i exempelvis norra Halland för att upprätthålla och så långt som möjligt fullfölja de uppgifter som fyrpersonalen haft vad gäller sjöräddning, havsövervakning, trygghet och säkerhet till sjöss i de farvatten där fyrarna automatiserats och avbemannats.

I samband med avbemanningen av Nidingen den 1 januari innevarande år bildades i Onsala en kommitté för Nidingen med målsättningen att åtminstone under sommarhalvåret bemanna fyrplatsen med en räddningsstation för att i första hand trygga båtsport och fiske. Bemanningen skulle ske på ideell grund. Vad kommittén behöver hjälp med är bidrag till materiel för verksamheten. Vi har också i tidigare nämnda motion hemställt om ett särskilt bidrag till kommittén för Nidingen.

Låt mig, för att ytterligare understryka den vikt som man lokalt fäster vid en fortsatt bemanning av Nidingen samt det intresse som man visar i frågan, nämna att en arbetsgrupp inom kommittén för Nidingen ordnat en utställning kallad Nidingen – från vedeld till data, som nu alternerar mellan museerna i Halland. Mottot för utställningen är Automatik kan aldrig ersätta ett mänskligt vakande öga och Det finns värden som inte kan mätas i pengar. Utställningen stöds av bl. a. Göteborgs–Hallands seglarförbund, Segelsällskapet Kaparen vid Gottskär, Svenska Naturskyddsföreningen – Fjärekretsen, Onsala hembygdsgille, Hallands museum, Naturhistoriska museet i Göteborg, kulturnämnden i Kungsbacka m. fl.

Herr talman! Samtliga motioner med anledning av detta ärende har avstyrkts av utskottet, men utskottet är positivt till de frågor som motionärerna har tagit upp.

Jag har i dag inget yrkande, men jag hemställer om att kommunikationsdepartementet och sjöfartsverket medverkar till att den arbetsgrupp inom sjöfartsverket som har att behandla ärendet arbetar snabbt och att resultat åstadkommes före den kommande sommaren samt att arbetsgruppen tar kontakt med lokala organisationer och myndigheter, bl. a. kommittén för Nidingen, och vidare att arbetsgruppen i samverkan med dessa organ löser bemanningsfrågorna för de fyrar som automatiserats, däribland Nidingen.

ERIC REJDNELL (fp) kort genmäle:

Herr talman! Länsstyrelsen i Hallands län crinrar om de särskilda skäl som tidigare åberopats för att behålla bemanningen vid Nidingen, som jämlikt regeringens beslut avbemannats fr. o. m. årsskiftet 1978-1979.

Gruppen föreslår att totalt 13 platser skall vara bemannade – av dessa är i dag 12 bemannade – och att den myndighet som har det största intresset av en bemanning på platsen skall vara huvudman och svara för driften.

Den föreslagna trettionde bemannade fyrplatsen är Nidingen, vilken – som redan nämnts – enligt regeringens beslut avbemannades vid årsskiftet 1978-1979.

Nr 121

Onsdagen den
4 april 1979

INGEMAR KONRADSSON (s):

Herr talman! Undertecknarna av motionen 459 har velat fästa uppmärksamheten på två fakta.

För det första har Örebro län kommit att släpa efter med väginvesteringar och har därför en lägre andel belagda vägar än många andra län.

För det andra har särskilt en väg som är av större betydelse i länet, nämligen väg 244, en anmärkningsvärt låg standard.

I motionen har vi beskrivit den här situationen och hemställt att regeringen uppmärksammar dessa fakta.

Med tanke på utskottets skrivning att övervägande skäl kan anföras till stöd för yrkandena borde det ha varit konsekvent med ett tillkännagivande. I stället nöjer sig utskottet med att förutsätta att hänsyn tas till dessa behov vid fördelningen av medel på riksstaten.

Beträffande behovet av en upprustning av väg 244 är vi överens inom länet. Vi kommer således att prioritera detta vägbygge. Däremot är det då viktigt att Örebro län snarast tilldelas medel på något sätt, så att projektet kan genomföras. Förhoppningsvis kan utskottets fromma förutsättande leda till önskat resultat.

Mot ett enhälligt utskott är det naturligtvis inte särskilt meningsfullt att yrka bifall till motionen. Jag har därför inte för avsikt att framställa något sådant yrkande. Men jag vill framhålla vikten av att regeringen tar hänsyn till det särskilda yttrande som är fogat till utskottets betänkande.

Överläggningen var härmed slutad.

Punkten 1

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels utskottets hemställan med den ändring däri som föranleddes av bifall till motionen nr 2133 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Lars-Ove Hagberg begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 11 punkten 1 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit utskottets hemställan med den ändring däri som föranleddes av bifall till motionen nr 2133 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då Lars-Ove Hagberg begärde röst-

Nr 121

Onsdagen den
4 april 1979

*Anslag till vägvä-
sendet, m. m.*

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

Ja - 276
Nej - 12
Avstår - 1

Punkten 2

Utskottets hemställan bifölls.

Punkten 3

M o m . 1

Utskottets hemställan bifölls.

M o m . 2

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

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 11 punkten 3 mom. 2 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 1 av Carl-Wilhelm Lothigius m. fl.

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

Ja - 177
Nej - 111
Avstår - 1

M o m . 3-5

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

M o m . 6

Propositioner gavs på bifall till 1:o) utskottets hemställan, 2:o) reservationen nr 2 av Arne Persson m. fl., 3:o) reservationen nr 3 av Wiggo Komstedt samt 4:o) motionen nr 644 av Alf Lövenborg och Rolf Hagel i motsvarande del, och förklarades den förstnämnda propositionen vara med övervägande ja besvarad. Då Arne Persson begärde votering upptogs för bestämmande av kontraposition i huvudvoteringen de återstående propositionerna, av vilka den under 2:o) angivna förklarades ha flertalets mening för sig.

Onsdagen den
4 april 1979

*Anslag till vägvä-
sendet, m. m.*

I enlighet härmed blev följande voteringsproposition för huvudvoteringen uppläst och godkänd:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 11 punkten 3 mom. 6 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 2 av Arne Persson m. fl.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter har röstat för ja-propositionen. Då Arne Persson begärde röst-räkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja - 210
Nej - 73
Avstår - 6

M o m . 7 a

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motionen nr 644 av Alf Lövenborg och Rolf Hagel i motsvarande del, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Alf Lövenborg begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 11 punkten 3 mom. 7 a röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit motionen nr 644 av Alf Lövenborg och Rolf Hagel i motsvarande del.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då Alf Lövenborg begärde röst-räkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja - 277
Nej - 12
Avstår - 1

M o m . 7 b och 8-13

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

M o m . 14 a

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motionen nr 454 av Gunnar Björk i Gävle, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Gunnar Björk i Gävle begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Nr 121

Onsdagen den
4 april 1979

*Anslag till vägvä-
sendet, m. m.*

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 11 punkten 3 mom. 14 a röstar ja,
den det ej vill röstar nej.
Vinner nej har kammaren bifallit motionen nr 454 av Gunnar Björk i Gävle.

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

Ja - 246
Nej - 38
Avstår - 4

M o m . 14 b-d och 15

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

M o m . 16

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motionen nr 634 av Nils Berndtson m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Nils Berndtson begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 11 punkten 3 mom. 16 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.
Vinner nej har kammaren bifallit motionen nr 634 av Nils Berndtson m. fl.

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

Ja - 277
Nej - 12
Avstår - 1

M o m . 17

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

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 11 punkten 3 mom. 17 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.
Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 4 av Carl-Wilhelm Lothigius m. fl.

Nr 121

Onsdagen den
4 april 1979

Anslag till vägväsendet, m. m.

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

Ja - 238
Nej - 51
Avstår - 1

M o m . 18-21

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

Punkten 4

M o m . 1-5

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

M o m . 6

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

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 11 punkten 4 mom. 6 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.
Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 5 av Sven Mellqvist m. fl.

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

Ja - 150
Nej - 138
Avstår - 2

Punkten 5

M o m . 1-3 e

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

Onsdagen den
4 april 1979

*Bidrag till viss
kollektiv person-
trafik*

M o m . 3 f

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motionerna nr 1949 av Bertil Måbrink i motsvarande del samt nr 1957 av Lars Schött och Eric Krönmark, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Tommy Franzén begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 11 punkten 5 mom. 3 f röstar ja,

den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit motionerna nr 1949 av Bertil Måbrink i motsvarande del samt nr 1957 av Lars Schött och Eric Krönmark.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då Tommy Franzén begärde röst-räkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja	–	265
Nej	–	19
Avstår	–	5

M o m . 4–9

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

Punkterna 6–20

Kammaren biföll vad utskottet i dessa punkter hemställt.

§ 4 Bidrag till viss kollektiv persontrafik

Föredrogs trafikutskottets betänkande 1978/79:15 med anledning av propositionen 1978/79:100 såvitt avser anslag till Bidrag till viss kollektiv persontrafik jämte motioner.

I propositionen 1978/79:100 bil. 9 (kommunikationsdepartementet) hade regeringen till Bidrag till viss kollektiv persontrafik föreslagit riksdagen att medel för budgetåret 1979/80 anvisades under två anslag.

Under anslaget E 18 (s. 139–144) Statligt stöd till icke lönsam landsbygds- trafik hade enligt äldre bestämmelser – intill dess huvudmannaskap etablerats för trafiken i länen – beräknats ett förslagsanslag av 94 700 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

Under anslaget E 19 (s. 144–148) Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik hade – för län där huvudmannaskap för trafiken etablerats – beräknats ett förslagsanslag av 39 400 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen. Oberoende av huvudmannaskapsfrågan hade i detta anslag även inräknats medel till fjällflygtrafik.

Riksdagen hade vid 1977/78 års riksmöte (prop. 1977/78:92, TU 1977/78:28, rskr 1977/78:364) antagit lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik. Enligt denna lag skulle i varje län finnas en huvudman som ansvarade för den lokala och regionala kollektivtrafiken på väg. Ansvaret gällde sådan linjetrafik för personbefordran som inte utgjorde kompletteringstrafik med personbil. Huvudmannaskap skulle enligt lagen ha etablerats i Hallands, Göteborgs och Bohus samt Älvsborgs län senast den 1 juli 1983 och i övriga län senast den 1 juli 1981.

I detta sammanhang hade behandlats motionerna

1978/79:208 av John Johnsson m. fl. (s), vari hemställts att riksdagen beslutade att lagen om huvudmannaskap för viss kollektivtrafik skulle ändras på så sätt att då kommuner och landsting i två eller flera län begärde att få bilda en gemensam huvudman regeringen efter prövning fick medgiva detta,

1978/79:380 av Britt Wigenfeldt m. fl. (c),

1978/79:464 av Rune Torwald m. fl. (c), vari hemställts att riksdagen som sin mening gav regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande dispens för ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik, som ombesörjdes av Göteborgsregionens Lokaltrafik (GL) fr. o. m. budgetåret 1978/79,

1978/79:960 av Birger Nilsson m. fl. (s),

1978/79:1954 av Hans Petersson i Röstånga m. fl. (fp), vari hemställts att riksdagen hos regeringen begärde förslag till lagändring så att lagen om huvudmannaskap för viss kollektivtrafik ändrades så att två eller flera län gemensamt kunde vara huvudman, och

1978/79:1956 av Rune Rydén m. fl. (m, c, fp), vari hemställts att riksdagen beslutade ändra lagen om huvudmannaskap för viss kollektivtrafik så att ett huvudmannaskap för kollektivtrafiken i Skåne kunde bildas.

Utskottet hemställde
att riksdagen skulle

1. till Statligt stöd till icke lönsam landsbygdstrafik för budgetåret 1979/80 anvisa ett förslagsanslag av 94 700 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

2. till Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik för budgetåret 1979/80 anvisa ett förslagsanslag av 39 400 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

3. med anledning av motionen 1978/79:464 som sin mening ge regeringen till känna vad utskottet anført rörande den i motionen upptagna frågan om statlig ersättning till den kollektiva persontrafiken i Göteborgsregionen,

4. avslå motionerna 1978/79:208 och 1978/79:1954 om huvudmannaskapet för viss kollektivtrafik samt motionen 1978/79:1956 om gemensamt huvudmannaskap för kollektivtrafiken i Skåne,

5. avslå motionen 1978/79:380, yrkandena 1 och 2, om SJ-trafiken i Uppsala län m. m.,

Onsdagen den
4 april 1979

*Bidrag till viss
kollektiv person-
trafik*

6. lämna motionen 1978/79:380, yrkandena 3 och 4, om SJ-trafiken i Uppsala län m. m. utan åtgärd,

7. lämna motionen 1978/79:960 om statligt stöd till kompletteringstrafik utan åtgärd.

Reservation hade avgivits beträffande frågan om gemensamt huvudmannaskap för kollektivtrafiken i Skåne av Alfred Håkansson (c) och Margit Sandéhn (s) som ansett att utskottet under 4 bort hemställa

att riksdagen med anledning av motionerna 1978/79:208 och 1978/79:1954 om huvudmannaskapet för viss kollektivtrafik samt motionen 1978/79:1956 om gemensamt huvudmannaskap för kollektivtrafiken i Skåne hos regeringen begärde förslag till ändring i lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik i enlighet med vad reservanterna anfört,

ALFRED HÅKANSSON (c):

Herr talman! Till trafikutskottets betänkande nr 15 är fogad en reservation berörande frågan om gemensamt huvudmannaskap för kollektivtrafiken för hela Skåne. I anledning av denna reservation vill jag kortfattat framföra några synpunkter.

Efter en motion i Malmöhus läns landsting med förslag om en utredning angående förbättrad lokal och regional trafik för hela Skåne tillsattes år 1974 en kommitté benämnd Skånetrafiken.

Kommittén har representanter för Malmöhus och Kristianstads läns landsting, Malmö kommun och Svenska kommunförbundets länsavdelningar i resp. län.

Utredningsarbetet har varit inriktat på att åstadkomma samordnad trafik för hela Skåne. En kartläggning av de olika trafikströmmarna har omfattat pendlingstal, pendlingsströmmar, förvärvstillfällen, förvärvsarbete, befolkning, befolkningsstruktur, olika serviceutbud – ja, allt som är av vikt för trafikplaneringen.

En gjord utvärdering visar att det förekommer tre dominerande trafikområden. I två av dessa ingår kommuner från båda länen i trafikverkställighetsområdena.

Kommittén framhåller att en huvudman i varje län innebär att de naturliga trafikverkställighetsområdena delas av länsgränsen. Kommittén har gjort en detaljerad jämförelse, som belyser de problem som uppstår. Kommittén anser att ett gemensamt huvudmannaskap för hela Skåne skulle medföra en betydande administrationsförenkling.

Kommittén framhåller att länsgränsdragningen i olika sammanhang försvårar trafikens ordnande. Bl. a. gäller detta den lokala järnvägstrafiken över länsgränsen. Riksdagsbeslutet ger de nya huvudmännen möjlighet att i berörda delar integrera järnvägstrafiken i det nya huvudmannaskapet.

I propositionen 1977/78:92, som utgjorde underlag för beslutet om den framtida lokala och regionala trafiken, omnämndes att Skåne utgjorde ett exempel på en region med omfattande resor över länsgränsen. För att på bästa och smidigaste sätt kunna ordna kollektivtrafiken skulle de båda Skånelänen

ges möjlighet att gemensamt svara för huvudmannaskapet i landskapet. Detta har också varit Skånekommitténs målsättning. Ett gemensamt huvudmannaskap hade säkerligen också kommit till stånd, om inte riksdagen i fjol hade beslutat att gränsdragningen för huvudmannaskapet skulle följa länsgränserna.

Herr talman! Med dessa få ord ber jag att få yrka bifall till reservationen.

MARGIT SANDEHN (s):

Herr talman! Redan i propositionen 1977/78:92 med förslag till lag om huvudmannaskap för viss kollektivtrafik uppmärksammades trafikförhållandena i Skåne. I anslutning till propositionen väcktes en socialdemokratisk motion, vari det bl. a. yrkades att det skulle ges möjligheter till undantag från den föreslagna formen för huvudmannaskap för att möjliggöra ett huvudmannaskap för Skåne. Trafikskottet avstyrkte även vid det tillfället motionen. Frågan har nu åter aktualiserats bl. a. genom motionen 1978/79:208 av John Johnsson m. fl.

Resandefrekvensen över gränsen mellan Malmöhus och Kristianstads län är mycket stor. Detta gäller inte minst sydöstra Skåne, där vi har resor i båda riktningarna – både arbetsresor och resor till utbildningsorter. Det är därför viktigt att interkommunalt samarbete kan etableras över länsgränsen utan byråkratiskt krångel, så att de resande inte missgynnas när det gäller att utnyttja rabattsystem. Det är svårt att finna några fördelar med att ha en huvudman i varje län.

Jag kan inte finna annat än att ett gemensamt huvudmannaskap för kollektivtrafiken i Skåne ur de resandes synpunkt vore det bästa. Jag vill därför, herr talman, yrka bifall till den reservation som är fogad till trafikskottets betänkande nr 15.

RUNE TORWALD (c):

Herr talman! Vi som väckte motionen 1978/79:464 menar att situationen i Göteborgsregionen är så speciell, att detta motiverar en särbehandling i fråga om rätten till de högre statsbidrag som är förknippade med huvudmannaskapet för viss kollektiv trafik.

För det första finns det stora likheter med Stockholmsregionen, där man redan i den aktuella propositionen accepterade en avvikande organisation för huvudmannaskapet. För det andra startade Göteborgsregionens Lokaltrafik (GL) efter ett mångårigt utredningsarbete sin verksamhet – som f. ö. lett till ett ökat antal kollektivresor – den 1 september 1977, dvs. mer än sex månader innan propositionen 1977/78:92 blev offentliggjord i början av mars 1978.

Till detta kommer att utredningsarbete m. m. bedrevs med den förhoppningen – för att inte säga förvisningen – att en förbättrad kollektivtrafik i Göteborgsregionens glesbygdsdelar skulle stå i samklang med regeringens uttalanden i olika sammanhang att man ville satsa på en förbättrad kollektiv trafik.

Visserligen visste man att utredningen föreslagit en annan uppbyggnad av

Onsdagen den
4 april 1979

*Bidrag till viss
kollektiv person-
trafik*

huvudmannaskapet än vad man uttryckt önskemål om från Göteborgsregionens kommunalförbunds sida. Men å andra sidan visste man ju också, att berörda tre landsting och Göteborgs kommun samtliga i sina remissyttranden förordat en särlösning för regionens vidkommande. Man utgick därför från att det borde finnas goda förutsättningar för att regering och riksdag skulle beakta dessa samstämmiga önskemål från de berörda politiska organens sida. Så blev nu icke fallet, och vi får självklart böja oss för riksdagens beslut när det gäller huvudmannskapets uppbyggnad.

Det är uppenbart att arbetet med att bilda tre huvudmän och verkställa och redovisa de fullständiga utredningar m. m. som krävs i de aktuella lagarna och förordningarna om viss kollektiv trafik för att en statsbidragsprövning skall kunna ske kommer att ta årtal, eftersom det krävs flera beslut i landsting, kommuner och länsstyrelser innan en statsbidragsansökan kan inges och prövas. Under denna tid skulle kollektivresenärerna i Göteborgsregionen gå miste om det med ca 1 milj. kr. per år förbättrade statsbidrag som den redan anordnade trafiken i och för sig berättigar till.

Mot denna bakgrund är det glädjande att trafikutskottet ställt sig bakom vår motions krav på en snabb lösning av denna för Göteborgsregionens kollektivresenärer viktiga fråga.

Efter ett tillkännagivande från riksdagen bör det vara möjligt för regeringen att för utbetalning av statsbidrag enligt de nya reglerna till Göteborgsregionens lokaltrafik acceptera en ansökan från de läns huvudmän som vi hoppas skall kunna bildas ganska snart, där man bara mera schematiskt antyder hur man räknar med att kunna ordna kollektivtrafiken på väg inom resp. län. I en andra etapp får man fullfölja med utredningar, kompletterande redovisningar m. m. för att utforma den definitiva lösningen av kollektivtrafikservicen för berörda läns invånare.

Herr talman! Jag ber att under hänvisning till vad jag nu anfört få yrka bifall till trafikutskottets hemställan, mom. 3, i betänkandet 1978/79:15, något som samtidigt innebär ett tillgodosende av kraven i vår motion 1978/79:464.

WIGGO KOMSTEDT (m):

Herr talman! Det beslut som riksdagen fattade förra året innebär att kommuner och landsting kan bilda trafikområde över länsgränserna, men riksdagen var då – och är även nu, hoppas jag – avvisande till en lagstiftning som tvingar två eller flera län in i ett avtal när parterna inte är överens. Den nuvarande lagstiftningen ger möjligheter till ett samgående, om parterna är överens.

De motioner som behandlas i detta betänkande gäller Skånetrafiken. De går ut på att man skall lagstifta och kunna tvinga fram ett nytt trafikområde. Dessa motioner har tillkommit eftersom det inte har gått att åstadkomma detta på frivillig väg. Det beror på att Kristianstads län i nuläget avvisar ett trafikområde över gränserna. En enhällig länsstyrelse i Kristianstads län har sagt nej till ett gemensamt trafikområde. Det är därför något märkligt att enstaka ledamöter även från Kristianstads län har undertecknat de aktuella motionerna.

Det är glädjande att trafikutskottet avstyrkt dessa motioner. Det är ett enigt utskott så när som på två reservanter – naturligtvis från det mäktiga Malmöhus län, som i vanlig ordning skall gynnas på bekostnad av Kristianstads län.

Jag har velat lämna denna redovisning inför kammaren för att undanröja den eventuella missuppfattningen att det skulle råda enighet mellan de båda Skånelänen angående ett gemensamt trafikområde.

Herr talman! Som representant för ett frihetsälskande parti som är mot tvång yrkar jag bifall till utskottets hemställan.

ALFRED HÅKANSSON (c) kort genmäle:

Herr talman! Jag undrar om det Wiggo Komstedt nu har framfört är riktigt med sanningen överensstämmande.

Den kommitté vi har i Skåne är sammansatt av representanter både för landsting och för kommuner. Denna kommitté har dels gjort en framställning hos kommunikationsministern, dels haft en föredragning för utskottet där man har uttryckt denna önskan. Helt naturligt skulle det inte vara tvingande, utan en förutsättning för det hela är att man blir enig om att försöka få ett gemensamt huvudmannaskap. Nu finns en del avvikande meningar i Kristianstads län i denna fråga, men huruvida länsstyrelsen har anledning att blanda sig i något som blir en fråga för landsting och kommuner kan man ifrågasätta.

Det skulle således inte vara någon tvingande bestämmelse. Men vi har väl ändå i viss mån möjlighet att lyssna till vad man beslutar på det regionala och det lokala området.

WIGGO KOMSTEDT (m) kort genmäle:

Herr talman! I motsats till Alfred Håkansson tycker jag att länsstyrelsen skall ha ett stort inflytande i ett sådant här ärende. Och jag upprepar: En enhällig länsstyrelse i Kristianstads län har sagt nej till detta. Därutöver har i den utredning som Alfred Håkansson åberopar två ledamöter från Kristianstads län anmält avvikande mening, och den ena är partikollega till Alfred Håkansson. Herr Håkansson säger också att det inte skulle vara något tvång, och därför frågar jag: Vad finns det då för anledning att lagstifta?

ALFRED HÅKANSSON (c) kort genmäle:

Herr talman! Bl. a. skulle man utgå från det riksdagsbeslut vi fattade i fjol om att den minsta enheten skulle vara ett län. Men det råder speciella förhållanden i Skåne. Det är utan tvivel landstingen och kommunerna som bör fatta de avgörande besluten när det gäller huvudmannaskapet för den regionala och den lokala kollektivtrafiken.

Det betänkande som Skånekommittén har upprättat är nu på remiss, och där får både landsting och kommuner ange sin syn på denna fråga.

Onsdagen den
4 april 1979

*Bidrag till viss
kollektiv person-
trafik*

WIGGO KOMSTEDT (m) kort genmäle:

Herr talman! Mycket kort: De ledamöter från Kristianstads län som har reserverat sig i kommittén är även landstingsmän.

JOHN JOHNSON (s):

Herr talman! I trafikuskottets betänkande 1978/79:15 behandlas även motionen 1978/79:208 angående trafikorganisationen i Skåne. Om herr Komstedt hade läst klämman i den motionen, hade han inte behövt gå upp här och påstå att man ville tvinga två län samman. Det här nämligen i motionen hemställts

”att riksdagen beslutar att lagen om huvudmannaskap för viss kollektivtrafik ändras på så sätt att då kommuner och landsting i två eller flera län begär att få bilda en gemensam huvudman regeringen efter prövning får medgiva detta”.

Det är alltså inte tal om något tvång, herr Komstedt. Det går att läsa innantill även för herr Komstedt.

Det förhållandet att man i Skåne har problem med trafiken och att man har en länsgräns som på ett onaturligt sätt delar landskapet har, som Alfred Håkansson redogjorde för, medfört att frågan om en gemensam huvudman har utretts i Skånetrafikkommittén. Avsikten var att man skulle utreda och undersöka förutsättningarna för ett gemensamt huvudmannaskap för den kollektiva trafiken inom hela Skåne. Det utredningsresultat som kommittén kommit fram till har utförligt redovisats i motionen, och de trafikutflöden som sker över den onaturliga länsgränsen finns också redovisade.

Trots att uppenbara olägenheter redovisats när det gäller ett system med två huvudmän har utskottet tydligen inte brytt sig om att närmare sätta sig in i förhållandena. Man har inte heller tagit intryck av den utomordentliga redovisning som skett från Skånetrafikkommitténs sida. Utskottet har i stället hela tiden följt de byråkratiska anvisningar som lämnats av departementet. Utskottsmajoriteten synes inte vara intresserad av att förenkla förhållandena för de resande över länsgränsen eller för dem som skall utforma trafiken i fortsättningen i de båda Skånelänen. Man kan fråga om ett utskott verkligen kan ta så lätt på en uppgift som berör så många människor.

De förhållanden som redovisats i motionen och som tagits upp i reservationen av Alfred Håkansson och Margit Sandéhn är så betydande för provinsen att man inte medvetet börde lägga hinder i vägen för en möjlighet att samordna trafiken. Utskottet pekar på att det via olika byråkratiska regler finns möjlighet att genomföra en gemensam trafik liksom på att man skulle kunna genomföra en samordnad Skånetrafik, varvid en fördel skulle vara att man kunde utkräva det politiska ansvaret. Enligt vår mening är det möjligt att bifalla motionen och ändå utkräva det politiska ansvaret.

Det verkar onekligen som om utskottets majoritet mer hänger upp sig på detaljer och krånglar till förhållandena än medverkar till att åstadkomma enkla lösningar. Byråkratiutredningen har tydligen inte satt några som helst spår inom departementet eller hos utskottsmajoriteten. Allt talar för att den allmänna opinionen i framtiden kommer att utgöra ett kraftigt underlag för en

ändring av utskottets inställning till trafikförhållandena i Skåne, så att man utan byråkratiskt krångel kan ge Skåne möjlighet till ett system med en huvudman för den kollektiva trafiken inom detta geografiskt begränsade område, oavsett vad trafikutskottets majoritet i dag anser.

Herr talman! Med det anförda ber jag att få yrka bifall till reservationen.

WIGGO KOMSTEDT (m) kort genmäle:

Herr talman! Vi skall kanske inte vid denna sena timme ge oss in i en diskussion om vilket som är störst: min läskunnighet eller John Johnssons logiska tänkande.

John Johnsson citerade klämman i sin motion och sade att man skall kunna bilda en gemensam huvudman när två landsting så begär. Ja, just det! Men det är bara det, John Johnsson, att det ena länet inte har begärt detta. Därför säger vi nej till det som därigenom blir ett tvångsförslag. Det är den enkla sanningen i det hela.

JOHN JOHNSSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Jag sade att herr Komstedt själv kunde läsa innantill. Nu får jag tydligen ta tillbaka det, för när han citerade klämman kunde han inte läsa innantill. Där står att det gäller två eller flera landsting och kommuner.

ROLF SELLGREN (fp):

Herr talman! Riksdagen antog för mindre än ett år sedan ett nytt bidragssystem för den kollektiva persontrafiken på det lokala och det regionala området. Beslutet innebar åtskilliga förbättringar i förhållande till de bestämmelser som gäller i dag. Inte minst glesbygdsbefolkningen kommer att uppleva att trafikförsörjningen förbättras. Inom några regioner har man funnit det svårt att anpassa sig till de nya reglerna för huvudmannaskapet.

I motionen 464 av Rune Torwald m. fl. krävs viss dispens för Göteborgsregionens lokaltrafik. Motionärerna menar att statligt stöd skall kunna utgå enligt det nya bidragssystemet innan länshuvudman har bildats. Nu är det så att lagstiftningen inte medger sådana undantag. Därigenom saknar regeringen laglig möjlighet att medge dispens i de fall som nämns i motionen. Det skall erkännas att trafikbilden inom den västsvenska regionen skiljer sig från den trafikbild som gäller för den övriga delen av landet. Utskottet har i år liksom i fjol uttryckt förståelse härför och har också anvisat lämpliga lösningar av samarbetsfrågorna. Vi anser att det dock bör finnas möjligheter att lägga upp trafiken inom ramen för det beslut som riksdagen fattade i fjol. Det kan emellertid vara nödvändigt att regeringen noga följer strävandena att komma till rätta med problemen. Vi finner det så pass angeläget med någon form av medverkan från regeringens sida när det gäller att lösa problemen att vi nu föreslår riksdagen att ge regeringen detta till känna. Det här innebär emellertid inte något tillstyrkande av motionen.

Ett liknande problem har redovisats från Skånelänens sida. I tre motioner

har frågan aktualiserats. Här vill man skapa möjlighet till gemensamt huvudmannaskap för de båda berörda länen. Jag skall inte fördjupa mig så mycket i den något försynta reservationen av Alfred Håkansson och Margit Sandéhn utan bara peka på utskottets klara hänvisning till de möjligheter som finns att åstadkomma en lösning inom ramen för den gällande lagstiftningen. Man kan också notera den oenighet representanter för de båda länen uppvisar i denna debatt. Reservationen avstyrks alltså.

I motionen 960 av Birger Nilsson m. fl. tas frågan om bidraget till kompletteringstrafiken upp. Det nya bidraget med 35 % av kostnaderna och för högst sex körtillfällen per vecka anses i flera fall utgöra en försämring i förhållande till det gamla bidragssystemet. Enligt detta medges nämligen bidrag med 75 % av nettokostnaderna och två dagliga sammanhängande turer.

Avsikten med det nya systemet är att förbättra den kollektiva persontrafiken och inte att försämra den. Ett sätt att komma till rätta med vad vi kallar kompletteringstrafik, om behovet är större än de angivna sex körtillfällena, är att man överväger att i stället inrätta linjetrafik. Utskottet anser frågan om kompletteringstrafiken väsentlig och finner det angeläget att regeringen följer frågan med stor uppmärksamhet.

Herr talmän! Med det sagda ber jag att få yrka avslag på reservationen och bifall till utskottets förslag på samtliga punkter.

Överläggningen var härmed slutad.

Mom. 1-3

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

Mom. 4

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen av Alfred Håkansson och Margit Sandéhn, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan John Johnsson begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 15 mom. 4 röstar ja,

den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen av Alfred Håkansson och Margit Sandéhn.

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

Ja - 231

Nej - 45

Avstår - 7

Mom. 5-7

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

Nr 121

Onsdagen den
4 april 1979

*Bidrag till viss
kollektiv person-
trafik*

§ 5 Föredrogs

Trafikutskottets betänkande

1978/79:19 med anledning av propositionen 1978/79:100 såvitt avser anslaget till Ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägslinjer m. m.

Utskottets hemställan bifölls.

§ 6 På förslag av talmannen beslöts att kammarens förhandlingar skulle fortsättas vid morgondagens sammanträde.

§ 7 Talmannen meddelade att på föredragningslistan för morgondagens sammanträde skulle civilutskottets betänkanden nr 26 och 27 samt justitieutskottets betänkanden nr 28 och 29 i nu angiven ordning uppföras främst bland två gånger bordlagda ärenden.

§ 8 Kammaren åtskildes kl. 23.49.

In fidem

TOM T:SON THYBLAD

/Solveig Gemert